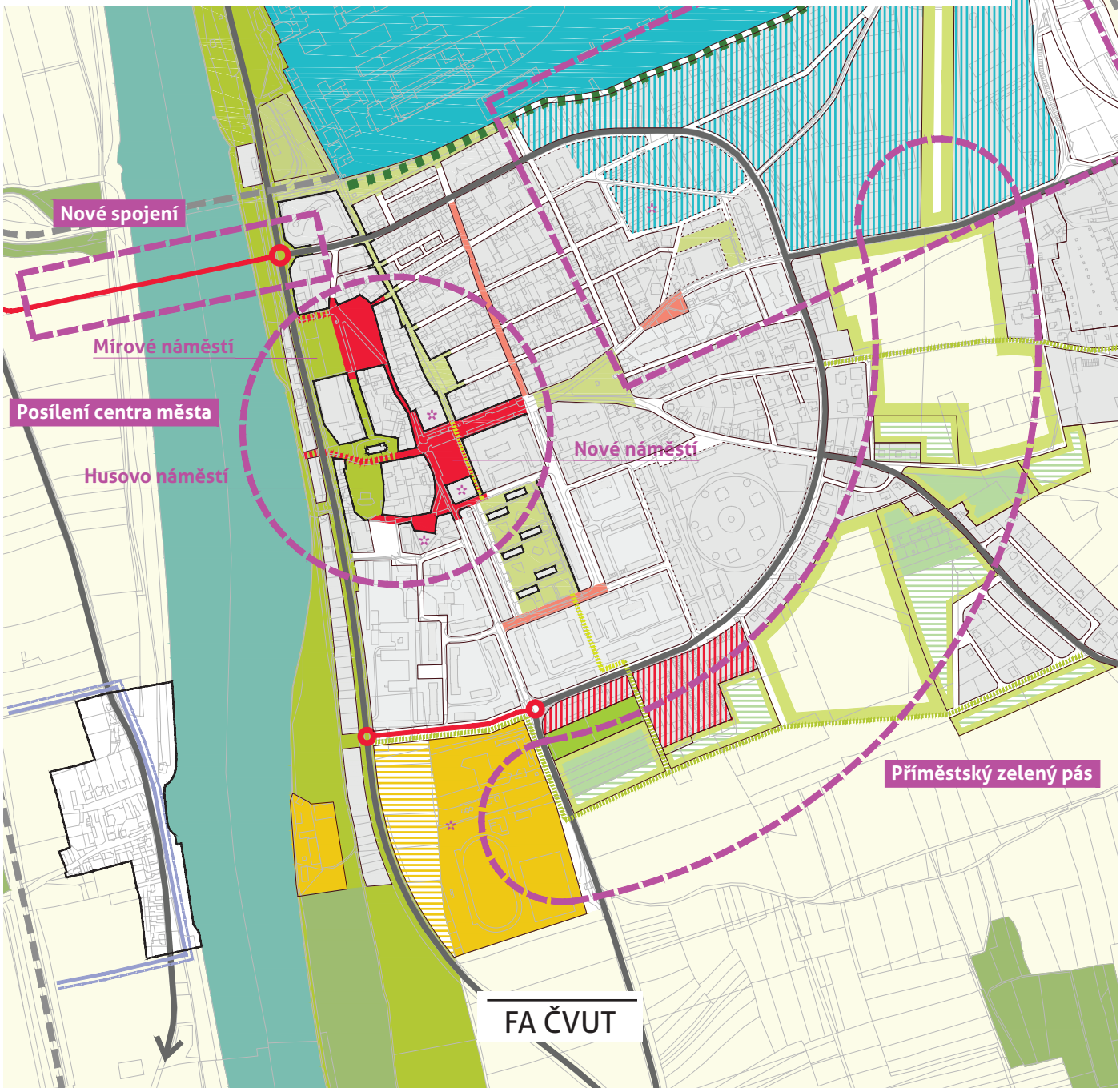
Štětí

experimentální studie k územnímu plánu



Město Štětí
Mírové náměstí 163
Štětí 411 08

Štětí

experimentální studie k územnímu plánu

Fakulta Architektury ČVUT v Praze
Thákurova 9
166 34 Praha 6 - Dejvice

hlavní řešitel výzkumného projektu:
doc. Ing. arch. Jan Jehlík

garant zpracování územního plánu:
doc. Ing. arch. Michal Kohout

zpracovatelský tým:

Ing. arch. Filip Tittl

Ing. arch. Šárka Doležalová
Ing. arch. Jan Karásek

Ing. Petr Hrdlička (technická infrastruktura)
Ing. arch. Petr Praininger (doprava)
Mgr. Daniel Sokol (demografie)
Ing. Alena Šimčíková (krajina)

01 / 2015

SCHÉMA PROCESU ZPRACOVÁNÍ ÚP



PROCESY V JEDNOTLIVÝCH FÁZÍCH:

Diskuse ---------- Dohoda ---------- Konkretizace ----------

VÝSTUPY JEDNOTLIVÝCH FÁZÍ:

10 ZADÁVACÍ STUDIE

20 ZADÁNÍ

30 PLÁN

ÚVOD

Nový územní plán města Štětí je zpracováván formou výzkumného projektu, který navazuje na výzkum Metodika zadávání územních plánů zpracovávaný na Fakultě architektury ČVUT od roku 2013. Experimentální studie předchází zpracování samotného územního plánu i formulaci zadání.

Obsah

Experimentální studie se skádá ze dvou základních částí – Zadávací studie a Experimentální regulace. Zadávací studie představuje návrh principů urbanistické koncepce měta a zároveň podrobnější prověření vybraných témat a míst v území. Je podkladem pro zadání územního plánu.
Experimentální regulace pak představuje prověření vybraných způsobů regulace území v samotném územním plánu. Tato část netvoří kompletní územní plán, jedná se pouze o ukázky výkresů a způsobů regulace na vybraných částech území. Tyto principy budou následně rozvíjeny při zpracování samotného plánu.

Princip zadávací studie

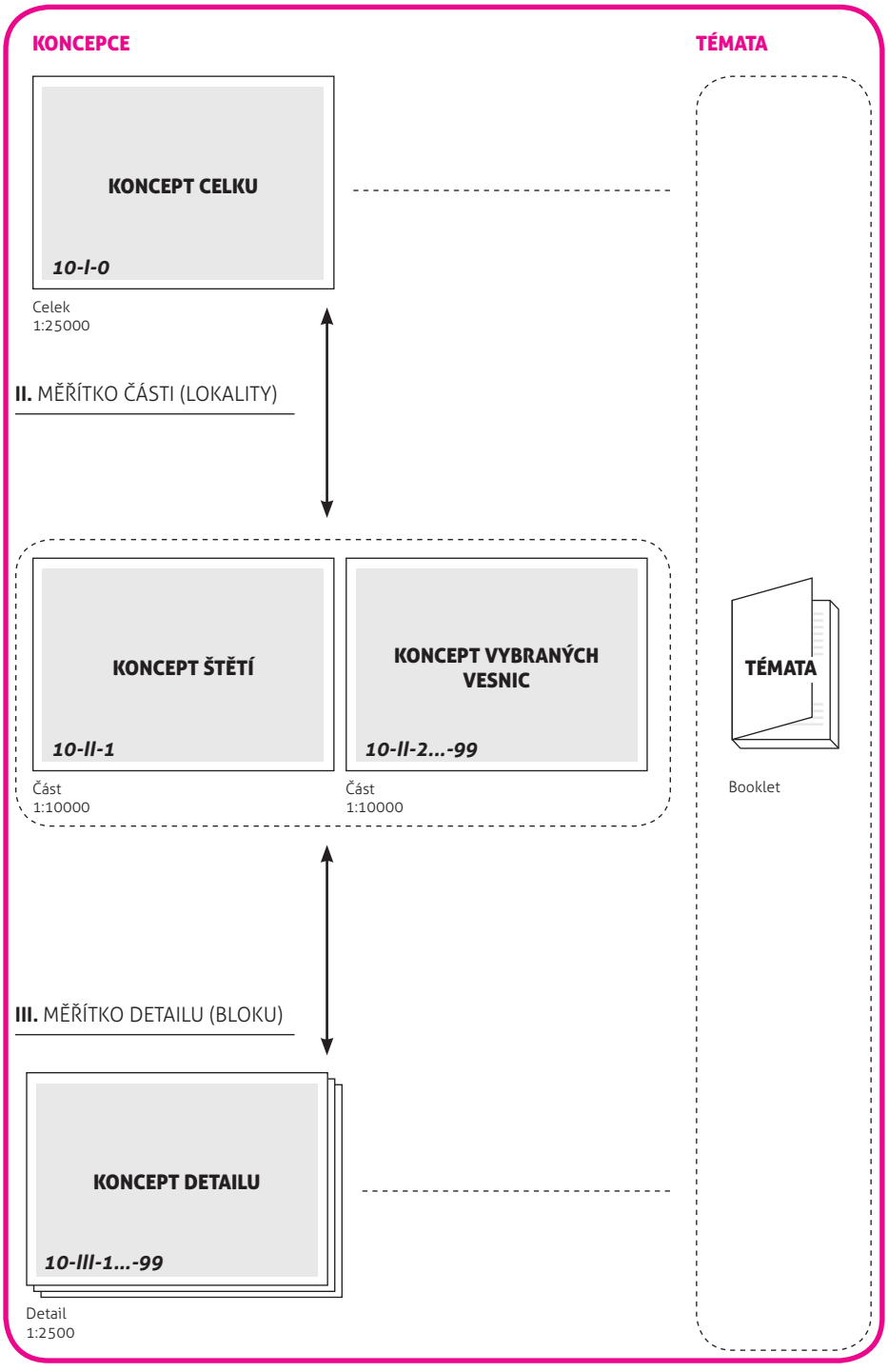
Experimentální studie rozvíjí princip tzv. zadávací studie, tedy způsobu zadávání územního plánu, kdy základní koncepce a směřování města je prověřeno před samotným zadáním. Zadání se pak stává skutečnou dohodou nad základnmi principy uspořádání území, neboť může být formulováno se znalostí možností území a na základě provedených koncepčních rozhodnutí. Samotné zpracování územního plánu pak reprezentuje převedení dohodnutých principů a rozhodnutí do konkrétního detailního řešení území.
Účelem zadávací studie je tedy prověřit možné směřování města a následně umožnit z něho formulovat jasnou a komunikovatelnou koncepci. Studie sama o sobě není a nemá být závazná – ukazuje možné a snad ideální kroky, jak město efektivně rozvíjet. Může mít přesah do strategicko-ekonomické, sociální nebo politické roviny a lze na ni navazovat i jinými dokumenty. Měla by být jakýmsi „masterplanem", vodítkem, ke kterému se lze vztahovat v mnohem širším kontextu, nežli pouze v územním plánu.
Zadávací studie se pohybuje napříč měřítky i podrobnostmi – vždy si volí takové, které jsou vhodné k popisu toho, co se snaží říci. Pohybuje se v úrovni celého regionu, pokud popisuje vazby na další města, nebo v měřítku jednoho náměstí, pokud jeho řešení je klíčové pro rozvoj dané lokality.

ZADÁVACÍ STUDIE

SCHÉMA ČLENĚNÍ ZADÁVACÍ STUDIE

10 ZADÁVACÍ STUDIE

I. MĚŘÍTKO CELKU (MĚSTA)



SOUČÁST EXPERIMENTÁLNÍ STUDIE

ZADÁVACÍ STUDIE

Úvod 3

Obsah 7

KONCEPCE 9 - 32

Koncepce 11

I - 01 Celek 13 - 16

II - 01 Město Štětí 17 - 20
II - 02 Vesnice - Chcebuz 21 - 24
II - 03 Vesnice - Radouň 25 - 28

III - 01 Centrum města 29 - 32

TÉMATA 33 - 132

A - CELEK 35 - 90

1/ Krajina a zelená infrastruktura 37 - 48
2/ Prostupnost krajiny 49 - 58
3/ Změna přístupu k rozvoji bydlení 59 - 62
4/ Napojení Štětí 63 - 68
5/ Doprava ve Štětí 69 - 76
6/ Technická infrastruktura a ochrana před povodněmi 77 - 80
7/ Zahrady a zahrádkářské osady 81 - 90

B - MĚSTO 91 - 132

8/ Systém veřejných prostranství města 93 - 106
9/ Doprava ve městě 107 - 114
10/ Příměstský zelený pás 115 - 122
11/ Nábřeží 123 - 126
12/ Business park 127 - 132

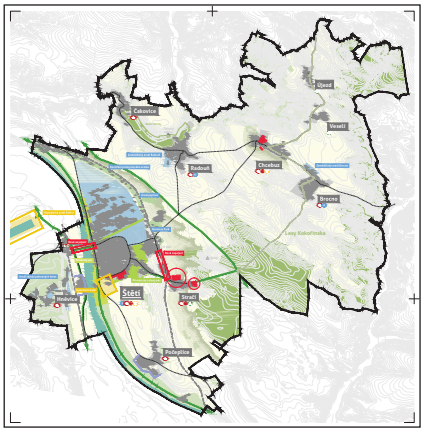
KONCEPCE

KONCEPCE

Jak bylo již shrnuto v zadání experimentální studie, Štětí nemůže v blízké době očekávat žádný radikální přírůstek obyvatel. Jako typické menší industriální město je naopak ovlivněno demografickými změnami, kdy je přirozený úbytek obyvatel ještě podpořen migrací. Dochází k opouštění těchto měst ve prospěch míst s větší ekonomickou a rezidenční atraktivitou – tedy větších center a metropolitních regionů, které mají širší nabídku služeb i silnější ekonomický potenciál nebo naopak vesnic a předměstí s větším komfortem v podobě možnosti individuálního bydlení v kontaktu s krajinou.

Vize Štětí proto byla v zadání studie stanovena směrem využití stávajícího potenciálu, zefektivnění současné struktury a zkvalitnění existujícího prostředí. Nutná proměna obrazu města by měla probíhat především formou většího množství drobnějších, přesně zacílených zásahů a lokálních úprav než přípravou velkých rozvojových projektů. Cílem je využití synergie záměrů v území a vytvoření stabilního prostředí a vhodných podmínek spolupráce spíše než iniciování velkých investic.
Na základě těchto předpokladů byly pro prostorovou vizi města stanoveny tři hlavní tematické okruhy: rezidenční atraktivita, produkční kapacita a turistický a rekreační potenciál (více viz Zadání experimentální studie, část 02/vize). Tato témata se prolínají prolínají všemi úrovněmi koncepce města.

Popis koncepce města je rozdělen do tří měřítkových úrovní. Jádrem každé úrovně je koncepční výkres, doplněný stručným textovým popisem.
Koncepce celku se zabývá celým územím v administrativních hranicích Štětí, řeší především celkové otázky uspořádání sídelní struktury, uspořádání krajiny, koncepci dopravní obsluhy území, a roli a míru rozvoje jednotlivých vesnic.
Nižší měřítko se soustředí především na koncepci samotného města Štětí a jeho urbanistického uspořádání včetně sítě veřejných prostranství, podrobnějšího vztahu města a krajiny a využití území. V tomto měřítku jsou zároveň zpracovány vesnice Chcebuz a Radouň, pro které je nezbytný detailnější popis koncepce. Vesnice Strači byla zpracována rovněž podrobněji a to v prověření variantních řešení v rámci semestrálních projektů studentů Fakuty architektury ČVUT. Ty tvoří samostatnou přílohu.
S největší mírou detailu je zpracována podrobná koncepce centra města jakožto klíčového území ve Štětí.
Na popis koncepce v jednotlivých měřítkových úrovních navazují Témata, tedy podrobnější prověření vybraných tematických okruhů a specifických míst v území. Jednotlivá témata navazují na koncepci celku i na koncepci města a vesnic.



Celek

(k výkresu 10-I-01)

Štětí sestává z velmi různorodého území - především z polabské nížiny, z města s jeho průmyslovou krajinou a z vyvýšené agrární krajiny se sítí větších a menších vesnic - každá s jedinečným charakterem a potenciálem.

O rozvoji města je tedy třeba přemýšlet komplexně a v kontextu ubývání obyvatelstva, na které ukazuje demografická prognóza. Jeho rozvoj proto nebude nabývat běžné podoby ve formě kvantitativního rozvoje zástavby do krajiny, avšak ve formě kontinuálního zlepšování stávající krajiny, ať už městské, nebo přírodní.

Koncepce sleduje tři, již v zadání experimentální studie vytyčené, klíčové okruhy:
1/ Posílení rezidenční atraktivity
2/ Využití produkční kapacity
3/ Naplnění turistického a sportovního potenciálu

1/ POSÍLENÍ REZIDENČNÍ ATRAKTIVITY

Klíčový pro posílení rezidenční atraktivity je přesun od plánování extenzivního rozvoje k většímu důrazu na zajištění kvality, a to nejen samotné výstavby, ale obytného prostředí obecně. Součástí takového procesu je především práce se základní kostrou města, tedy s veřejným prostranstvím, jeho vymezením i charakterem, které zásadně determinují čitelnost a identitu místa (viz dále ve výkresech 10-II-01, 10-II-02, 10-II-03, 10-III-01 a v tématu 8/ Systém veřejných prostranství města).

Součástí rezidenčního potenciálu je zároveň definování a podpoření vztahu sídla a krajiny, například zachování a případně obnova vesnických rozhraní s volnou krajinou (např.: údolí Obrtky v Radouni, nebo jižní část Stračí) a vcelku husté sítě cest v krajině – obé přináší významný volnočasový potenciál pro rezidenty (více viz témata 1/ Krajina a zelená infrastruktura a 2/ Prostupnost krajiny).

Obdobný přístup byl zvolen i v samotném městě Štětí, kde na jeho jihovýchodním okraji vzniká příměstský zelený pás – pás krajiny, která se stane přirozeným přechodem mezi intenzivní městskou strukturou a rozsáhlou zemědělskou krajinou. Zprostupní dnes zanedbané okraje města a naplní je jak potenciálem pro rekreaci hromadnou, tak individuální ve formě nových zahrádkářských osad (viz témata 10/ Příměstský zelený pás a 7/ Zahrady a zahrádkářské osady).

Potenciál nové zástavby lze realizovat zejména ve dvou podobách: V naplňování územních rezerv a v zástavbě atraktivních a snadno dostupných lokalit (více v tématu 3/ Změna přístupu k rozvoji bydlení):

Územní rezervy ve smyslu proluk, neudržovaných objektů a velkých transformačních areálů lze nalézt jak ve Štětí, tak téměř v každé z vesnic. Tyto by měly být využívány prioritně a jejich obnova by měla být co možná nejšíře podporována.

Větší lokality rozvoje – ať už ve smyslu nové zástavby, nebo transformace zástavby stávající – lze nalézt zejména ve vesnicích Stračí a Chcebuz – první nabízí vynikající dostupnost města, která může být dále posílena vytvořením nového spojení přes železniční trať. Zároveň se jedná o lokalitu, která je vstupní branou do území Kokořínska a skýtá veliký každodenní rekreační potenciál. Chcebuz se nalézá o něco dále od Štětí, je však situována na vyvýšenině nad okolní krajinou – její dnes zanedbané rozhraní se může stát obzvláště atraktivním místem k výstavbě. Nelze ani opomenout rozlehlý areál uvnitř vesnice, jehož obnova by představovala významný katalyzátor pro další rozvoj vesnice.

V rámci koncepce je určen význam jednotlivých vesnic pro celkový sídelní systém. Každá z vesnic má svůj potenciál předurčen její pozicí i stávajícím využitím:

Jsou vesnice typicky rezidenční, bez vlastní vybavenosti avšak snadno dostupné z města nebo jiných center (jako jsou Počeplice, Hněvice nebo Čakovice). Tyto vesnice si podrží svůj stávající kurz i bez nutnosti větších zásahů či investic (výjimku v tomto ohledu tvoří existenciálně nutná protipovodňová opatření).

Menší vesnice na okraji území – Újezd a Veselí jsou vesnicemi zejména s rekreačním potenciálem. Jsou vzdálenější od základní vybavenosti, ale nabízí klidné až idylické prostředí. Lze uvažovat o limitovaném rozvoji chataření, či zahrádkaření.

Zvláštní postavení zaujímá vesnice Chcebuz – ta se svoji centrální pozicí stává těžištěm celého území a měla by proto být ideálním místem pro umisťování základní vybavenosti (koncepce Chcebuzi je v podrobnějším měřítku specifikována ve výkresu 10-II-02 a odpovíající textové části). Podobné postavení v území má Radouň a Brocno, které mají ale díky svému krajinnému zasazení a historickým stopám zároveň silnější turistický a rekreační charakter (koncepce Radouně ve výkresu 10-II-03 a odpovídajícím textu).

2/ VYUŽITÍ PRODUKČNÍ KAPACITY

Z hlediska výroby ve Štětí je do budoucna zásadní vyřešení problematické přístupnosti nákladní automobilové dopravy z dálnice D8 – v tomto směru je kritickým místem především nevyhovující most přes Labe. Navrhované řešení je prezentováno v tématu 4/ Napojení Štětí.

Koncepce se mimo doplnění potřebných rozvojových ploch pro velké průmyslové provozy soustředí na vytvoření dobrých podmínek i pro jiné formy podnikání s přesahem do dalšího hospodářského sektoru, menší provozy s vazbou na obchod nebo služby v přímém pokračování struktury města. Příkladem je v tomto směru téma 12/ Business park. Štětí tak využívá existující potenciál území v podobě vybudované produkční infrastruktury, dobré potenciální dopravní dostupnosti ale i možnou vazbou na vzdělávací instituce, tím s snižuje závislost města na jednom zdroji pracovních příležitostí a zvyšuje se tak jeho ekonomická udržitelnost.

3/ NAPLNĚNÍ TURISTICKÉHO A SPORTOVNÍHO POTENCIÁLU

Cílem této části koncepce je obohatit možnosti aktivního využívání volného času místních obyvatel a zároveň vytvořit nový pozitivní obraz města založený na sportovních akcích a zapojení do významné turistické sítě v okolí.

V měřítku celku se tato linie koncepce manifestuje především ve způsobu práce s prostupností krajiny, ve které vzniká na základě optimalizace turistických okruhů základní kostra turistických cest a míst Štětí nabízejících širokou škálu turistického vyžití a procházející rozmanitou přírodní, vesnickou i městskou krajinou. Více v tématu 2/ Prostupnost krajiny.

Co se týká sportovního zázemí, je ve městě podpořen vznik další sportovní vybavenosti, především vodních sportů a využívající blízkosti významného areálu v Račicích. Významnou roli hraje též sportovní areál na jihu města.



Město

(k výkresu 10-II-01)

Územní plán by měl zajistit pevný rámec pro udržitelný rozvoj území. Jednou z hlavních priorit v samotném městě je zvýšení rezidenční atraktivity. Město Štětí v tomto ohledu potřebuje jasnou urbanistickou koncepci, která by nasměrovala jednotlivé operace v území a pomohla definovat identitu města a obraz kvalitního prostředí, ke kterému by směřovalo.

Základ urbanistické strategie tvoří téma které rezonuje v celé koncepci Štětí napříč měřítky - taktika jednotlivých zásahů - tedy kvalitativní přístup místo přístupu kvantitativního. Energii těchto zásahů je ale třeba, především u měst s ubývajícím počtem obyvatel, velice pečlivě směřovat takovým způsobem, aby došlo k synergickému účinku jejich spolupůsobením.

Prostorové linie, na které se koncepce soustředí vychází ze způsobu formulování identity města. Obraz města se formuje navenek i uvnitř, reinterpretace těchto vazeb, reprezentujících obraz města v mysli místních obyvatel i návštěvníků, směrem k fyzické kompozici města tvoří podtext urbanistické koncepce města Štětí.

Směrem navenek je zpevněno rozhraní města a krajiny pomocí několika zásahů, které jsou současnou parafrází hradeb ve formě nalezení nového, pozitivního vztahu města a jeho okolí.
Druhou linií je tedy naopak způsob, jakým město komunikuje se svými obyvateli skrze veřejná prostranství. Cílem v tomto směru je přesné nastavení prostorové struktury města a zpevnění jeho jádra.

ROZHRANÍ

Nový rámec rozhraní definuje vztah ke krajině a je schopný reagovat na dlouhodobé tendence města a požadavky na něj.

Hranici města tvoří sekvence různorodých prostorů. Nejvýraznější z nich je řeka Labe, která netvoří pouze hranici, ale zároveň zdroj, jak ve vazbě na průmysl, tak v současnosti se rozvíjejícího sportovního zázemí a rekreačního města (téma 11/ Nábřeží). Most přes Labe zároveň ve struktuře města definuje místo hlavní brány do města. (4/ Napojení Štětí)

Nejzásadnějším vstupem který se týká formování rozhraní města je založení zeleného pásu na jihovýchodní hranici města a zemědělské krajiny. V tomto místě vzniká pomocí menších zásahů - sítě cest, zahrad a krajinné rekreační vybavenosti příměstský park agro-ekologického charakteru, který jasně definuje dosud nejasný vztah města a krajiny. Koncepce pásu je blíže rozpracována v tématu 10/ Příměstský zelený pás.

Na severu město pokračuje areálem papíren. Tento areál je silnou samostatnou jednotkou prostorově oddělenou od města. Jeho hranice se projevuje vizuálně i ze vzdálených průhledů výrazným stromořadím topolů, které pomáhá definovat prostor vnitřního města. Symbiotický vztah dvou struktur - města a továrny se projevuje spíše provozně a toto funkční propojení je v plánu podpořeno důležitou městskou cyklostezkou. Na areál papíren navazuje specifický prostor menších výrobních, skladovacích a obchodních ploch, který rozšiřuje produkční a obchodní potenciál města. Těmto plochám se věnuje téma 12/ Business park.

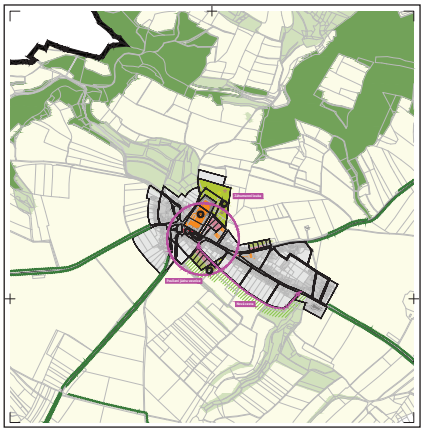
Takto vymezený rámec města a jeho vztah k blízkému i vzdálenému okolí je zároveň dotvořen infrastrukturálními změnami - komunikačním napojením a doplněním dopravní sítě, zejména dokončení ulice Okružní a propojení ulic Stračenská a Radouňská podél železnice (viz téma 5/ Doprava ve Štětí).

JÁDRO A VNITŘNÍ STRUKTURA

Základ práce se strukturou města tvoří upevnění systému veřejných prostranství, které je podrobněji popsáno v tématu 8/ Systém veřejných prostranství města. Zásadní je především posílení jádra města, které je blíže popsáno ve výkresu 10-III-01.

Koncepce urbánní struktury je založena na individuální specifikaci hlavních veřejných prostranství města a systematické práci s jednotlivými lokalitami. Lokalitami se v tomto konceptu rozumí prostorově i funkčně charakteristické celky města. Pomocí vztáhnutí veřejných prostranství k zástavbě jednotlivých lokalit je pro každé z míst nalezena jeho jasná role vycházející z hierarchie v rámci celku, ale i z jeho lokálního zařazení a vazby se na místní obyvatele. Je tak možné lépe specifikovat jejich význam a charakater, které jsou pak odpovídajícím podkladem jak pro úpravu samotných veřených prostranství, tak jakoukoli další práci se zástavbou.

Nastavení pevné vnitřní i vnější kostry umožňuje flexibilitu obsahu města a jeho adaptabilitu, která je základem udržitelnosti nejen struktury městského prostředí ale i zajištění jednoho z pilířů obecné stability a předvídatelnosti města.



Vesnice - Chcebuz

(k výkresu 10-II-02)

Chcebuz je jedna z vesnic s větším potenciálem rozvoje. To je dáno především jejím umístěním, které je specifické ze dvou důvodů: v rámci území Štětí se spolu s Radouní nachází ve strategické pozici na křížení cest mezi dalšími vesnicemi které umožňuje větší uplatnění občanské i komerční vybavenosti v těchto místech. Vesnice se zároveň nachází ve specifické morfologické pozici v rámci krajiny - osídlení se rozvíjelo na terénní hraně, odkud je krásný výhled do okolí, což zvyšuje atraktivitu Chcebuzi jak z pohledu trvalého bydlení, tak z pohledu rekreace a turistiky.

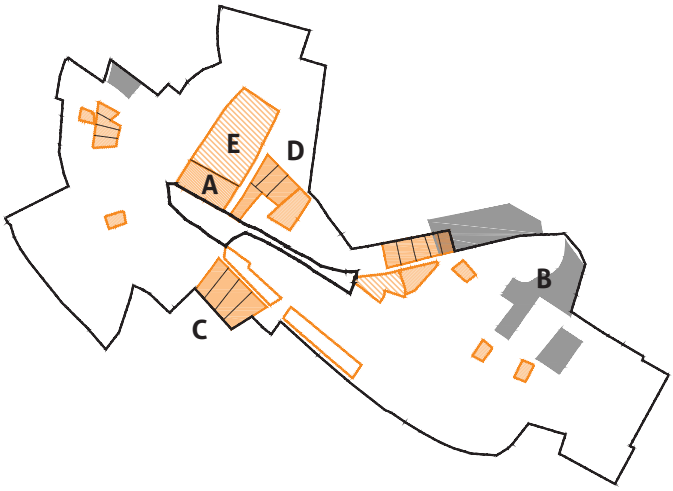
Koncepce se soustředí na poskytnutí kvalitního zázemí pro současné i případné nové obyvatele Chcebuzi, vychází z aktuálního stavu, a s minimem zásahů využívá současný potenciál místa.

POSÍLENÍ CENTRA

Typickou slabinou lineární vesnice je roztříštění a ztráta energie v celé poměrně dlouhé ose hlavní ulice, v Chcebuzi chybí silné centrum, které by bylo nositelem její identity. Nejasná současná role návsi je navíc umocněna stavem budov původního zámeckého areálu přiléhajících k severní hraně návsi. Transformace areálu by se měla tedy věnovat primárně této exponované části (A). Na návsi by se měla soustředit vybavenost a další aktivity, které z ní udělají skutečné těžiště vesnice.

Soustředěním energie nových zásahů do centrální části Chcebuzi je možné oživit jádro vesnice; nejedná se pouze o úpravu samotných veřejných prostranství, ale i přesun ohniska rozvoje z okrajových pozic (B) do míst v blízkosti návsi. Na základě této koncepce byly identifikovány vhodné plochy pro rozvoj bydlení (C) (D). Tato místa nabízí urbanisticky kvalitnější alternativu výstavby individuálního bydlení v okolí Štětí o bydlení v hodnotném krajinném prostředí s výhodami dostupné vybavenosti stávající vesnice. Nová výstavba je tak nejen rozšířením nabídky bydlení, ale zároveň nástrojem k posílení jádra, podopořením vybavenosti a důležitých veřejných prostranství Chcebuzi.

Jednou z priorit obce by zároveň mělo být nalezení nového využití celému opuštěnému hospodářskému areálu (E), které by mohlo znamenat nové pracovní příležitosti v místě a nastartování dalšího rozvoje Chcebuzi.



SYSTÉM VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

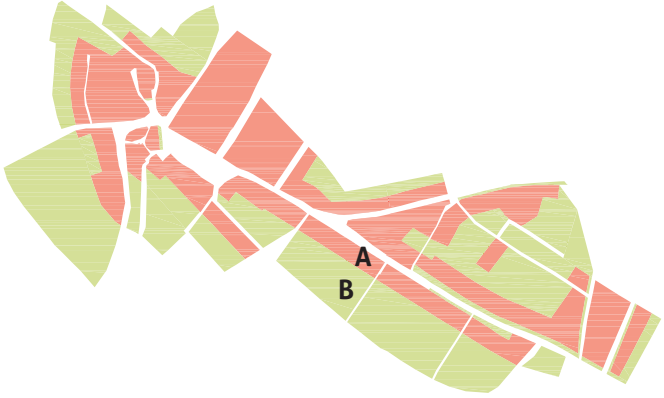
Mimo definování role a charakteru návsi (A) je důležitou součástí koncepce i práce s novými, zelenými veřejnými prostranstvími Chcebuzi. Topologie sítě veřejných prostranství v současné době neumožňuje jejich širší volnočasové využití, nenabízí okruhy vhodné pro krátké procházky, projížďky nebo hry dětí. Pro život každé vesnice je také důležitá existence volné neformální plochy, využíváne pro kulturní i sportovní akce. Taková plocha vzniká v blízkosti návsi v prostoru nevyužívané venkovní části bývalého zemědělského areálu. Zprostupněním a úpravou

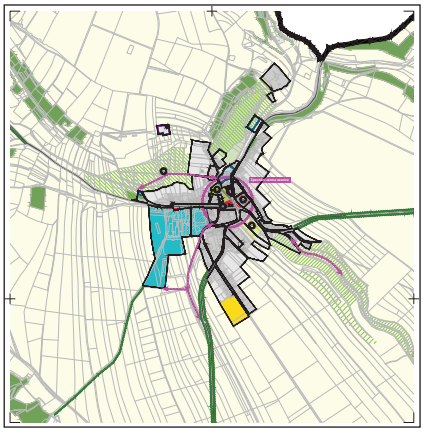
„divočiny" obklopující areál vzniká nová záhumenní louka (B). Vesnicí prochází několik nově navržených turistických stezek (viz téma 2/ Prostupnost krajiny), které jsou v rámci obce vedeny přes náves a mohou jí tak přinést nové oživení. Součástí těchto cest a zároveň novým volnočasovým veřejným prostrantvím pro místní obyvatele je nová záhumenní cesta využívající terénní konfigurace na jižní hraně vesnice (C). Tato panoramatická cesta zpřístupňuje obyvatelům obce i turistům široké výhledy do krajiny. V místě napojení a doplnění zástavby je možné využít ruiny historické stavby jako příjemného místa zastavení. Zároveň jsou v návrhu obnoveny prostupy mezi touto cestou a hlavní ulicí.



ZÁSTAVBA A ROZHRANÍ

Obraz vesnice je tvořen nejen strukturou veřejných prostranství a jejich vazbou k zástavbě ale i druhou hranou - způsobem jakým vesnice přechází do krajiny. Mimo práci s jedinečnými místy na rozhraní sídla popsanými v tématu 8 - Rozhraní vesnice a krajiny (v Chcebuzi například právě v případě její jižní hrany) je zároveň nutné uvažovat i hmotu samotné zástavby a umístění domu v rámci pozemku. Ve většině zástavby Chcebuzi je čitelná přibližně třicetimetrová hloubka zastavitelné části pozemku (A) přiléhající k ulici doplněná zahradou (B) vytvářející krajinné rozhraní, územní plán by měl toto tradiční členění udržovat a podpořit i u nové výstavby.





Vesnice - Radouň

(k výkresu 10-II-03)

Význam Radouně určuje především její umístění na křížení důležitých cest do okolních vesnic, zároveň se jedná o plošně nejrozsáhlejší vesnici Štětí s největším počtem obyvatel. Potenciál Radouně není ale z pohledu osídlení využit, velká část staveb v centru je trvale neobydlená, a přestože se vesnice rozrůstá směrem na jih, jedná se o rozvolněnou zástavbu nepřispívající ke zkvalitnění a upevnění struktury sídla. Radouň má mimo bydlení ale i silný turistický a rekreační potenciál, nachází se na křížení mnoha turistických tras (včetně jezdecké stezky) v krásných přírodních podmínkách údolí Obrtky. Centrum vesnice je navíc z velké části tvořeno hodnotnými historickými, často dokonce památkově chráněnými, stavbami.

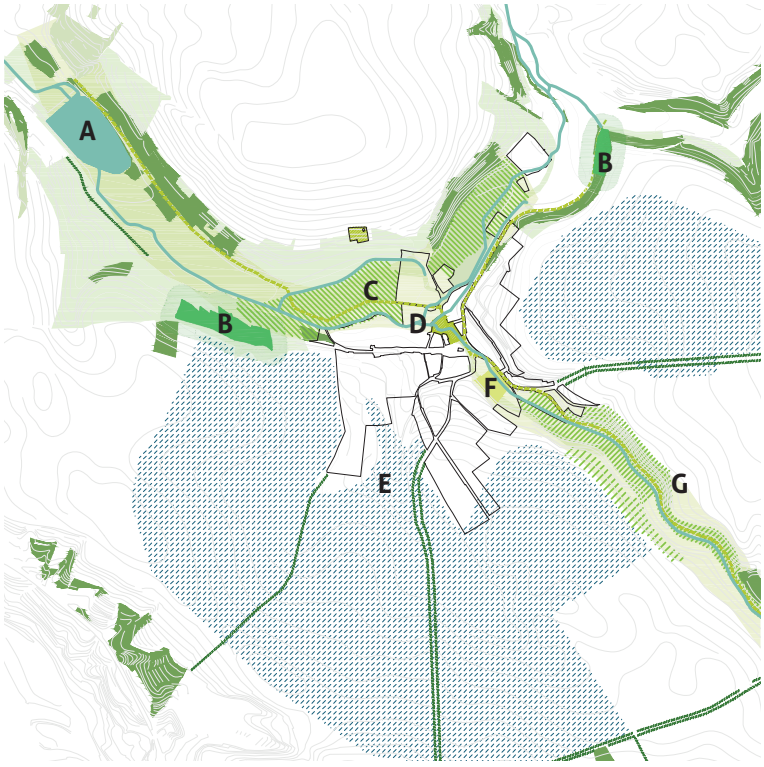
Kvalitativní rozvoj Radouně sleduje dvě základní linie jejího potenciálu - jedna je daná specifickou přírodní a terénní konfigurací v údolí (1/ příroda - vesnice v krajině), a druhá vychází z pozice a významu vesnice (2/ obytnost - náves a zástavba).

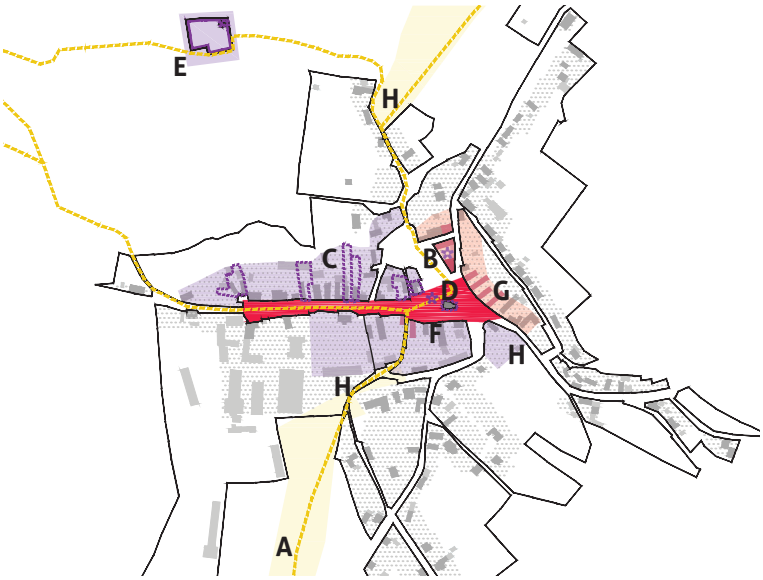
1/ PŘÍRODA - VESNICE V KRAJINĚ

Struktura vesnice je znatelně definovaná tvarem terénu, ve kterém je zasazena. Zástavba se rozbíhá podél tří údolí na jejichž křížení se nachází náves. Poloha v údolí s sebou nese i jedinečné přírodní podmínky vysledovatelné i ve výskytu chráněných druhů, díky kterým byla dvě území v Radouni v roce 1983 prohlášena přírodní památkou (B).

Niva Obrtky v Radouni (C) vytváří důležité krajinné rozhraní (více o tématu v tématu 8/ Rozhraní vesnice a krajiny). Údolím v tomto místě v návrhu prochází nová záhumenní cesta, která tvoří část rekreačního okruhu a nové „Přírodní turistické cesty Štětí" (G) pokračující sem od Čakovického rybníka (A) a dále na jihovýchod k vrchu Špičák a směrem do Kokořínska (viz téma 2/ Prostupnost krajiny). Tento krajinný prostor navazuje na hlavní zelené veřejné prostranství Radouně - "vesnický park" (D), svým charakterem jedinečný neformální prostor v zázemí hlavní návsi.

Morfologie terénu navíc ovlivňuje tvář vesnice i skrze hydrologické podmínky, vesnice je náchylná k ohrožení například přívalovými dešti na které v minulosti reagovala systémem odvodňovacích příkopů dodnes přispívajících k vytvoření jedinečného obrazu vesnice, jejího „parku" i rozhraní. Tento systém nicméně v současnosti nestačí odvádět vodu z velikých ploch zcelených polí a je třeba přistoupit k dalším opatřením (E) ať již v podobě změn v obhospodařovávání půdy (např.: plodinovém složení) v širším okolí vesnice nebo konkrétních zásahů (příkopů nebo zasakovacích průlehů) přímo nad vesnicí - viz témata 1/ Krajina a zelená infrastruktura a 6/ Technická infrastruktura a ochrana před povodněmi. Rovinatá plocha v údolí (F) není vzhledem k hydrologickým poměrům v území v současnosti vhodná pro obytnou zástavbu, nabízí ale potenciální plochy pro vznik nových zahrádek. Možností v tomto místě je i vytvoření nové formy společného komunitního nebo specializovaného zahrádkaření, které zatím ve Štětí chybí.





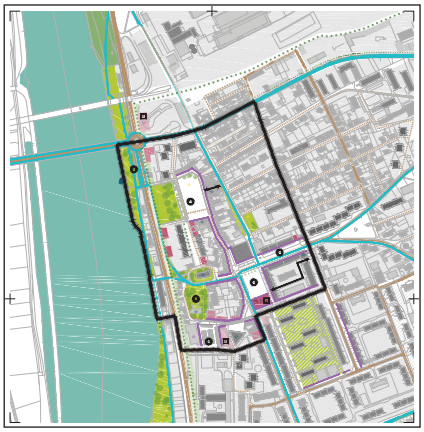
2/ OBYTNOST - NÁVES A ZÁSTAVBA

Mimo přírodní prostředí formu i fungování vesnice přirozeně silně ovlivňuje i antropogenní, dějová a významová vrstva sídla - tedy nejen poloha ve vztahu ke krajině, ale i pozice ve vztahu k okolnímu osídlení a její vnitřní prostorový i lidský potenciál.

Výhoda již zmiňovaného založení na křížení cest spolu s větším rozsahem vesnice je v koncepci nejen využita jako potenciál pro vznik a fungování komerční vybavenosti v místě, ale zároveň je podpořena posílením turistiky a rekreace ve vesnici vedením turistických cest (viz téma 2/ Prostupnost krajiny). Radouní prochází v novém trasování středočeská jezdecká stezka (A) a nová Přírodní turistická cesta. Na jejich křížení v místě rozhraní mezi hlavní návsí a parkem je navržena plocha pro komerční vybavenost (B) - zázemí pro turisty i místní obyvatele.

Jedním z cílů návrhu je vytvořit z pouhé dopravní křižovatky významný uzel cestní sítě, tedy i místo zastavení, odpočinku, komunikace. V tomto směru je možné stavět na historických hodnotách místa - kvalitní zástavbě podél návsi, kulturních památkách (C), kapli sv. Floriána (D) a židovském hřbitově (E) na severu nad vsí. Důležité je ale i současné dotvoření hmoty vesnice a zformování kvalitního prostředí pro vznik nových hodnot. Z urbanistického pohledu se jedná především o definování prostoru návsi (F). V současnosti je místo roztříštěné a celý prostor je redukován na nepříjemnou křižovatku za kaplí. Vizuálním zcelením prostoru v jeho historickém rozsahu a uzavřením čela návsi novou zástavbou (G) se kaple opět stane důležitou dominantou místa a Radouň bude mít přehledné a reprezentativní veřejné prostranství.

Síť veřejných prostranství Radouně díky větší rozloze sídla vytváří sekundární cesty, vzniká tak systém neformálních lokálních veřejných prostranství (H), které mají potenciál se stát dalším důležitým bodem na mapě vesnice, například prostorem pro sport nebo konání kulturních akcí. Péče o tato prostranství a jejich rozvoj musí odpovídat možnostem údržby, kapacitám sídla a nárokům obyvatel, nicméně jejich rozvoj by neměl být do budoucna znemožněn nevhodnými zásahy do struktury.



Centrum města

(k výkresu 10-III-01)

Centrum Štětí je území s vysokým potenciálem, jak ve formě možného stavebního rozvoje, tak ve formě regenerace veřejných prostranství. Proto bylo nutné podrobněji specifikovat jeho možnosti a požadavky, aby případné zásahy naplno využily místní potenciál a díky jejich synergii přinesly celému Štětí výraznou přidanou hodnotu.

Koncepce se v detailu zabývá hmotovým dotvořením struktury města - tedy jak doplněním nedokončených bloků a úpravu charakteru zástavby odpovídající centrální pozici ve městě, tak formováním prostorů města - fyzickým vymezením veřejných prostranství a určením jejich podoby, tedy především charakteru parteru.

Zároveň je v některých místech podrobněji specifikováno využití území - tedy náplň domů, jejich význam pro celé město i bezprostřední okolí, ale i možnosti využití veřejných prostranství které formuje vnímaný charakter místa.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Celkové nastavení struktury veřejných prostranství města, specifikace jejich významu i charakteru je podrobněji popsána v tématu 8/ Systém veřejných prostranství města.

Systém centrálních veřejných prostranství byl nastaven tak, aby v každém z míst byla podpořena jeho jedinečná role a charakter. V plánu koncepce jsou označena klíčová místa v centru města:

01 - Nové náměstí - je současným centrem Štětí a tuto roli by mělo hrát i nadále. Představuje hlavní kamenné náměstí města, živý prostor s navazující vybaveností využitelný pro pravidelné aktivity, jako jsou třeba trhy. Prostor náměstí je na jižní straně neukončený, čímž se z místa zbytečně vytrácí jeho energie, v návrhu v těchto místech tedy vzniká plocha pro novou budovu celoměstsky významné občanské vybavenosti, která by reprezentativním způsobem dotvářela tuto frontu náměstí.

02 - ulice Obchodní - profil velkorysé pěší zóny poměrně nešťastně odděluje středový pás od přilehlého podloubí, chodci se tak tísní v úzkém prostoru po stranách ulice a středový pás zůstává téměř nevyužit. V budoucnu by mělo dojít k úpravě profilu (spolu s řešením cyklostezky) a měl by být umožněn průjezdu autobusových linek touto ulicí pro lepší zpřístupnění Nového náměstí.

03 - Mírové náměstí - původní historické centrum města je místem paměti Štětí, je klidovým prostorem s častečnou parkovou úpravou. Tvoří jeden z hlavních vstupů do města. Mírové náměstí je zároveň multifunkční plochou, při zarovnání terénu může v zimě pojmout lední plochu pro bruslení, v létě jinou sportovní aktivitu, v případě konání významných kulturních a společenských akcí ve městě se může stát krátkodobým parkovištěm. Nové a Mírové náměstí propojuje ulice Krátká s živým komerčním parterem. Její poměrně úzký profil by se měl lépe přizpůsobit pro pěší pohyb.

04 - přístup na nábřeží - prostoru parku na břehu řeky se věnuje samostatné téma - 11/ Nábřeží. Koncepce umožňuje lepší prostupnost mezi městem a nábřežím. V rámci vybudování nového mostu je vhodné upravit přístup na nábřeží pro cyklisty i pěší a rozšíření části promenády na úrovni mostu. Vzniká tak nejen pohodlnější přístup k řece a prostor pro zázemí parku, ale i kvalitnější veřejné prostranství přímo na vstupu do města. Co se týká samotného prostoru nábřeží, park u řeky by měl být celistvým multifunkčním prostorem s návazností na sportovní areál na jihu a přístaviště v jeho severní části.

05 - Husovo náměstí - park v jádru města nabízí klidovou alternativu k živému Novému náměstí. Jedná se o klíčový zelený prostor v centru města. Prostor by měl být na jihovýchodě uzavřen vůči přilehlému parkovišti doplněním rohové části bloku a protažením ulice po jeho hraně.

06 - parkoviště v zázemí centra - prostor v přímé návaznosti na centrum tvořící důležité spojení mezi nábřežní ulicí a Novým náměstím je v současnosti „zbytkovým" prostorem, pouhou vyasfaltovanou plochou parkoviště. Poloha parkování v tomto místě je opodstatněná, nicméně forma neodpovídá centrálnímu umístění a přímé návaznosti na hlavní veřejná prostranství města. Pomocí lepšího vymezení a otevření komerčního parteru

v přilehlém bloku (B), řešení přirozeného pěšího pohybu a prací se zelení se místo může stát z obslužné „plochy" sice převážně utilitárním, ale přesto městotvorným veřejným prostranstvím.

ZÁSTAVBA

Doplnění centra zástavbou není pouhým vyplněním proluk, ale zároveň možností formování veřejných prostranství. To je třeba vnímat nejen jako vytvoření „fasády" prostoru, ale i jako přímé ovlivnění každodenního života místa naplní těchto budov a jejich vlivem na okolí. Ve výkresu koncepce jsou například označeny hrany domů komunikujících s významnými veřejnými prostranstvími, které by měly mít (nebo by měly umožňovat) komerční parter - to neznamená, že musí mít nutně obchodní náplň, ale měly by obsahovat vybavenost určenou obyvatelům města a přinášet tak život do přilehlých veřejných prostranství.

V centru města je vhodné rezervy pro výstavbu využít převážně pro bydlení v kombinaci s městskou vybavenosti, tedy preferovat záměry přinášející veřejně prospěšné využití takto hodnotného území. Zároveň jejich pozice umožňuje využití širší typologické škály jak ve formě polyfunkčních staveb, tak i co se týká nabídky samotného bydlení. Případné investice v oblasti sociálního či seniorského bydlení by měly být směřovány právě sem. Možnosti dostaveb byly prozkoumány případovými studiemi zpracovanými studenty Fakulty architektury ČVUT, které jsou přílohou tohoto dokumentu.
Mimo místa, která byla podrobena průzkumu v rámci těchto semestrálních prací výkres koncepce centra specifikuje další možnosti dostaveb:

A - budova celoměstsky významného veřejného vybavení
- Hmota budovy dotváří reprezentativní jižní frontu Nového náměstí. Protiváhu nákupního centra na severní straně by v tomto místě měla tvořit budova občanského vybavení, s významem odpovídajícím takto exponované poloze (například radnice města). Návrh regulace umožňuje budovu doplnit o lokální dominantu - věž.

B - komerční vybavenost a předprostor kina
- V rámci koncepce byla prověřena možnost vymezení tohoto v současnosti problematického prostranství (6) v jeho východní hraně novou jednopodlažní budovou komerční vybavenosti (s parterem orientovaným do tohoto prostranství). Tato nižší hmota by v lehce svažitém terénu ze západního pohledu vytvořila „piedestal" budově kina a její střecha přecházející v předprostor kina by zároveň nabídla možnost posezení například v případě využití fasády kina pro promítání (letní kino).

C - budova v místě nového vstupu do města
- Při novém vstupu do města může vzniknout díky dobré dopravní dostupnosti nová budova komerční vybavenosti, která by ale měla pomoci prostorově formovat „vstupní bránu" města a její architektura by měla respektovat význam tohoto místa.

TÉMATA



A - CELEK

1/ Krajina a zelená infrastruktura

Zelená infrastruktura je nová celoevropská strategie na podporu rozvoje biodiverzity a snížení fragmentace krajiny. Představuje nový pohled na propojení přírodních ploch. Plochy zelené infrastruktury jsou chápány primárně jako polyfunkční, s důrazem na koexistenci a synergii funkcí.

U nás byly s myšlenkou vytvoření sítě pro rozvoj a migraci organizmů vymezeny a v plánovacích dokumentacích stabilizovány prvky územního systému ekologické stability (ÚSES). ÚSES je tedy spolu s plochami maloplošných chráněných území a soustavou NATURA 2000, kde jsou chráněny druhy a typy přírodních stanovišť, základní součásti zelené infrastruktury. K těmto plochám se přidávají i hodnotné vegetační krajinné prvky (kostra ekologické stability), říční nivy, mokřady, přirozené lesní porosty, remízy, aleje a stromořadí. Do zelené infrastruktury patří i umělé prvky zajišťující migraci např. ekodukty.

Prostorově zahrnuje zelená infrastruktura nejen volnou krajinu, ale i krajinu příměstskou a města samotná. **Cílem je vytvoření podmínek pro migraci a rozvoj organismů a obnovení ekosystémových služeb krajiny.** Zelená infrastruktura zahrnuje stávající biotopy bez ohledu na jejich lokalizaci a měla by zajišťovat vytváření podmínek pro tvorbu nových biotopů. Z toho vychází mimo jiné i nové tendence navrhovat v městské zeleni a zejména v příměstských oblastech přírodě blízké úpravy s vysokým potenciálem pro rozvoj biodiverzity. Tyto plochy jsou ale současně plně k dispozici občanům k volnočasovým aktivitám - viz téma 10/ Příměstský zelený pás.

KRAJINA ŠTĚTÍ

Území Štětska má pestré morfologické členění. Údolní niva Labe přechází severovýchodním směrem ve svah, za nímž se na obzoru objeví Chcebuz, v dalším výškovém stupni je krajina již jen zvlněná. V území se dle ZUR rozlišují typy krajin od zemědělské přes lesozemědělskou až po lesní komplex Kokořínska.

Krajinná matrice je tvořena zejména lesy, poli, krajinnými vegetačními prvky – remízky, mezemi, liniemi vzrostlé zeleně. Typické jsou zarostlé úvozové cesty.
K jedinečnému obrazu krajiny Štětska přispívají výrazné vzrostlé ořešákové aleje u Radouně, Chcebuze a Brocna a krajinářsky hodnotný komplex Borový s hvězdicovitě uspořádanou sítí cest sbíhajících se k Mariánské a Hraběcí kapli s izolovanými pískovcovými skalními útvary. Lesy nejsou z ekologického hlediska příliš hodnotné, jedná se většinou o monokultury s ostrůvky přírodních společenstev, které však mají vysokou rekreační hodnotu díky husté cestní síti. K významným pozitivním pohledovým dominantám patří hora Říp. Negativní prvek krajinného obrazu představují papírny a elektrárna Mělník, které se však projevují jen místně.



Zemědělské kultury se významně podílí na tvorbě krajinného rázu. Vyvážená struktura polí členěných drobnými lesíky a mezemi představuje harmonickou krajinu, kde může probíhat hospodářská činnost v souladu s ekologickými požadavky.



Ochrana ořešákových alejí a výsadba nových je potřebná pro zachování jedinečnosti krajinného rázu a plynulého zapojení sídla do krajiny.

VEGETAČNÍ PRVKY A MĚŘÍTKO KRAJINY

Krajinná zeleň – funkce vegetačních krajinných prvků:

- ochrana půdy proti vodní a větrné erozi
- útočiště živočichů
- zdroj druhové rozmanitosti rostlin
- umožnění plynulého přechodu sídel do krajiny
- představují výrazný prvek krajinného rázu
- rozmístění prvků utváří měřítko kompozice
- působí jako interakční prvky, které rozšiřují ekostabilizační funkci základních prvků ÚSES
- jsou součástí tzv. zelené infrastruktury

Zásady péče o krajinné vegetační prvky :

- pravidelné, či periodické udržování stávajícího stavu a jeho pozvolná optimalizace, např. odstraňování invazních druhů, potlačení rozrůstání akátu, odstraňování stromů z křovinných porostů, zamezení zarůstání luk a pastvin
- řízená sukcese - využití spontánní přeměny jednoho společenstva v jiné, management spočívá v zablokování sukcese ve zvoleném stadiu - zachování mozaikovitých křovinných porostů
- zásahy ke snížení eutrofizace (nadměrné zvýšení obsahu živin), která způsobuje degradaci biotopů
- podpora výsadby stromořadí podél polních cest - regulace eroze, členění velkých půdních bloků, optimalizace měřítka v krajině a z ekologického hlediska plní funkci biokoridorů nižšího řádu



Krajinné vegetační prvky jsou cennou součástí zelené infrastruktury a je třeba je zachovat, vhodným managementem zajistit, aby např. stávající suché stráně u Radouně s mozaikou keřů nepřecházely do konečného vývojového stadia les. Chránit před eutrofizací.



V kontextu nové evropské politiky zaměřené na rozvoj tzv. zelené infrastruktury se zarostlé úvozové cesty stanou biokoridory rozšiřujícími migrační potenciál.

Zásady ekologického obhospodařování zemědělské krajiny:

- zachování krajinných prvků – remízů, mezí, teras, stromořadí
- pěstování širokořádkových plodin na půdních blocích se sklonitostí nižší než 12°
- zapravení kejdy nebo močůvky nejdéle do 24 hodin po jejich aplikaci
- nesnižovat zastoupení trvalých travních porostů ve prospěch orné půdy
- minimalizovat používání hnojiv
- minimalizovat použití přípravků na ochranu rostlin

Zejména v III. a IV. zóně CHKO by hospodaření mělo být ekologické, jedná se vlastně o „rekreační krajinu". Z ochranářského hlediska má eutrofizace a splachy z polí negativní vliv na I.zónu CHKO. Společné působení zemědělství, lesnictví, obnovování a ochrany ekosystémů v rámci jednoho prostoru může mít prospěch pro obě strany („win-win"). Takové kombinace, při nichž je malá ztráta vyvážena velkým výtěžkem, mohou přinášet četné výhody nejen těm, kteří půdu využívají (zemědělci, lesníci, poskytovatelé služeb cestovního ruchu atd.), ale také celá společnost, jelikož poskytují cenné ekosystémové služby jako čištění vod nebo zlepšování kvality půdy a vytvářejí atraktivní prostředí, ve kterém mohou lidé relaxovat a ze kterého se mohou těšit.





ZELEŇ SÍDEL

Historicky jsou s venkovskou architekturou spjaty listnaté stromy, jehličnany byly pro svůj neměnný strnulý výraz používány jako hřbitovní zeleň. Místní charakter a „genius loci" se při výsadbě okrasných jehličnanů na návsi ztrácí (Čakovice).
Historicky navazoval u sídel při přechodu do krajiny ovocný (záhumenní) sad a za ním skupiny keřů a stromů vysázených tak, aby poskytovaly domu ochranu před větry, zajišťovaly dřevo na otop apod. Zeleň tak vždy částečně ukrývala stavení. Z dnešních zahrad jsou často rekreační objekty s pestrou druhovou skladbou často barevných jehličnanů. Na rozhraní by zahrady měly být osázeny ovocnými stromy, listnatými keři a stromy.
Rovněž předzahrádky venkovských sídel ovlivňují vzhled veřejných prostranství, měly by tedy mít jednoduchou úpravu z venkovských květin.
Velmi důležité je dbát na dostatečné ozelenění tam, kde vyrůstají na okraji obce novostavby. Zeleň integrující sídlo do krajiny musí tvořit domácí listnaté dřeviny. Z jehličnanů je možné na Kokořínsku použít v krajině jen borovici lesní. Ovocná stromořadí či sady je nejlépe vysazovat z krajových odrůd.

ROZHRANÍ VESNICE A KRAJINY

Vesnice byly v historii vždy silně svázany se svým okolím, i z pohledu jejich fungování byly integrální součástí krajiny. V posledních desetiletích se proměnil jak systém zemědělské výroby, tak způsob obývání vesnic, a došlo tak k jejich odtržení, důsledkem toho je i výraznější fyzická hranice mezi individuálními zahradami a rozsáhlými zcelenými poli obdělávanými někým jiným.

Na území Štětí je stále několik míst, kde se dochovala původní sekvence vytvářející přechod mezi obydlím a krajinou - dům - dvůr - zahrada - pole - krajina.

Tato místa je vhodné chránit nejen z důvodu zachování charakteru historické vesnice, ale také protože tato území jsou podstatná i pro současnou vesnici, udržení její zemědělské funkce a pracovních příležitostí na jejím území. Rozhraní vesnice totiž nabízí potřebnou **flexibilitu**, a to hned v několika podobách: Co se týká **využití** může být individuálním polem, sdíleným sadem, místem rekreace. I **vlastnictví** nabývá různých podob, jednotlivé plochy mohou ale nemusí být vázány na přilehlé domy. V otázce **prostupnosti** zde může vzniknout přístupný prostor v podobě záhumenní cesty nebo například sadu mezi zahradami a poli, čímž se hranice vesnice stává sdíleným místem obyvatel vesnice a do jisté míry nositelem její identity.

Role rozhraní se může i díky drobnějšímu měřítku individuálně v čase proměňovat a vytváří tak pro vesnice typickou významovou i funkční bohatost místa.

typická skladba rozhraní:
- příklad 01/ Stračí

A/ ulice/náves
B/ dům
C/ dvůr + hospodářské budovy
D/ zahrada
- individuální, většinou oplocený, prostor přináležející k domu - náplní je buď drobné zemědělství nebo rekreace.

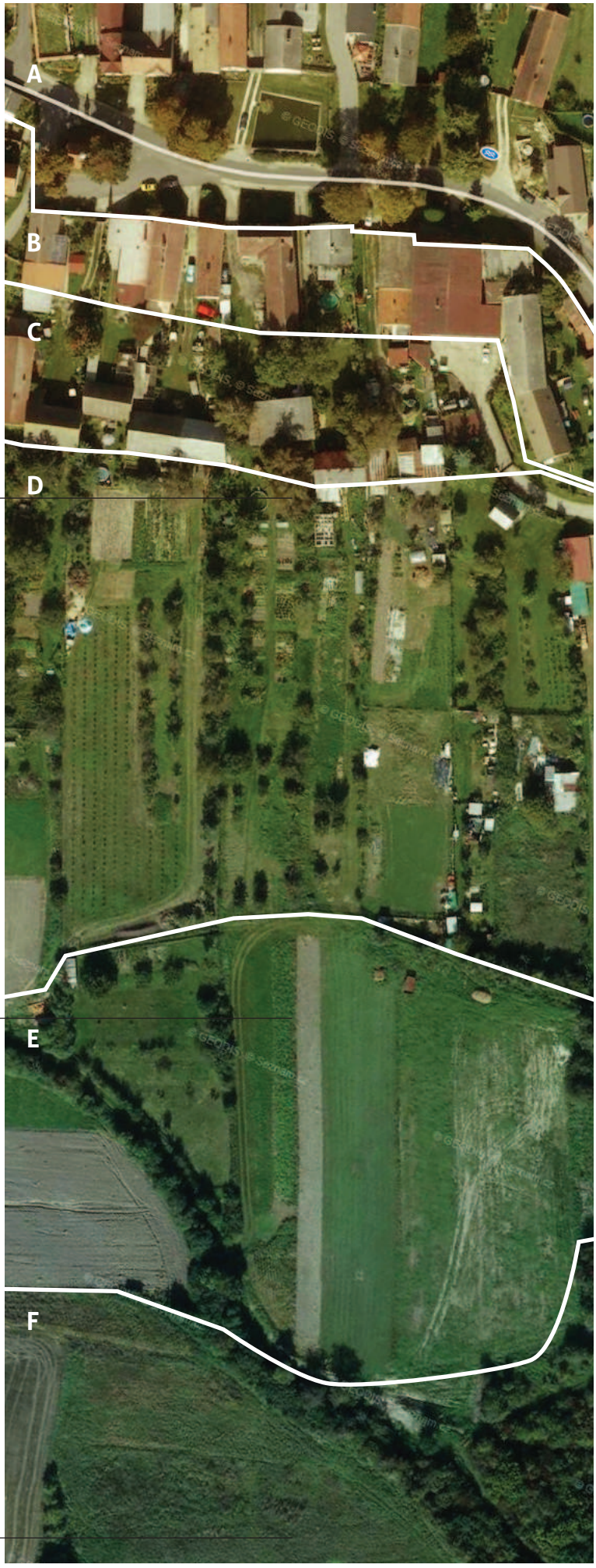


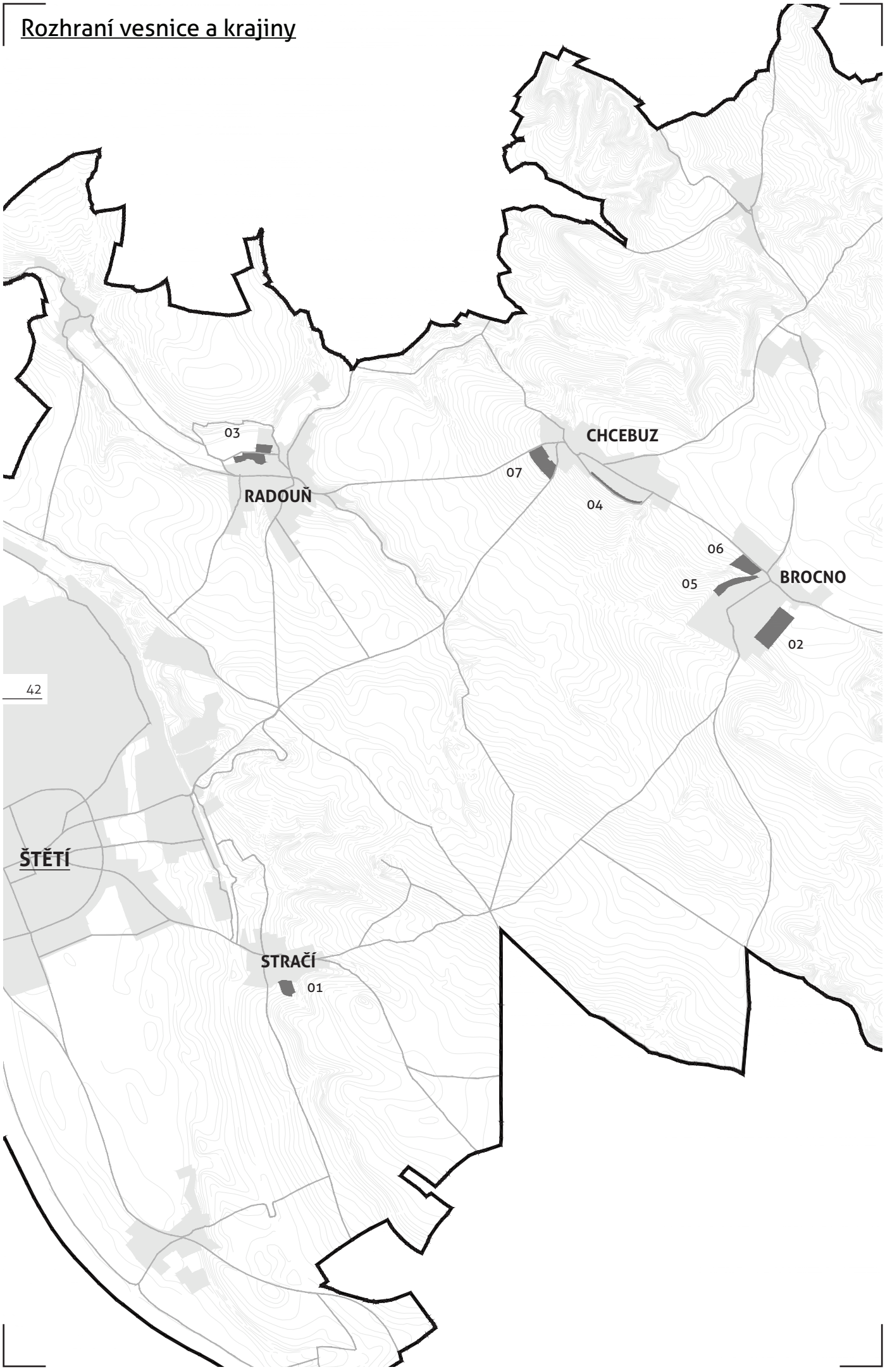
E/ individuální pole
- pruhy polí různých vlastníků, odděleny od zahrad záhumenní cestou. návaznost vlastnictví v kontinuálním pruhu je výhodou pro využití území, ale není jeho podmínkou.



F/ pole/krajina
- navazující zpravidla rozsáhlejší pole nebo volná krajina. rozhraní v tomto místě má mimo jiné důležitou ekologickou roli, na základě ekotonálního efektu zde dochází ke zvýšení biodiverzity.






03
RADOUŇ
CHCEBUZ
07
04
06
05
BROCNO
02
ŠTĚTÍ
STRAČÍ
01





02/ Brocno
Typický příklad intenzivně zemědělsky využívaného rozhraní. záhumenní cesta v tomto případě probíhá mezi individuálními poli a polem zceleným a zajišťuje obsluhu jednotlivých pozemků, funkčně asi nejsou ve velké míře svázány s domy ke kterým přiléhají, nicméně přináší okraji vesnice odpovídající drobné měřítko.





03/ Radouň
Členění rozhraní údolní nivy v Radouni v sobě nese jistou nepravidelnost způsobenou morfologií terénu. Jednotlivé části jsou od sebe odděleny potokem, přesto dohromady vytváří jeden prostorový celek.





04/ Chcebuz
Na jižní hraně Chcebuzi je sice klasická skladba rozhraní zredukována o pás individuálních polí, nicméně je zde dobře čitelné strukturování pozemků na část zástavby a část zahrady. Obnovení záhumenní cesty v místě výhledu do krajiny může vesnici přinést nový kvalitní veřejný prostor, který klade důraz na významnou polohu vesnice v území.

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Systém ÚSES v současném územním plánu byl vymezen na základě generelu ÚSES z 90. let. Regionální a nadregionální prvky byly převzaty z nadřazené dokumentace ÚPN-VÚC okresu Litoměřice. V současné době je platnou nadřazenou dokumentací ZÚR ústeckého kraje. V ZÚR se oproti VÚC mění prvky ÚSES nadregionální i regionální úrovně je tedy nutné vymezit lokální systém tak, aby prostorově a funkčně odpovídal nadřazeným systémům.

Územím prochází 3 nadregionální biokoridory: NRBK K10 Labe s osou vodní a nivní, NRBK K16 Vědlice – Řepínský důl s osou teplomilnou a NRBK K 15 Vědlice – Kokořínský důl s osou mezofilní hájovou. V nadregionálních biokoridorech jsou dle Metodiky navrhování ÚSES vymezena vložená lokální biocentra na malých vzdálenostech.

Regionální biokoridor s regionálním biocentrem „Údolí Obrtky" je veden v k.ú. Čakovice Radouň směrem na Snědovice. V lokální úrovni je veden lokální biokoridor z Radouně z LBC „Brotky" k LBC „Třebušský les" v nadregionálním biokoridoru K 15. Dlouhý lokální biokoridor je veden od Radouně k LBC „U kanálu" a dále k Brocnu, kde původně směřoval k LBC „Brocno". Z důvodů nesouhlasu vlastníka byl v roce 2010 zpracován plán ÚSES v k.ú. Brocno (Krause, Svrčková) s vymezením nového biocentra v několika variantách. Tento plán ÚSES spolu s terénním průzkumem byl podkladem k vymezení nového biocentra respektive 2 nových biocenter. První LBC „K Brocnu" je vymezeno v trase původního lokálního biokoridoru na ploše lesa, remízu a zarostlých mezí a orné půdy. Nové vedení biokoridoru využívá stávající hodnotné prvky ekologické stability, biokoridor je nově trasován po zarostlé bývalé úvozové cestě k Brocnu, jižně od původního vedení. Dále vede podél Panské cesty a odbočuje podél cesty východním směrem k lesíku v polích, kde je na lokalitě K Tupadlům vymezeno nové lokální biocentrum stejného názvu. Plochu tvoří les, rozptýlená zeleň v travnaté ploše a orná půda. Dále je biokoridor veden přes ornou půdu, drobné remízky a trvalé travní porosty k lesnímu biocentru LBC Borový. Dále se lesní biokoridor otáčí na sever. Lesní biocentra LBC Hořice, LBC Písečný důl a LBC Nad Písečným dolem i vedení biokoridoru je převzato z podkladů CHKO a místy upraveno dle parcel.
Lokální biokoridor na levém břehu Labe s lokálními biocentry LBC „Pod Hněvickým vrchem" a LBC „U Benzinova" jsou upřesněny podle parcel a situace v terénu.



Nově navržené vedení lokálního biokoridoru využívá stávající prvky kostry ekologické stability, zarostlá úvozová cesta u Brocna

PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ V KRAJINĚ



Velké celistvé bloky zemědělské půdy neodpovídají měřítku krajiny, snižují biodiverzitu, mají za následek splachy z polí a tím i eutrofizaci toků a lemů polí, místy způsobují i škody na majetku. (jižně od Radouně). Bylo by vhodné zpracovat projekty a zvolit nejvhodnější variantu protierozních opatření.

Opatření agrotechnická:

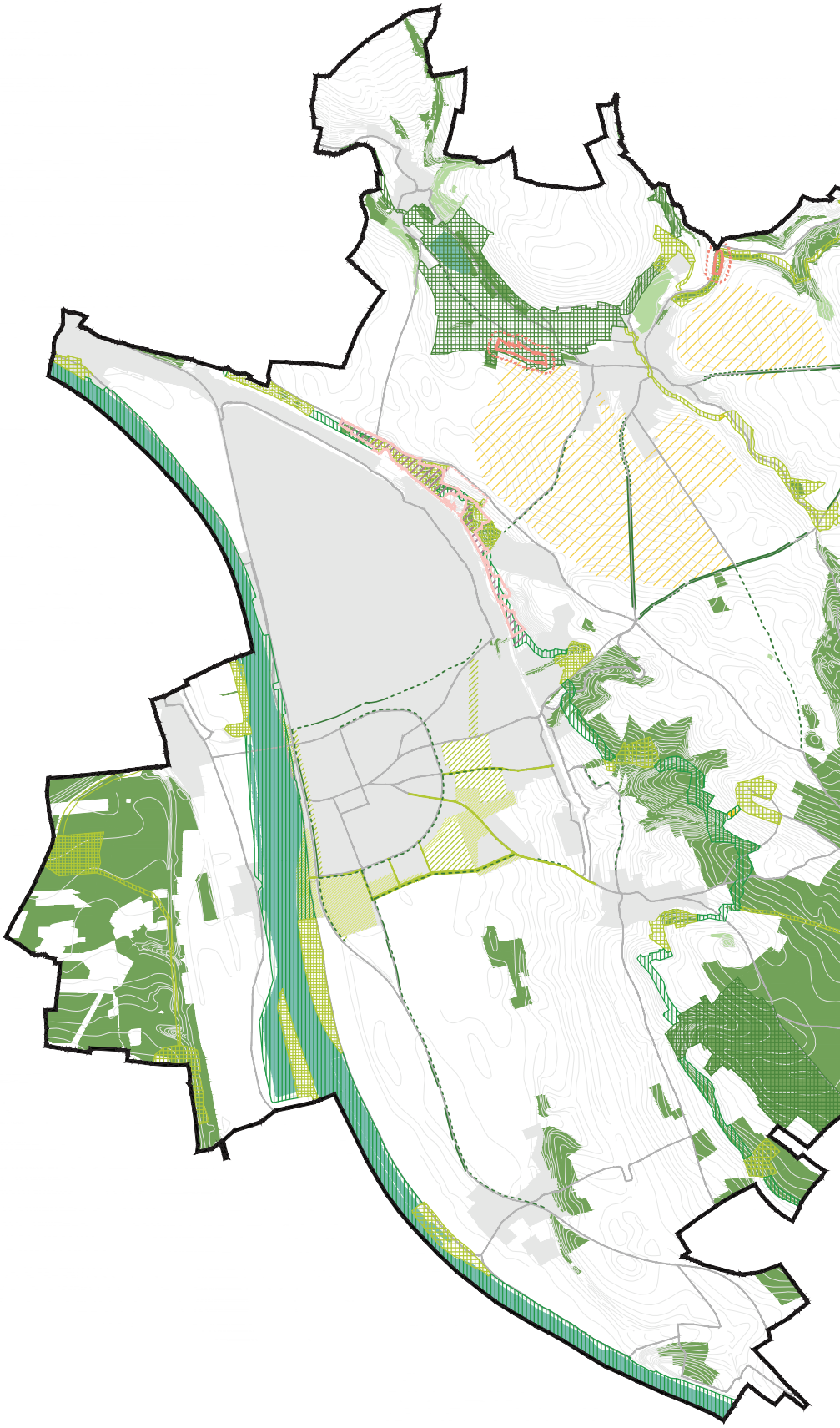
- protierozní agrotechnika
- vyloučení erozně nebezpečných plodin
- půdoochranný způsob pěstování
- plošné ochranné zatravnění

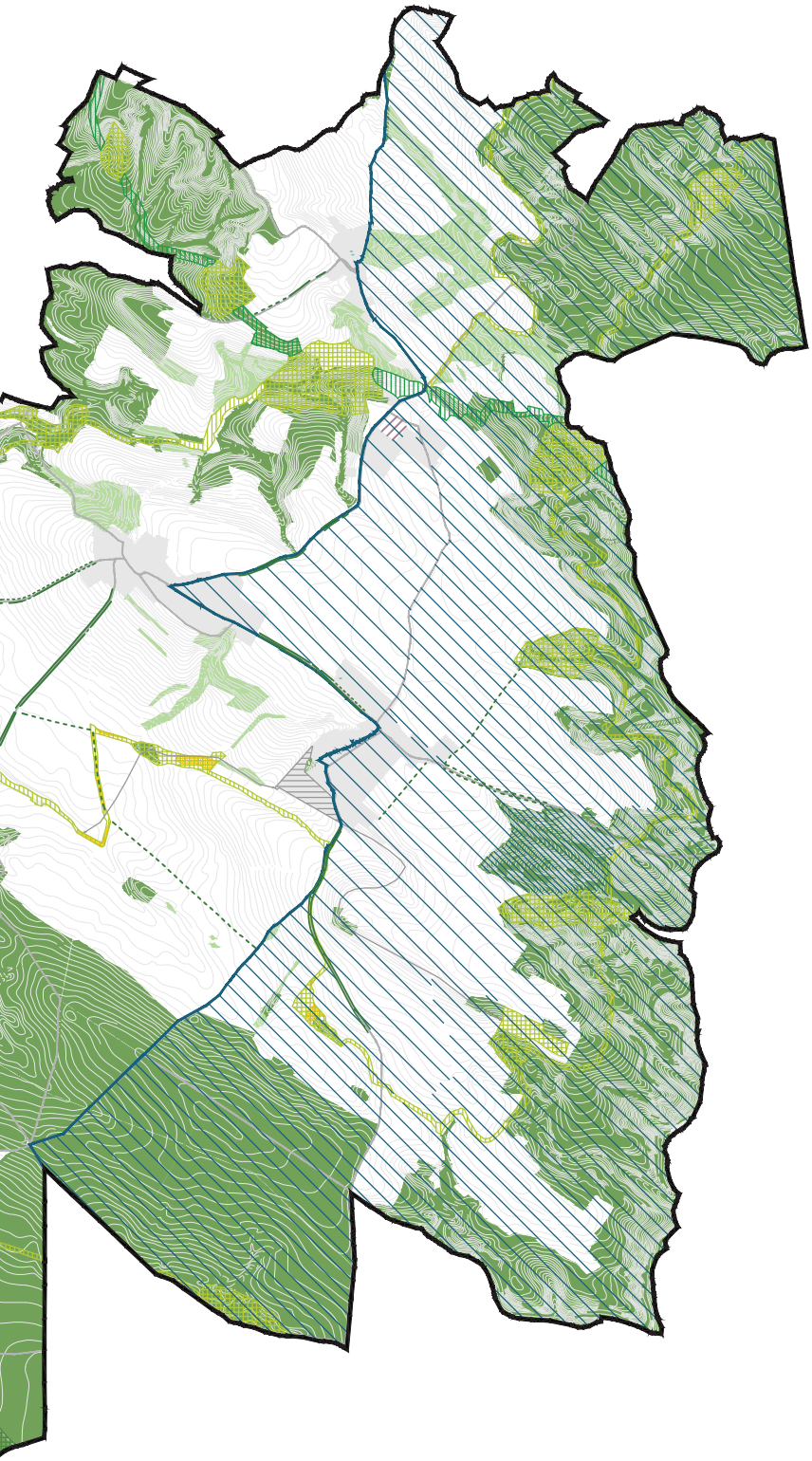
Biotechnická opatření:

- záchytné průlehy - budují se na pozemcích o sklonu do 15 %, maximálně do 18 % na základě vypočtené limitní délky svahu
- zasakovací pásy - stabilizace drah soustředěného povrchového odtoku je protierozním opatřením vhodným na svažité pozemky s výskytem soustředěného odtoku, který je popř. spojen s tvorbou erozních rýh
- protierozní meze
- suché ochranné protierozní nádrže (poldry), které slouží ke krátkodobému zachycení povrchového odtoku a k zachycení splavenin

Plochy pro realizaci protierozních opatření jsou vymezeny na základě zpracované studie Štětí – odvodnění místní části Radouň (Ing. Zahradník 2010). Studie navrhuje opatření k postupnému zasakování povrchových dešťových vod z intenzivně obdělávaných zemědělských plochách formou obdělávatelných průlehů a vsakovacích pásů s příkopem. Pro finální návrh řešení je třeba provést inženýrsko-geologický průzkum.

Krajina (1:40000)





krajinné plochy a prvky

lesy

vegetační krajinné prvky

vodní plochy

významná stromořadí stávající

navržená stromořadí

územní systém ekologické stability

lokální biocentrum

lokální biokoridor

regionální biocentrum

regionální biokoridor

nadregionální biokoridor

původní prvky ÚSES dle ÚP

doplnění prvků ÚSES
podle požadovaných parametrů

zvláště chráněná území

CHKO - zóna I. - IV.

lokalita Natura 2000

přírodní památka - stav/návrh

ochranné pásmo přírodní památky

protierozní opatření

plocha navrhovaných
protierozních opatření

příměstský zelený pás

navrhované úpravy - viz téma 12

2/ Prostupnost krajiny

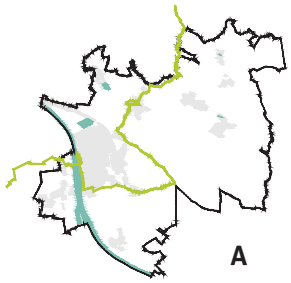
Krajina okolo města Štětí představuje jednu z klíčových pozitivních hodnot území. Představuje potenciál jak pro bezprostřední každodenní rekreační zázemí obyvatel, tak pro turistickou aktivitu v širším měřítku. Využití tohoto potenciálu je závislé na adekvátní prostupnosti krajiny – síti cest, která umožní krajinu aktivně využívat nejen pro rekreaci, ale i adekvátně obhospodařovat.

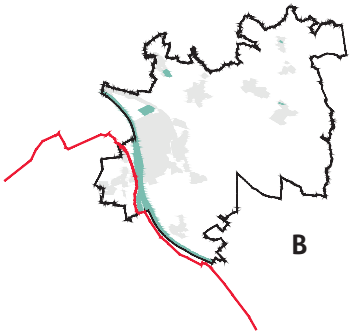
Celé území v administrativních hranicích municipality Štětí je protkáno poměrně hustou cestní sítí. Historické cesty ale v průběhu dvacátého století ztratily svůj původní význam. Obnovení a údržba všech historických tras není v současných silách města (a ani by neodpovídalo přirozené intenzitě současného využívání krajiny), proto je důležité dobře volit, kterým místům věnovat více energie.

Koncepce prostupnosti krajiny je založena na třech složkách - na **každodenním dopravním spojení** jednotlivých sídel v území, na **systému rekreačních stezek**, využívajícím turistického potenciálu Štětí a na **obslužné síti samotné krajiny** - na zemědělských a lesních cestách. Tyto aspekty se spojují dohromady a vytváří synergickou mapu cest, ukazující primární skelet prostupnosti území.

TURISTICKÝ VÝZNAM ŠTĚTÍ

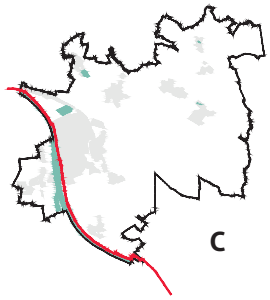
Území Štětí leží na hranici CHKO Kokořínsko a díky své dobré dopravní dostupnosti (např. pohodlné spojení z Prahy na nádraží Hněvice) tak má šanci stát se jednou z důležitých bran do této chráněné oblasti. Samotná krajina Štětí, ač je svým charakterem odlišná nabízí mnohá zajímavá místa (například čedičový vrch Špičák nebo údolí Obrtky u Radouně). Je typická širokými rozhledy do krajiny s výhledy na Říp a panorama Českého Středohoří a svými historickými vesnicemi (vesnická památková zóna Brocno a množství jednotlivých památkově chráněných objektů v dalších vesnicích). Významný krajinný prvek s turistickým potenciálem pak představuje řeka Labe s páteřní cyklostezkou. Zároveň Štětí sousedí s novým veslařským areálem v Račicích a mělo by do budoucna nabízet zázemí dalším sportům. Jako území na hranici různých charakteristických krajiných, geologických i historických celků nabízí velikou rozmanitost od údolí malebných vesnic po netradiční industriální panoramata.



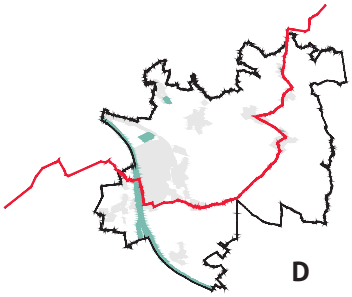


Turistické cesty

V území byly na základě podkladů od Destinační agentury České středohoří a vlastních analýz identifikovány hlavní turistické směry a jim odpovídající cesty a trasy. Stávající turistická síť byla v návrhu dotovořena v dalších důležitých směrech, tak aby umožnila lepší návaznost jednotlivých cest a rozšířila nabídku turistického vyžití v místě.

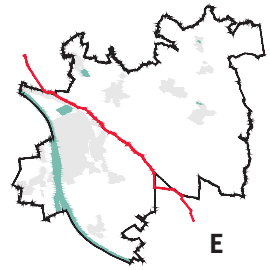


A/ Středočeská jezdecká stezka - vedení stávající stezky je reflektováno v návrhu parametrů odpovídajících cest. V oblasti kolem města je upraveno trasování hipostezky přes nábřeží a skrz příměstský zelený pás, tak aby jezdecká trasa v tomto místě nebyla jen nepříjemným průjezdem městem, ale využila rekreačních možností vycházejících z nové úpravy těchto lokalit.



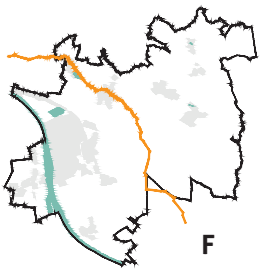
B/ Labská cyklostezka - nedávno vybudovaná cyklistická trasa je součástí 1220 kilometrů dlouhé stezky nadregionálního významu pokračující na území Německa.

C/ Polabská vinařská stezka - nově plánovaná "Polabská stezka za vínem a poznáním" turisticky lépe zpřístupňuje druhý břeh Labe a vede přímo skrze Štětské nábřeží.



D/ Cyklostezka historickou krajinou - v SZ-JV směru je již v současnosti vedena cyklostezka spojující areál Račic se Štětím a dále vesnicemi v severovýchodní části území, která zároveň tvoří spojnici ostatních cest. V rámci města je upraveno trasování, tak aby navazovalo na návrh příměstského zeleného pásu.

E/ Panoramatická industriální cyklostezka - nově navržená stezka odkrývá industriální charakter Štětí a sleduje historické trasování cesty po hřebeni terénního zlomu a nabízí tak široké netradiční rozhledy do krajiny.



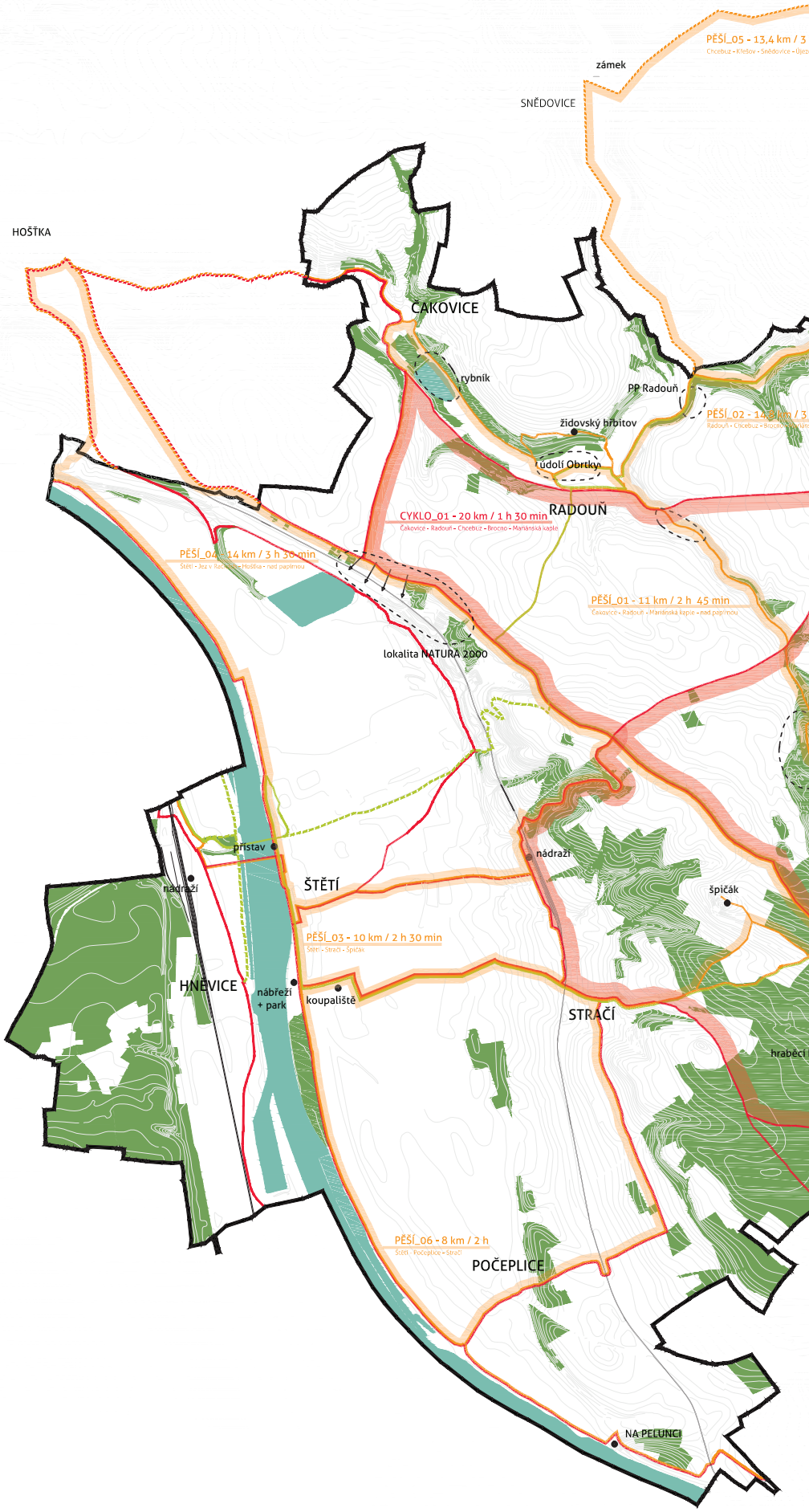
F/ Přírodní turistická cesta - nová turistická stezka spojující významné přírodní zajímavosti a památky a procházející místy s různorodým krajinným charakterem doplňuje možnosti pro pěší turistiku.

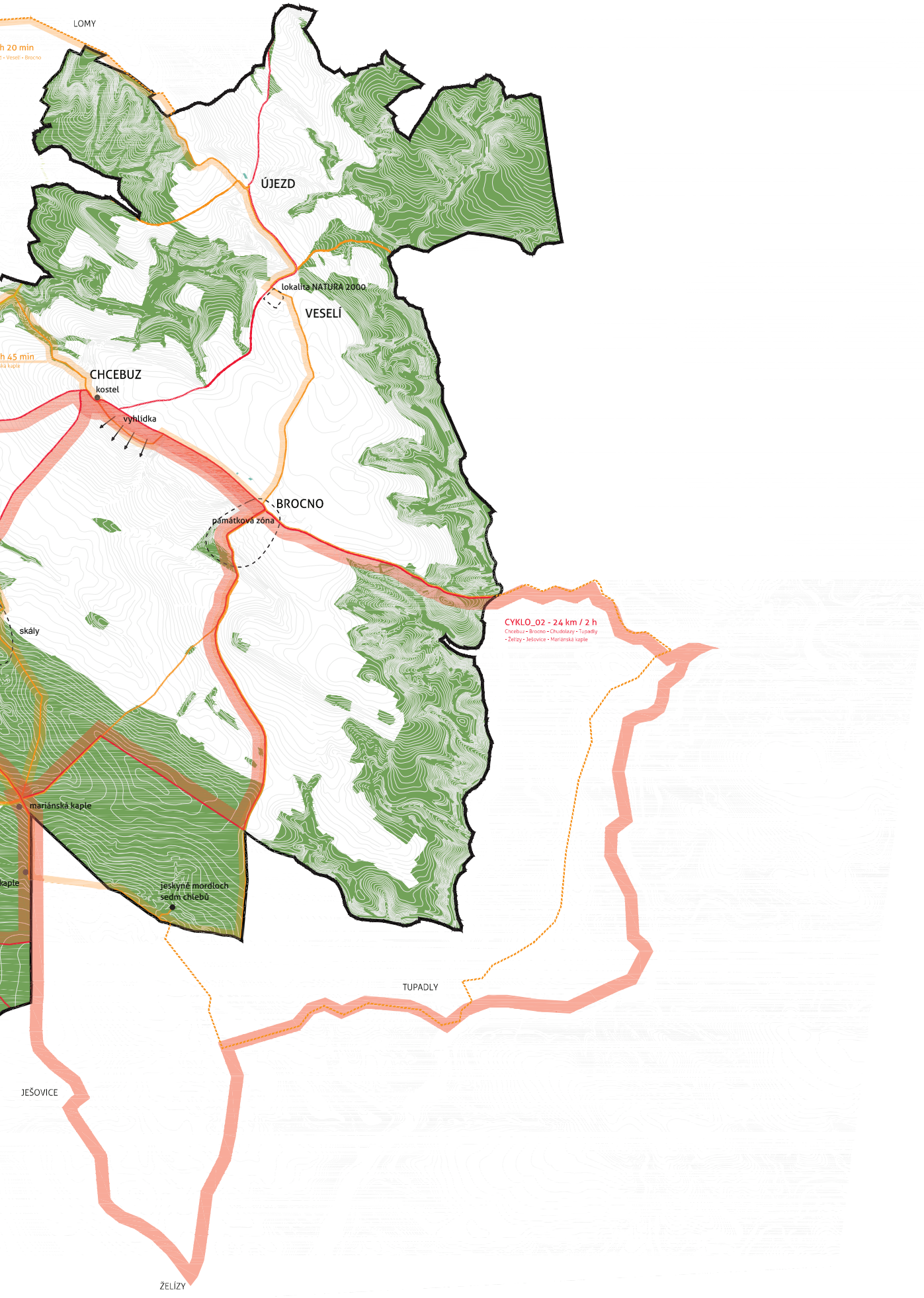
Turistické okruhy

Síť stezek byla ověřována variabilitou turistických okruhů, které vytváří i v návaznosti na cesty na území okolních obcí. Pomocí minimálních zásahů a tedy i minimální nutné údržby cest vznikl systém okruhů odpovídajících svými parametry pohybu pěšky, na kole i na koni. Rozšíření nabídky tras poskytuje možnosti pro dlouhodobější rekreaci na území Štětí, a tím odpovídající využití jeho turistického potenciálu.



Turistické cesty, okruhy a významná místa v krajině (1:40000)




LOMY
h 20 min
- Veselí - Brocno
ÚJEZD
lokalita NATURA 2000
VESELÍ
h 45 min
ka kaple
CHCEBUZ
kostel
vyhlídka
BROCNO
památková zóna
CYKLO_02 - 24 km / 2 h
Chcebuz - Brocno - Chudolazy - Tupadly
- Želízy - Ješovice - Mariánská kaple
skály
mariánská kaple
kaple
jeskyně mordloch
sedm chlebů
TUPADLY
JEŠOVICE
ŽELÍZY

TYPY CEST

Jednotlivé typy cesty byly specifikovány na základě potřeb každodenní osobní dopravy v regionu, potřeb obsluhy krajiny a zároveň nároků vyplývajících z trasování turistických stezek v území.

00 - silnice

01 - silnice + cyklopruh

- zklidněná silnice umožňující turistický pohyb v základní komunikační síti (snížení rychlosti na 40 km/hod) s rozšířenou krajnicí s piktokoridorem





02 - zpevněná obslužná komunikace

- slouží jak pro turistické vyžití tak pro obsluhu míst v krajině
- asfaltový povrch



03 - zpevněná zemědělská komunikace

- polní komunikace
- zpevněný povrch například zaválcovaná směs frakcí „ minerální beton", recyklát
- šířka 3,5 - 4 m s výhybnami



04 - pěší/cyklo komunikace

- kombinace pěší a cyklodopravy, případně využití i pro bruslaře
- asfaltový povrch
- šířka od 3m





05 - zpevněná přírodní cesta

- lesní, polní komunikace (cyklostezky, cyklotrasy)
- zpevněný povrch, přírodní povrch - pískový, travnatý
- šířka 3-4m





06 - nezpevněná travnatá cesta

- částečně zpevněné přírodní cesty s travnatým středním pruhem - polní cesty (cyklostezky, cyklotrasy)
- přírodní povrch - pískový, travnatý
- šířka 2,5-4m





07 - přírodní stezka, pěšina

- primárně pro pěší pohyb
- přirozené podloží, přírodní povrch - pískový, travnatý
- šířka 0,5-2,5 m

Typy cest (1:40000)

00_silnice

01_silnice + cyklopruh

02_zpevněná obslužná komunikace

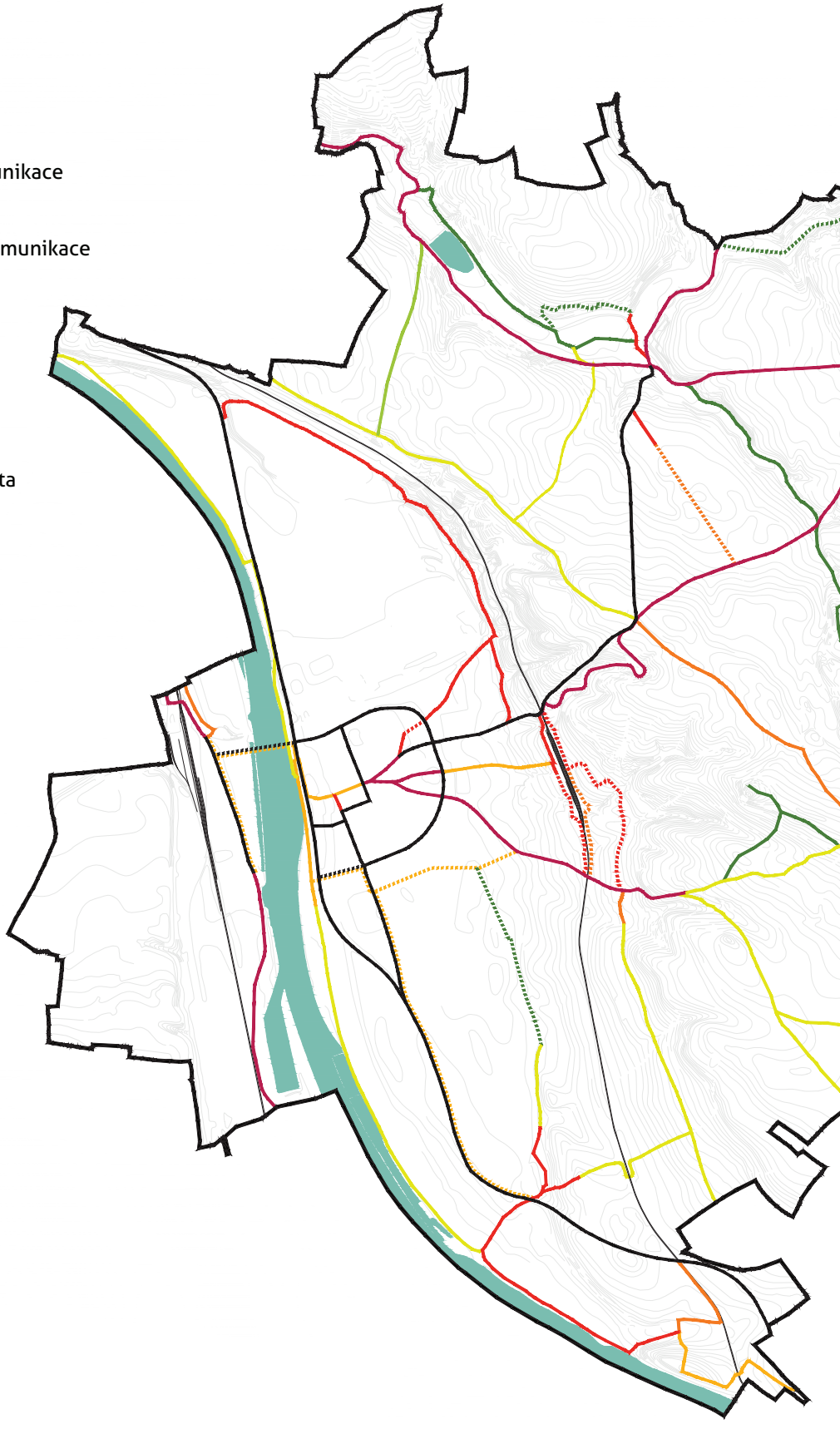
03_zpevněná zemědělská komunikace

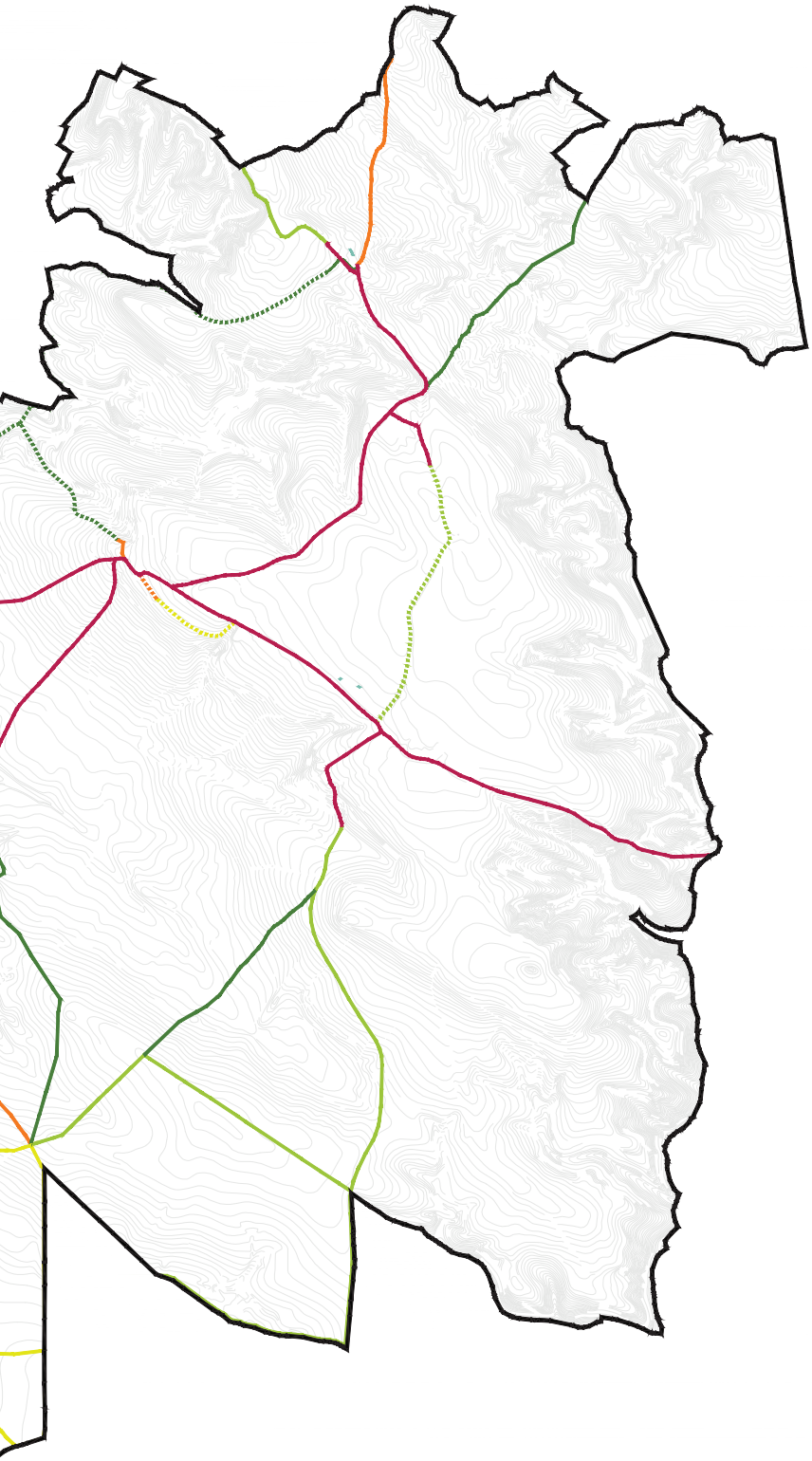
04_pěší/cyklo komunikace

05_zpevněná přírodní cesta

06_nezpevněná travnatá cesta

07_přírodní stezka/pěšina



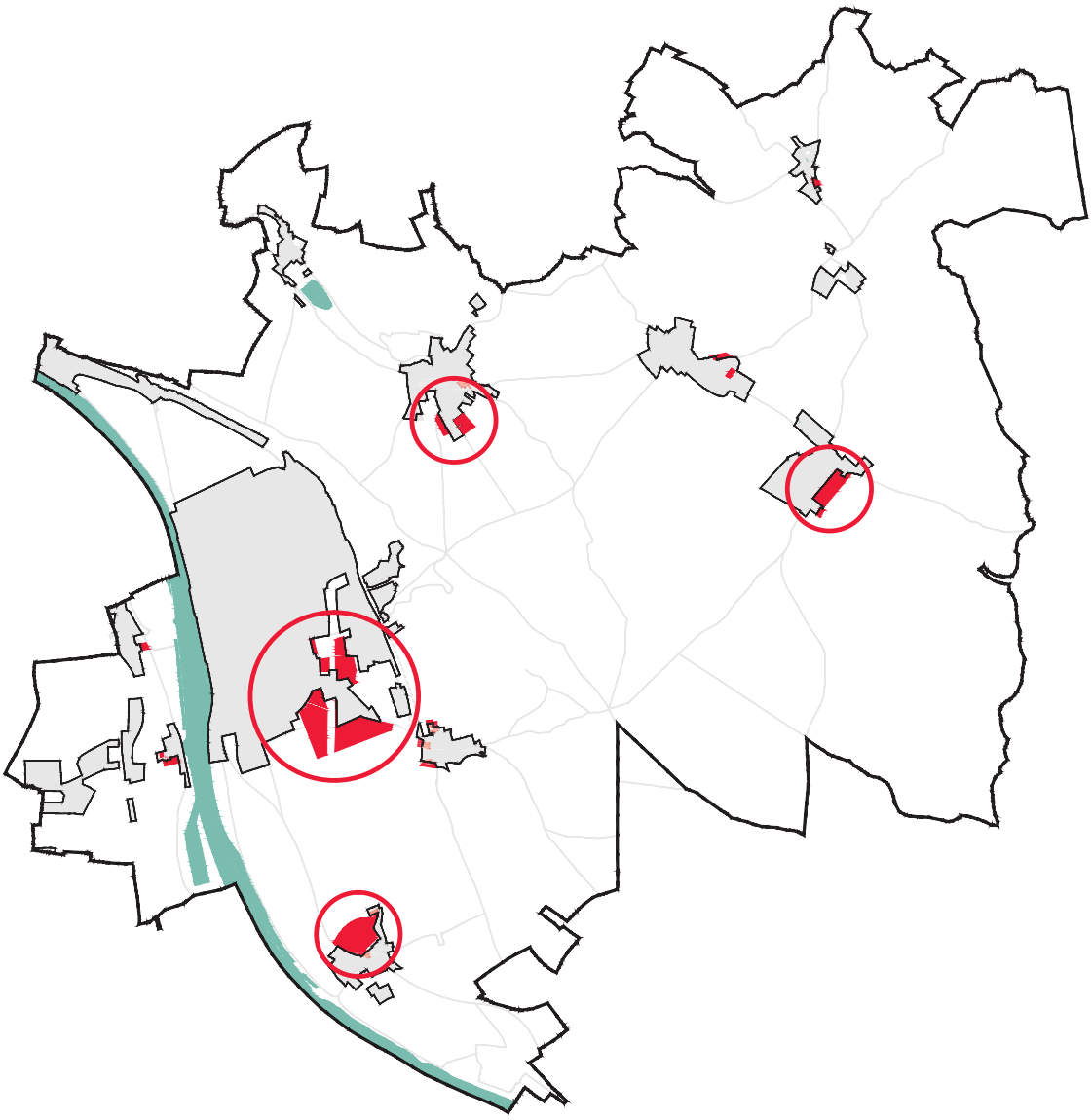


V této mapě jsou na základě požadavků vycházejících z různých druhů využití jednotlivé úseky rozděleny do sedmi typů, kterým jsou přiřazeny základní parametry (šířka, povrch, atp.). Tato mapa je podkladem pro správu cestní sítě, měla by ukázat význam jednotlivých míst, a tím nastavit priority zásahů do území.

3/ Změna přístupu k rozvoji bydlení

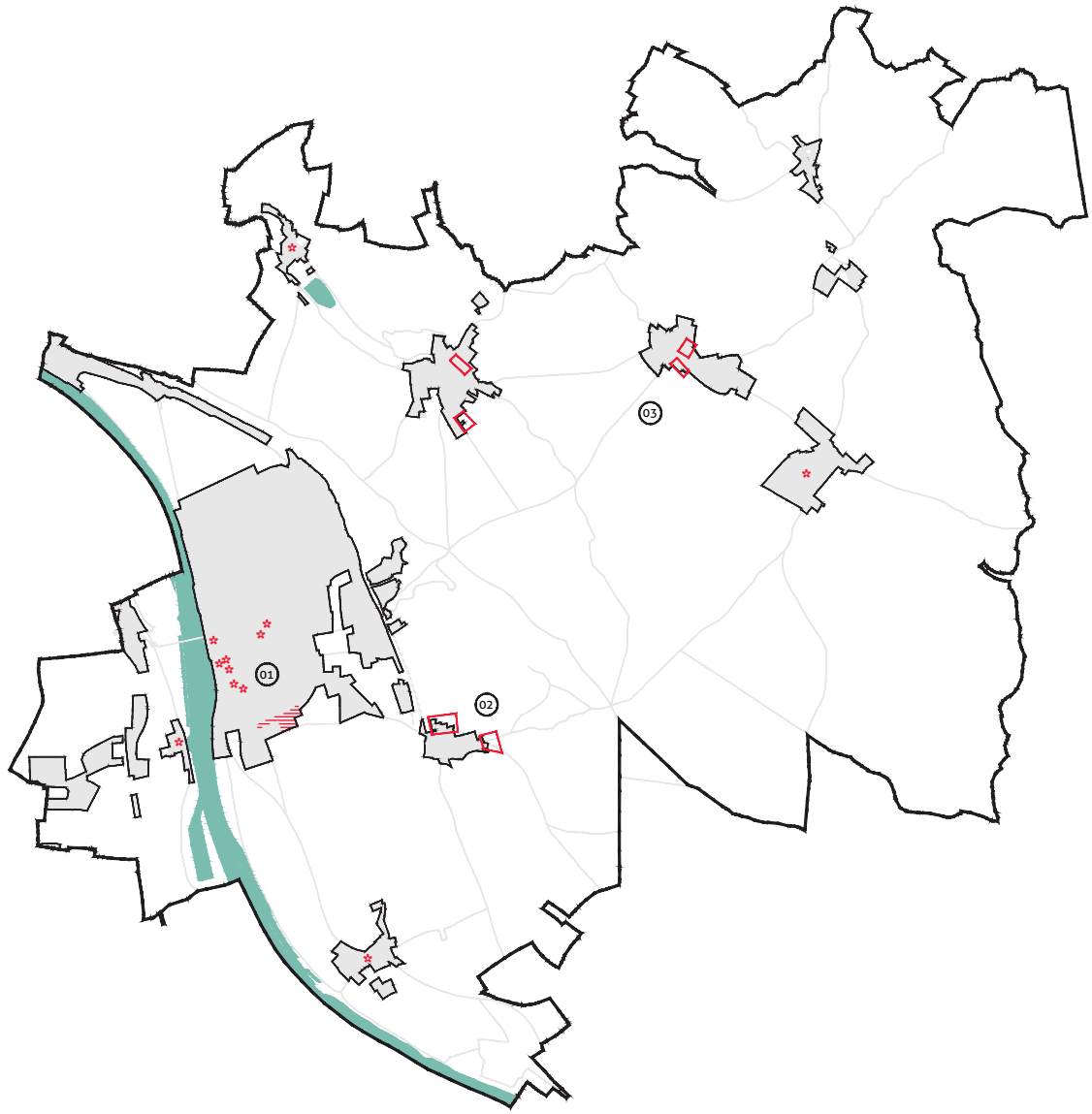
V přípravné fázi tvorby koncepce proběhly analýzy, které ukázaly výrazný nesoulad mezi velikým rozsahem rozvojových ploch bydlení v současném územním plánu a reálnou demografickou prognózou Štětí. Na základě těchto poznatků došlo k zásadní změně přístupu k rozvoji bydlení oproti současnému stavu, kdy se namísto extenzivního kvantitativního rozvoje (vymezování rozsáhlých rozvojových ploch v krajině kolem sídel) jedná o nalezení drobnějších ploch ve strategických místech, tak aby byla zajištěna vyšší rezidenční atraktivita takto vznikajícího bydlení a zároveň došlo k využití energie nové výstavby pro zkvalitnění existujících lokalit ve městě a vesnicích.

Rozvoj bydlení - současný ÚP



Současný územní plán předpokládá rozsáhlou suburbánní výstavbu na jihovýchodě města. V současnosti realizované části tohoto rozvoje vykazují problémy pro tento typ zástavby příznačné, nicméně i relativně malý zájem o nabízené plochy ukazuje na problematičnost této koncepce.

Zároveň se v okolí vesnic objevuje v poměru k současnému zastavěnému území nepřiměřené množství potenciálních nových stavebních pozemků na místech, kde nepřispívají ke kvalitnímu formování vesnice.
V kontextu demografických změn by bylo pokračování v tomto směru ukázkou neefektivního hospodaření s krajinou a územím města obecně.



01 - v centru města je potenciál k lokálnímu doplnění zástavby takovým způsobem, aby nová zástavba přispívala k celkové kvalitě struktury. Případné obytné projekty většího měřítka je možné realizovat v rámci transformačních oblastí.

02 - větší rozvojové plochy se soustředí především k vesnici Strači, kde využívají návaznosti na stávající strukturu a infrastrukturu a blízkosti města. Průzkum možností rozvoje vesnice při zachování jejího charakteru je prezentován v příloze obsahující studentské semestrální práce na toto téma.

03 - u dalších vesnic by měly být v plánu zachovány menší plochy pro přirozený lokální rozvoj, výjimku tvoří Chcebuz a Radouň kde lze uvažovat o doplnění jádra vesnic novou zástavbou. Rozvojové možnosti jsou naopak spíše utlumeny u vesnic Veselí a Újezd, kde se i díky demografickému vývoji nejeví jako reálný větší nárůst počtu obyvatel a vesnice jsou do budoucna vnímány spíše jako rekreační.

4/ Napojení Štětí

Způsob napojení města na páteřní komunikační síť a kvalitní propojení obou břehů je jedním z klíčových témat urbanistického řešení Štětí. **V přemostění řeky se setkává řada důležitých vazeb, které by měly být řešeny koordinovaně:**

- **Napojení** Štětska k Roudnici a dále **na dálnici D8**. Toto propojení představuje pro automobilovou dopravu klíčový směr vzhledem k poloze města a vazbě na středočeský region a dále Prahu.

- Adekvátní obsluha průmyslového areálu ve Štětí. Areál papíren a navazujících provozů představuje významný ekonomický fenomén regionálního významu. Je dobře napojen na železniční síť, chybí ale adekvátní **připojení pro nákladní automobilovou dopravu a zajištění multimodální obsluhy**. Z tohoto pohledu se nejedná pouze o samotný most, ale i navazující propojení přes železniční trať, které je v současné podobě velmi problematické. Územní plány Roudnice a obcí na trase dále počítají s adekvátním rozšířením komunikace a realizací obchvatů tak, aby vzniklo po celé délce až k dálnici D8 kapacitní napojení.

- **Propojení samotného města a Hněvického nádraží.** Nádraží představuje klíčový bod pro dopravní dostupnost města, zajišťuje zejména kvalitní propojení s Prahou. Z tohoto důvodu je důležité kvalitní propojení nejen pro automobilovou dopravu, ale i dopravu hromadnou (autobusy) a především pěší a cyklistické spojení. Takové spojení pomůže i místní části Hněvice zlepšením každodenní dostupnosti města Štětí.

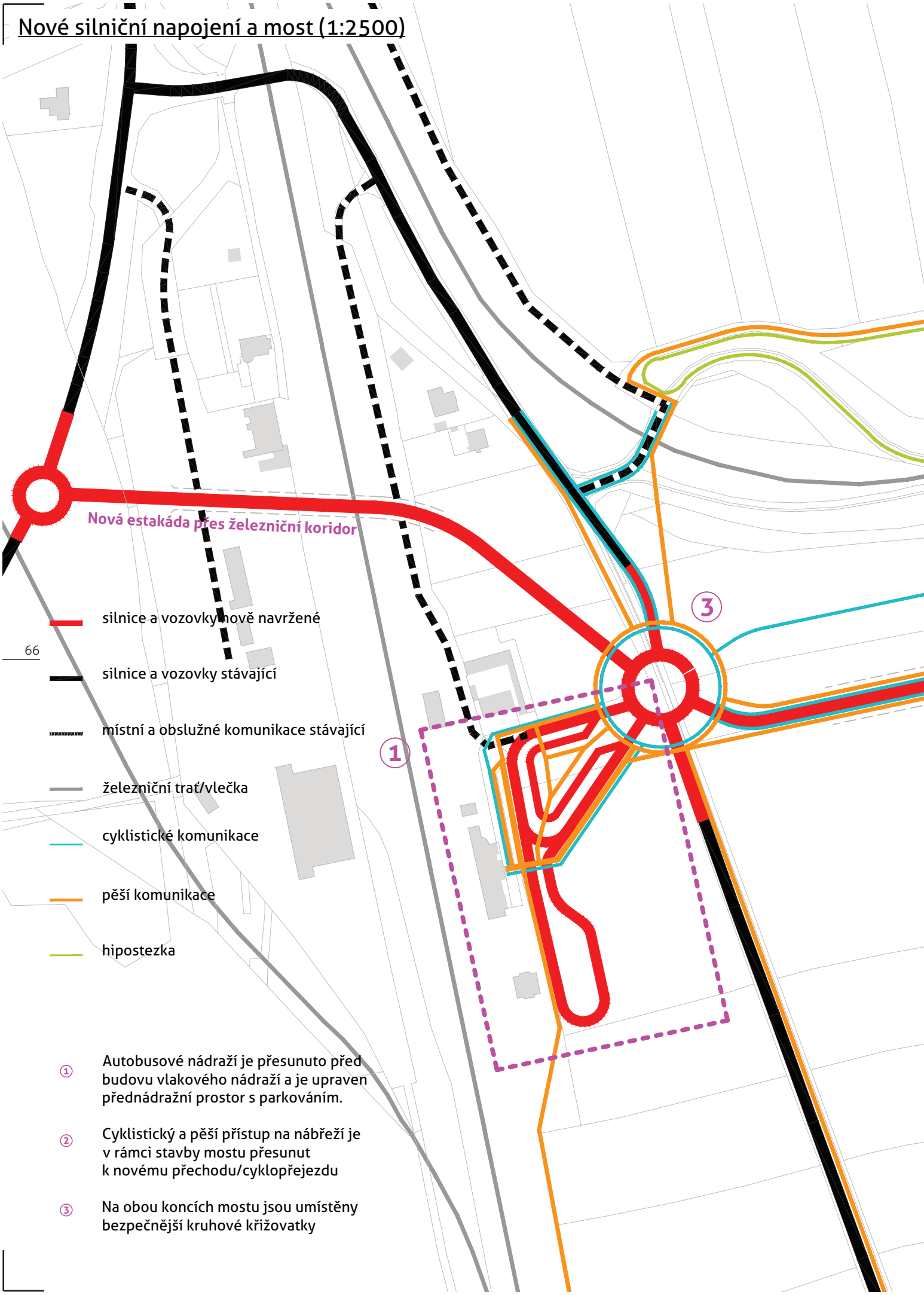
- **Regionální turistické vazby.** Hněvické nádraží představuje potenciál významného výchozího místa pro turistické využití krajiny a to zejména ve vazbě na labskou cyklostezku a nedaleké Kokořínsko. Paralelně je třeba zmínit vazbu na sportovní areál v Račicích a možnost profitovat z budoucího rozvoje i pro město Štětí. Adekvátní propojení přes řeku je v tomto ohledu klíčové pro využití turistického potenciálu měst a navazující krajiny.

Stávající územní plán počítá s výstavbou nového železničního mostu pro vlečku do průmyslového areálu papírny a po přeložení trati úpravu stávajícího kombinovaného mostu na most silniční s prodloužením přes hlavní železniční trať. Reálnost takového řešení je vzhledem poměrně značným nákladům na výstavbu železničního mostu velmi diskutabilní, železniční most byl navíc v nedávné době vyjmut z krajských zásad územního rozvoje. Pokud nedojde k přeložení železniční trati, nelze nalézt dlouhodobě uspokojivé řešení dopravního napojení za použití stávajícího mostu a to na obou předpolích. Realizace navazujícího přemostění přes hlavní železniční trať je nemožná. Zvolené řešení zároveň nenabízí kvalitní propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
Nová koncepce dopravy ve městě proto přichází s alternativním řešením, které je jednak ekonomičtější a jednak přináší v dlouhodobém horizontu významné zkvalitnění přístupu do města nejen pro automobilovou dopravu, ale i pro pěší a cyklisty. Koncepce navrhuje dlouhodobě usilovat o uspořádání, kdy stávající kombinovaný most zůstane pro železniční dopravu a bude doplněn novým mostem silničním v urbanisticky výhodnější poloze. Ten umožní navazující přemostění železnice pro kvalitní automobilové napojení města, zároveň ale vytvoří příjemný pěší a cyklistický příchod do města včetně propojení s Hněvickým nádražím, kde může vzniknout adekvátní přednádražní prostor včetně autobusového nádraží.

Nový most – zkrátí a zkvalitní spojení mezi Štětím a Hněvicemi jak pro automobily a autobusy, tak také pro pěší a cyklisty. Most bude mít přímé napojení na sinici II/261 a na polokruh města (ulice Cihelná) na pravém břehu a na silnici III/24050 na levém břehu Labe. Most bude mít plnohodnotný pruh pro každý směr jízdy jak pro auta (3,5m), tak také pro cyklisty (1,5m) a oboustranný chodník o šířce min.2,5m. Výška nivelety nového mostu bude stejná jako u stávajícího mostu. To bude umožněno částečným přizvednutím stávající křižovatky silnice II/261 s ulicí Cihelnou. Tato křižovatka bude přestavěna na kruhovou křižovatku. Na levém břehu bude mít most přímou vazbu rovněž přes kruhovou křižovatku na přednádraží prostor s autobusovým nádražím a parkovištěm pro systém P+R.
Kruhová křižovatka na levém břehu umožní rovněž připojení nové silniční spojky mezi silnicí III/24050 a silnicí III/24049, překračující železnici mostem, která nahradí stávající nevyhovující podjezd pod železniční tratí u Račic.


Libotenice
Chodouny
Labe
Labe
Labe
Labe
Račice
Štětí
261
Kyškovice
Dobříň
Vědomice
240
Roudnice
nad Labem
246
246
Horní Počaply
Bechlín
Krabčice
608
240
Klenec
Libkovice

Nové silniční napojení a most (1:2500)

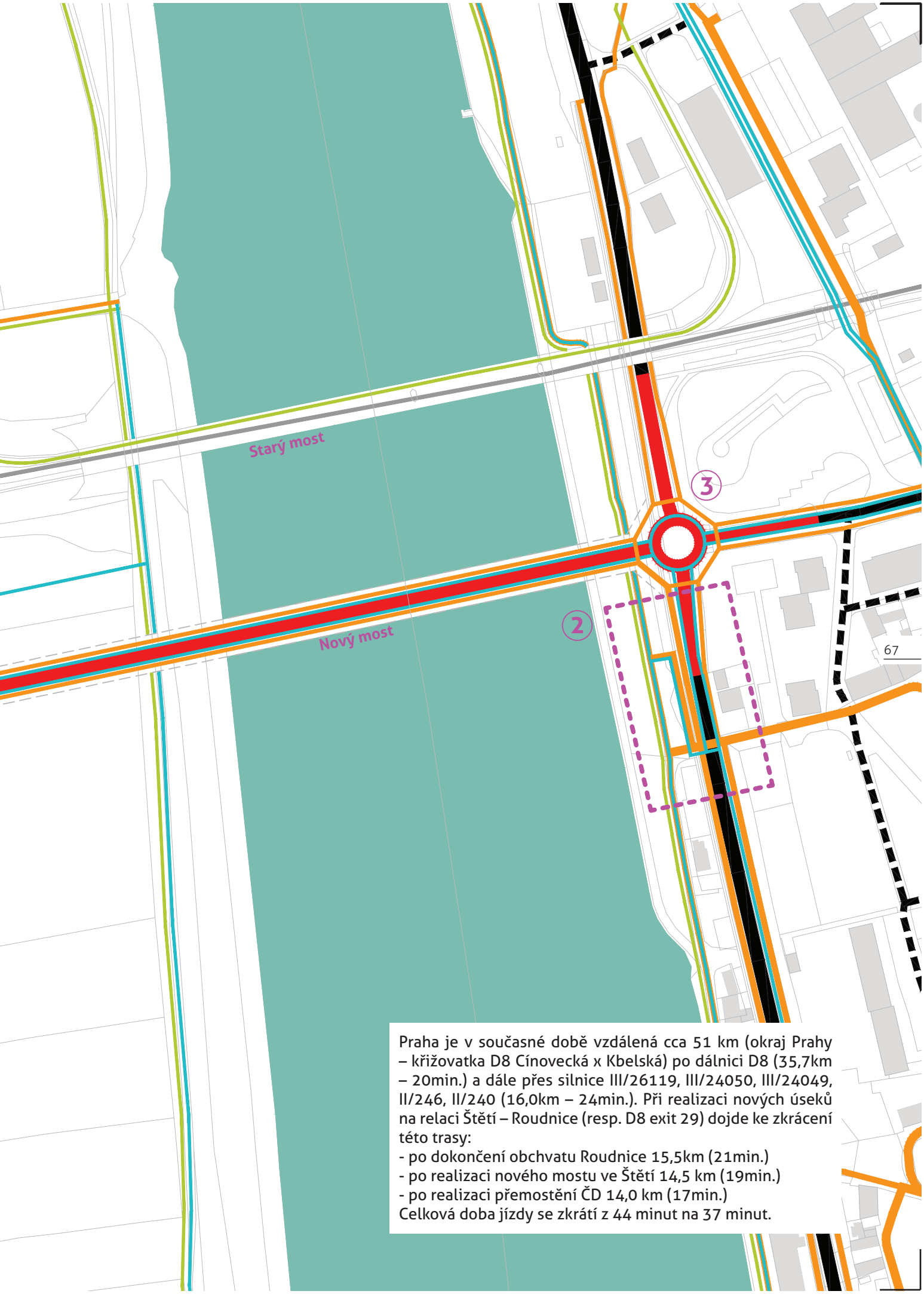


- silnice a vozovky nově navržené
- silnice a vozovky stávající
- místní a obslužné komunikace stávající
- železniční trať/vlečka
- cyklistické komunikace
- pěší komunikace
- hipostezka

① Autobusové nádraží je přesunuto před budovu vlakového nádraží a je upraven přednádražní prostor s parkováním.

② Cyklistický a pěší přístup na nábřeží je v rámci stavby mostu přesunut k novému přechodu/cyklopřejezdu

③ Na obou koncích mostu jsou umístěny bezpečnější kruhové křižovatky



Praha je v současné době vzdálená cca 51 km (okraj Prahy – křižovatka D8 Cínovecká x Kbelská) po dálnici D8 (35,7km – 20min.) a dále přes silnice III/26119, III/24050, III/24049, II/246, II/240 (16,0km – 24min.). Při realizaci nových úseků na relaci Štětí – Roudnice (resp. D8 exit 29) dojde ke zkrácení této trasy:
- po dokončení obchvatu Roudnice 15,5km (21min.)
- po realizaci nového mostu ve Štětí 14,5 km (19min.)
- po realizaci přemostění ČD 14,0 km (17min.)

Celková doba jízdy se zkrátí z 44 minut na 37 minut.

5/ Doprava ve Štětí

Téma dopravy se věnuje jak síti komunikací a individuální automobilové dopravě, tak zejména dopravě hromadné. Řeší vazby regionální i obsluhu jednotlivých místních částí. Koncepce zapojení města do vyššího dopravního skeletu pomocí nového spojení přes řeku je popsána v samostatném tématu - 4/ Napojení Štětí.



INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA

Základní skelet individuální automobilové dopravy ve Štětí odpovídá současným požadavkům. Výjimku tvoří jen několik míst - mimo zásadní téma **napojení města na vyšší dopravní systémy** - viz téma 4/ Napojení Štětí se přímo v rámci města jedná o **dokončení okruhu** v jeho jižní části, a dále pak doplnění **strategického propojení ulic Stračenská a Radouňská,** umožňující lepší přístup na nádraží, alternatvní spojení vesnic i lepší autobusovou obslužnost území.

HROMADNÁ DOPRAVA

Osobní železniční doprava ve Štětí je stabilizovaná. Návazná autobusová doprava je v rámci studie optimalizována tak, aby se dosáhlo větší integrity hromadné dopravy jako takové. Autobusový terminál je z tohoto důvodu přemístěn k **železniční stanici Hněvice**, kde se předpokládá ukončení většiny autobusových linek. Umístění terminálu v přímé vazbě na železniční stanici zajišťuje kvalitní přestupní vazbu odpovídající současnému standartu a významu tohoto nádraží jako vstupní brány do celého území.

Z důvodu dosažení kvalitní přestupní vazby v železniční stanici Štětí je navrženo nové **komunikační propojení mezi ulicemi Stračenská a Radouňská**. Toto propojení umožní nejen kvalitní přestupní vazbu autobus – železnice, ale zároveň umožní kvalitní vazbu na rozvojové území podél ulice Stračenské a na obec Stračí, která dnes leží mimo uspokojivou dostupnou pěší vzdálenost od centra města.

K nádraží Štětí jsou vedeny místní linky ze všech obcí ve spádovém území Štětí. Jedná se o linku 555 001, propojující Újezd, Veselí, Brocno, Chcebuz, Čakovice, Radouň, Stračí a Hněvice.
Aby nedocházelo ke zbytečným jízdám bylo by možné linku provozovat u okrajových obcí pouze na výzvu (např. přes mobil nebo signalizační zařízení). Druhá linka je vedena z Počeplic přes Stračí a centrum do Hněvic. Obě tyto linky jsou vedeny přes centrum kolem obchodního zařízení Penny Market a měly by být v provozu i mimo pracovní dny. Tyto linky by měly zajišťovat vazbu všech obcí na obě nádraží a na centrum města.

Z isochron dostupnosti je patrné zlepšení pěší dostupnosti města zřízením nových zastávek autobusů, zejména v ulici Stračenské a Stračí ale také v centru města vedením autobusových linek přes nové propojení kolem Penny Marketu.

Návaznosti železniční a autobusové osobní dopravy

Tabulky ukazují možnosti úpravy návaznosti autobusových linek na jízdní řád vlakové osobní dopravy. Červeně jsou označeny spoje rušené, zeleně spoje nové. *Kurziva* ukazuje že se jedná o zastávku Hněvice, předmostí.

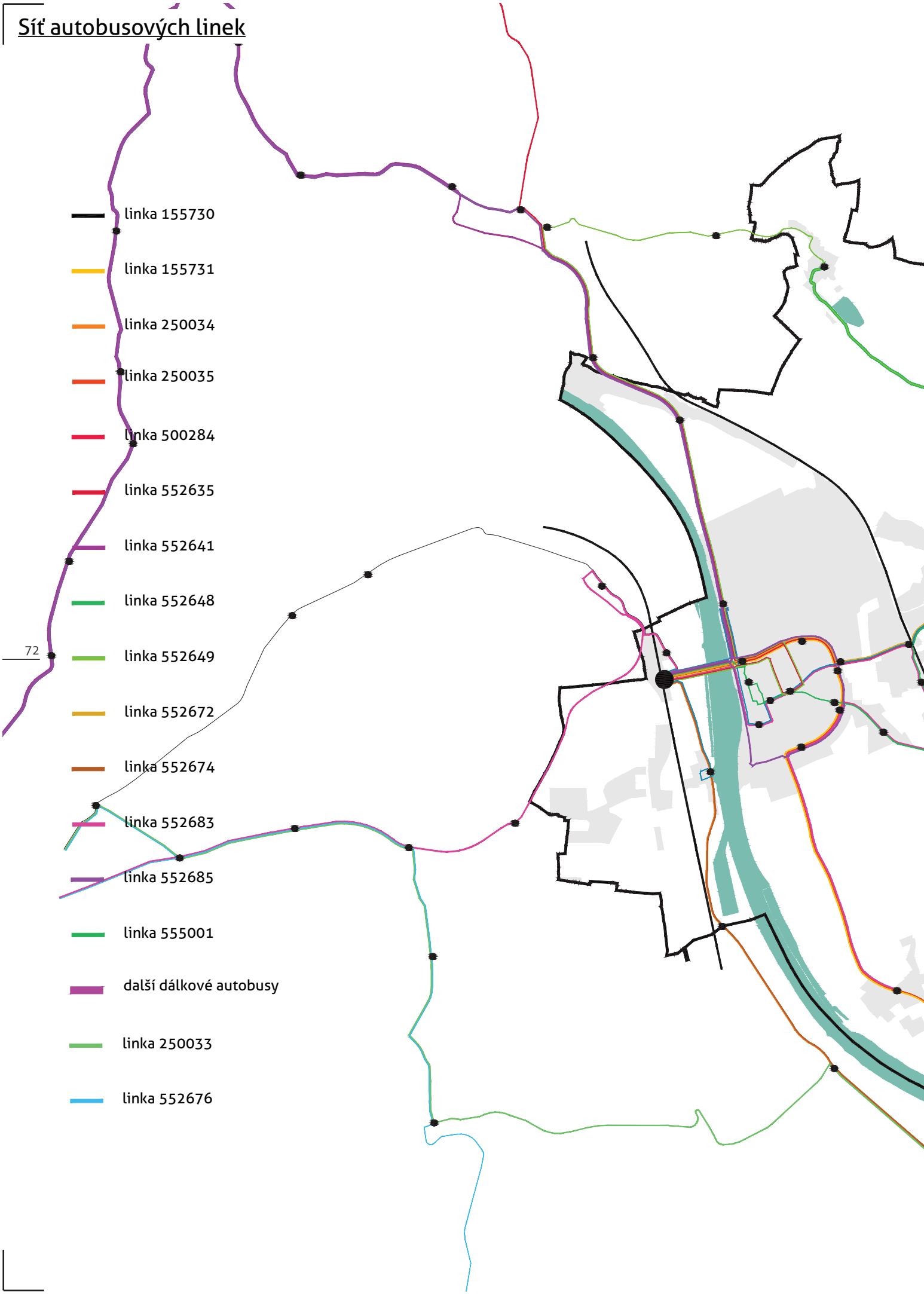
	VLAK HNĚVICE		BUS HNĚVICE, žel. st.		VLAK HNĚVICE	
	příjezd od Prahy	příjezd od Děčína	odjezd do Štětí	příjezd od Štětí	odjezd do Prahy	odjezd do Děčína
4:00 - 4:29	4:24					
4:30 - 4:59		4:32	4:36	4:25, 4:55	4:32	
5:00 - 5:29		5:03, **5:18**	5:08, 5:23, 5:24, *5:29*	5:12, *5:17* , 5:29, *5:09* , 5:12	5:03, **5:18**	
5:30 - 5:59	5:59	5:58	5:42 6:02	5:44	5:58	5:59
6:00 - 6:29		6:14, **6:18**	6:02, 6:23, 6:24	6:08, 6:12, *6:23* , 6:29, *6:08* , 6:12	**6:18**	
6:30 - 6:59	6:55	6:58	*6:39, 6:30*	6:49	6:58	6:30, 6:55
7:00 - 7:29		**7:18**	7:02, 7:23, 7:24, *7:29*	*7:07,* 7:12	**7:18**	
7:30 - 7:59	**7:35**		*7:33* , 7:39	7:30		**7:35**
8:00 - 8:29		**8:18**	8:23	8:12	**8:18**	
8:30 - 8:59	8:55	8:58		8:49	8:58	8:55
9:00 - 9:29		**9:18**	9:02, 9:23	9:12, *9:13*	**9:18**	
9:30 - 9:59	**9:35**		*9:39* , 9:39	9:30, 9:41, 9:30		**9:35**
10:00 - 10:29		**10:18**	10:17, 10:23, 10:23	10:12	**10:18**	
10:30 - 10:59	10:55	10:58		10:47	10:58	10:55
11:00 - 11:29			11:05	11:03, *11:13, 11:25* 11:29		
11:30 - 11:59	**11:35**		*11:39* , 11:39	11:30		**11:35**
12:00 - 12:29		**12:18**	12:23	12:12	**12:18**	
12:30 - 12:59	12:55	12:58		12:49	12:58	12:55
13:00 - 13:29			13:02, 13:24, 13:05	*13:13* , *13:25,* 13:29, 13:29		
13:30 - 13:59	**13:35**, 13:55	13:58	13:39, *13:39,* 13:47, 13:40	13:49	13:58	**13:35**, 13:55
14:00 - 14:29		**14:18**	14:02, 14:23, 14:24	14:08, 14:12, 14:12, *14:13* , 14:29	**14:18**	
14:30 - 14:59	14:55	14:58	*14:39, 14:30*	14:49, 14:50	14:58	
15:00 - 15:29			15:02, 15:24, 15:05	*15:13, 15:25*		**15:35**, 15:55
15:30 - 15:59	**15:35**, 15:55	15:58	*15:39,* 15:39	15:30, 15:56, 15:53	15:58	
16:00 - 16:29		**16:19**	16:02, 16:23	16:12, *16: 13* , *16:09,* 16:29, 16:13	**16:19**	
16:30 - 16:59	**16:35**, 16:55	16:58	*16:39,* 16:39	16:30, 16:49	16:58	**16:35**, 16:55
17:00 - 17:29			17:02, 17:29, 17:05	*17:13* , *17:25* , 17:29		
17:30 - 17:59	**17:35**, 17:55	17:58	17:37, 17:40 *17:39,* 17:39	17:49, 17:58, 17:50	17:58	**17:35**, 17:55
18:00 - 18:29		**18:18**	18:02, 18:25	18:12, 18:12, 18:29	**18:18**	
18:30 - 18:59	**18:35**, 18:55		18:39	18:50		**18:35**, 18:55
19:00 - 19:29			19:02			
19:30 - 19:59	**19:35**	19:58	19:40	19:30, 19:50	19:58	**19:35**
20:00 - 20:29		**20:18**	20:22	20:12	**20:18**	
20:30 - 20:59	**20:35**		20:40	20:30, 20:55		**20:35**
21:00 - 21:29	21:00		21:24, 21:05			21:00
21:30 - 21:59	**21:35**		21:39	21:31, 21:30		**21:35**
22:00 - 22:29		22:21	22:26	22:16	22:21	22:43
22:30 - 22:59	22:43		22:48			
23:00 - 23:29						
23:30 - 23:59						
0:00 - 0:29	**0:17**		0:22	0:12		**0:17**
0:30 - 0:59						

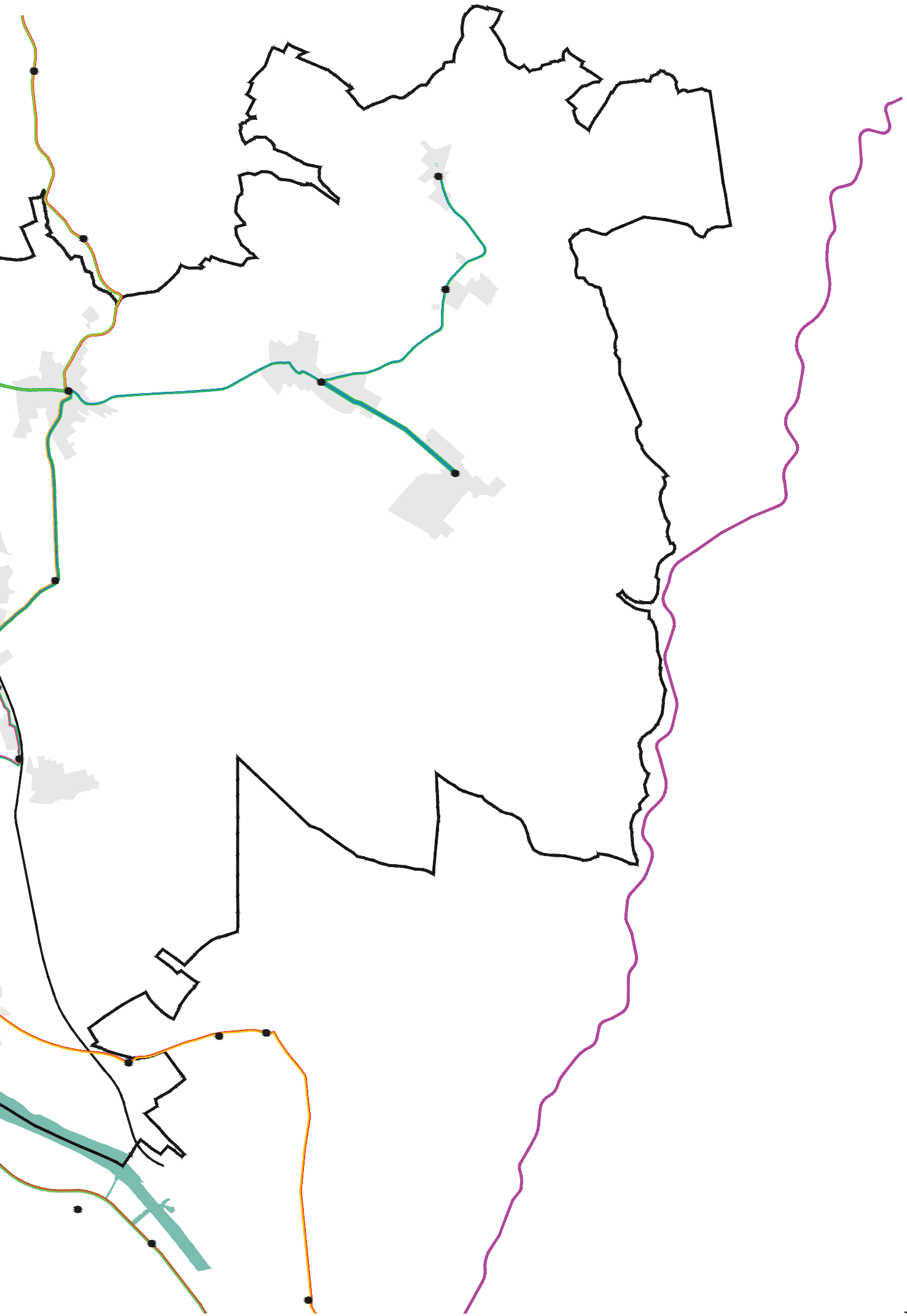
stanice Hněvice

	VLAK ŠTĚTÍ		BUS ŠTĚTÍ, žel.přejezd		VLAK ŠTĚTÍ	
	příjezd od Ústí n/L	příjezd od Lysé n/L	odjezd do Štětí	příjezd od Štětí	odjezd do Ústí n/L	odjezd do Lysé n/L
4:00 - 4:29		4:18	4:28	4:08	4:18	
4:30 - 4:59			4:56	4:54		
5:00 - 5:29	**5:29**	5:04	5:21, 5:23. 5:14	5:19	5:04	**5:29**
5:30 - 5:59	5:51		5:59	5:41, 5:54		5:51
6:00 - 6:29		6:04	6:14	6:11, 6:13, 6:15, 6:41	6:04	
6:30 - 6:59	6:51		6:30, 6:36, 6:59	6:43, 6:54		6:51
7:00 - 7:29	**7:29**	7:04	7:00, 7:16,	7:19	7:04	**7:29**
7:30 - 7:59	7:51		7:39	7:41, 7:54		7:51
8:00 - 8:29		8:04, **8:28**	8:01, 8:14,	8:18	8:04, **8:28**	
8:30 - 8:59	8:51		8:38, 8:59	8:41, 8:54		8:51
9:00 - 9:29	**9:29**	9:04	9:14	8:19	9:04	**9:29**
9:30 - 9:59			9:46, 9:39			
10:00 - 10:29		**10:28**	10:00	10:03, 10:14, 10:18,	**10:28**	
10:30 - 10:59	10:51		10:38, 10:59	10:41, 10:54		10:51
11:00 - 11:29		11:04	11:14	11:19	11:04	**11:29**
11:30 - 11:59	**11:29**		11:43, 11:39			
12:00 - 12:29		**12:28**		12:18	**12:28**	
12:30 - 12:59	12:51		12:38, 12:59	12:56, 12:41, 12:54		12:51
13:00 - 13:29	**13:29**	13:04	13:19, 13:14	13:10, 13:19, 13:54	13:04	**13:29**
13:30 - 13:59	13:51		13:33, 13:36, 13:59	13:48, 14:54		
14:00 - 14:29		14:04, **14:28**	14:14	14:16, 14:20	14:04, **14:28**	
14:30 - 14:59	14:51		14:35, 14:36, 14:59	14:48, 14:41, 14:54		14:51
15:00 - 15:29	**15:29**	15:04	15:16,	15:10, 15:19	15:04	**15:29**
15:30 - 15:59	15:51		15:43, 15:39, 15:59	15:48, 15:54		
16:00 - 16:29		16:04, **16:28**	16:17	16:09, 16:09, 16:18, 16:18	16:04, **16:28**	
16:30 - 16:59	16:51		16:37, 16:59	16:41, 16:54		16:51
17:00 - 17:29	**17:29**	17:04		17:09, 17:19	17:04	**17:29**
17:30 - 17:59	17:51		17:36, 17:53, 17:59	17:41		17:51
18:00 - 18:29		**18:28**		18:10, 18:13, 18:18	**18:28**	
18:30 - 18:59	18:51		18:38, 18:59	18:41, 18:54		18:51
19:00 - 19:29	**19:29**	19:04	19:23, 19:14	19:19	19:04	**19:29**
19:30 - 19:59			19:39	19:34		
20:00 - 20:29		**20:28**		20:18	**20:28**	
20:30 - 20:59	20:51		20:38, 20:59	20:41, 20:54		20:51
21:00 - 21:29		21:04	21:19, 21:23, 21:14		21:04	
21:30 - 21:59						
22:00 - 22:29	22:13	**22:24**	22:23	22:13, 22:15	**22:24**	
22:30 - 22:59			22:34			
23:00 - 23:29						
23:30 - 23:59						
0:00 - 0:29						
0:30 - 0:59						

stanice Štětí

Síť autobusových linek





Síť autobusových linek - detail města




BUS
Štětí, žel. přejezd
BUS
Štětí, prádelna
BUS
Štětí, hotelový dům
BUS
BUS
BUS
BUS
BUS
BUS

6/ Technická infrastruktura a ochrana před povodněmi

ENERGETICKÉ ZÁSOBOVÁNÍ MĚSTA ŠTĚTÍ

Město Štětí je z hlediska energetického zásobováním ve srovnání s ostatními městy v ČR podobné velikosti ojedinělé tím, že město není plynofikováno zemním plynem a celé obytné území (s výjimkou oddělených místních částí) je zásobováno teplem ze systému CZT. Ze systému CZT je zásobována i individuální forma bydlení v rodinných domech. Uvedená situace je z technického i provozního hlediska možná a není v rámci územního plánu počítáno se zásadní změnou energetického systému.
Úskalí celého systému spočívá spíše v majetkově organizačních záležitostech, které přesahují rámec územního plánu, ale mohou v důsledku vést ke komplikacím v energetickém zásobování města. Zpracovatel územního plánu proto městu doporučuje, aby usilovalo o aktivní roli v procesu výroby a distribuce tepla pro město Štětí a mohlo tak tento proces aktivně ovlivňovat.

Z územního hlediska je toto stávající řešení energetického zásobování města problematické vzhledem k jeho komplikovanějšímu rozšiřování do okrajových (zejména oddělených) částí oproti zemnímu plynu. S rozšířením systému lze proto uvažovat pouze ve Strači, kde je předpokladaná rozsáhlejší výstavba individuálního bydlení.

ODKANALIZOVÁNÍ ODDĚLENÝCH MÍSTNÍCH ČÁSTÍ

Pro řešení odkanalizování oddělených místních částí v administrativním území města Štětí byla zpracována projektová dokumentace k ÚR (Provod s.r.o., 09/2013).

V místní části Počeplice je navržena gravitační kanalizace, čerpací stanice s výtlačným řadem a čistírna odpadních vod ČOV pro 250 EO. Veškeré splaškové vody budou gravitačně odvedeny do čerpací stanice. Z čerpací stanice budou splašky přečerpávány na novou ČOV, která bude umístěna v nejnižším bodě v jižní části Počeplic. ČOV se nachází za navrhovanou hrází PPO, obě stavby bude nutné podrobně zkoordinovat.

V místní části Strači je navržena gravitační kanalizace a dvě čerpací stanice ČS1 a ČS2 s výtlačnými řady. Veškeré splaškové vody budou gravitačně odvedeny do čerpacích stanic, odkud budou přečerpávány do stávající gravitační kanalizace ve městě Štětí. Navrhované stoky budou odvádět pouze splaškové odpadní vody.

V obci Radouň je navržena gravitační kanalizace a čistírna odpadních vod ČOV pro 800 EO. Veškeré splaškové vody ze sídel Chcebuz, Brocno a Radouň budou odvedeny na novou ČOV, jejíž umístění je navrženo v severozápadní části Radouně. Odtok z ČOV bude napojen do vodního toku Obrtka. Navrhované stoky budou odvádět pouze splaškové odpadní vody. ČOV v Radouni je dle projektové dokumentace umístěna v místě které je z hlediska kompozice sídla poměrně hodnotné. Důležitým argumentem pro lokalizaci ČOV na pozemku p. č. 1023/1 k.ú. Radouň je skutečnot, že pozemek je ve vlastnictví města Štětí. Přesto doporučujeme v rámci územního plánu situování ČOV ještě zvážit.

V místní části Brocno je navržena gravitační kanalizace a čerpací stanice ČS3 s výtlačným řadem. Veškeré splaškové vody budou gravitačně odvedeny do čerpací stanice, která bude umístěna v nejnižším bodě v jižní části Brocna na pozemku č. 300 k.ú. Brocno. Z čerpací stanice budou splašky přečerpávány do nové gravitační kanalizace v místní části Chcebuz. V sídle Chcebuz je navržena gravitační kanalizace a dvě čerpací stanice ČS4 a ČS5 s výtlačnými řady. Odpadní vody z větší části sídla Chcebuz (včetně odpadních vod ze sídla Brocno) budou gravitačně odvedeny do čerpací stanice ČS4, která bude umístěna v nejnižším bodě v jižní části Chcebuzi na pozemku č. 1316/2 k.ú. Chcebuz. Z čerpací stanice budou splašky přečerpávány do nové gravitační kanalizace v obci Radouň. Do výtlačného řadu budou výtlakem z ČS5 přičerpávány splaškové vody ze západní části sídla Chcebuz.

OCHRANA PŘED POVODNĚMI

Město Štětí má z minulých let bohaté zkušenosti s účinky záplav. Nejničivějším účinkům musela čelit sídla přiléhající k řece Labi – Počeplice, Hněvice a Štětí. Zatímco ve městě Štětí je protipovodňová ochrana s výjimkou objektů, které se nacházejí pod silnicí II/261 v podstatě vyřešena, v Počeplicích a Hněvicích není ochrana realizována. Největší problém je u Počeplic, kde je záplavou ohrožena větší část sídla nacházející se jižně od silnice II/261.

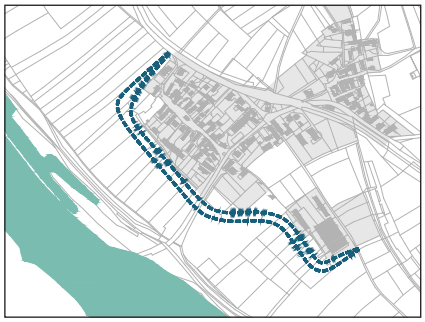


schéma protipovodňových úprav - Počeplice

Na ochranu Počeplic byl zpracován návrh protipovodňových opatření formou zemní hráze chránící zástavbu do úrovně záplavy Q20. Ochrana na tuto úroveň se po zkušenostech z nedalekých Křešic při povodni v roce 2013 ukázala jako nedostatečná. Návrh by zřejmě nevedl ke smysluplnému využití vložených prostředků a neznamenal by pro obyvatele významný posun z hlediska pocitu bezpečí. Proto bylo rozhodnuto o úpravě dokumentace návrhu PPO s navýšením hráze na úroveň Q100 (+ 0,5 m). Hráz vytvoří v území zřetelnou bariéru mezi zástavbou sídla a řekou. Vhledem k tomu, že objekty v Počeplicích, které se nacházejí nejblíže k Labi, jsou orientovány směrem k návsi a nikoli k řece, není vliv této bariéry natolik významný, aby byl argumentem proti realizaci protipovodňových opatření.



schéma protipovodňových úprav - Hněvice

U Hněvic je situace zcela odlišná. Prostorové podmínky zde neumožňují realizaci zemní hráze. V původní dokumentaci PPO je navržena protipovodňová zeď chránící zástavbu do úrovně záplavy Q20. Tato úroveň ochrany se sice ukazuje jako nedostatečná, nicméně vzhledem k blízkosti objektů k říčnímu břehu a s ohledem na jejich orientaci se jeví další navyšování zdi jako nežádoucí. Doporučujeme kombinaci navržené protipovodňové zdi a mobilního hrazení, které by zvýšilo ochranu na úroveň Q100. Mobilním hrazením by musela být přerušena i stávající silniční komunikace ve směru od Račic.

Zvláštní kapitolou protipovodňové ochrany je ochrana obcí v krajině před pronikáním extravilánových vod při přívalových srážkách, případně při tání sněhu do zastavěného území sídla. S touto problematikou se v zastavěném území potýká zejména sídlo Radouň. Ke zlepšení stavu bude zřejmě nutná kombinace řady dílčích opatření. V prvním kroku je nutné obnovit, zprovoznit a propojit historické přirozené cesty srážkových vod vedoucí podél komunikací systémy příkopů a propustků do potoka. Další opatření bude nutno realizovat na okraji zástavby formou zasakovacích průlehů, které zabrání přitékání vody do zastavěného území. Nezbytná jsou ale i opatření v celém povodí spočívající v úpravě a obhospodařování pozemků a realizace opatření pro zvyšování retence (zasakovací pásy, meze, průlehy apod.). (viz též téma 1/ Krajina a zelená infrastruktura)

7/ Zahrady a zahrádkářské osady

Zahrádkaření je z pohledu územního plánování specifickým fenoménem, a to jak díky svému postavení na hranici produkčního a rekreačního využití, tak na hranici urbánního a agrárního charakteru. Zahrádky navíc mají různorodé nároky na lokalizaci a rozsah ploch a také vztah ke svému okolí.

V současnosti je ve Štětí přibližně 80 ha ploch s využitím definovaným jako specifické formy rekreace - zahrádkové osady. Tento poměrně veliký rozsah a trvalá poptávka po zahradách ukazují, že se jedná o téma, které si vyžaduje v plánu města zvláštní pozornost. Díky tomuto zájmu a malému množství relevantních informací a zkušeností s plánováním podobných ploch byla v rámci studie provedena podrobná analýza zahrad a zahrákářských osad.







KONTEXT

Na úvod je důležité historické a psychologické pozadí fenoménu zahrádkaření. Individuální zahrádky se vyvinuly v polovině 19. století jako protipól procesu industrializace. Romantický návrat k přírodě byl přirozenou reakcí na zhoršující se životní podmínky ve městech. Svou roli nepopiratelně hrál i v lidech přes jejich nový životní styl stále zakořeněný vztah k půdě. Díky vzniku "volného času", který byl naopak paralelním pozitivním dopadem industrializace mohly zahrádky vytvořit alternativu k trvalému návratu na venkov v podobě **krátkodobé rekreace v přírodním prostředí**.

V období ekonomické krize a světových válek se prokázala důležitá role individuálních zahrad pro **potravinovou soběstačnost** společenství. Tato v globálním měřítku stále palčivá otázka se jeví v našem kulturním a ekonomickém prostředí jako méně relevantní, nicméně možnost produkce vlastních potravin je stále jednou z důležitých motivací poptávky po vlastní zahradě, ať už z důvodů ekonomických nebo jako možnost **zajištění kvality potravin**, která v současném zemědělství ustupuje větším výnosům a usnadnění produkce.
Větší zahrady se také často stávají základem **specializovaného podnikání v zemědělství**, nejedná se tedy pouze o sebezásobení potravinami ale i o nespornou obecnou ekonomickou hodnotu půdy.

Ve dvacátem století zároveň některé zahrady dostaly nový rozměr - jako volnočasová aktivita se mohou stát jádrem nových komunit, zahrádkaření nemusí být jen individuální útěk z města ale i **společenská aktivita** formující vztah obyvatel k místu třeba v případě městských komunitních zahrad.

V současnosti (i konkrétně v případě Štětí) jsou stále vysledovatelné všechny tyto linie, které stojí za zájmem lidí o zahrádky. Zároveň je při bližším prozkoumání jasně patrné jak jednotlivé tendence formují a specializují parametry zahrádek a jakou škálu typů v sobě nese jinak jednotná zelená barva zastupující jednoduše "zahrady".

Městské zahradničení také přispívá ke zlepšení **mikroklimatu**, přispívá k zvýšení **biologické rozmanitosti** a k prosazování udržitelného rozvoje města a vytváří **povědomí o udržitelném způsobu života**.



Průzkum stávajících zahrad - typologie



ANALÝZA TYPOLOGIE

Z popisu kontextu vzniku zahrádek je jasně čitelná široká typologická škála zahrádek, pro správnou specifikaci navrhovaných ploch v plánu bylo tedy nutné nejprve zmapovat současnou nabídku zahrádek ve Štětí a na základě parametrů zkoumaných zahrad sestavit přehled jejich základních typů.
Sledovanými vlastnostmi byly **prostorové parametry** - plocha, délka a šířka jedné zahrady a běžný rozsah jejich zastavění. Dále byly zahrady členěné podle převažujícího **způsobu jejich využití** na škále od zemědělství po rekreaci. Významný z hlediska plánu je zároveň vztah jednotlivých zahrádek k sobě a k jejich okolí - ať už se jedná o jejich fyzickou nebo vizuální **prostupnost** nebo jejich **organizaci** do osad nebo kolonií se sdíleným polosoukromým prostorem. Pro návrh rozvojových ploch je zároveň důležité pochopit vztah těchto parametrů mezi sebou a k **lokalizaci** zahrady. Například menší plochy blíže města mohou být individuálně intenzivněji zemědělsky využívány pro plodiny vyžadující menší prostor ale větší míru péče (typ A), hlubší parcely dále od frekventovaných veřejných komunikací nebo nabízejí větší míru soukromí a jsou tedy vyhledávány i jako místa víkendové rekreace (typ B), rozsáhlejší rovinaté plochy na okrajích sídel jsou pak vhodné i pro specializovanou zemědělskou produkci (typ C).

V rámci zpracování studie bylo zmapováno 8 zahrádkářskách oblastí různého charakteru, na základě jejichž vlastností byly definovány tři základní typy zahrádek:



Obr. 1 Typ A



Obr. 1 Typ B



Obr. 1 Typ C

Typ A (př.: 03, 04, 06, 07)
- zahrádky o menší ploše, intenzivně zemědělsky využívané, členěné na drobná políčka s různorodou skladbou plodin. Poskytují prostor pro zahradničení jako každodenní způsob trávení volného času a vypěstované potraviny jsou určeny převážně pro vastní spotřebu. Jsou zakládané jako pronajímatelné jednotky větších prostorově jednotně organizovaných celků, které buď pouze předurčí členění plochy a dále jsou jednotlivé zahrádky provozně nezávislé (typ A1) nebo zůstávají sdružené v jednom správním celku se společným zařízením, polosoukromým veřejným prostranstvím často přístupným jen členům takto vzniklé zahrádkářské kolonie (typ A2).

Typ B (př.: 01, 02, 08)
- větší zahrádky využívané převážně pro rekreaci s výhodným umístěním v krajině. Jedná se většinou o samostatné parcely k pronájmu nebo v osobním vlastnictví. Některé se přirozeně sdružují do osad a je tak vhodné jim v plánu poskytnout nějaké sdílené veřejné prostranství. Často jsou na pomezí víkendové rekreace a trvalého bydlení, mohou tvořit rezervu pro případný rozvoj města.

Typ C (př.: 05)
- rozsáhlejší plochy v příměstské oblasti nebo v přímé návaznosti na vesnici. Díky větší ploše umožňují využití mechanizace a poskytují výnosy, které už se mohou stát základem podnikání v zemědělství, narozdíl od okolních polí jsou ale stále individuálně vlastněné a využívané a v mnohých případech se jedná pouze o doplňkovou činnost jejich majitelů.

Návrh ploch zahrádkářských kolonií - bilance (1:40000)





BILANCE NÁVRHU

Vzhledem ke stabilnímu zájmu o zahrádkářství ve Štětí musí být plán schopný nejen najít nové vhodnější plochy namísto ploch, které jsou v konfliktu s plánovanou změnou využití, ale nabídnout i nové zahrádky. Nové plochy jsou navrženy v přímé návaznosti na město a vesnice, čímž je zajištěna nejen dobrá, ideálně pěší, dostupnost tohoto typu volnočasové aktivity, ale zároveň tak mohou pomoci vytvořit kvalitnější prostředí na rozhraní sídla a krajiny.

plochy zahrádek:

stávající
80,71 ha

rušené
2,52 ha

navrhované
6,28 ha

ve výhledu
2,64 ha

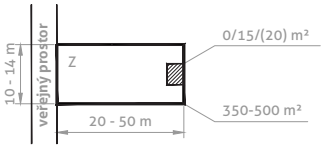
Návrh typologie zahad (1:40000)



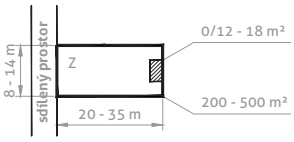


NÁVRH TYPOLOGIE

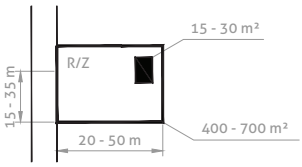
A1/ menší individuální intenzivně zemědělsky využívané zahrádky



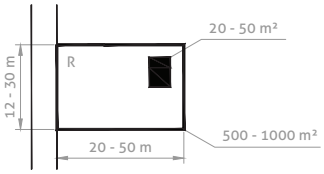
A2/ menší intenzivně zemědělsky využívané zahrádky v koloniích



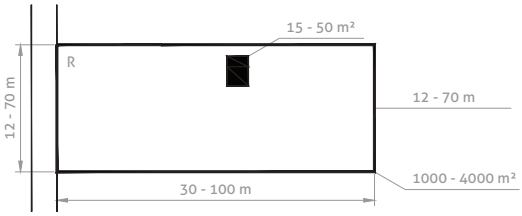
B1/ střední zemědělsky i rekreačně využívané zahrádky



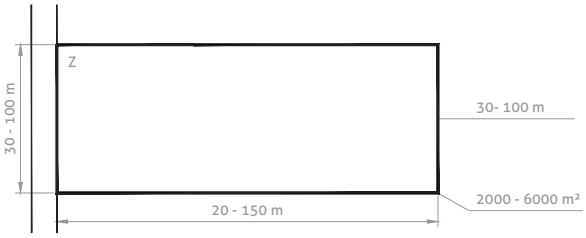
B2/ střední rekreačně využívané zahrádky v osadách



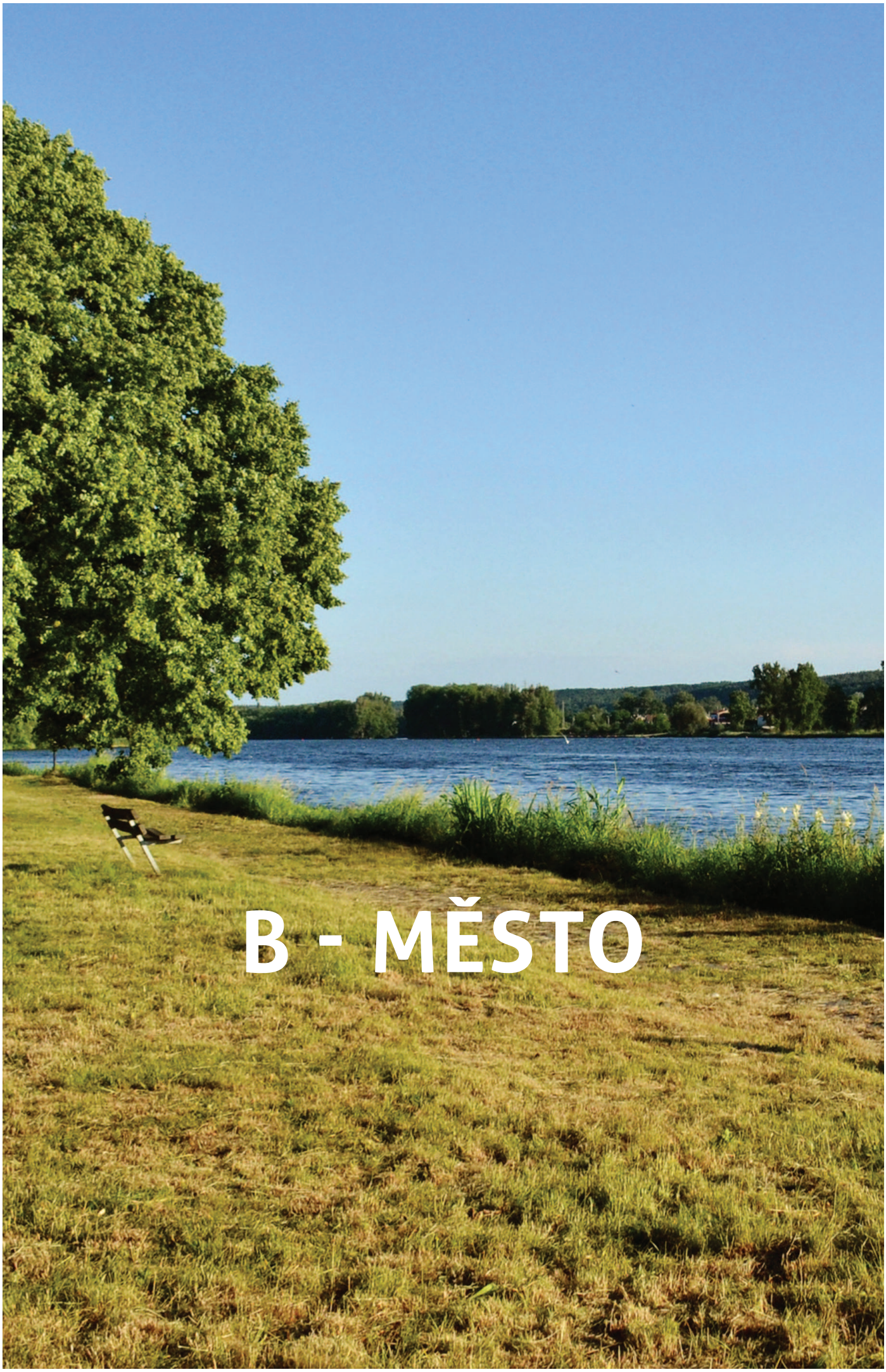
B3/ velké rekreačně využívané zahrádky



C/ velké intenzivně zemědělsky využívané příměstské zahrady



D/ specifické zahrady jiných typů
- komunitní zahrádky / druhově specializované zahrádky



B - MĚSTO

8/ Systém veřejných prostranství města

Veřejná prostranství tvoří základní kostru každého sídla. Nesou s sebou význam jak komunikační a obslužný, tak obytný a reprezentativní. Systém tvořený uliční sítí a jejími uzly - náměstími, případně dalšími prostranstvími, tvoří základní prvek struktury města s životností větší než samotná zástavba.

Ve stavu veřejných prostranství se manifestuje jak vztah obyvatel k městu, tak města k jeho obyvatelům, práce s veřejným prostranstvím je tedy jedním ze základních nástrojů, který může výrazně zvýšit rezidenční atraktivitu města.

Struktura veřejných prostranství byla v rámci koncepce formována za dvou pohledů. V jedné rovině jsou vnímána jako organizační kostra sídla, základní systém zajišťující obsluhu území. V druhé rovině se pak jedná o místa, ve kterých se odehráva veřejný život obyvatel a která tvoří klíčový prvek identity místa a města. Oba tyto pohledy se uplatňují jak na celoměstské úrovni, tak na úrovni jednotlivých lokalit a jsou důležité pro budoucí formování města - pro vytvoření komplexního systému veřejných prostranství a jako podklad pro definování role jednotlivých ulic, náměstí a parků v rámci tohoto systému.

Vymezení a hierarchie veřejných prostranství (1:5000)





MORFOLOGIE - VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

JAKO PRVEK ORGANIZUJÍCÍ STRUKTURU SÍDLA

Systém - vymezení, prostupnost a hierarchizace

Určením polohy uliční čáry dochází k zakladnímu členění města na uliční prostranství a jednotlivé urbanistické bloky. Tento úkon je podstatný jak z hlediska fungování systému územního plánu, tak z hlediska jeho implementace a reálného užívání města. Míra čitelnosti tohoto členění v prostředí totiž tvoří jeden ze základních faktorů stability území.

Z pohledu prostupnosti tento základní systém uličních prostranství reprezentuje minimální prostor zajišťující obsluhu území (zároveň tvoří prostor pro vedení běžné infrastruktury), kompletní systém veřejných prostranství vzniká jeho doplněním o nestavební bloky (např.: parky) a určením míst a míry prostupnosti jednotlivých stavebních bloků.

Pro určení významu jednotlivých součástí systému je podstatné definování jejich hierarchie. Hierarchické úrovně v tomto smyslu reflektují význam daného veřejného prostranství v ramci celé uliční sítě. Toto členění tvoří základní podklad pro další práci s veřejnými prostranstvími ukazující důležité vazby, které by měly být ve městě stabilizovány a méně důležitá spojení, která v sobě tímto nesou jistou míru flexibility umožňující jejich případnou úpravu.

Základní síť ve Štětí tvoří systém náměstí a ulic v centru, nábřeží a okružní ulice spolu s dostřednými ulicemi navazujícími na důležité dopravní směry. Základní síť je doplněna o sekundární síť dalších významných spojení včetně těch v příměstské krajině.

V lokální síti se výrazně manifestuje rozdílný charakter organizace v severní, historické nízkopodlažní, a jižní, poválečné sídlištní zástavbě. V severní části je síť tvořena jednoduchou, téměř nehierarchizovanou mřížkou, oproti tomu na jihu zástavba vytváří složitější systém bloků a jejich souborů v několika hierarchických úrovních, ve kterých se zároveň mění charakter a význam odpovídajících ulic. Obsluha tedy v takovém území netvoří všude základní organizující prvek prostředí ale v nižších úrovních má spíše podobu prostupnosti bloků, kde z pohledu plánu není nutné fixování jejího profilu nebo dokonce trasování ale spíše umožnění komplexní práce s vnitřním i vnějším prostorem bloků.

CHARAKTER - VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

JAKO NOSITEL IDENTITY

Místa - charakter a využití

Veřejná prostranství jsou hlavními nositeli života a obrazu města. Štětí má poměrně velké množství otevřeného prostoru, což je dáno nejen sídlištní zástavbou většiny území, ale i vrstvením zásahů do struktury města zanechávajících kolem nových staveb nedokončené "zbytkové" prostory. S tím přichází i jejich nejasné vymezení jak z hlediska prostoru, tak jejich náplně. Další práce s územím je tedy podmíněná nejen jasným definováním hranice veřejných prostranství (/bloků), ale i reflexí charakteru a využití jednotlivých prostorů.

Otázkou předcházející diferenciaci jednotlivých ploch je kdo a jak by měl tato území užívat. Až na základě popsání cílové identity místa je možné prostorům přiřazovat další parametry, jako například vztah k zástavbě nebo uspořádání parteru a formulovat zadání konkrétních úprav prostranství.
Charakter ploch je zároveň zásadní pro distribuci aktivit v území (např.: umístění dětského hřiště, organizace farmářských trhů).
A měl by reflektovat celkový systém obsluhy území a další celoměstské systémy (např.: hlavní komerční ulice by mohla být pěší zónou, vedení celoměstsky významných turistických a rekreačních tras by mělo odpovídat převážně zeleným neformálním prostorům).

Význam

Jaký má veřejné prostanství význam? - Je obrazem celého města, nebo určité lokality?
Čí je? - Náleží obyvatelům jednoho bloku? Tvoří předprostor významné instituce?

Celoměstsky významná veřejná prostranství města
- Tato prostranství z velké části vytváří vnímanou identitu města, měla by je reprezentovat navenek. Do hlavních náměstí se orientují důležité městské instituce. Jsou prostorem ve kterém se odehrávají nejdůležitější akce města.Ve Štětí tuto roli hraje systém tří hlavních veřejných prostranství (Nové, Mírové a Husovo náměstí), z nichž každé má svoji jasnou úlohu v životě města.

Lokálně významná veřejná prostranství
- Z pohledu obyvatel je důležitá existence místa v jejich okolí, se kterým se dokážou na úrovni lokality identifikovat, toto místo je obrazem lokality.

Charakter

Jaký má veřejné prostranství charakter? - Je možné je popsat jako formální nebo neformální? Zelené nebo kamenné?
Jaká je jejho náplň a jakou funkci má okolní zástavba? - Jedná se o hlavní nákupní ulici? O sportoviště?...

Kamenná veřejná prostranství - zpravidla formální místa reprezentativního charakteru - typicky náměstí. Jsou charakteristická větší intenzitou každodenního pohybu lidí, což umožňuje rozvoj obchodu a služeb v parteru přilehlých budov.

Zelená veřejná prostranství - zpravidla neformální místa rekreačního charakteru - typicky parky, vnitrobloky nebo obslužné ulice. Tvoří místa odpočinku i aktivní rekreace, lineární prostranství tohoto typu často provázejí cyklostezky nebo jiné turistické trasy.

Příklady kamenných (vlevo) a zelených (vpravo) veřejných prostranství:




Dělení se netýká pouze celoměstsky významných náměstí a parků ale i lokálních veřejných prostranství:



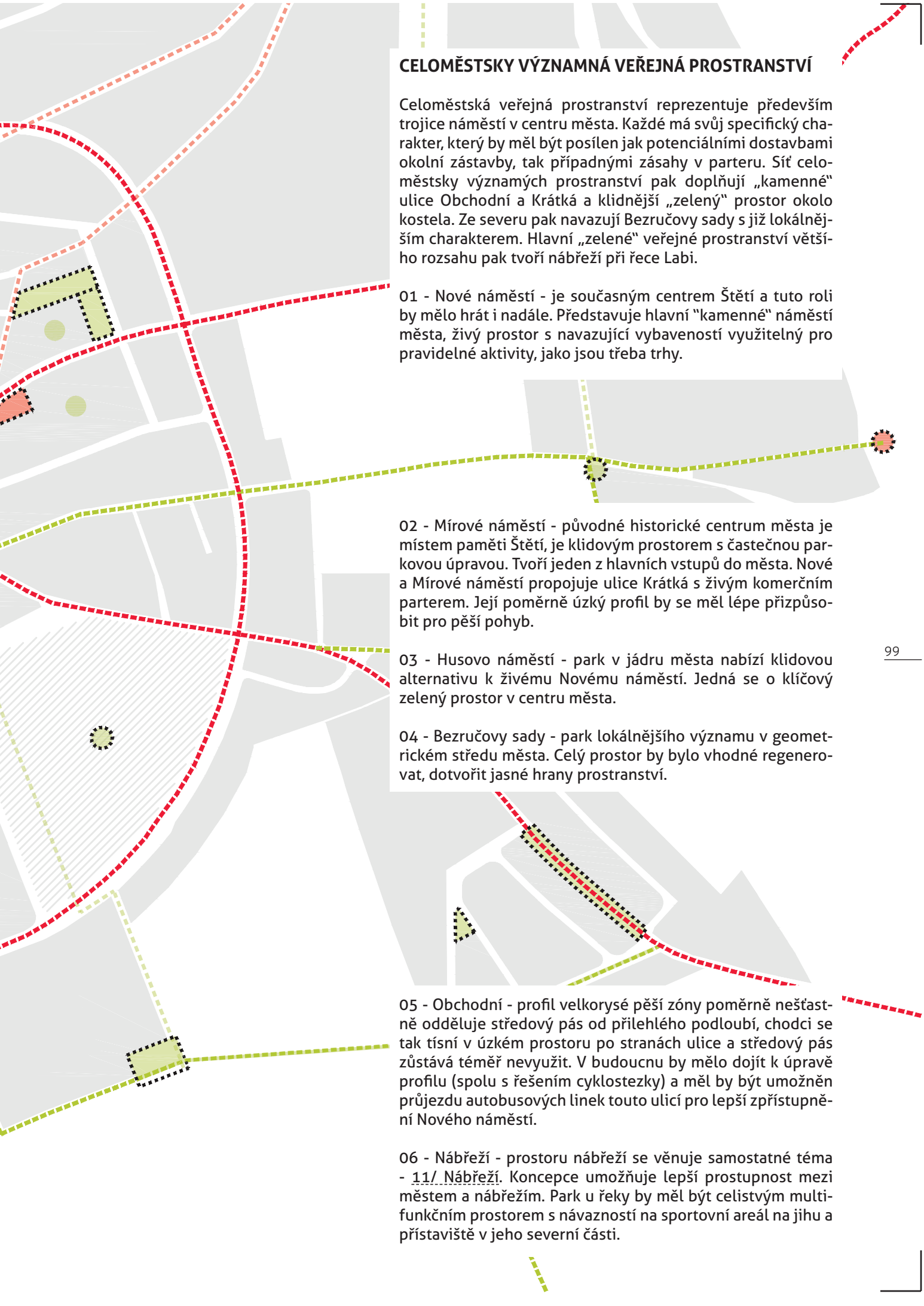

Mohlo by se zdát, že členění probíhá pouze na základě množství zeleně v prostoru, ale není tomu tak, rozhodně to neznamená například že by na "kamenném" náměstí nemohly být stromy, jedná se spíše o celkové vyznění místa:




Dělení tedy není primárně závislé na pozici prostranství v hierarchii, na typu zástavby, ani na množství zeleně v prostoru, a přestože všechny tyto faktory určitou měrou přispívají ke čtení charakteru místa, klíč k jejich rozlišení tkví ve způsobu užívání prostoru a v roli, kterou hraje z hlediska reprezentace a identifikace.

Systém veřejných prostranství (1:5000)





CELOMĚSTSKY VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Celoměstská veřejná prostranství reprezentuje především trojice náměstí v centru města. Každé má svůj specifický charakter, který by měl být posílen jak potenciálními dostavbami okolní zástavby, tak případnými zásahy v parteru. Síť celoměstsky významných prostranství pak doplňují „kamenné" ulice Obchodní a Krátká a klidnější „zelený" prostor okolo kostela. Ze severu pak navazují Bezručovy sady s již lokálnějším charakterem. Hlavní „zelené" veřejné prostranství většího rozsahu pak tvoří nábřeží při řece Labi.

01 - Nové náměstí - je současným centrem Štětí a tuto roli by mělo hrát i nadále. Představuje hlavní "kamenné" náměstí města, živý prostor s navazující vybaveností využitelný pro pravidelné aktivity, jako jsou třeba trhy.

02 - Mírové náměstí - původné historické centrum města je místem paměti Štětí, je klidovým prostorem s částečnou parkovou úpravou. Tvoří jeden z hlavních vstupů do města. Nové a Mírové náměstí propojuje ulice Krátká s živým komerčním parterem. Její poměrně úzký profil by se měl lépe přizpůsobit pro pěší pohyb.

03 - Husovo náměstí - park v jádru města nabízí klidovou alternativu k živému Novému náměstí. Jedná se o klíčový zelený prostor v centru města.

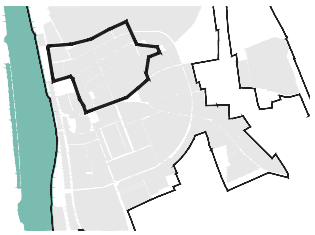
04 - Bezručovy sady - park lokálnějšího významu v geometrickém středu města. Celý prostor by bylo vhodné regenerovat, dotvořit jasné hrany prostranství.

05 - Obchodní - profil velkorysé pěší zóny poměrně nešťastně odděluje středový pás od přilehlého podloubí, chodci se tak tísní v úzkém prostoru po stranách ulice a středový pás zůstává téměř nevyužit. V budoucnu by mělo dojít k úpravě profilu (spolu s řešením cyklostezky) a měl by být umožněn průjezdu autobusových linek touto ulicí pro lepší zpřístupnění Nového náměstí.

06 - Nábřeží - prostoru nábřeží se věnuje samostatné téma - 11/ Nábřeží. Koncepce umožňuje lepší prostupnost mezi městem a nábřežím. Park u řeky by měl být celistvým multifunkčním prostorem s návazností na sportovní areál na jihu a přístaviště v jeho severní části.

LOKÁLNĚ VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ





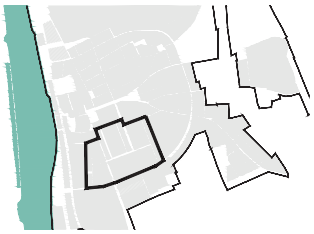
STARÉ ŠTĚTÍ

Nízkopodlažní zástavba v severní části města je organizovaná pravidelnou mřížkou ulic. Veřejné prostranství v těchto místech není tak výrazně hierarchizované jako v jiných typech struktur. Poměrně nízká hustota zástavby zároveň zamezuje větší škále využití, jedná se tedy o téměř monofunkční plochy bydlení, ulice tak mají výrazně lokální, klidný a neformální charakter.

01 - Výjimku tvoří ulice 9. května, která v současnosti tvoří jeden z hlavních dopravních vstupů do vnitřní části města. Vybavenost, která se v této lokalitě nachází se převážně soustředí kolem této osy. Tuto významnější roli v rámci obslužné sítě města návrh zachovává. Ulice by se měla stát hlavním formálnějším prostorem této lokality, v přilehlých budovách by měly být podpořeny mimo bydlení i komerční služby a občanská vybavenost.

02 - Druhý výrazný prostor lokality tvoří ulice Dlouhá paralelní s Mírovým náměstím a ulicí Krátkou. Neformální charakter této ulice, daný její původní úlohou sekundární obslužné cesty, zapadá do systému zelených rekreačních prostorů města. Mělo by se jednat o zklidněnou ulici se smíšeným provozem, na kterou na severu navazuje cyklotrasa vedoucí k areálu papírny, zajišťující každodenní cyklodopravu jejich zaměstnanců. Co se týká formy ulice, měl by být zachován zelený charakter otevřených "předzahrádek" domů na její západní straně. V rámci návrhu bylo zároveň veřejné prostranství rozšířeno směrem k základní škole, kde tak vzniká nový park, vyrovnávající deficit zelených veřejných prostranství v této lokalitě.

03 - V této lokalitě se nachází specifická jednopodlažní historická zástavba s vnitroblokovými obslužnými cestami, její charakter by měl být chráněn.



ŠKOLNÍ

Lokalita, ve které převažuje poválečná sídlištní zástavba je největší svým rozsahem i počtem obyvatel. Je pro ni typická hierarchická vrstevnatost ulic vytvářejících hybridní blokovou strukturu a příjemné měřítko dvou až třípodlažní zástavby. Vzhledem k charakteru lokality a složitosti systému veřejných prostranství a vnitrobloků by měla být organizace parteru řešenna následně formou územní studie. V rámci koncepce lokality byly identifikovány následující základní prostory a k nim přináležející principy:

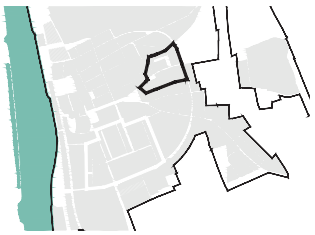
01 - Vzhledem k většímu počtu obyvatel této lokality by dále bylo vhodné posílit její centrální kamenné veřejné prostranství - ulici U Stadionu a potvrdit její význam organizací a formou parteru a doplněním vybavenosti.

02 - Střed lokality je tvořen pozdější dostavbou modernistických solitérů. V rámci studie by bylo vhodné k této části přistupovat individuálně, protože toto místo má, při lokálním potvrzení původních principů, potenciál stát se skutečně parkem - hlavním zeleným prostorem této lokality.

03 - Veliký potenciál z hlediska identifikace se s lokálním prostředím skýtá možnost práce s jednotlivými vnitrobloky - zelenými neformálními prostory nižšího měřítka, přináležejícím obyvatelům jednotlivých bloků. Oproti střednímu bloku (02) s parkovou úpravou by se mělo jednat o intimnější prostory s až poloveřejným charakterem.







RADOUŇSKÁ

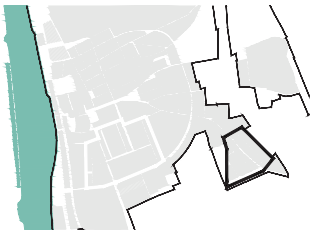
Modernistická zástavba kolem ulice Radouňské je jednou ze strukturálně nejroztříštěnějších částí města. Stavby často nenavazují na své okolí, vytvářejí navíc velmi heterogenní celek. Jasnější vymezení a určení lokálních veřejných prostranství má za cíl přispět k posílení identity této lokality. Protažení ulice Lidická vytváří lepší propojení města a oblasti za okruhem.

01 - Hlavním veřejným prostranstvím v této lokalitě je menší náměstí navázané na hlavní cestě do centra města. Do prostoru je v současnosti orientovaný objekt komerční vybavenosti, z východní strany by bylo vhodné prostor dovymezit další budovou se službami v parteru navazující na slepé čelo panelového domu.

02 - Ke klidovému rezidenčnímu charakteru, který má lokalita mimo prostor hlavní ulice může přispět nová parková úprava plochy pod vzrostlým stromořadím.

03 - Hlavní neformální prostor v lokalitě přirozeně vznikl v místě vymezeném jedním z největších panelových domů a stromořadím. V současnosti je využíván jako parkoviště a dětské hřiště a měl by být takto potvrzen. Koncepční celistvá úprava místa by pomohla jasně strukturovat prostor sídliště a přinesla by lokalitě větší obytnou kvalitu.

Veřejná prostranství lokality doplňují komornější prostory vnitrobloků.



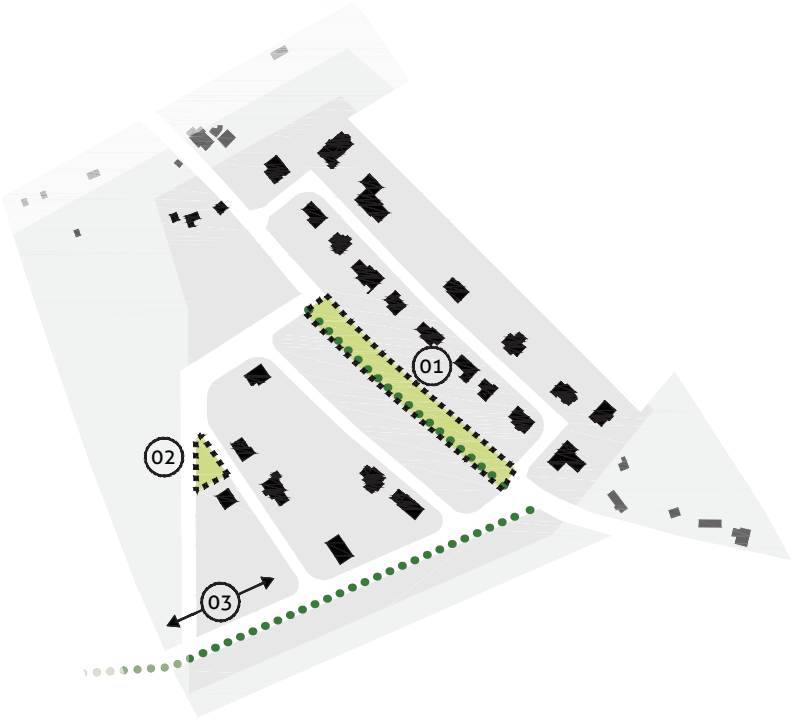
ZA OKRUHEM

Lokalita satelitní výstavby za okruhem představuje specifické území s typickými problémy příměstských území: nízký počet obyvatel neumožňuje vznik služeb a vybavenosti, v lokalitě absentují adekvátní veřejná prostranství jak pro pobyt, tak z hlediska identity místa. V lokalitě je proto navržen vzik nových veřejných prostranství jak v rámci struktury zástavby, tak v navazující krajině.

01 - V hlavní ose může rozšířením prostoru kolem ulice Stračenské vzniknout lineární veřejné prostranství doplněné stromořadím. Tento zásah může přinést jak kvalitní veřejný prostor této lokalitě, tak zlepšit charakter spojení směrem do Stračí. Zásah znamená zmenšení v současnosti vytyčených parcel, což je ovšem kompenzováno zvýšenou kvalitou navazujícího prostoru. Velikost parcel je pro takový zásah dostatečná. Lze uvažovat i o změně typologie plánované výstavby např. na řadové domy, které by vyšší hustotou vytvořily přirozené těžiště lokality.

02 - V návaznosti na další rozvoj zahrádek může v místě jejich kontaktu se zástavbou rodinných domů vzniknout doplňkové veřejné prostranství, například menší hřiště.

03 - Lokalita je ohraničena novou přírodní cestou celoměstského významu, vytvářející nové zázemí pro rekreaci v této oblasti. Nová zástavba je tak tímto drobným zásahem zapojena do celkové struktury města - viz téma 10/ Příměstský zelený pás.



SYSTÉM ZELENĚ VE MĚSTĚ

Systém zeleně je součástí zelené infrastruktury. Odpovídá systému veřejných prostranství, ale přesahuje jej, neboť zahrnuje např. i zelené plochy ve vnitroblocích. Je vhodné rozlišovat různé formy práce se zelení a využít jejich možností k podpoření charakteru jednotlivých veřejných prostranství.



Neformální úpravy vychází z charakteru místa a způsobu využití, měly by mít přírodě blízký charakter a vegetační prvky by měly odpovídat daným stanovištním podmínkám. Základní dřevinná skladba by měla být z domácích druhů doplněná druhy zdomácnělými.



Formální výsadby jsou z hlediska rostlinných druhů pestřejší, využívají celého spektra okrasných rostlin. Mohou být uměle pozměněny růstové podmínky - vyvýšené záhony, mobilní zeleň, popínavá zeleň na konstrukci, střešní zahrady apod. Formální úpravy jsou více reprezentativní a provedeny tak, aby odpovídaly organizaci prostoru a provozu v něm. Jejich základními prvky v měřítku plánu jsou stromořadí a významné stromy ve veřejných prostorech ("zelených" i "kamenných").
Estetický účinek by měl být v souladu s funkcí.
Možné je také použití tvarovaných dřevin v omezeném prostoru nebo s určitým architektonickým záměrem.



Podstatnou součástí vegetačních úprav je i ekologicko-ekonomické hledisko. V rámci zvýšení udržitelnosti projektů i prostředí obecně je kladen důraz na minimalizaci údržby (extenzivní trvalkové záhony 01), na využití suchomilných rostlin bez potřeby umělé závlahy 02, využití srážkové vody v úpravách 04 apod. Jsou upřednostňovány polopropustné zpevněné plochy 03.


01


02


03


04

V současnosti také bývá využíváno možnosti částečného zapojení soukromé zeleně do veřejné, kterým mohou být například úpravy vnitrobloků, které zajistí soukromí obyvatelům a zároveň jsou součástí veřejné zeleně.



Systém zeleně představuje systémové pojetí provázanosti ploch zeleně. Má úzkou vazbu na urbanistickou strukturu. Zahrnuje víceúčelová veřejná prostranství a zelené prostory s dobrým propojením míst práce a odpočinku. Různorodá struktura ploch zajišťuje různorodé využití. Plochy systému by měly sloužit k zajištění zdraví a pohody člověka a vytvářet podmínky pro rozvoj biodiverzity (druhové rozmanitosti). Součástí systému je i systém pěších a cyklistických tras.



SPORT V ULICÍCH

jedním z pilířů vize Štětí je využití sportovního a turistického potenciálů města. Mimo adekvátní práce se sítí turistických cest a míst v krajině má ale Štětí možnost využít svého sportovního zázemí i v samotném městě, a to především rozšířením nabídky veřejně přístupných sportovních aktivit přímo ve veřejných prostranstvích města.

Označené body ukazují místa s potenciálem pro zařazení sportovišť do veřejných prostranství:

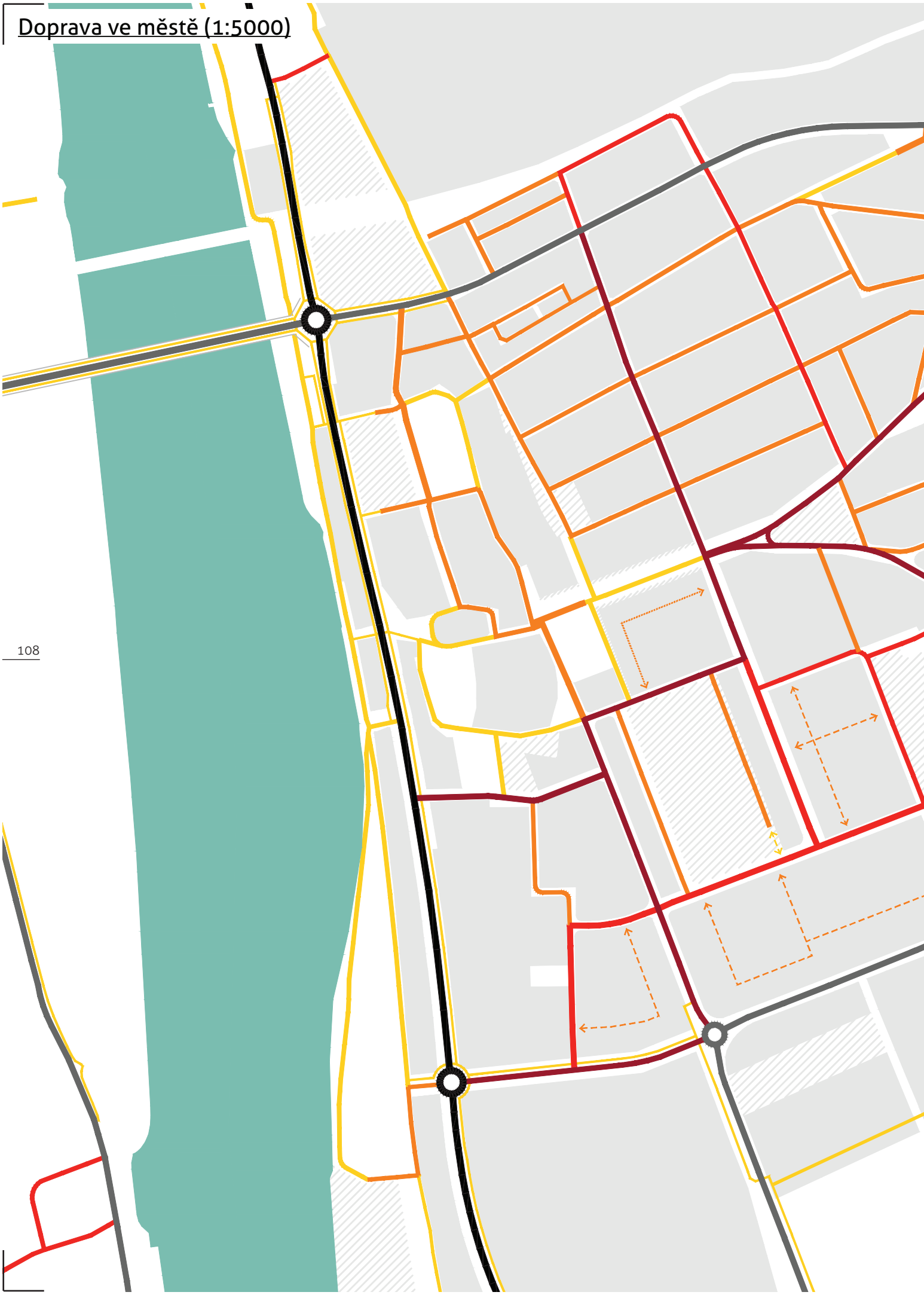


9/ Doprava ve městě

Síť komunikací ve městě je v zásadě stabilizovaná. Návrh předpokládá její doplnění o některá propojení, která zjednoduší pohyb po městě a tím odlehčí některé komunikace. Jedná se zejména o propojení ulic Stračenská a Radouňská, které umožní kromě vazby autobusů na nádraží Štětí, také vazbu pro individuální automobilovou dopravu od Stračí a z ostatních obcí na východní straně od železnice. Dalším důležitým propojením je propojení ulice U Stadionu na silnici II/261, které zjednoduší odjezd z jižní části území města ve směru na sever a západ a odlehčí tak okružní trasu i průjezd centrem. Další propojení mezi ulicí Čs. Armády a silnicí II/261 kolem Penny Marketu zjednoduší přístup k supermarketu z centrální části města, čímž dojde zároveň k odlehčení dopravní zátěže v centru. Propojení ulice 1.máje na Cihelnou zjednoduší přístup do území a umožní vazbu severní části centra k zahrádkářským koloniím na východní straně areálu papíren.
Síť ulic je rozdělena na kategorie: hlavní obslužné komunikace, vedlejší obslužné komunikace, zklidněné komunikace (obytné ulice) a komunikace s převážně pěším provozem (pěší zóny).

Doprava v klidu ve městě by měla být řešena v jednotlivých územích v rámci podrobnějších studií. V těchto územích je parkování vyznačeno plovoucí značkou. V rámci uliční sítě jsou vyznačeny ulice, podél kterých lze řešit intenzivněji parkování. Vyznačeny jsou plochy, kde je možné umístit parkovací kapacity. Dále je možné využít plochy hřišť s živičným povrchem, pod nimiž by bylo možné umístit investičně minimálně náročné jednopodlažní podzemní garáže, na jejichž střeše by byla umístěny hřiště s umělým povrchem. V návaznosti na obě nádraží jsou navrženy parkovací plochy pro systém P+R.

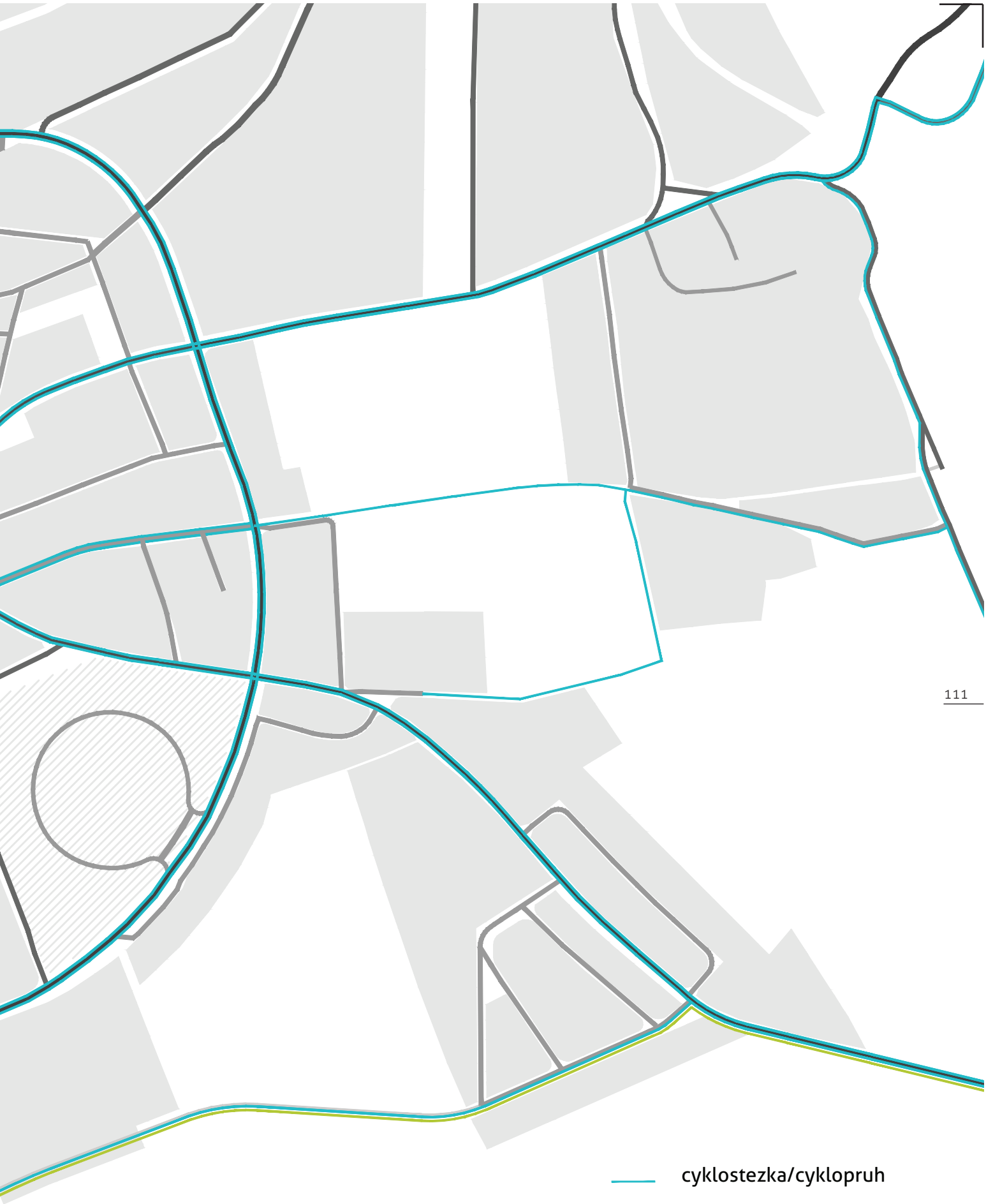
Doprava ve městě (1:5000)




silnice II. třídy
silnice III. třídy
hlavní ulice
vedlejší ulice
zklidněná ulice
chodník s průjezdem pro zásobování
pěší chodník/cesta

Doprava ve městě - cyklostezky, hipostezky (1:5000)




cyklostezka/cyklopruh
hipostezka

Doprava ve městě - parkování (1:5000)




celoměstsky důležitá parkoviště
parkování ve vnitrobloku
ulice vhodné k parkování

10/ Příměstský zelený pás

Jednou z klíčových otázek současného rozvoje měst je uchopení vztahu sídla a krajiny, jehož nejasnost se projevuje v časté nekoncepční kolonizaci volné krajiny v okolí měst. Proti tomuto vývoji je pro Štětí navržena **koncepce příměstského zeleného pásu intenzivnějšího zemědělského a rekreačního využití** na okraji města, využívajícího některých principů tzv. příměstského parku. Tyto parky jsou významnou součástí zelené infrastruktury a jsou chápány primárně jako polyfunkční, s důrazem na koexistenci a synergii funkcí. Principem není vytvořit nákladnou parkovou úpravu, ale doplnit zemědělskou krajinu menšími zásahy formou sítě cest, zahrad a krajinné rekreační vybavenosti.

Příměstský zelený pás Štětí přináší do území nejen nové hodnoty a význam, ale především pomocí drobných zásahů definuje stabilní rámec pro budoucí nakládání s územím.

Navržený příměstský zelený pás agro-ekologického charakteru představuje oblast eko-systematického, krajinného a kulturního zájmu, kde dochází ke společné existenci funkcí ochrany životního prostředí, rekreační, kulturní, vzdělávací a ekonomické.

EKOLOGICKÁ ROLE ZELENÉHO PÁSU

Příměstský zelený pás je součástí systému sídelní zeleně a důležitým článkem ekologické sítě. Tomu by měl odpovídat charakter vegetačních úprav. Kostru neformálních úprav parku by měly tvořit domácí dřeviny. V různých částech parku dle účelu a funkce bude může být využit i širší sortiment okrasných dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám. Rozhraní parku a krajiny vymezí stromořadí, případně živé ploty v oblasti zahrádek.

V centru pozornosti dnes stojí vegetační koncepty, jež podporují opatření na zvýšení biodiverzity v souvislosti s ekologickými a sociálními vztahy v území.



Jednoduché ohniště slouží jako místo setkávání na rozhraní města a krajiny

REKREACE V PŘÍMĚSTSKÉ OBLASTI

Zelený pás je podstatným rekreačním zázemím města. Veřejná prostranství v pásu je možné doplňovat dalšími prvky podporující aktivitu všech věkových kategorií např. fitstezky, venkovní posilovny, komunitní zahrádky, příměstské zemědělství, přírodní dětská hřiště, ohniště s posezením, sportovní aktivity inline, lanové prvky apod. Pás je zároveň místem, kde se mohou odehrávat další akce (např. lidé mohou sami dle plánu vysazovat stromy).



Sportovní aktivity na rozhraní města

Aktivity v příměstském parku jsou cíleny především na místní obyvatele, ale některé části mohou přitahovat i návštěvníky ze vzdálenějších oblastí. Turismus podporovaný příměstskými parky je kvalitní a udržitelný, založený na místních kladech a dědictví (prostředí, kultura, architektura, tradice, historie atd.).

PŘÍMĚSTSKÉ ZEMĚDĚLSTVÍ

Zemědělství v zázemí měst je charakterizováno především tím, že produkuje lokální plodiny určené ke konzumaci a využití přímo ve městě a okolí (květiny, ovoce, zelenina atd.)1. V agroparku hospodaří soukromníci nebo komunity.



Příměstské zemědělství

Ve Štětí se nabízí využití v současné době velmi úspěšného projektu v USA „Farm to school", který usiluje o zavedení lokálních a regionálních potravin ve školách. Nejedná se jen o dodávku lokálních potravin do školních jídelen, ale také o integraci vzdělávání o jídle, stravování a zdravém způsobu života.

Zahrádky mohou být soukromé nebo komunitní. Vždy je třeba prostor pro ně připravit na základě kvalitního projektu, aby byly vhodně začleněny do parku. Aby uživatelé zahrádek měli určité soukromí, ale i společný prostor. Moderní zahrádkové kolonie kladou důraz na uvědomělý šetrný přístup k životnímu prostředí a představují minimální nároky na veřejné financování. Více o zahradách v tématu 7/ Zahrady a zahrádkářské osady.



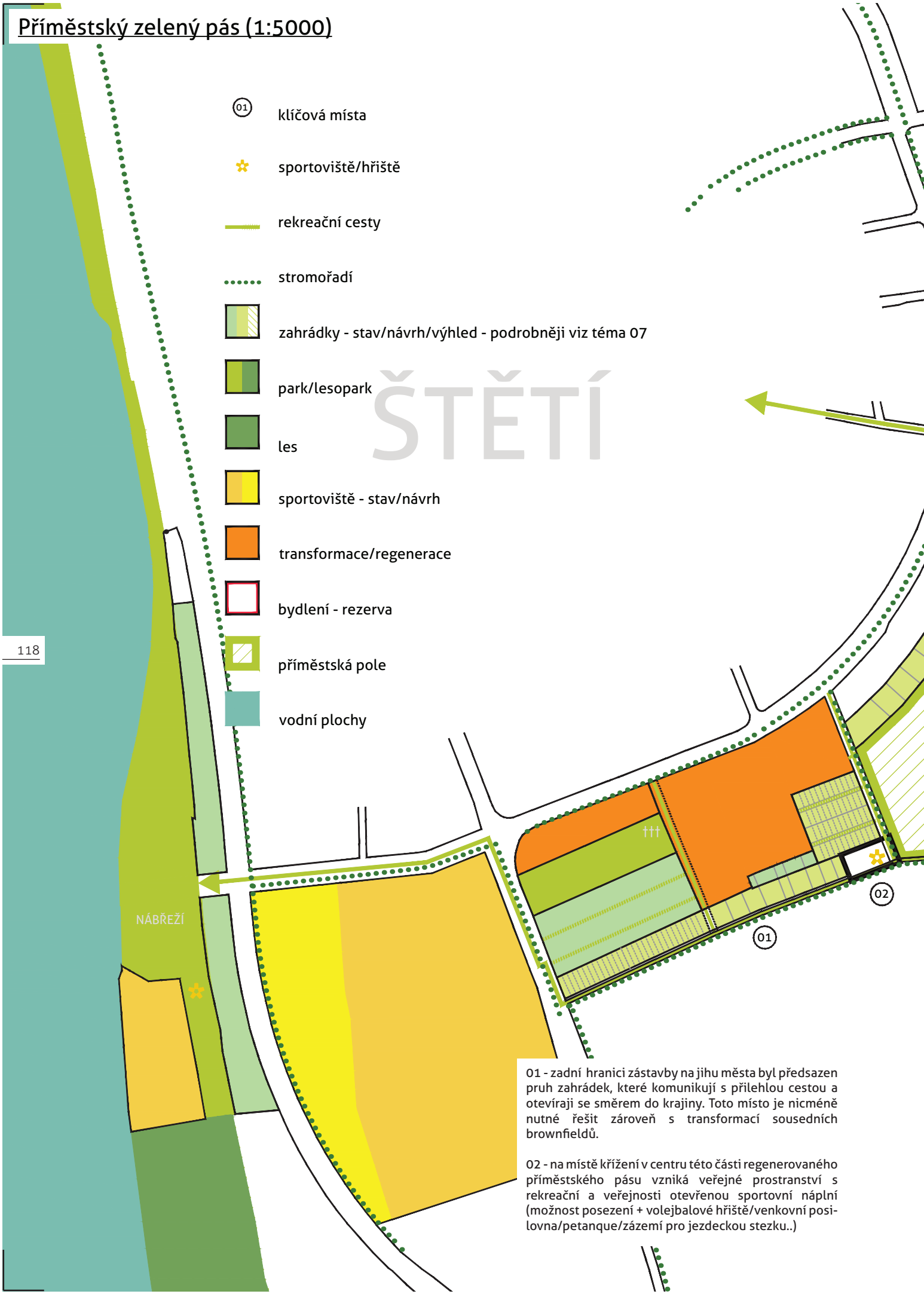
Komunitní zahrady





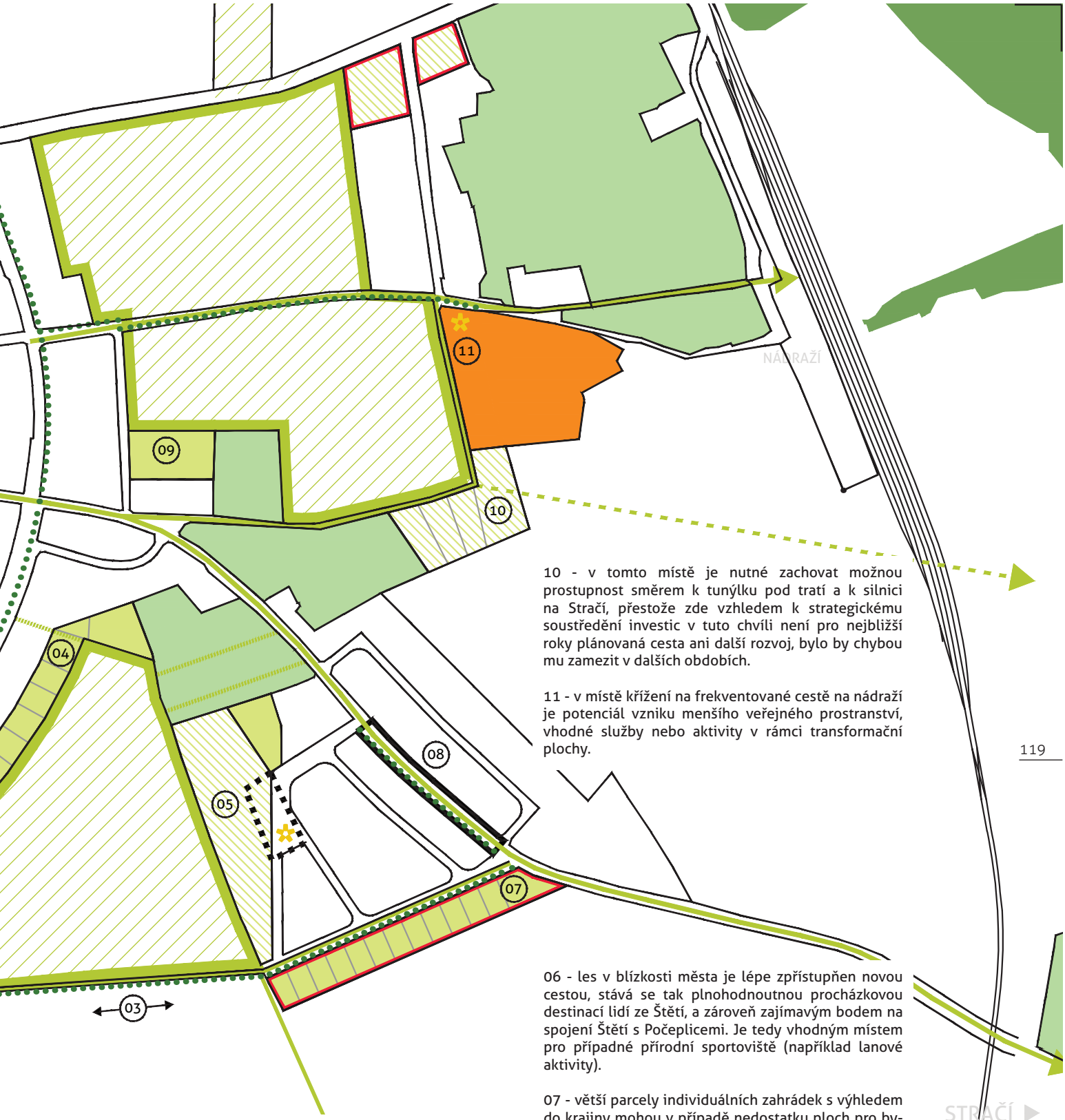


Příměstský zelený pás (1:5000)



01 - zadní hranici zástavby na jihu města byl předsazen pruh zahrádek, které komunikují s přilehlou cestou a otevíraji se směrem do krajiny. Toto místo je nicméně nutné řešit zároveň s transformací sousedních brownfieldů.

02 - na místě křížení v centru této části regenerovaného příměstského pásu vzniká veřejné prostranství s rekreační a veřejnosti otevřenou sportovní náplní (možnost posezení + volejbalové hřiště/venkovní posilovna/petanque/zázemí pro jezdeckou stezku..)



10 - v tomto místě je nutné zachovat možnou prostupnost směrem k tunýlku pod tratí a k silnici na Stračí, přestože zde vzhledem k strategickému soustředění investic v tuto chvíli není pro nejbližší roky plánovaná cesta ani další rozvoj, bylo by chybou mu zamezit v dalších obdobích.

11 - v místě křížení na frekventované cestě na nádraží je potenciál vzniku menšího veřejného prostranství, vhodné služby nebo aktivity v rámci transformační plochy.

06 - les v blízkosti města je lépe zpřístupněn novou cestou, stává se tak plnohodnotnou procházkovou destinací lidí ze Štětí, a zároveň zajímavým bodem na spojení Štětí s Počeplicemi. Je tedy vhodným místem pro případné přírodní sportoviště (například lanové aktivity).

07 - větší parcely individuálních zahrádek s výhledem do krajiny mohou v případě nedostatku ploch pro bydlení ve městě zastat roli rozvojových ploch trvalého bydlení.

08 - zástavba za městem vznikla bez kvalitního lokálního veřejného prostranství. Návrh využívá vedení jedné z hlavních cyklotras v území tímto místem a pomocí mírného odstoupení zástavby zde vytváří nejen příjemnější prostor pro cyklisty i pěší doplněný stromořadím, ale i veřejné prostranství pro místní obyvatele.

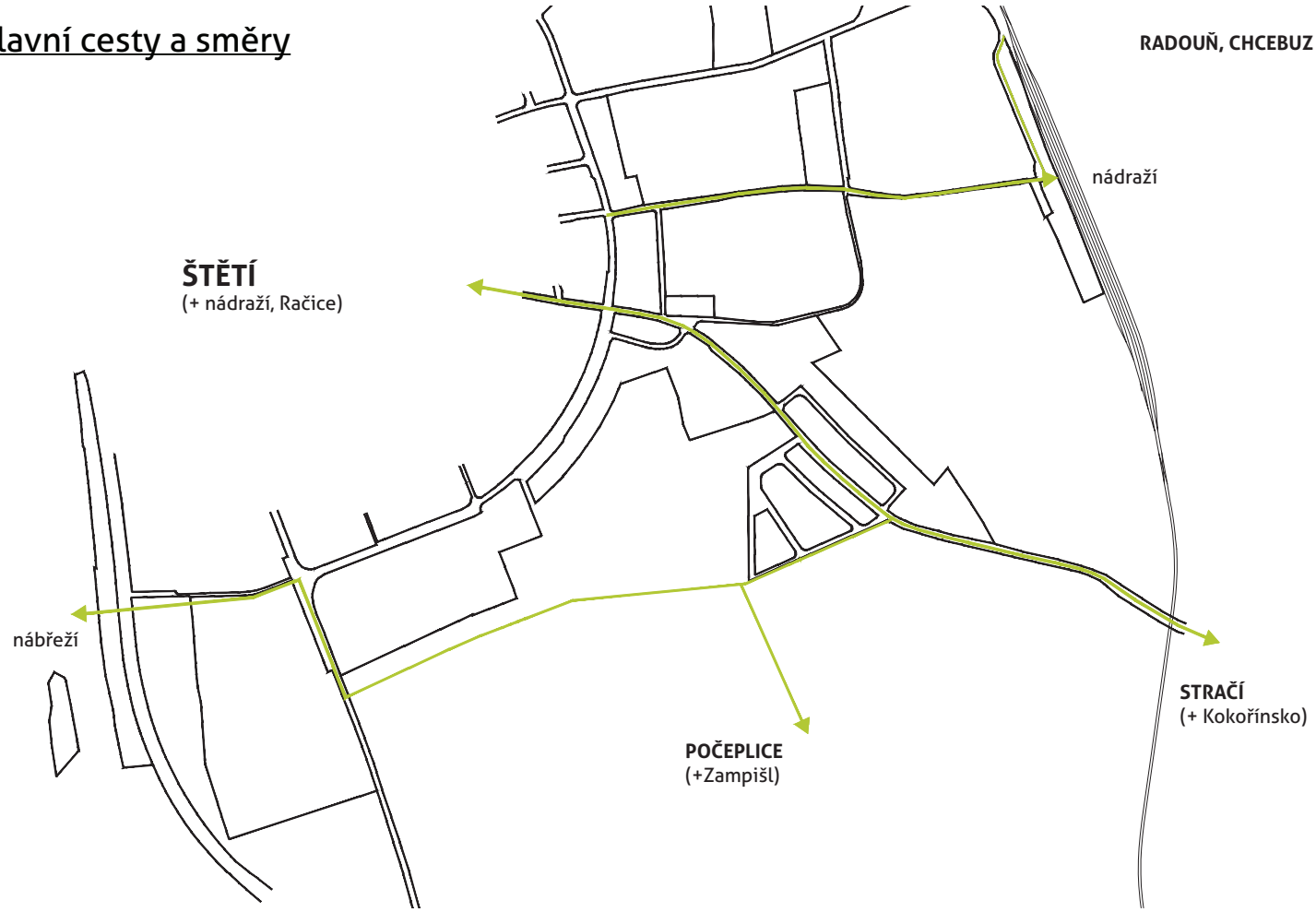
09 - jednou ze zatím nevyužitých forem zahrádkaření ve městě jsou komunitní zahady. Přesto, že ve Štětí je zatím větší poptávka po individuálních zahradách, lze očekávat že i sdílené zahrady zde mají své místo například v návaznosti na projekty startovacího nebo seniorského bydlení.

03 - příměstský zelený pás ukončuje nová "záhumenní" cesta, která spojuje několik rekreačních tras. Z nejasného a nepřístupného "uzemí nikoho" se stává kvalitní veřejný prostor.

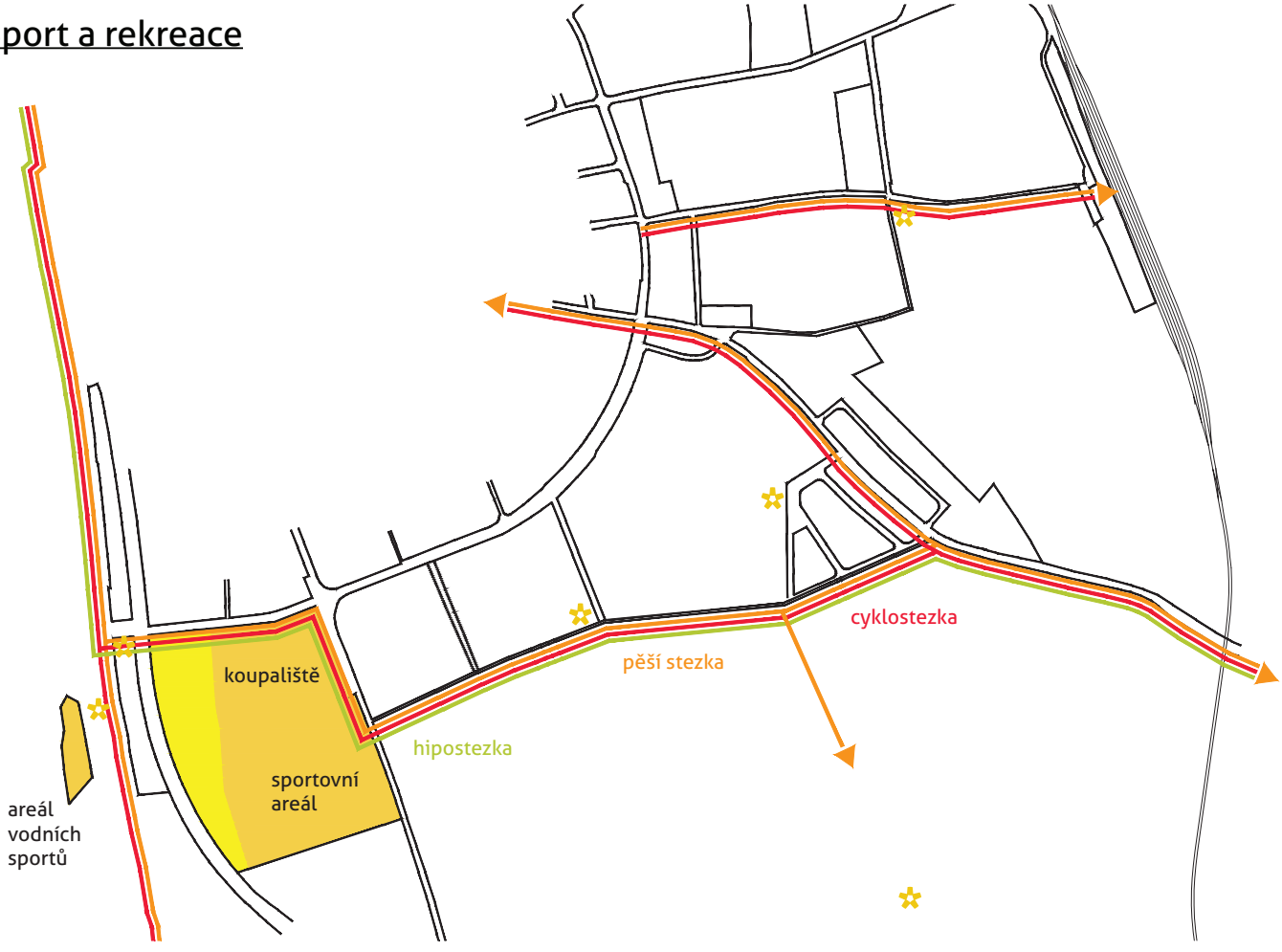
04 - variabilní pás zahrad u individuální zástavby buď vytváří čelo zástavby formou individuálnch zahrádek orientovaných směrem k zelenému pásu nebo se stává soudobou městskou variací na vesnické téma rozhraní sídla a krajiny, kdy na obytnou část zahrady navazuje část produkční.

05 - při podrobnějším plánování zahrádek v místě rezervy by bylo vhodné zvážit na základě aktuálního stavu území vznik dalšího veřejného prostranství, jak pro samotné zahrádky, tak pro stávající rozvojové území individuálního bydlení.

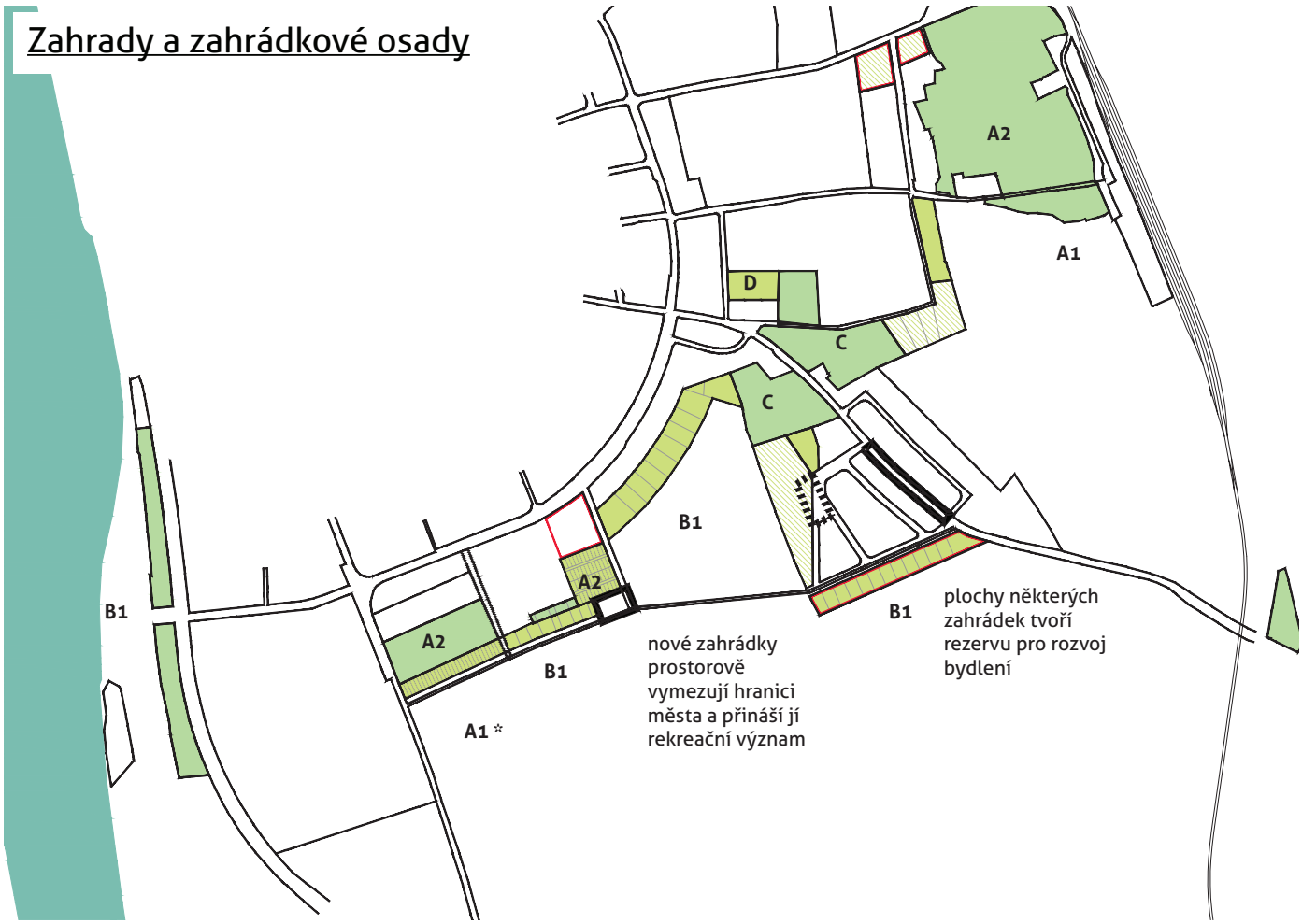
Hlavní cesty a směry



Sport a rekreace



Zahrady a zahrádkové osady



* typy zahrádek - viz téma 7/ Zahrady a zahrádkářské osady

Krajina a město



11/ Nábřeží

Nábřeží je jedním z klíčových míst ve Štětí s významným rekreačním potenciálem. Skládá se nejen z veřejných prostranství proměnlivých charakterů (od úzké náplavky po širokou parkovou plochu na jihu), ale i přiléhající zástavby s pruhem zahrádek a navazujících sportovních areálů.

Návrh umožňuje lepší využití potenciálu tohoto místa jeho silnějším integrováním do struktury města. Jsou doplněna propojení především v jižní části, kde dochází k provázání koupaliště a atletického areálu s rozvíjejícím se areálem vodních sportů na břehu Labe. Na severu se v souvislosti se stavbou nového mostu počítá se zkvalitněním přístupu od Mírového náměstí. Návrh podporuje rekreační aktivity na nábřeží a umožňuje flexibilnější využití území.

Nábřeží (1:5000)



01 - na nábřeží u nového mostu je navržen přístav pro malá plavidla a sportoviště. v návaznosti na stavbu nového mostu je možné využít úprav nástupu na nábřeží a ploch pod novým mostem pro umístění zázemí nábřeží, sportoviště a přístavu.

02 - spolu s výstavbou mostu proběhne rozšíření chodníku nad nábřežím a vybudování nové rampy a schodiště k parku na nábřeží.

03 - v ose města by mělo v budoucnu dojít k propojení směrem k Labi, které by umožnilo lepší kontakt města a řeky a reprezentativnější nástup na nábřeží.

04 - centrální plocha parku by měla zůstat celistvá, nemělo by dojít k narušení velkorysého měřítka městského parku rozdrobením na malé plochy a znemožnění konání větších kulturních akcí v místě. sportovní vybavení, dětská hřiště a další služby by měly vznikat v místech označených jako zařízení parku.

05 - rozvojová plocha areálu vodních sportů navazuje na existující sportovní vybavenost v místě, nemělo by ale dojít k zahrazení cesy na jih do lesoparku, areál by měl zůstat co nejvíce prostupný.

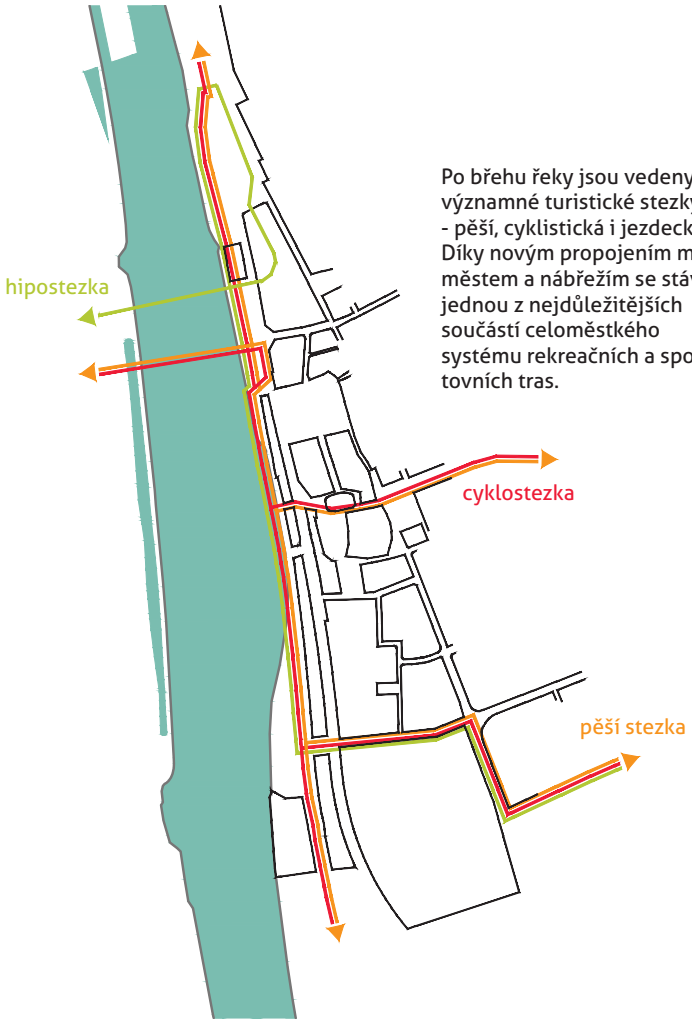
06 - v budoucnu by mělo dojít v návaznost na revitalizaci břehu k obnovení lesoparku a cesty do Počeplic.

Hmota a prostor



Park na nábřeží by měl zůstat hlavním otevřeným zeleným prostranstvím města, veškeré vybavení a stavby by tedy měly být pokud možno umísťovány do vyznačeného pásu podél nábřežní komunikace, využití tohoto pásů může být pestré - od rekreačních zahrádek, přes pohostinství po sportoviště a měly by tak tvořit živou hranu veřejného prostranství.

Rekreační cesty

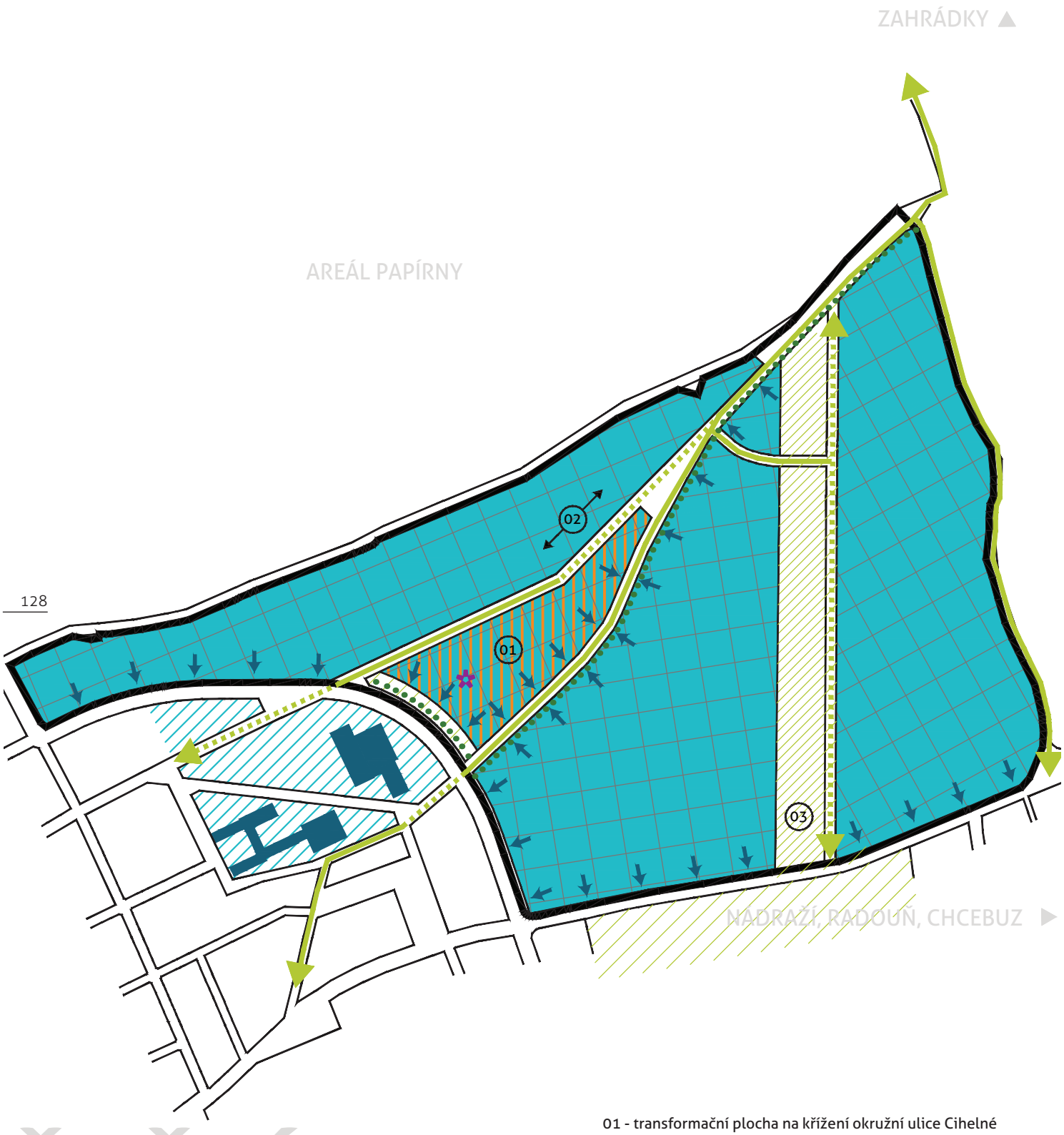


Po břehu řeky jsou vedeny významné turistické stezky - pěší, cyklistická i jezdecká. Díky novým propojením mezi městem a nábřežím se stávají jednou z nejdůležitějších součástí celoměstského systému rekreačních a sportovních tras.

12/ Business park

V území nacházejícím se mezi městem a areálem papírny vznikla v minulosti obchodně-průmyslová oblast spíše menších podniků. Město může využít tento potenciál a podpořit rozvoj podnikání v oblasti.
Toto místo má zároveň možnost navázat na blízkost střední a vyšší odborné školy a stát se tak technickou podporou a zázemím oborového vzdělávání a zároveň inkubátorem nových podnikatelských příležitostí ve městě. Názvem "Business park" není nutně myšlen jeden oplocený centralizovaný areál, ale spíše ucelená koncepce pro toto území, která by umožnila lepší spolupráci lokálních firem a škol, prostorovou koordinaci budoucí výstavby, využívání některých typů společných služeb a zázemí a tím snížení nákladů na provoz jednotlivých firem.

Business park (1:5000)



ŠTĚTÍ

01 - transformační plocha na křížení okružní ulice Cihelné a hlavní ulice areálu umožňuje v místě bývalých garáží vznik nových administrativně-výrobních aktivit a s ním spojeného zázemí business parku

02 - dokončení propojení zajišťuje lepší dopravní cirkulaci a zlepšuje návaznost na areál škol ve Štětí

03 - plocha zeleně v ochranném pásmu elektrického vedení navazuje na příměstský zelený pás, zlepšuje prostupnost území a zvyšuje kvalitu prostředí v této lokalitě



klíčová místa



administrativní centrum

veřejné přístupové cesty - stav/návrh

stromořadí



plochy produkce, skladování a obchodu



orientace hlavní fasády a vstupů



orientace budov

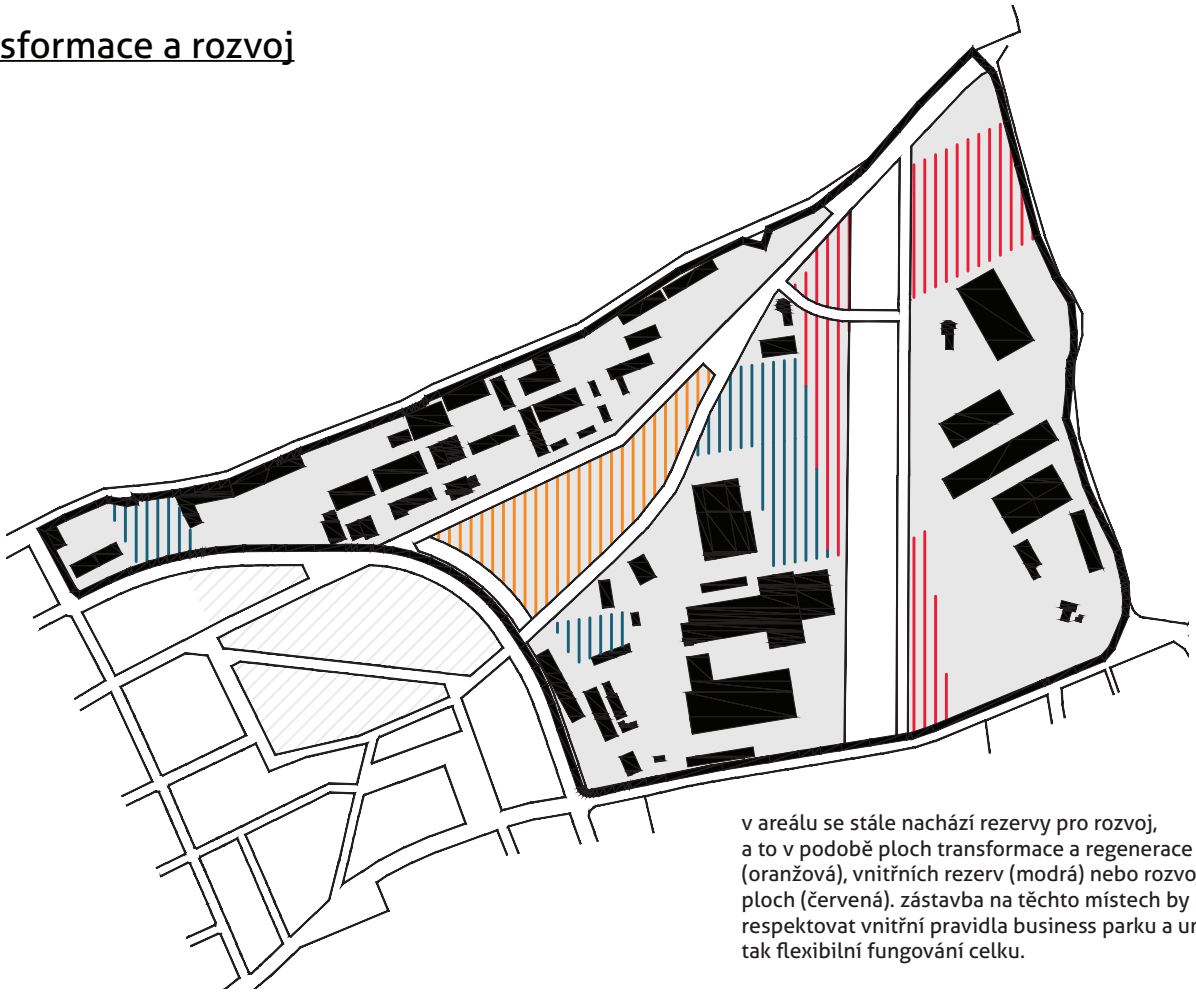


budovy škol



plochy transformace a regenerace

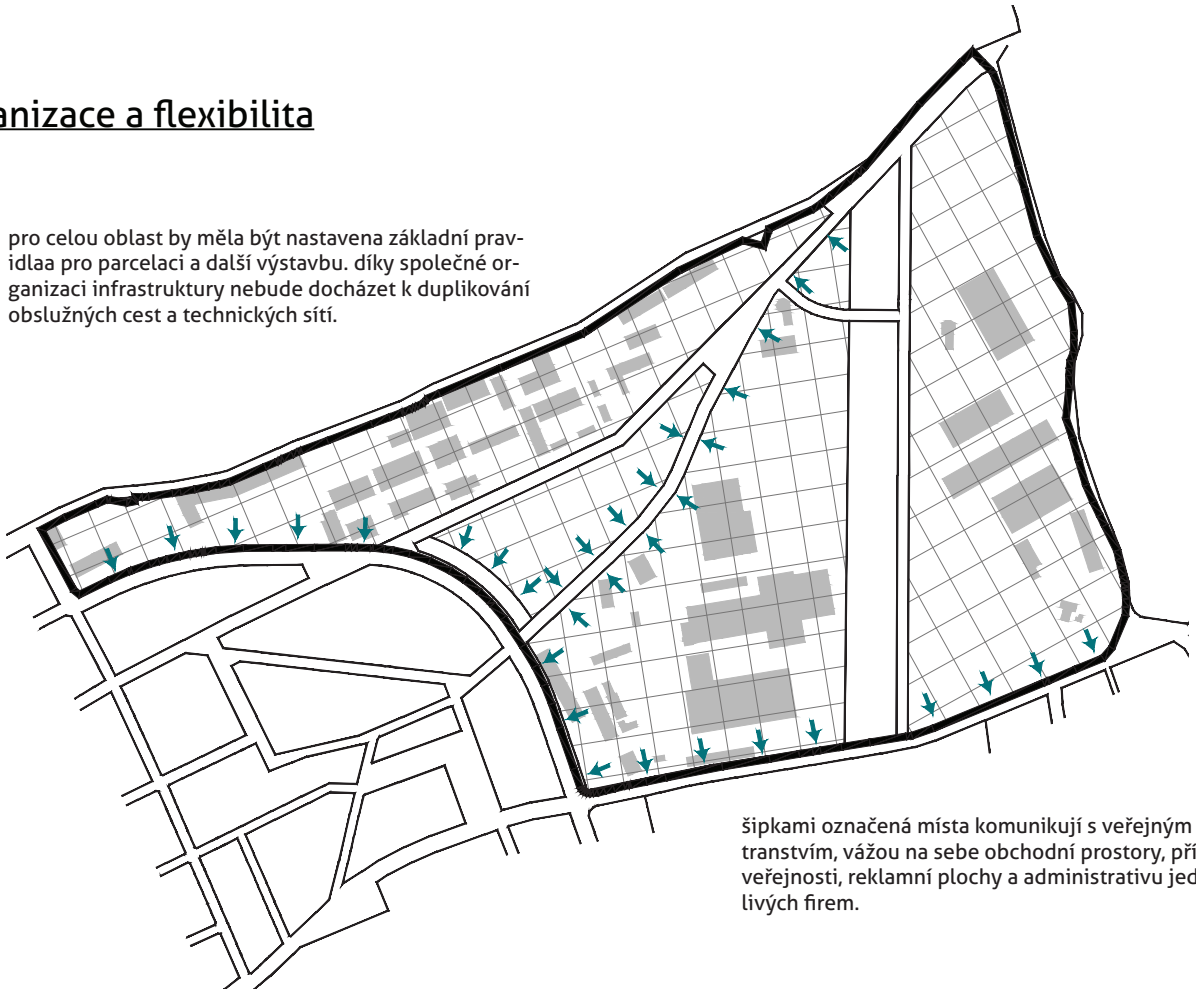
Transformace a rozvoj



v areálu se stále nachází rezervy pro rozvoj,
a to v podobě ploch transformace a regenerace
(oranžová), vnitřních rezerv (modrá) nebo rozvojových
ploch (červená). zástavba na těchto místech by měla
respektovat vnitřní pravidla business parku a umožnit
tak flexibilní fungování celku.

Organizace a flexibilita

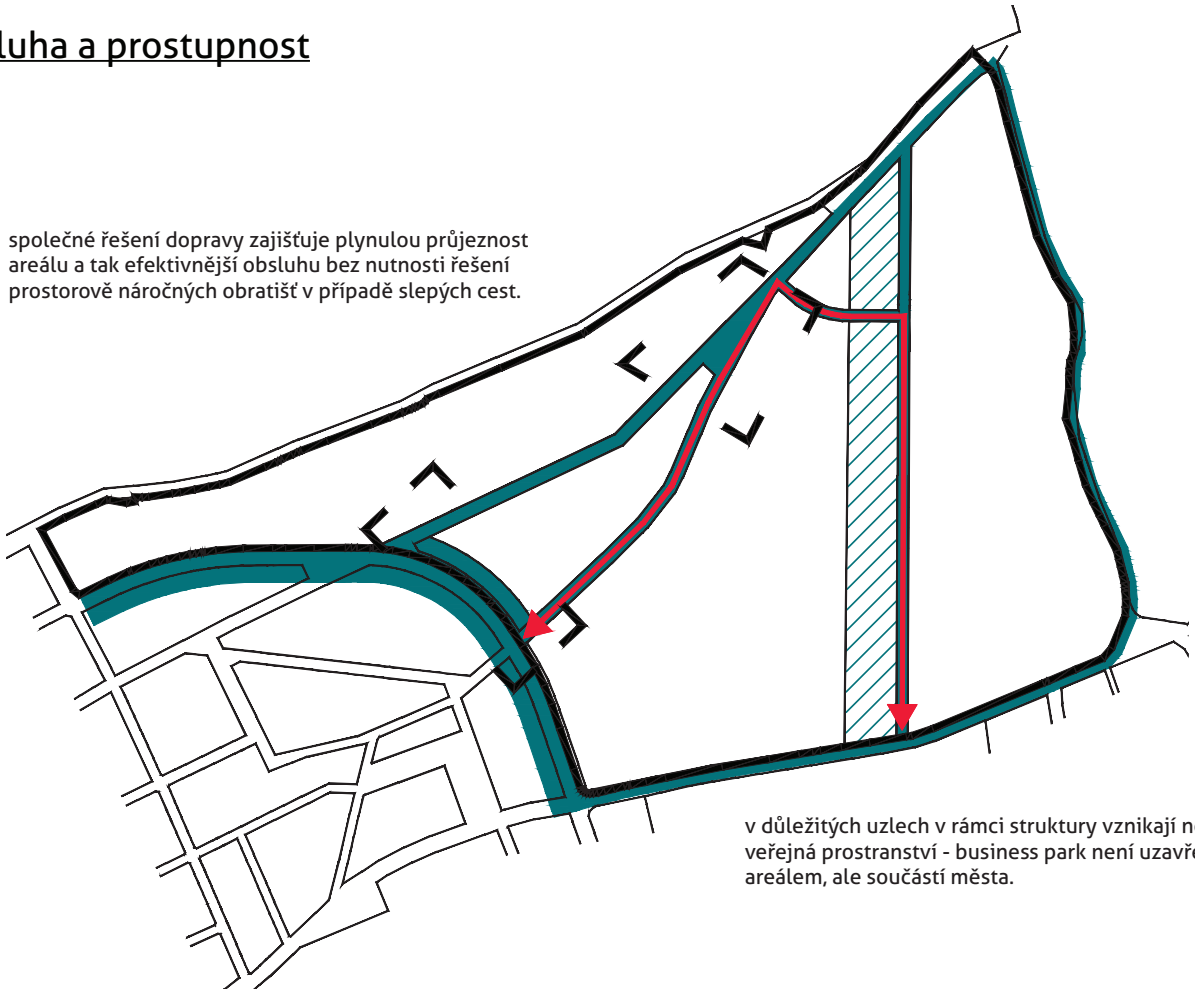
pro celou oblast by měla být nastavena základní pravidlaa pro parcelaci a další výstavbu. díky společné organizaci infrastruktury nebude docházet k duplikování obslužných cest a technických sítí.



šipkami označená místa komunikují s veřejným prostranstvím, vážou na sebe obchodní prostory, přístup veřejnosti, reklamní plochy a administrativu jednotlivých firem.

Obsluha a prostupnost

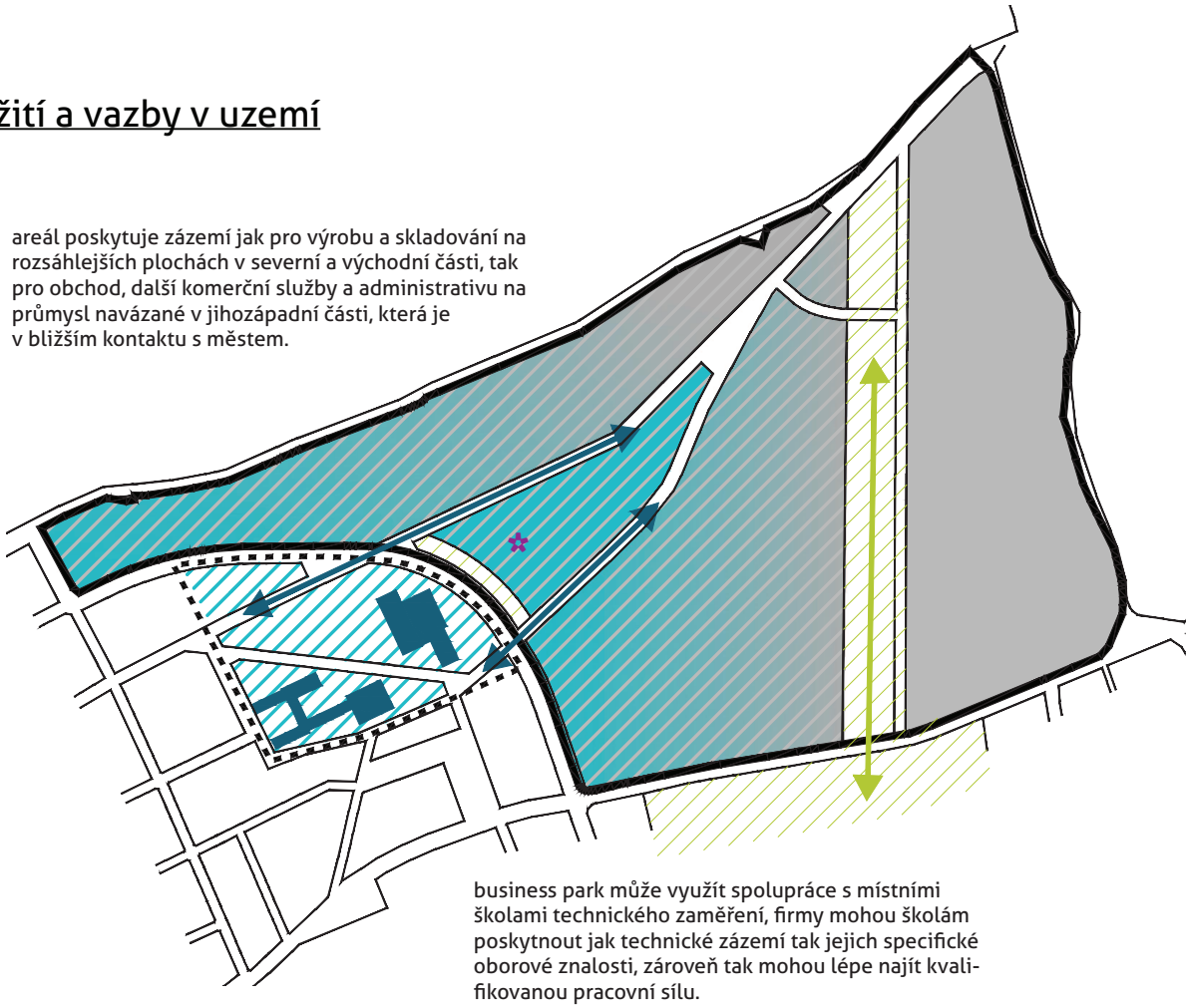
společné řešení dopravy zajišťuje plynulou průjeznost areálu a tak efektivnější obsluhu bez nutnosti řešení prostorově náročných obratišť v případě slepých cest.



v důležitých uzlech v rámci struktury vznikají nová veřejná prostranství - business park není uzavřeným areálem, ale součástí města.

Využití a vazby v území

areál poskytuje zázemí jak pro výrobu a skladování na rozsáhlejších plochách v severní a východní části, tak pro obchod, další komerční služby a administrativu na průmysl navázané v jihozápadní části, která je v bližším kontaktu s městem.



business park může využít spolupráce s místními školami technického zaměření, firmy mohou školám poskytnout jak technické zázemí tak jejich specifické oborové znalosti, zároveň tak mohou lépe najít kvalifikovanou pracovní sílu.