

STATENICE

Strategie rozvoje obce



DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vladimír Votava

FA ČVUT

A547 Redčenkov/Danda

OBSAH

Úvod

Předmluva, cíle práce

Zadání a prohlášení autora

Díl I: Krajiný ráz

Návrh obnovy cest

Doprava

Syntéza - členění krajiny

Klíčová místa v krajině

Díl II: Obec Statenice a Černý Vůl

Obraz obce

Občanská vybavenost

Uliční síť

Rozvojová území

Intenzita a vybavenost

Využití územních rezerv

Klíčová místa a stavby

Závěr

Shrnutí

Zdroje

ÚVOD

Předmluva - cíle práce

Diplomová práce navazuje na výsledky předdiplomu, který se věnoval problematice širokého okolí kolem Únětického potoka. Lokalita se nachází asi 10 km severozápadně od centra Prahy. Obce v této oblasti procházejí dramatickým růstem, který však postrádá řád. Cílem práce je tento řád opět najít a tím stabilizovat kvality území.

V předdiplomu byly pojmenovány základní problémy a hrozby celé lokality. Jako největší riziko pro krajinný ráz vnímám rozvolňování zástavby směrem do krajiny a obecný nezájem o krajinné prostředí kolem sídel.

Diplomovou práci, která se věnuje části území, konkrétně Černému Volu a Statenicím, pojmám jako hledání odpovědi na v předdiplomu vytyčené otázky. Práci jsem rozdělil na dva díly.

V prvním díle se věnuji stabilizaci krajiny kolem obce, návrhu obnovy cest, zprostupnění širokého okolí a celkovému upevnění obrazu sídla v krajinném prostředí. Do většího detailu zpracovávám důležitá místa v krajině.

V druhém díle přecházím do měřítka obce, s vědomím ozdraveného krajinného rámce. Cílem návrhu je hlavně stabilizace tkání obce - věnuji se revitalizaci potoka, hierarchizaci uliční sítě, vytypovávám rozvojová prostranství v zastavěném území a hledám místo pro významné obecní stavby.

Součástí druhého dílu je i koncepce občanské vybavenosti, návrh revitalizace klíčových linií a bodů nebo detail jednotlivých veřejných prostranství.

V diplomové práci se snažím prezentovat rozvojový potenciál jedné z obcí, výstupy však mají nastínit rovněž přístup ke kvalitativnímu rozvoji příměstské krajiny obecně. Principy mají být v koncepční rovině aplikovatelné na ostatní obce popisované v předdiplomu.

Kdybych měl práci pojmenovat dnes, když už je skoro hotová, nenazval bych jí už strategií, ale spíš vizí. Zatímco strategie by nastínila postupný rozvoj, cílem vize je prezentovat možný potenciál. Název strategie jsem na začátku vybral proto, že jsem práci konzultoval se starostkou obce Statenice, a vnímal jsem, že obec nutně strategii potřebuje.

Když jsem se začal územím zabývat, začal jsem ale spíš hledat podobu proměn než to, jak k nim dojít. Doufám proto, že se mi nyní podaří odprezentovat tuto vizi s tím, že vyvolá debatu o jejím naplňování, a právě výsledkem této debaty by měla být strategie. Doufám v to, že práce neskončí s mojí obhajobou. Naopak věřím, že její dokončení je začátkem něčeho dlouhodobějšího, a to postupným kvalitativním rozvojem obce.

ZVOLENÝ PŘÍSTUP

Předložený návrh je skutečně vizí. Navrhovaná řešení jak v obci se nesnaží být vlivem složitých majetkových podmínek kompromisní. Síla navrženého řešení neměla být omezována soukromými zájmy. Snažil jsem se vizualizovat to, co si považuji za ideální (ale nutně ne cílový) stav. Při zprostupňování území jsem se snažil ve zdravé míře vyhnout zásahům do soukromého vlastnictví, pokud ale nebylo jiné možnosti, takový zásah jsem považoval za legitimní. Osobní vlastnictví by nemělo být neměnnou konstantou blokující fungování toho společného. V momentě, kdy je význam společného zájmu vyargumentován vizí, mělo by být jeho prosazování obhajitelné.

Nekompromisní jsem se snažil být u záměrů, které citelně a viditelně poškozují krajinný ráz a narušují charakter území. Tento přístup jsem zvolil i proto, že doufám v širší dosah práce jako takové. To znamená, že dokument by mohl pomoci v jiných obcích zvrátit to, co už je realitou Statenic a Černého Vola.

Jsem si vědom toho, že bourat rodinné domy je vyloučené. Co se týče výrobních areálů, skladů a komerčních ploch mimo intravilány obcí, jsem přesvědčený, že jejich dožití a přemístění na jiné, vhodnější místo, je jediným správným krokem.

UDRŽITELNOST

Práce vznikla též jako hledání odpovědnosti za současnou klimatickou krizi. Se znepokojením sleduji povrchní a ekonomice podřízený přístup nejen vlády ale i celé společnosti k řešení této krize. Na příkladu rozvolněného příměstského sídla, které jako takové je velmi neekologickou formou lidského soužití, se snažím

nastínit možný kvalitativní posun směrem k udržitelnějšímu prostředí. Tématu ekologie jsem se věnoval již v předdiplomu. Myslím si, že výstavba v krajině by měla být zcela poslední možností rozvoje sídel a v majoritě případů je zcela nelegitimní a zničující. V návrhu se proto snažím nacházet vnitřní rezervy, a ty využívat na maximum. Překračovat současné hranice považuji vzhledem k velikosti sídla za neadekvátní.

Vycházím z předpokladů, že ekologické sídlo je rovněž sídlem krátkých vzdáleností a ekonomické (tedy vyšší) hustoty osídlení, se zdravým krajinným rámcem a se schopností lokálního zadržování vody. Jsem skeptický ke spasení technologickými výdobytky. Inspiraci se snažím hledat v historickém způsobu stavění a práci s prostředím, s osobní zodpovědností za celek.

KOMPLEXNÍ ZPRACOVÁNÍ PROMĚN V ÚZEMÍ

Jako absolutní nutnost při práci s prostředím je dle mého názoru pokora a dobrá znalost kontextu. Odmitám technicistní přístup při navrhování dopravní infrastruktury. I stavba silnic by měla být považována za komplexní dílo, která musí zohledňovat kontext a svou přítomností jej nepoškozovat. Proti tomuto přístupu se snažím vymezit na příkladu velmi vytižené silnice 240 v Černém Vole. Namísto současné vize obchvatu se snažím navrhnout rekonstrukci silnice ve svém současném koridoru, ovšem s vědomím vazeb na fungování obce.

Jsem přesvědčený, že podobný přístup je legitimní a má být opozicí vůči současnému majoritnímu přístupu, který stále velmi zvýhodňuje individuální automobilovou dopravu. Stát by měl u podobných projektů investovat do řešení, které nezvýhodňuje pouze jednu skupinu lidí, automobilisty.

Zadání a prohlášení autora

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Vladimír Votava

datum narození: 21.12.1993

akademický rok / semestr: 2019/2020 / letní semestr
obor: Architektura a urbanismus
ústav: Ústav nauky o budovách - 15118
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce:
Statenice – Strategie rozvoje obce

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Cílem projektu je navrhnout koncepční strategii rozvoje obce v blízkosti hlavního města, která je v současnosti ohrožena masivní nekonceptní výstavbou a nedostatkem kvalitní občanské vybavenosti. Ideou je představit alternativu vůči dnešním trendům v nakládání s územím příměstských obcí a prostorem periferií.

2/ Klíčové součásti odevzdávky diplomové práce

- Návrh rekultivace silnic a cest v krajině, dopravní řešení ve smyslu obslužném i rekreačním v širším kontextu
- Koncepce práce s krajinou vnitřní a vnější
- Návrh prostupnosti obcí, vymezení strategických míst
- Detailní návrh klíčových prostranství

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

- Návrh systému cest v obci a okolí Situace M 1:10 000
- Schematické profily ulic, silnic a cest – řezy M 1:250
- Návrh koncepce rozvoje obce – Situace M 1:1 000
- Návrh klíčových veřejných prostranství – Situace, řezy M 1:500

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- Schematický model území s vyznačenými zásahy M 1:2500

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Vladimír Votava
AR 2019/2020, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) **STATENICE - STRATEGIE ROZVOJE OBCE**

(AJ) **STATENICE - STRATEGY OF VILLAGE DEVELOPMENT**

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: doc. ing. arch. Boris Redčenkov

Ústav: Ústav nauky o budovách - 15118

Oponent práce:

doc. mgr. ak. arch. Roman Brychta

Klíčová slova
(česká):

Příměstská krajina, Venkov, Krajinný urbanismus, Rozvoj obce

Anotace
(česká):

Diplomová práce se zabývá rozvojem obce Statenice, která se nachází v bezprostřední blízkosti Prahy. Obec prodělala v posledních 25 letech dramatický růst, ovšem bez toho, aby se adekvátním způsobem rozvíjela občanská vybavenost.

V první části práce se zabývám stabilizací krajiny v okolí obce, která je poškozená extenzivním růstem sídel. V druhé části pak zpracovávám strategii rozvoje obce samotné, od pojmenování nejdůležitějších problémů a příležitostí až po detaily důležitých veřejných prostranství.

Anotace
(anglická):

The diploma thesis deals with the development of the village Statenice, which is located in the immediate vicinity of Prague. The village has undergone dramatic growth in the last 25 years, but without the adequate development of civic amenities.

In the first part of the work I am dealing with the stabilization of the landscape around the village, which is damaged by the extensive growth of settlements in general. In the second part, I elaborate a strategy for the development of the village itself, from naming the most important problems and opportunities to the details of main public spaces.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 30.05.2020

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

Díl I.

Krajinný ráz



Cesta z Horoméřic do Státnic na historické fotografii. Zdroj: Archiv Moniky Pokorné

V tomto díle se zabývám obnovou cest v krajině a obecné prostupnosti územím. Pro krajinu napadenou extenzivní zástavbou hledám ztracený řád, navrhuji její členění tak, aby se do ní vrátila bohatost. Výsledkem je svébytná krajina s jasnou identitou, uzavírající stávající sídla pevně do jejich hranic.

Návrh obnovy cest



DNEŠNÍ STAV ÚZEMÍ

Analýze dnešního stavu krajiny jsem se věnoval v předdiplomu.

Přirozená prostupnost územím je komplikovaná. To je dáno jednak křížením s velkými dopravními tepnami, také ale kvůli složitým majetkoprávním poměrům v kritických úsecích.

Kolektivizací polností zmizelo z krajiny mnoho cest, jedná až o 80% z nich. Z krajiny vymizela po staletí utvářená logika pohybu. Ty cesty, které zbyly, jsou přetížené, přičemž největší podíl ukusují automobily. Ty tak prakticky znemožňují pohyb všem ostatním.

Tím, že se krajinou nedá přirozeně pohybovat, zmizel také zájem lidí o ni. Absence vztahu ke krajině ulehčila její zabírání pro levnou extenzivní výstavbu mimo hranice obcí.

Žlutě jsou vyznačené plochy, které představují hrozbu pro celkový krajinný ráz území. Jedná se zejména o průmyslové areály, ale částečně i o bydlení.

Cílem návrhu je rehabilitace cestní sítě a tím i krajiny jako takové.



Legenda

- Pěší cesty existující
- Pěší cesty zaniklé
- Silnice
- Potok
- ! Kritické místo

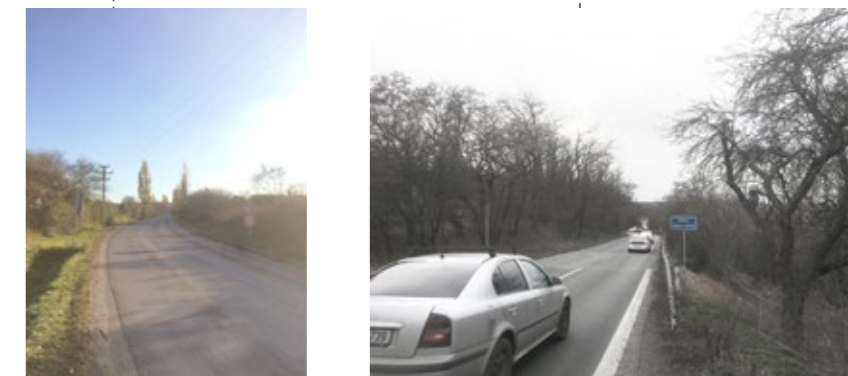
Nekonečné lány



Bariéry



Silnice nebezpečné pro slabší účastníky provozu



STABILIZACE CESTNÍ SÍTĚ

Přirozený pohyb krajinou. Dostat člověka do krajiny je předpokladem pro to, aby se začal zajímat o své okolí.

Cesty jsou jako tkáň krajiny. Návrh obnovuje stará propojení, uvádí do kontextu stávající a vytváří systém v celku tak, aby byl pěší pohyb plynulý a bezpečný pro všechny živé tvory krajiny se pohybující. Rozvrh cest navíc vytváří řád, podle kterého může být krajina členěna do menších celků.

Komponovaná síť cest stanovuje priority směrů (červená) a doplňuje síť radiálními a tangenciálními propojeními (modrá). To proto, aby vznikl doslova bezpočet možností, jaké okruhy volit pro krátké procházky, jaké pro delší, a kterou cestu třeba použít pro cestu do školy v sousední vsi.

Obnova a komponování cest je prvním krokem k navrácení přirozeného a zdravého měřítka krajiny, uvědomění si rozhraní uvnitř a vně.

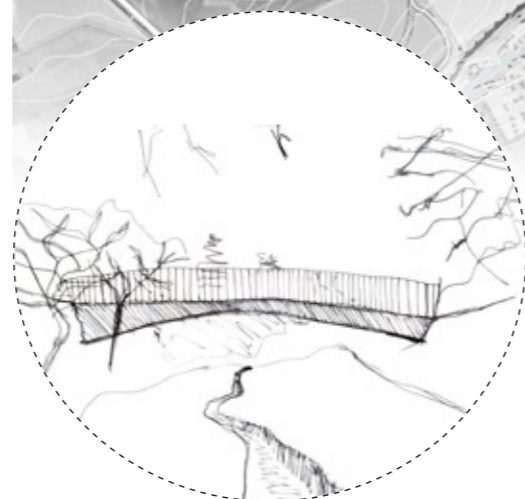
Profil polních cest vychází z požadavků na zemědělské využití půdy. Aleje kolem cest jsou jednostranné, cesty jsou doplněny o travnaté souvratě, aby umožňovaly příležitostný pohyb rozměrné zemědělské techniky. V alejích jsou vynechány mezey, aby jimi mohly zemědělské stroje projíždět.



0 1 km

Legenda

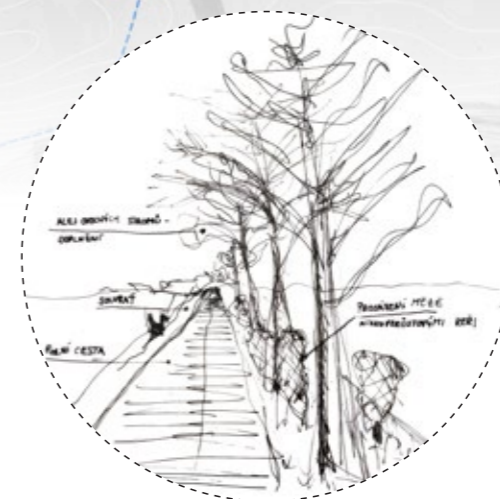
- Návrh
- Stáv.
- Linka hlavní cestní sítě
- Linka vedlejší cestní sítě
- Silnice
- Potok



Zprostupňování



Tvorba míst v krajině



Obnova mezí



Obnova průhledů - orientace cest na významné body. Psychologický úběžník

LINIE ÚDOLÍ - POTOK

Koryto potoka bylo zejména v intravilánech obcí napřimováno a uzpůsobeno k co nejrychlejšímu odvodu vody. V současné době, kdy se prakticky celá země potýká s nárůstem sucha a teplotních extrémů, je cílem vodu v území co nejvíce zadržet. Pro zadržování vody jsou ideální potoční nivy. Tyto nivy jsou v intravilánu obcí často zastavěné.

Je navržena deregulace a zpomalení toku prakticky v celém zvoleném perimetru, právě s ohledem na rozličné charaktery jednotlivých pzemků.

V nivách přírodních je dovoleno potoku se rozlít, chovat se zcela přírodně a přirozeně, rozlévat se mimo své koryto.

V nivách v intravilánu obcí je tok držen více zkrátka, proudění vody je také zpomalené, je vyřešen přístup k vodě, je vytvořen potenciál pro vznik malých koupališť, saun a jiných drobných prvků na vodě závislých.

Pro obecní rekreaci skýtá potok velký potenciál, má motivovat občany k upřednostnění veřejné plovárny s přírodní cirkulující vodou nad soukromými bazény. Demitizace snu o vlastním azurovém bazénu.

V centrech obcí je potok utážen na kamenné náplavce, vytváří pevnou hranu a až městský charakter.

Kolem potoka je navržena po celé jeho délce stezka, která mívá všechny výše popsané charaktery, a prochází tak různorodými prostředími. Je to nejdůležitější a zároveň nejkvalitnější a nejpřirozenější rekreační osa údolí.



Zmeandrování úseku koryta v přírodní nivě

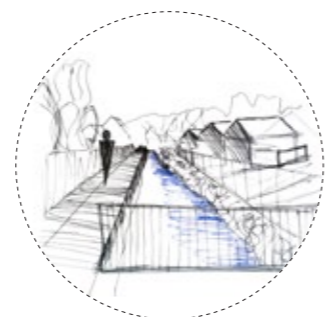
Deregulace koryta , zpomalení toku

Přírodní vodní nádrž , Ulice U Potoka , přístup k vodě

Deregulace koryta , zpomalení toku , přístup k vodě

Zmeandrování úseku koryta v přírodní nivě

Deregulace koryta , zpomalení toku , přístup k vodě



Intravilán obce - stezka okolo potoka



Legenda

| Návrh | Stav |
|-------|------|
| | |
| | |

Stazka kolem potoka
Potok
Přírodní část nivy
Zastavěná část nivy

POHYB ÚDOLÍM

Prostupnost údolím jak v jeho nivě tak po jeho svazích by měla být přirozená a samozřejmá. V současné době je však tato přirozená trajektorie na několika místech zanikla. Návrh vytypoval kritické body na trase údolím, bude se jimi dále zabývat v podrobnějším měřítku.

Hlavními problémy jsou ve velké míře znemožněný vstup kolem potoka nebo velká dopravní vytíženost na částech cesty. V návrhu se snažím logicky rozvrstvit různé typy dopravy tak, aby se navzájem nerušily a ze své polohy naopak těžily. Proto je linka prostupnosti údolím nejedna, ale několik - aby měl každý na cestě své místo.

Dojíždění: Cílem je kvalitně propojit stanice kapacitní hromadné dopravy cyklostezkou. Důležitý bod křížení je tedy v místě, kde se cesta setkává se silnicí 240, dalším významným bodem je nádraží v Rostokách. V celé linii cesty bude navržen takový povrch, který umožní komfortní prostupnost cyklistům celým údolím. Tato osa bude rovněž vnímána jako hlavní rekreační osa území. Plynulá a bezpečná prostupnost.

Cesta kolem potoka: zprostředkání celé údolní nivě - i v intravilánu obcí hraje přírodní linka zásadní roli. Cesta kolem potoka má být přírodní i v intravilánu obce. Klidná, pro rekreaci místních, dobře napojená na lokální centra, ale dostatečně daleko od nich na to, aby ji nerušily.

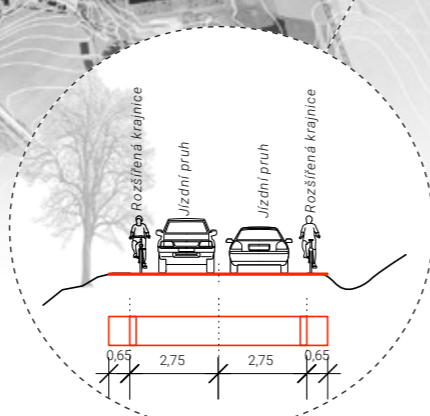
Hlavní ulice obce: Identitu obce tvořící ulice s výstavbou na uliční čáře, s preferencí chodců a cyklistů. Osa propojuje pro obec významná veřejná prostranství a budovy. Přehledný a reprezentativní prostor.

Zdvojení cest: cesta na horní hraně jižního svahu a cesta údolím: obdobně podporuje možnost oddělit různé typy pohybu vzájemně od sebe.

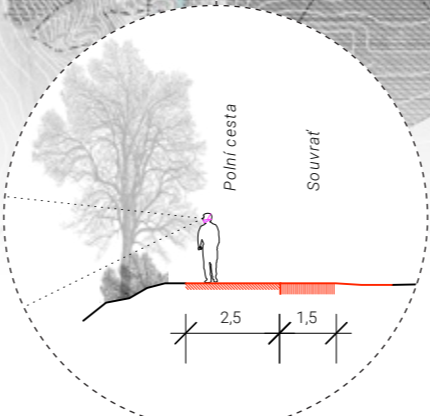


Legenda

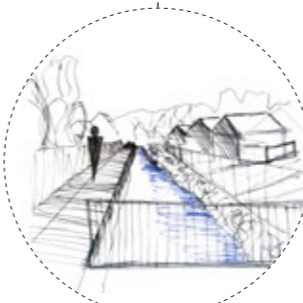
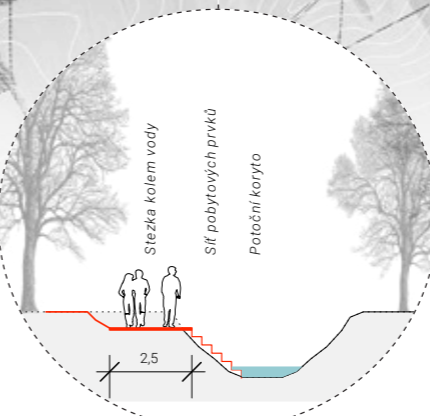
- | | | | |
|--|----------------|--|---------------------------|
| | Návrh | | Stav |
| | Cesta pro pěší | | Cesta pro pěší a cyklisty |
| | Silnice | | Potok |



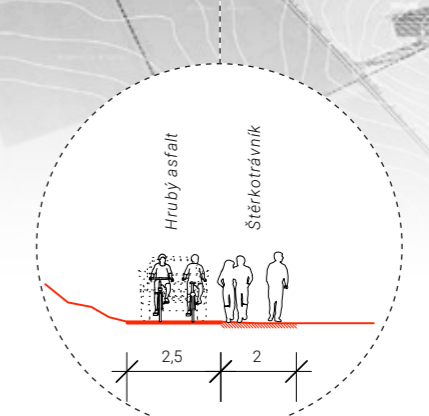
Sdílený prostor - rozšíření krajnice pro cyklisty



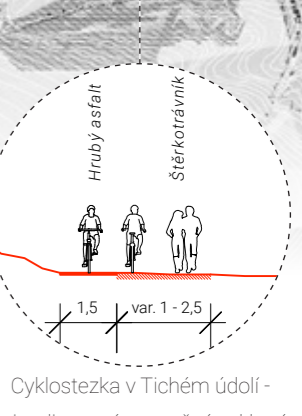
Cesta na horní hraně svahu



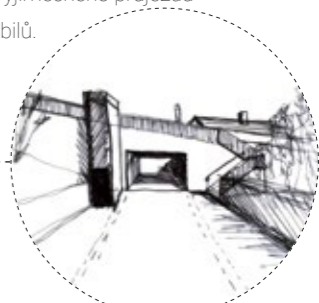
Stežka okolo potoka



Cyklostezka s možností výjimečného průjezdu automobilů.



Cyklostezka v Tichém údolí - minimalizovaný zpevněný cyklopás.



Zprostředkání územních bariér.

CESTA NA SUCHDOL

Propojení obce se Suchdolem má velký potenciál pro nové formy dojíždění. Cílem je napojit obec bezpečnou a přímou cyklostezkou na konečnou plánovanou tramvajovou stanici Suchdol. Konečná stanice tramvaje by měla disponovat místy probezpečné odstavení kol.

Plánovaná cesta také má umožnit bezpečný a plynulý pohyb cyklistů a chodců ze Suchdola směrem do Únětic a na Okoř, a vyřešit zejména nebezpečné místo u Horoměřické Třešňovky.

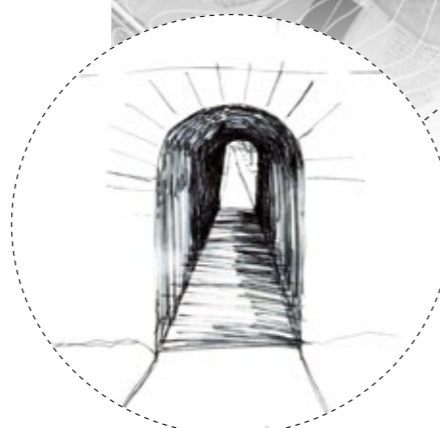
Na poli mezi Suchdolem je cesta vedena paralelně se silnicí, aby se v místě křížení rozdvojila do dvou větví. Přes potok vzniká nová lávka, za lávkou se cesta dále dělí na trasu do Únětic a Černého vola, v obou případech jsou pro tento účel obnovy zaniklé historické cesty. Cesta se těsně před Statenicemi rozdělí do dvou větví, aby co nejpřímější cestou obsloužila obě místní centra.



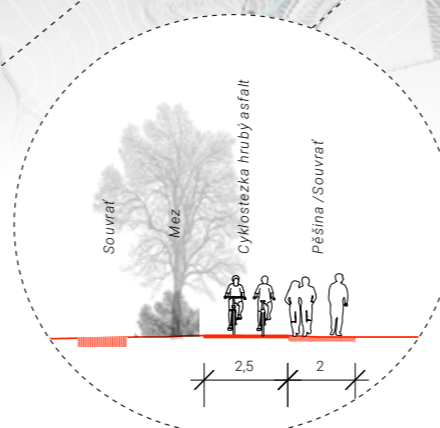
0 1 km

Legenda

- - - Návrh
- - - - - Stav
- - - - - Cesta pro pěší
- - - - - Cesta pro pěší a cyklisty
- Silnice
- Potok



Prostup historickou meliorační propustí



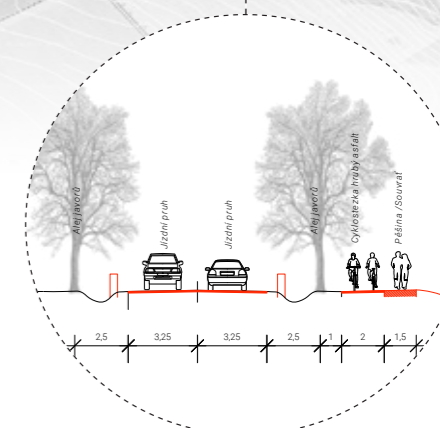
Cyklostezka a pěší stezka



Dnešní stav historické cesty z Černého Vola. Linka původně mířící na Suchdol je useknuta silnicí do Únětic.



Lávka přes Horoměřický potok



Silnice s paralelní cyklostezkou

SEVEROJIŽNÍ PROPOJENÍ

Prostup z Černého Vola do Horoměřic je pro pěší a cyklisty velmi nebezpečný a nepříjemný.

Frekventovaná ulice s úzkým profilem na vysokém náspu neumožňuje ani příčné ani podélné propojení pro pěší a cyklisty.

Návrhují v úseku od Horoměřic k Černému Volu vůči silnici paralelní cyklotrasu, vznikají také dvě nová mimoúrovňová křížení. Jedno vzniká na místě stávající historické meliorační propusti pod silnicí (dojde akorát k jejímu vyčištění, výška prostupu je dostačující). Druhá vzniká na místě křížení se silnicí od Suchdola - pod náspem silnice je vybudován 2m široký podchod/podjezd, který umožní cyklistům a pěším bezbarierově a bezpečně rušnou silnici překonat.

Směr z Černého Vola na Úholičky je pro auta naopak zcela nepřístupný. Ostatně, celý Černý Vůl je pro auta slepý. Návrh zprůjezdňuje pro automobily ulici Na Skále směrem k roztocké silnici, a to pouze pro vozidla do 3,5 tuny.

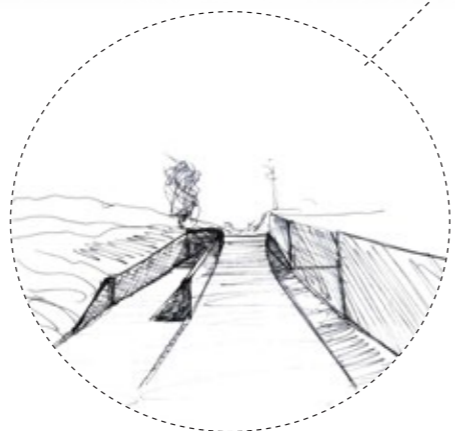
Budou obnoveny obě větve staré cesty pro pěší do Úholiček. Na kopci na křížení cest bude zřízena zastávka na znamení pro autobusy jedoucí z Roztok na Velké Přílepy.



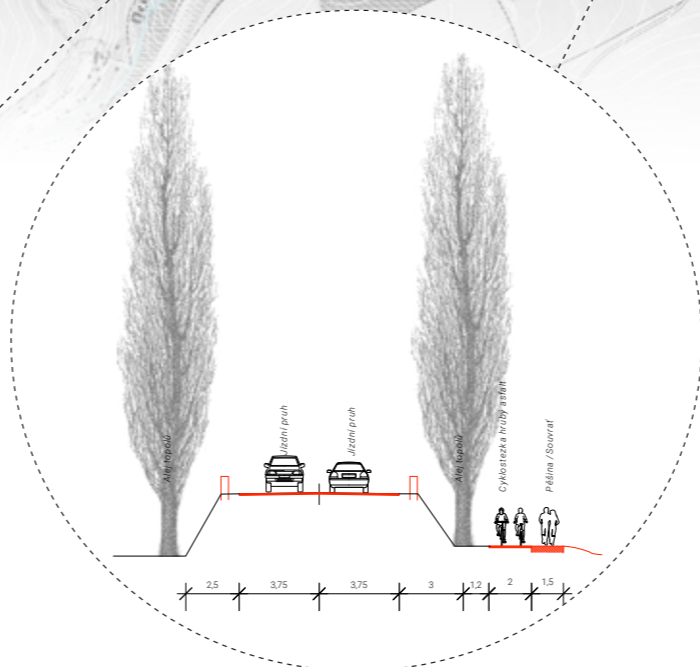
0 1 km

Legenda

- - - - - Návrh
- - - - - Stav
- - - - - Cesta pro pěší
- - - - - Cesta pro pěší a cyklisty
- — — — — Silnice
- — — — — Potok



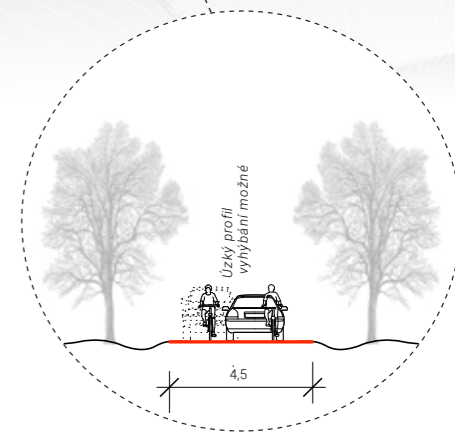
Podjezd pro cyklisty a pěší v náspu silnice 240.



Silnice s paralelní cyklostezkou



Chodník na viaduktu silnice v ČV.



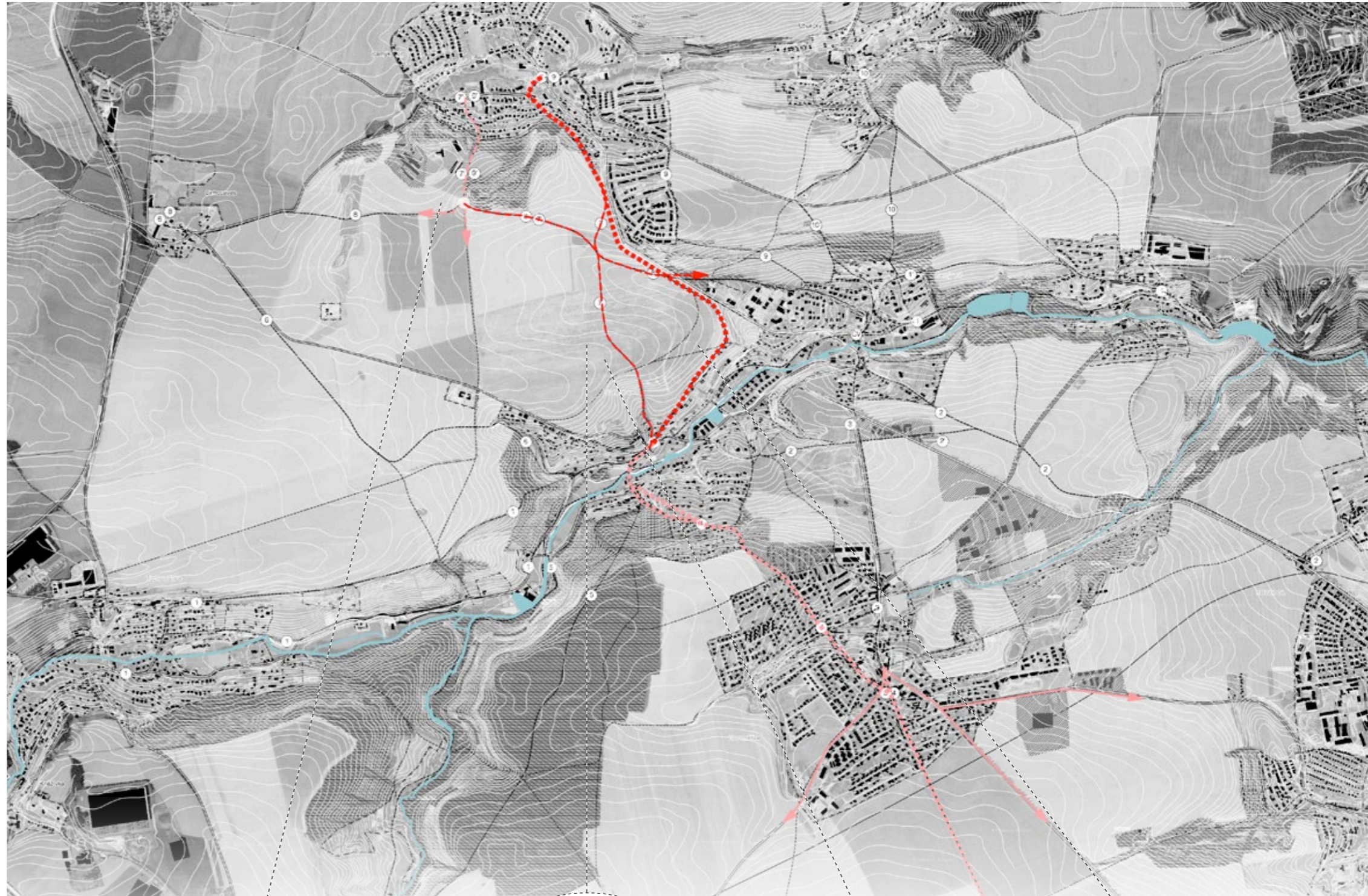
Zprůchodnění ČV směrem na Úholičky a Roztoky Průjezd povolen vozům do 3,5t.

Z HOROMĚŘIC DO PŘÍLEP

Cesta z centra Static do Horoměřic je již dnes hojně používaná. Její profil funguje, ale na částech cesty je velmi špatný povrch. Dojmu cesty z obce do obce navíc velmi uškodilo zastavení louky mezi obcemi na katastru Horoměřic.

Budou upraveny profily cesty, v Horoměřicích v ulici k Chotolu bude vysázena alej stromů. Ulice Pod Punčchou si zachová v kontaktu se sadem přírodní nezpevněný ráz, akorát bude zajištěno lepší odvodnění cesty, aby se z úvozu nevyplavoval materiál. Ulice K Chotolu bude ve Statenicích po celé délce vyasfaltována.

Cesta ze Static do Velkých Přílep zanikla úplně, její směr v terénním zářezu připomíná již pouze pás keřovitých stromů v ústí obce. Trajektorie cesty bude obnovena, po východní straně bude cesta lemovaná alejí. Do Velkých Přílep přichází cesta po hraně lesíka, chráněná zástavbou od hlavní silnice. Cesta je určena primárně pěším. Cyklisté mohou do Přílep dojet po hraně obce Statnice až k silnici 240 tak, aby nemuseli překonávat takové převýšení, jako překonává obnovená pěší cesta. V polích bude obnoveno příčné křížení cest tak, aby se dalo polemi dojet i do Kamýka.



Legenda

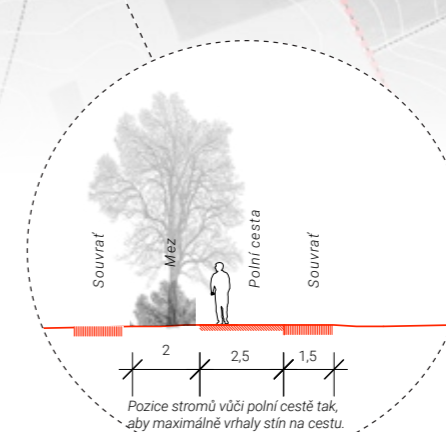
- | | | | |
|--|----------------|--|---------------------------|
| | Návrh | | Stav |
| | Cesta pro pěší | | Cesta pro pěší a cyklisty |
| | Silnice | | Potok |



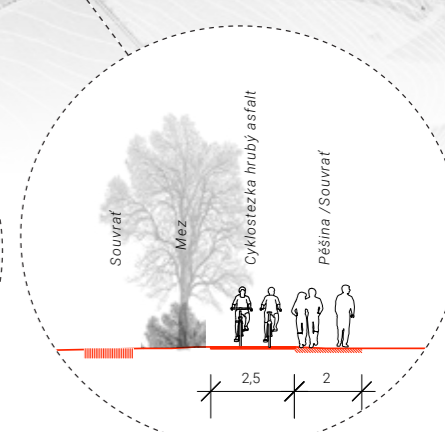
Místo zastavení - boží muka nad Kamýkem.



Cesta poli lemovaná jednostrannou alejí, v pozadí Statnice udržené v údolním zářezu, s novou vertikální dominantou na ostrohu v Černém Volu.



Polní cesta



Cyklostezka a pěší stezka

PROPOJENÍ NA LICOCEVES

Cesta z Přední Kopaniny do Static vedle přes les, a proto se jí kolektivizace a rušení mezí nijak nedotklo. Cesta trpí špatným odvodněním, po deštích na ní zůstávají louže, materiál z lesa se při přivalových deštích vyplavuje do ulic obce. Při úpravě cesty bude tedy dbáno hlavně na odvodnění, úvozové cesty ve spodní části lesa budou pravidelně odvodněny. Cesta si má zachovat svůj stávající charakter, tedy lesní cesta prioritně pro pěší.

Dnešní cesta na Lichoceves vede po nepřehledné silnici, ve svém prvním úseku ve Staticích je pro chodce nebezpečná. Pro zvýšení bezpečnosti pohybu chodců bude tedy obnovena prostupnost přes Zámek, cesta bude dále napojena na stávající silnici, která bude osázena oboustrannou alejí.

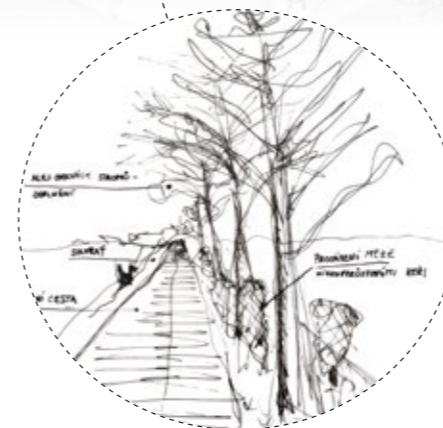
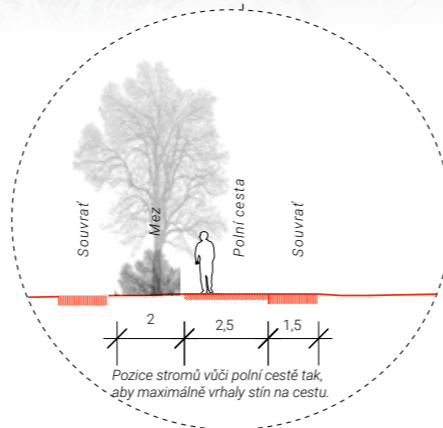
Rovněž bude obnovena zaniklá historická cesta, která stoupá mírně západněji údolním zářezem směrem k lánům polí nad Staticemi. Tam budou obnoveny zaniklé meze a remízky členící pole na menší úseky. Cesta se pak mírnou ternénní oklikou připojí zpět k silnici a bude vedena paralelně s ní, ve stínu stromů její aleje.

Přímé propojení na Přední Kopaninu cyklostezkou není potřebné, buď se dá jet lesem, nebo sjet z Kopaniny do Tuchoměřic. Les je tak ušetřen dalších zpevněných ploch. Cyklotrasa do Lichoceve je vedena po stávající silnici.



Legenda

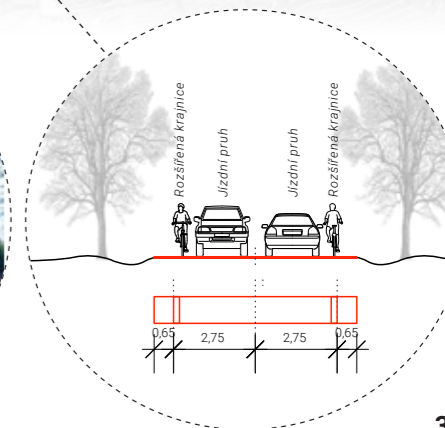
- - - Návrh
- - - Stav
- - - Cesta pro pěší
- - - Cesta pro pěší a cyklisty
- Silnice
- Potok



Obnova meze, dosažení ovocných stromů



Sv. Juliána



Silnice na Lichoceves

OKRUH

Systém cest je navržen tak, aby bylo možné obec jednoduše celou obejít. To umožňuje místním obyvatelům jednoduchý pohyb v okolí obce a nabízí velkou rozmanitost v trasování pěších vycházek, možnost upravovat délky nebo typ tras. Zároveň to umožňuje projíždějícím se případně obci zcela vyhnout. Vnitřní okruh navíc dává povědomí o rozhraní obce a krajiny.

Cílem je, aby se takto vymezená hranice stala vnímanou hranicí obce, za kterou už by sídlo nemělo dále růst. Na hranici obce bude vysázen pás zeleně, který vymezení hranici sídla a krajiny.

Cesty směřující do krajiny dávají kontinuitu a logiku cestám / ulicím v obecním intravilánu a naopak, vzniká tak přirozená hierarchizace vnitřních komunikací v obci.

Na jižních svazích nad Statenicemi je na křížení cesty do Velkých Přílep navržen obecní hřbitov.



0 1 km

Legenda

- Vnitřní - záhumenní okruh
- - - Velký okruh a vnitřní cesta
- - - Příčné napojení
- == Silnice
- Potok



Uvědomění hranice sídla - cesty na horní hraně svahů údolí



Reference pro hřbitov nad obcí



Charakter záhumenní cesty bude posilován výsadbou ovocných stromů a listnatých keřů.

Doprava



HROMADNÁ DOPRAVA

Stávající síť hromadné dopravy má směrem na Prahu v centrech obcí slušnou frekvenci a dojezdové časy jsou dobré. Jako problematické se jeví přetížení dopravní sítě ve špičkách a horší frekvence mimo špičku.

Typická neobslužitelnost v mimošpičkových časech vychází z toho, že území trpí nedostatečnou hustotou osídlení (10 - 20 os/ha) a posilování spojů je tak neekonomické. Zefektňování dopravní sítě musí jít ruku v ruce se zahušťováním intravilánu obcí a tím i zefektňování veřejné infrastruktury a tedy jejím hospodárnějším využíváním.

Síť hromadné dopravy je výrazně orientovaná pouze směrem na Prahu. Vzájemné propojení mezi jednotlivými obcemi téměř neexistuje, nebo je velmi neflexibilní.

Velkým potenciálem pro radiální propojení obcí by mohla být nová autobusová linka spojující vlakové nádraží v Roztokách s novou vlakovou stanicí Praha Letiště. Tato linka by vytvořila tangentu vůči stávajícím velmi dostředným linkám, a umožnila jednodušší sdílení občanské vybavenosti napříč jednotlivými obcemi.

Problém s nízkou frekvencí hromadné dopravy mimo špičku nelze řešit pouze přidáváním spojů, neboť takové řešení je bez zvyšování hustoty osídlení nerentabilní.

Posilování flexibility a atraktivity MHD spočívá v mnohosti možností, které budou občané pro její používání mít. Důležité je dobrá a bezpečná dostupnost stanic, možnost kombinace jízdního kola a hromadné dopravy a podobně.

Na vybraných stanicích by měly být zbudovány bezpečná stání pro kola, variantou je také možnost vozit jízdní kolo v MHD (dnes využívá bus č. 147 na Suchdol, potenciál vzroste s realizací suchdolské tramvajové trati)



0 1 km

Legenda

- Linka stávající
- ... Linka navrhovaná
- Silnice
- Potok
- Stanice stávající / navrhovaná

VIZE KOLEJOVÉHO PROPOJENÍ MAKROPOHLED

Výzvou pro vzdálenější budoucnost je výstavba tramvajové tratě ze Suchdola přes Horoměřice a Černý Vůl do Velkých Přílep. Tato varianta řešení dopravy by musela být dále zkoumána z hlediska ekonomičnosti, nabízí se i levnější varianty, jako například zřízení hybridní trolejbusové trati ve stejném koridoru. V práci je varianta zmíněna jako nástin maximálních možností v území proveditelných.

Návrh pracuje s principem hybridu mezi vlakem a tramvají. Jednalo by se o běžné tramvajové soupravy, V intravilánech vesnic by byl uliční profil navržen jako pro tramvaj ve městě, kdy vozy sdílí silniční profil v ulici s automobily. Mimo obce pak soupravy jezdí paralelně se silnicí, ve vlastním zeleném koridoru.

Trasa je navržena tak, aby kolejovou dopravou obsloužila území mezi tratěmi Praha / Ústí nad Labem a Hostovice / Kralupy nad Vltavou.

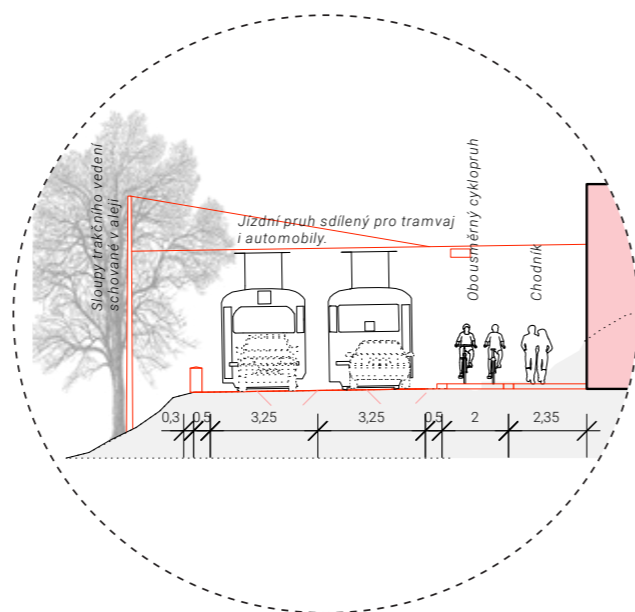
Dnešní drobná trať z Kralup do Hostvic by mohla při své rekonstrukci dostat podobný hybridní charakter vlakotramvaje jako trať nově navržená. Řešení může čerpat z faktu, že v ČR je rozchod železničních kolejí stejný jako rozchod kolejí tramvajových. V návrhu je znázorněno i napřímení trati za Tuchoměřicemi tak, aby mohla být přímo napojena na plánovanou železniční trasu na letiště. Síť bude příčně provázána autobusovou linkou z Roztok na letiště.

Tato kombinace a provázání jednotlivých koridorů pro S-Bahn je potenciálem celkové aktivace území a jeho obslužení kvalitní hromadnou dopravou. Propojení také nabízí možnost větší variability užívání nebo servisování trati i vozových souprav.

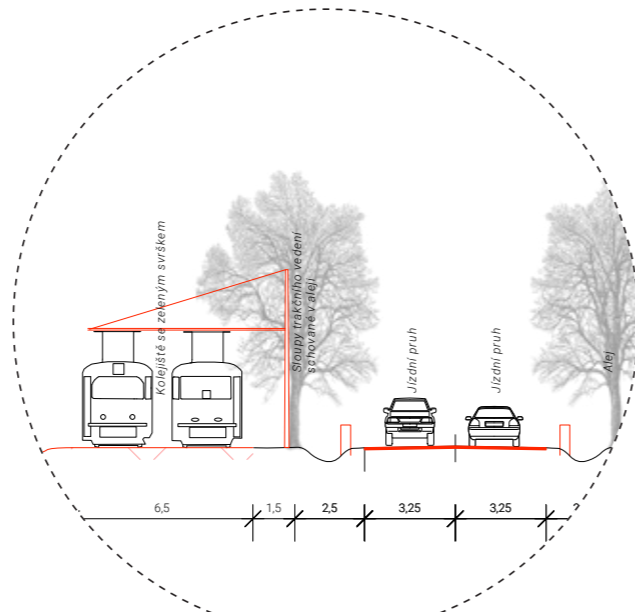
Větší prokrvení železniční sítě v území by mělo kladný dopad také na rekreační využití místa - více lidí by přesedlalo s cestami na výlet z automobilů na veřejnou dopravu. Možnost přepravovat soupravami jízdní kolo by zvýšila celkovou variabilitu užívání dopravní sítě.

Na východě je plánované napojení trati na navrhovanou tramvajovou linku na Suchdol, přičemž by soupravy měly možnost zajíždět i hlouběji do města. Na železniční koridor Praha - Ústí nad Labem by koleje přímo napojeny nebyly.

Byť se jedná o horizont velmi dlouhodobý, profily místních komunikací by měly být dimenzovány na to, aby jimi mohla být jednoho dne trať vedena.



Vedení kolejí v intravilánu obce



Vedení kolejí v extravilánu



Legenda

- Koridor stávající
- Koridor navrhovaný
- Doplnující BUS
- Voda
- Sídlo / stanice

VIZE KOLEJOVÉHO PROPOJENÍ MIKROPOHLED

Tramvajová (potažmo trolejbusová) trať je vedena tak, aby obsloužila nejvytíženější stanice v jednotlivých obcích.

Celková jízda linky z Velkých Přílep na konečnou tramvaje na Suchdole by trvala 12 minut, Až do Dejvic by pak spoj jel 27 minut. Časově se tedy linka blíží stávajícím autobusovým spojům, možná je dokonce o něco pomalejší. Její výhodou je ale hlavně propojení místních center, a to hlavně Suchodla s Horoměřicemi.

Na konečné stanici linky ve Velkých Přílepech je navržena přestupní stanice na autobusové linky směřující na Tursko, Libčice nebo Kralupy. Zároveň bude u točny na kraji Velkých Přílep zřízeno odstavné parkoviště park and ride, zachycující automobilisty, kteří by jinak pokračovali dále směrem do hlavního města.



CYKLOPROPOJENÍ

Pohyb cyklistů krajinou je limitován vytiženými dopravními tepnami určenými výhradně automobilům. Pokud nejste zkušeným cyklistou, je jízda po silnicích vyloženě nebezpečná, v žádném případě není příjemná.

Oblast je přitom rozhraním mezi Prahou a hodnotným rekreačním regionem Okoře, Budče, nebo Zákolan. Bezpečný příjemný a přirozený pohyb cyklistů územím je tedy prioritou.

Vytvoření kvalitní sítě bezpečných cest navíc může podpořit obyvatele obcí k dojíždění do zaměstnání na kole, nebo ke kombinaci MHD a jízdního kola. Jasnou možností je dojíždění na kole k Roztockému nádraží, potenciálně je i budoucí konečná tramvaje na Suchdole a kvalitní cyklostezka směřující k ní.

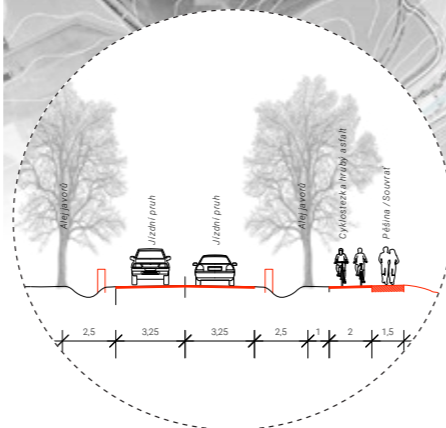
V návrhu jsou vzhledem k velké frekvenci automobilů na většině silnic II třídy navrženy paralelní cyklostezky kopírující směr silnice nebo využívající stopy zaniklých krajinných cest.

Povrch cyklotras by měl být sjídný i za mokra, proto bude na většině úseků asfalt. V přírodních koridorech jako je údolí Únětického Potoka od Roztok do Únětic je navržen velmi subtilní 1m široký asfaltový pás s posypem ze světlého hrubého štěrku, doplněný o pás štěrkový / štěrkozávláček. Dva cyklisté jedoucí proti sobě se budou muset vyhýbat přes tento pás.

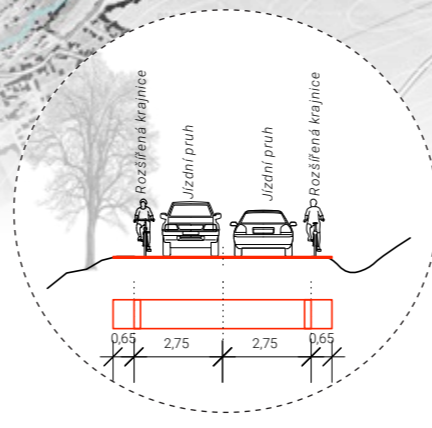


Legenda

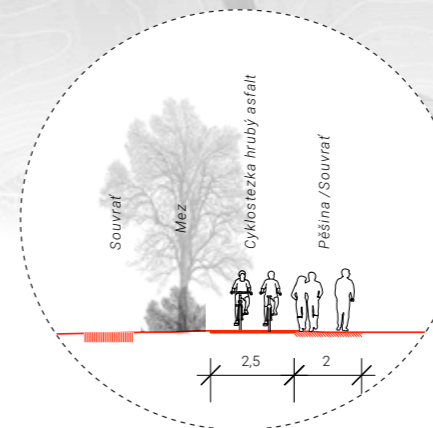
- Linka hlavní sítě
- Linka navazující sítě
- Silnice
- Potok



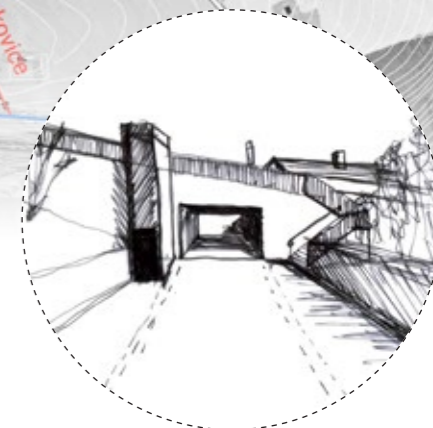
Silnice I / II třídy s paralelní cyklostezkou



Silnice III. třídy zohledňující pohyb cyklistů



Samostatná cyklostezka a pěší stezka



Bezpečná křižování s hlavními silničními tahy

AUTOMOBILEM

Individuální automobilová doprava a nákladní autodoprava představují pro oblast velkou zátěž. Průměrně se po silnici 240 v úseku Tursko - Černý Vůl pohybuje 6500 automobilů denně, z toho asi 2500 tvoří nákladní auta. V pracovním týdnu se průjezd blíží 10 000 automobilům denně.

Silnice 240 funguje jako hlavní tepna přivádějící nákladní dopravu z Kralup, potažmo celé jejich široké spádové oblasti na západ Prahy a dále na dálnici D5 (ale i D6 a D7) Tuto dopravní práci by však měla odvádět dálnice D8. Obce se proti tomuto využívání silnice 240 těžkou dopravou bouří, plánuje se zákaz průjezdu nákladních aut územím. Efektivní odvedení nákladních aut ze silnice 240 by společně s omezením možnosti průjezdu mohlo přinést dokončení vnějšího městského okruhu Prahy, jehož plánovaný koridor ved mezi hranicí hlavního města a Horoměřicemi.

Obrovský nárůst vytíženosti místních komunikací není však dán jen tranzitem. Velký podíl je tvořen osobními auty obyvatel žijících ještě dál od Prahy. To je vinou nekonceptního rozvoje celé oblasti, jednotlivé obce nejsou dostatečně hustě osídleny na to, aby v území mohla fungovat adekvátně flexibilní hromadná doprava - alternativa k automobilu.

Jak bylo zmíněno v předdiplomu, hrozbou pro krajinu je předimenzování silniční sítě. S dokončením městského okruhu by tak měla být navržena koncepce zklidnění dopravy v území, ne další růst a zkapacitňování sítě. Nárůst dopravní kapacity totiž stále zvyšuje i využitelnost sítě, oblast bude tímto způsobem více a více erodovat sama do sebe, oblasti blízko Praze budou v zajištění automobilů lidí, kteří se budou mít tendenci stěhovat stále dál a dál.

Diplomová práce se proto distancuje od dalších navrhovaných obchvatů jednotlivých obcí a propojek dálniční sítě, vedených volnou krajinou. Jsem přesvědčený, že pokud by byly stejné peníze investovány do stávajících silnic v intravilánech obcí, bude to pro území daleko větší přínos. Navíc tím bude nepřímo omezen další extenzivní růst sídel dál za městem, protože zkratka nebudou tak dobře dostupná.

Investice do revitalizace silnic musí brát v potaz všechny uživatele veřejného prostoru. Součástí 46bĕru nemá být jen silnice jako taková. V žádném

případě není cílem investice (pouze) zkapacitnění dopravní obslužnosti, ale především zkvalitnění prostředí kolem ní. Jsem přesvědčený, že s tímto přístupem dojde k daleko většímu celkovému přínosu.

V diplomové práci je proto ve větším detailu řešen průjezd silnice 240 obcí Černý Vůl. Uvědomuji si nákladnost zvoleného řešení, navrhuji ale použít peníze, které by byly vyčleněny pro externí obchvat obce.

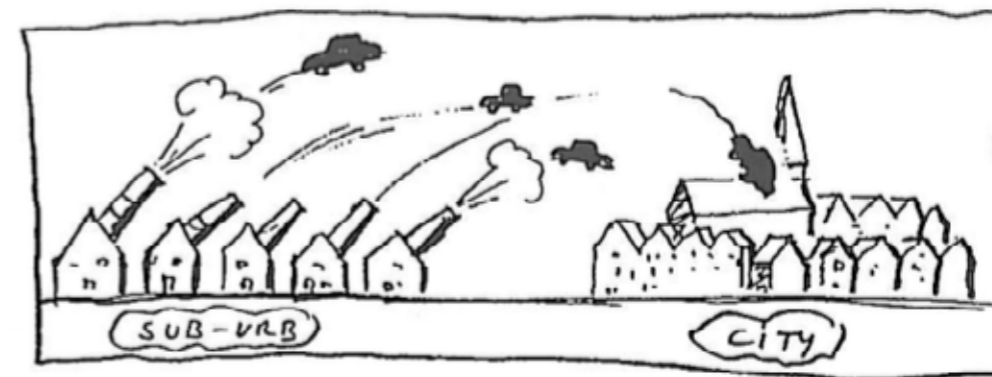
Ještě se patří dodat, že velké množství dopravy generuje byznys navázaný na auta a autodopravu. Jedná se o různé autoopravny, čerpací stanice, sklady speditérů a podobně. S dokončením vnějšího městského okruhu je potřeba přesunout tyto firmy právě k dálnici, aby nezatahovaly další zbytečný provoz do území. Je na zodpovědnosti obcí, aby v rámci svých územních plánů zamezily tomuto typu výstavby a on tak z území zmizel.

Proudění lidí územím je historicky vnímané jako potenciál pro rozvoj služeb. Cesty a jejich křížení byly vždy potenciálem pro obchod. Sídla vznikala okolo cest. Je proto vlastně absurdní, že dnešní automobilová doprava je pro sídla tak nepřijatelná, že musí být budovány paralelní trasy. Jsem přesvědčený, že přeorganizováním funkcí okolo silnic do jistého limitu vytíženosti v intravilánech obcí může vytvořit prostředí, které bude příznivé pro zaměstnanost a obchodní potenciál obce a život v ní jako takový.

I kdyby byla vytíženost silnice 240 deset tisíc aut denně, není to mnoho ve srovnání se ulicemi v hlavním městě. Vytížené dopravní silnice v Praze, například ulice Koněvova nebo Vinohradská, snášejí denně okolo 20 000 aut. Přitom jsou to živé městské třídy. Bližším srovnáním může být stejná silnice 240, ovšem v centru Horoměřic, kde je dle měření z roku 2016

Klíčové je to, aby se v uličním profilu mohlo odehrávat více dějů, než jen ten dopravní, a automobily tak musely místem projíždět pomaleji a s větším ohledem ke svému okolí. V Černém Vole je tedy potřeba dostat ze silnice transiitní kamionovou dopravu a dostat na ní služby. S tím vzroste její obytnost a přívětivost.

NOT THE CAR BUT THE SUBURBAN HOME IS THE DEADLY WEAPON



DAILY SUBURBAN MORTARFIRE AGAINST URBAN CENTERS

Citováno z knihy Leon Krier: Architektura volba nebo osud

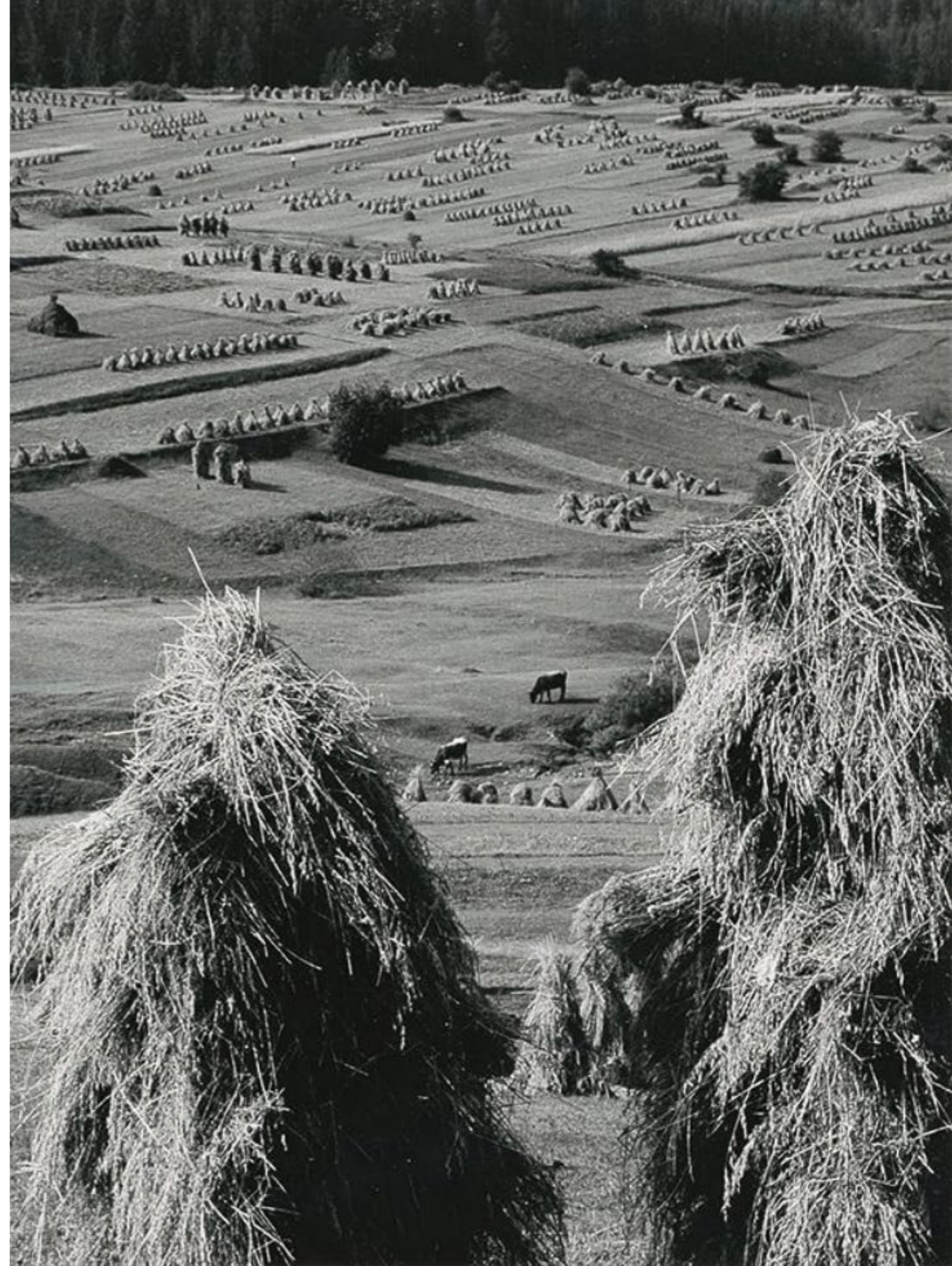


Vinohradská 17 600 automobilů denně



Centrum Horoměřic: 6500 automobilů denně.

Syntéza - členění krajiny



ČLENĚNÍ KRAJINY

Návrh členění krajiny vychází z Územní studie krajiny správního obvodu ORP Černošice. Ta pro území stanovila několik různých přístupů k práci s půdou, jednotlivá území mají mít svébytné charaktery.

Velké lány mezi Statenicemi, Lichocevsí a Přílepy mají sloužit nadále velkoformátovému zemědělství, lány mají být ovšem rozčleněny na maximálně třicetihektarové celky. Svahy na 7 stupňů sklonu mají být zatravněny, aby byla omezena půdní eroze. Velikost obdělávaných ploch by se měla navíc nadále zmenšovat.

Ostatní pole v těsném kontaktu k obci mají dle celkové koncepce sloužit rekreaci obyvatel okolních obcí a drobnému hospodaření. Územní celky mají být členěny na maximálně deseti, respektive pětihektarové celky.

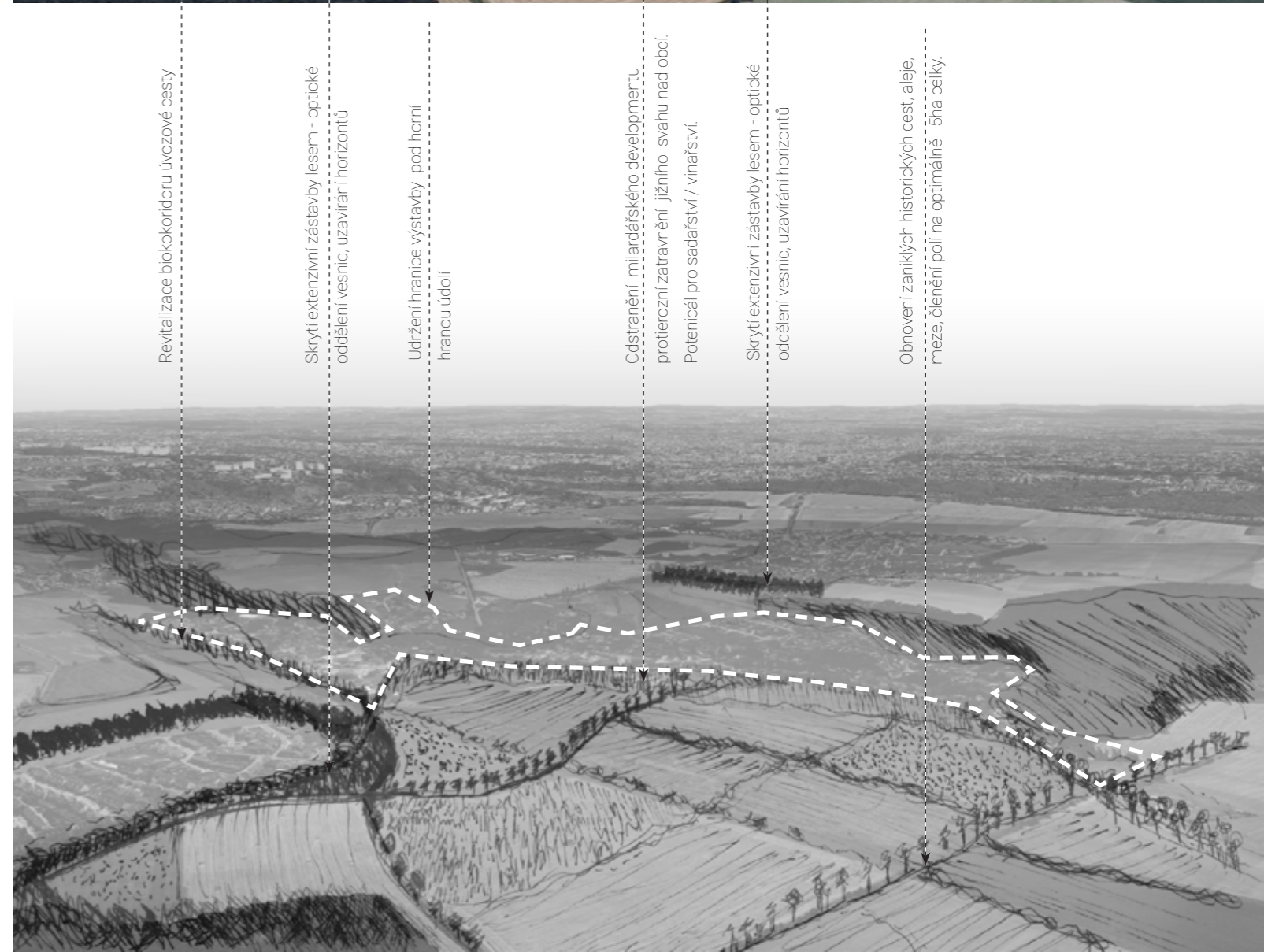
V území jsou rovněž celkovou koncepcí navrženy biokoridory místního a nadmístního významu. Jsou navržena místa pro přirozenou retenci vody. Toto členění respektuji a vycházím z něj.

Ve svém návrhu využívám cestní síť a dopravních linií pro základní členící rastr. Další dělení pozemků na menší plochy navrhuji s respektem k svažitosti pozemků a dobré obhospodařitelnosti ploch.

V krajině napadené satelitní výstavbou je důležité udržet sílu krajiny, jinak se z ploch mezi obcemi stane nekulturní periferie. Extenzivní zástavbu se proto sanžím uzavírat pomocí výsadby hájů a lesíků, které od sebe oddělují jednotlivé výhledy.

Kombinace křížení cest, členění polí, umístování retenčních ploch, poloha alejí nebo hájů určují celkový krajinný ráz. Tato kompozice je dále obohacena o umístování drobných krajinných intervencí - vytváření míst. Cílem je probudit v obyvatelích ztracený zájem o tuto krajinu tak, aby byla její ochrana vnímaná jako celospolečensky významná.

Na křížení cest jsou navrženy duchovní vertikály v podobě křížů, sloupů, významných stromů. Tato místa jsou doplněna o lavičku, jednoduchou hrazdu na cvičení, nebo skoro obyčejný kámen.





Skrytí extenzivní zástavby lesem - optické oddělení vesnic, uzavírání horizontů

Obnovení zaniklých historických cest, alejí, meze, členění polí na optimálně 5ha celky

Odstranění mládaráského developmentu protierozní zatravnění jižního svahu nad obcí. Potenciál pro sadařství / vinnarství.

Udržení hranice výstavby pod horní hranou údolí

Skrytí extenzivní zástavby lesem - optické oddělení vesnic, uzavírání horizontů

Obnovení zaniklých historických cest, alejí, meze, členění polí na max. 30ha celky

Odstranění mládaráského developmentu protierozní zatravnění jižního svahu nad obcí. Potenciál pro sadařství / vinnarství.

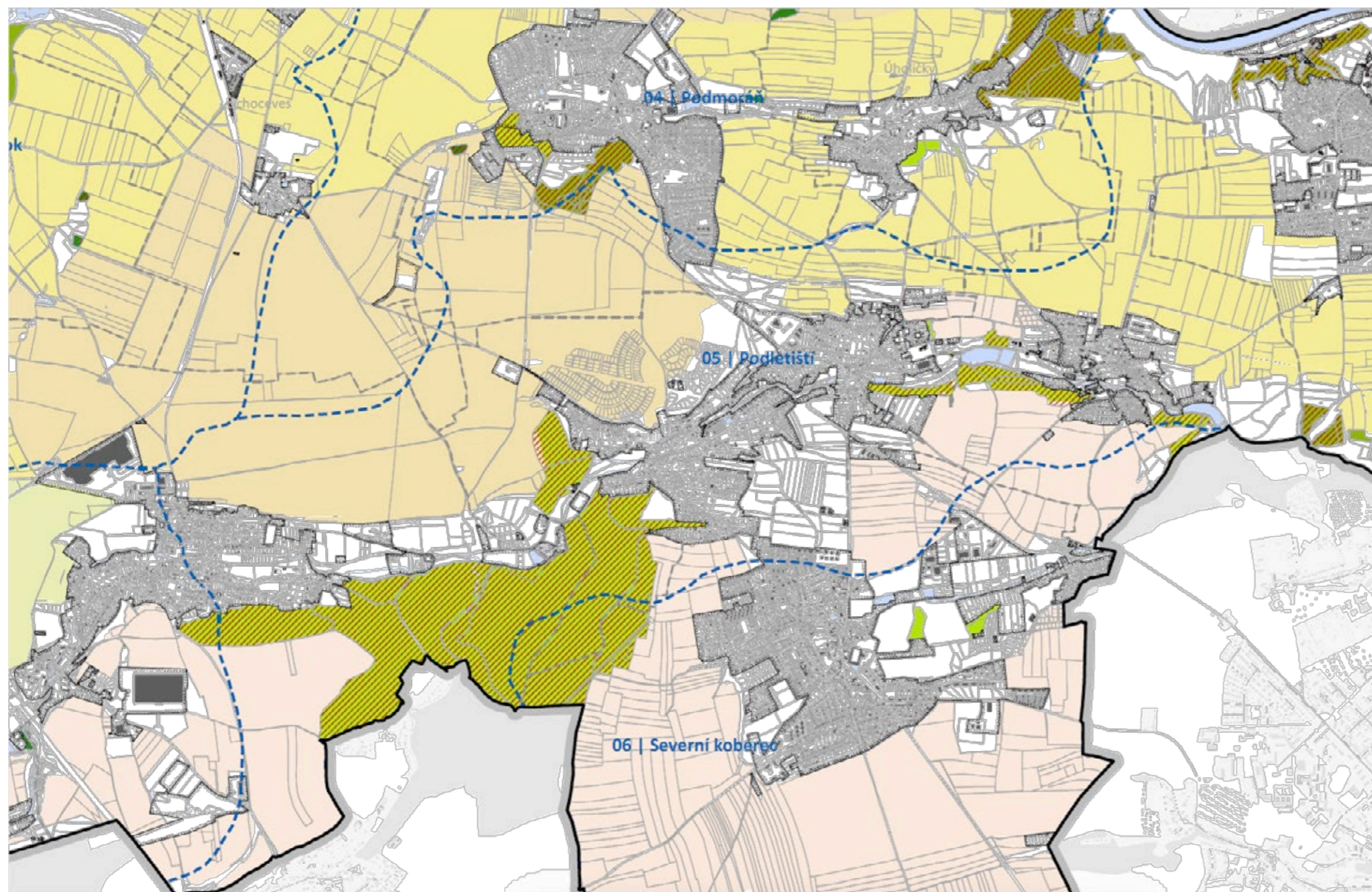
Udržení hranice výstavby pod horní hranou údolí

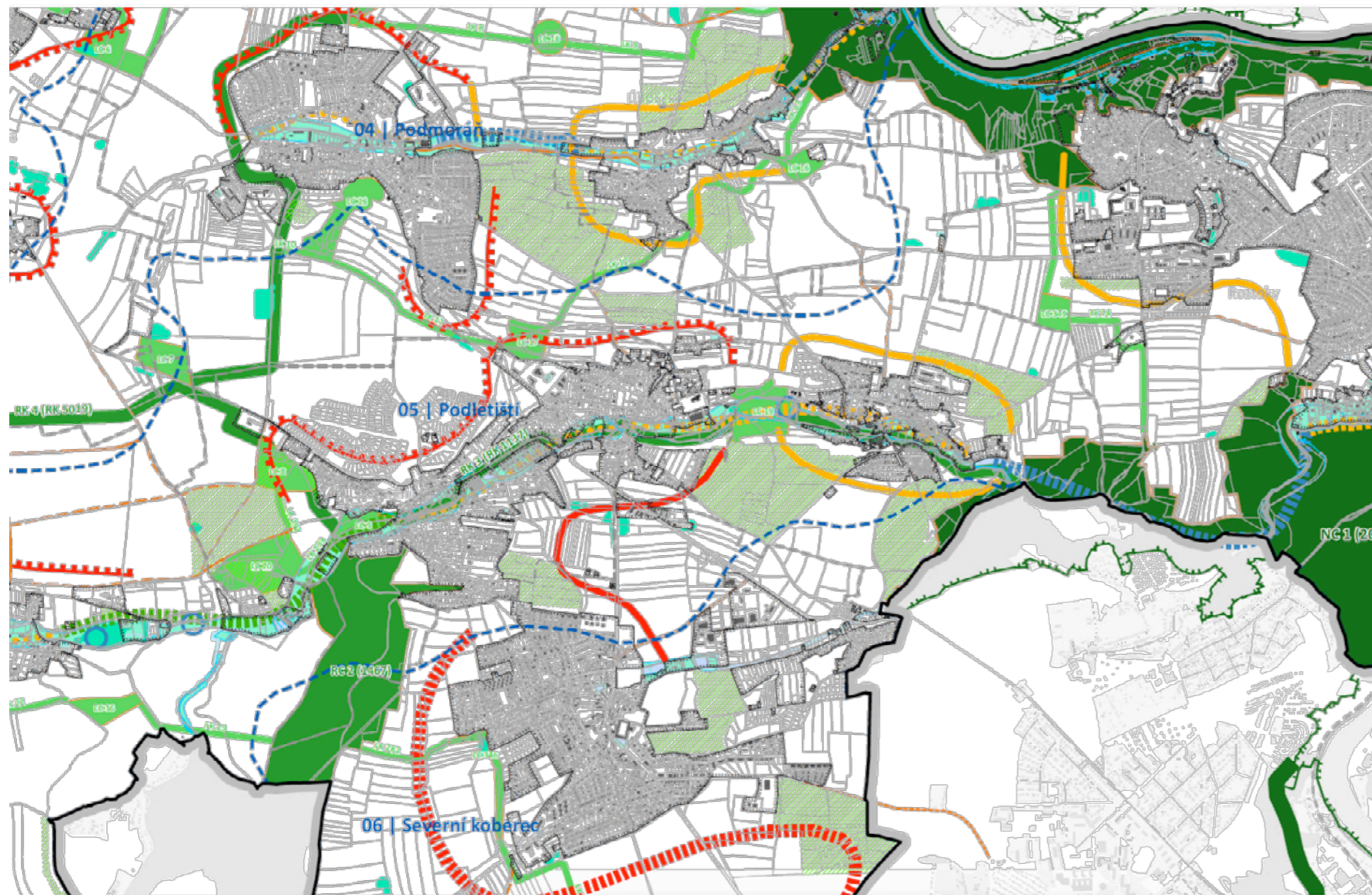




Jeden z hájů uzavírající horizonty obcí je vysazen na ostrohu jižně od Velkých Přílep. jeho účelem je zamezení vizuelního srůstání obcí. Zároveň vysazení lesa přispívá ke scelení lesíka nad místní částí Kamýk s údolím Únětického potoka. Ve skice je navíc nakreslena nová vertikální dominanta v Černém Volu, která usazuje obec v údolním zářezu a dává jí těžiště.

Druhý háj je vysazen na severním svahu klesajícímu od Horoměřic k Černému volu. Háj vizuálně odděluje srůst obou obcí, vytváří biokoridor probíhající mezi obcemi a zakrývá měřítkově nevhodnou zástavbu.





NAVRŽENÉ ZMĚNY VE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ

ÚPRAVY VOLNÉ KRAJINY PRO KAŽDODENNÍ REKREACI OBYVATEL

- záhumní rekreační pás po obvodu zástavby sídla
- ▨ plošná rekreační úprava volné krajiny
- ▨ charakter rekreační úpravy krajiny k upřesnění v ÚP
- subtilní liniový přechodový pás zástavby sídla do volné krajiny

KONCEPČNÍ OPATŘENÍ VODNÍHO REŽIMU

- ▨ přirozená niva k ochraně
- ▨ komplexní revitalizace vodního toku ve volné krajině
- ▨ niva v urbanizovaném území
- ▨ revitalizace vodního toku v urbanizovaném území sídla
- místo pro ověření umístění retenční nádrže / suchého poldru

REKREAČNÍ PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ VAZBY V KRAJINĚ

- pěší/cyklo propojení novou cestou
- pěší/cyklo propojení obnovenou historickou cestou
- pěší/cyklo propojení novou cestou podél frekventované silnice

NÁVRH CÍLOVÉHO VYMEZENÍ ÚSES

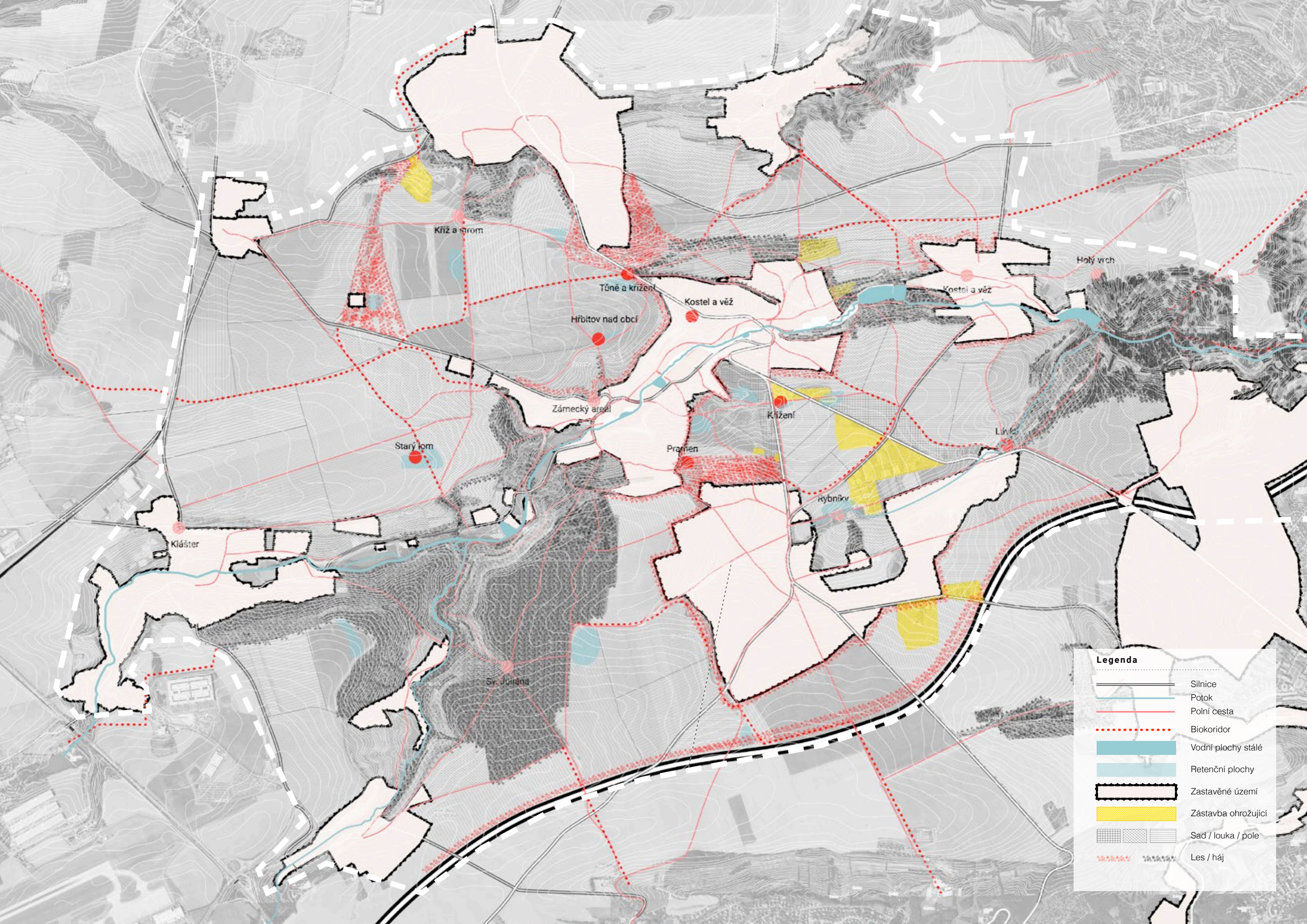
- ▨ nadregionální biokoridor (NRBK) – osa – cílová trasa
- ▨ nadregionální biocentrum (NRBC) – cílové vymezení
- ▨ nadregionální biocentrum (NRBC) – cílové vymezení – mimo řešené území
- ▨ regionální biokoridor (RBK) – osa – cílová trasa
- ▨ regionální biocentrum (RBC) – cílové vymezení
- ▨ lokální biokoridor (LBK) – osa – cílová trasa
- ▨ lokální biocentrum (LBC) – cílové vymezení
- ▨ migračně významné propustky pod dálničními tělesy
- ▨ úseky k prověření umístění ekoduktů přes dálniční tělesa

NIVY VODOTEČÍ A PLOCHY POTENCIÁLNÍ RETENCE

- ▨ vztahová zóna vodních toků a vodních ploch
- ▨ funkční potenciální niva
- ▨ plochy potenciální retence ve volné krajině

VODOHOSPODÁŘSKÁ OPATŘENÍ NA ZEMĚDĚLSKÉ A LESNÍ PŮDĚ

- ▨ zemědělské půdy určené k zatravnění



| Legenda | |
|---------|---------------------|
| | Silnice |
| | Potok |
| | Polní cesta |
| | Biokoridor |
| | Vodní plochy stálé |
| | Retenční plochy |
| | Zastavěné území |
| | Zástavba ohrožující |
| | Sad / louka / pole |
| | Les / háj |

Klíčová místa v krajině



PROSTUPNOST TRAS ČERNÝM VOLEM

Všechny cesty proudící paralelně s linií údolí nebo ty, které jej kolmo křížují v Černém Vole, přijdou do styku se silnicí II/240, potažmo II/241. Tato cesta vytváří významnou místní bariéru. Pro zprostupnění širokého území je proto potřebná její kultivace.

Silnice II/240 byla původně vystavěna již v 19. století jako významná zemská trasa směřující z Prahy na pevnostní město Terežín a na Teplice. Silnice je vedena z velké části svého koridoru na vyvýšeném valu, je vybavena žulovými patníky, opěrné zdi jsou z místně těženého kamene nebo z cihel. Na cestě se nachází množství dalších zajímavých detailů (retenční propusti, mosty...)

Velkorysost výstavby trasy jako celku však příliš nedbala na stávající místní propojení. Nejzřetelnější je tento problém právě v údolní nivě Černého Vola, kde je silnice vedena na zhruba 4 metry vysokém viaduktu. Původní podélná propojení dnem údolí byla přerušena, cesty musely vystoupat na nově zřízené těleso, zástavba velmi těsně přiléhá k náspu.

Problém prostupnosti nebyl tak markantní, dokud se po cestě nepohybovaly automobily v takové míře jako dnes. S dnešní velkou frekvencí a vytížeností historické silnice je však prakticky nemožné ji pěšky bezpečně překonat. Pohyb cyklistů i pěších v linii silnice je rovněž velmi nepříjemný a nebezpečný.

Pro zprostupnění širšího území proto navrhuji sérii intervencí do silnice samotné a jejího bezprostředního okolí. Nejdůležitější zásahy se odehrávají právě přímo v obci Černý Vůl.

V této části diplomové práce je kultivace silnice prezentována v rámci širších vztahů. Význam a logika všech navazujících detailů bude později vysvětlena ještě detailněji v kapitolách věnujících se přímo obci.

Význam silnice 240 je takový, že zasluhuje velkou pozornost ne pouze obecní, ale hlavně krajskou. Koncepce přeřešení silnice prezentovaná v diplomové práci počítá se zrušením záměru obecního obchvatu. Peníze ušetřené nerealizací obchvatu by měly být investovány do stávající silnice s velkým zřetelem na prostupnost jejího okolí.



Těleso silnice 240 v údolní nivě. Viadukt je nepatrně rozšířen tak, aby mohl být zřízen průběžný chodník. Dílo bude řešeno jako novostavba se zachováním historických kvalit.



Nový severní prostup pod silnicí, se zastávkou na vršku viaduktu. Pohled od západu.



Nový severní prostup pod silnicí, se zastávkou na vršku viaduktu. Pohled od východu.



Dnes má silnice jediné mimoúrovňové křížení původní odvodňovací propustí. Prostup pod mostem okolo potoka je nemožný kvůli majetkovým poměrům. Potenciální důležité obecní propojení ulic V Lukách / Únětická v severní patě údolní nivy je pak neprostupné zocla. Pohyb chodců a cyklistů po tělese viaduktu je možný jen po jeho jižní části. Chodník je ukončen schodištěm k prostupu pod silnicí, není možné dojít "suchou nohou" až na křižovatku s Únětickou ulicí. Bezbarierová prostupnost obcí je zcela vyloučená.



Jediné fungující bezpečné křížení pěších cest se silnicí.

Šířka náspu je pro dnešní potřeby příliš malá, mostovka je navíc vzhledem k jejímu havarijnímu stavu ještě uměle zúžena. Nedostatečná šířka cesty v intravilánu obce zapříčinila, že obě autobusové stanice jsou vytlačeny z centrální části obce na severní a jižní periferii, a tím je snížena atraktivita hromadné dopravy.



Dnešní stav silnice a přidruženého veřejného prostoru.

V současnosti je v jednání oprava mostu přes potok, který je v kritickém stavu. Most má být opraven nezávisle na zbytku. Jsem přesvědčen, zvolený přístup špatný. Viadukt vedený celou údolní nivou v Černém Volu je třeba chápat jako jednu stavbu, a při její rekonstrukci je nutné myslet nejen pohyb na silničním tělese, ale je nutné rovněž adekvátně vyřešit příčná propojení. Navázat na historickou kvalitu zemské cesty, a poučit se s urbanistických chyb, které vytvořila a které byla vytížeností silnice dále prohloubeny. Nikoli řešit jednotlivé dílčí úseky jednoho díla zvlášť.



Fotografie ze středu náspu, vpravo dobíhá chodník k příkrému schodišti. Násep je kvůli havarijnímu stavu uměle zúžen.

Bude potřeba násep asi o metr rozšířit, což znamená výkup pozemků. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu krajského významu, mělo by být v takové situaci legitimní vyvlastnění případně nedostupných pozemků.

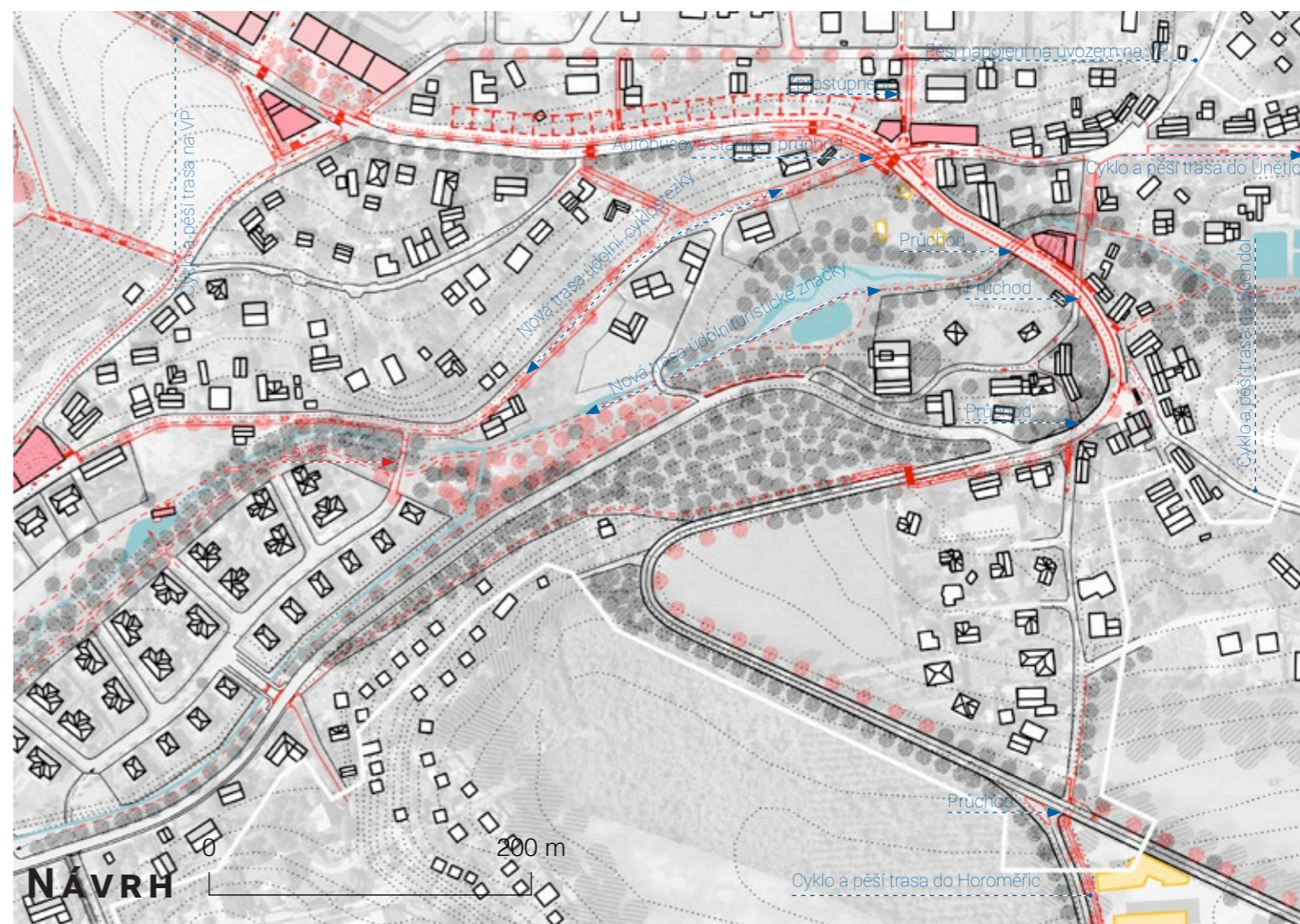
V návrhu jsou definovány čtyři prostupy v údolní nivě. Dva další budou navíc zřízeny nad jižní hranou obce směrem na Horoměřice. Tato mimoúrovňová křížení budou navíc doplněny o úrovně přechody pro chodce. Pro směr na Velké Přílepy navíc vznikne nová možnost, jak se kontaktu se silnicí zcela vyhnout, a to zprostředkáním zeleného úvozu v severní části Černého Vola.

Značená cyklotrasa z Únětic do Tuchoměřic, dnes objíždějící silnici až nahoru k cihelně a pak ulicí U Školy, bude nově vedena severním vstupem pod viaduktem, ulicí v Lukách.

Turistická značka vedoucí dnes jediným vstupem pod silnicí a dále ulicí U Mlýna a Státnická bude přemístěna na nově zřízenou stezku kolem potoka.



Investice letiště - zřízení betonových zátaras pro oddělení automobilů a chodců vytváří nehostinné a pro pěší ponižující prostředí.



KŘÍŽENÍ NA HOROMĚŘICKÉM POTOCE

Nová lávka na Horoměřickém potoce je klíčovým prvkem pro zvýšení bezpečnosti pohybu chodců od Suchdola směrem na Únetice a Černý Vůl.

Společně s lávkou je navrženo nové úrovňové křížení na východní straně údolní hrany. Přechod je doplněn o zpomalovací pásy, je na něj napojena cesta ze dna horoměřické třešňovky.

Cesta pro pěší z třešňovky je na přechod napojena pomocí nového chodníku vedeného na vyvýšeném náspu.

Poloha lávky je navržena v nejužším místě údolního zářezu, na její západní straně je na rozcestí uvažován zpevněný plácek s místní vertikálou (pomníkem, obeliskem, božími muky...)

Pro trasování obnovených cest jsou uvažovány zaniklé historické koridory. Ty jsou právě v kontaktu s potokem rozděleny soukromými pozemky chatové oblasti. Tyto pozemky budou pro realizaci záměru vykoupeny.



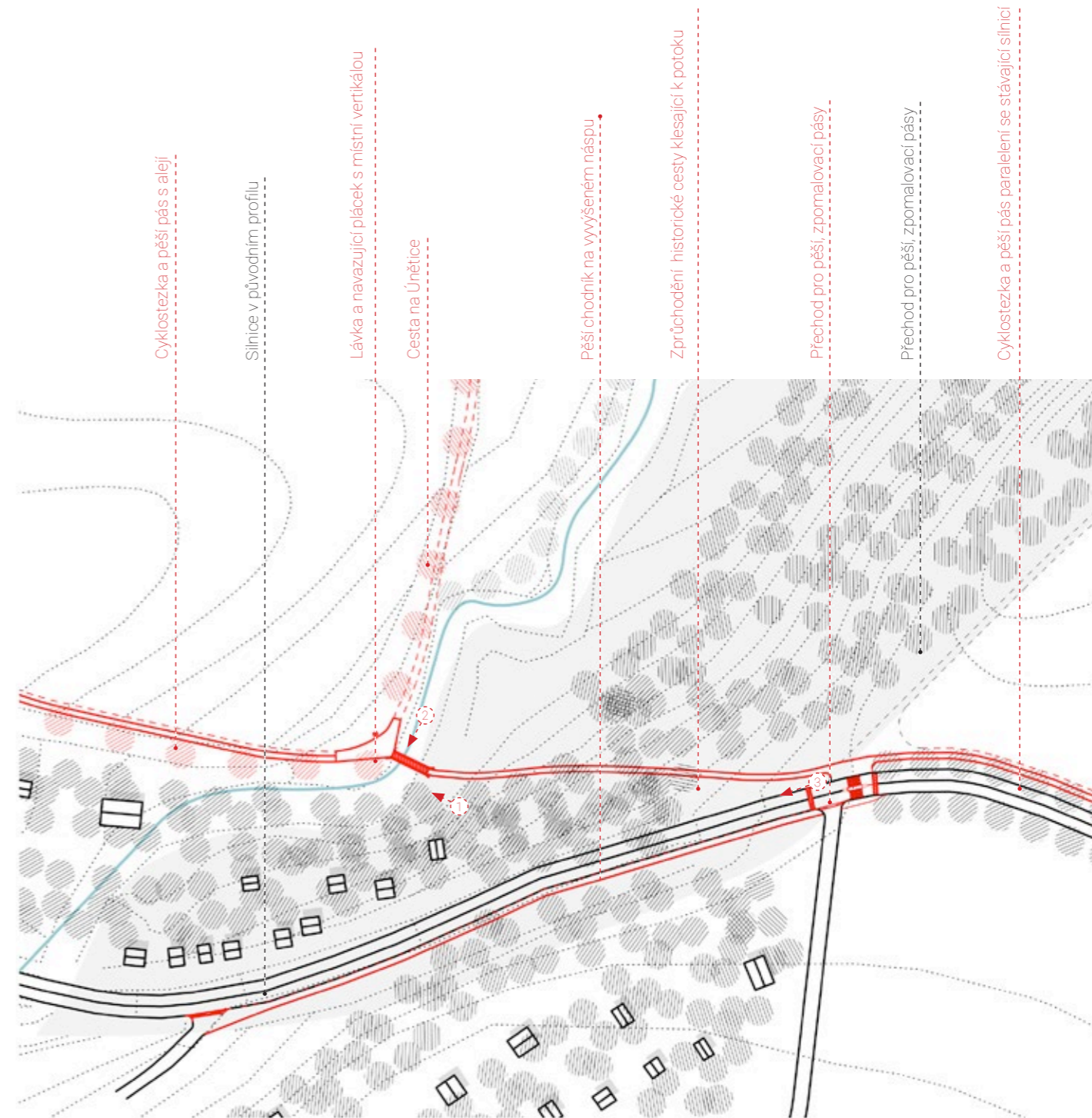
Horoměřický potok skrývá velký a zatím málo objevený potenciál



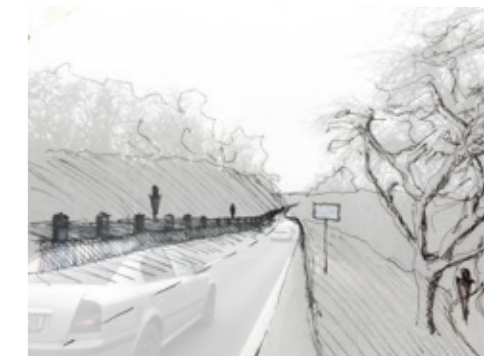
Dnešní stav cesty klesající k potoku. Končí v plotu soukromého pozemku.



Reference pro novou lávku - Lávka přes Dřetovický potok, autor AOC.
Zdroj: <http://www.aoc.archi/cs/projekt/5/lavka-pres-dretovicky-potok>



1 a 2 - Lávka pro pěší a cyklisty překračující Horoměřický potok. na západní straně lávky plácek se sochou a rozcestím směřujícím na Únetice a Statenice.



3 - nový násup s chodníkem pro pěší od cesty skrz Třešňovku až k přechodu na hraně údolí. Vpravo patrná (cyklo)stezka k nové lávce

0 100 m

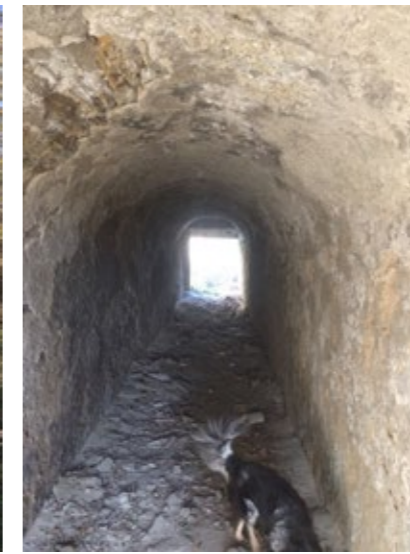
Z POLÍ DO ČERNOVOLSKÉHO ÚVOZU

Silnice 240 je pro chodce i cyklisty nebezpečná. Proto využívám všech původních retenčních prostupů k tomu, aby jimi byla vedena mimoúrovňová křižení pro chodce a cyklisty. Jejich poloha navíc odpovídá přirozenému trasování obnovovaných cest.

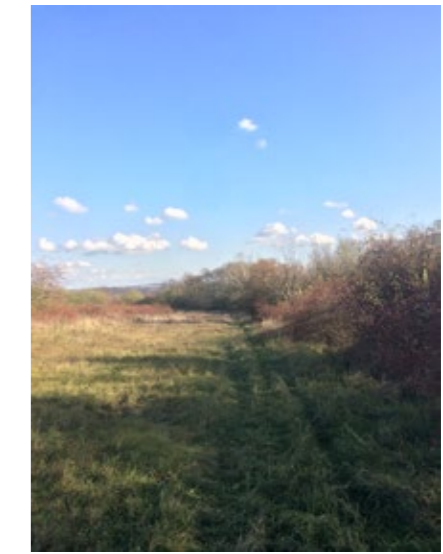
Před prostupem je zřízená retenční plocha (dle požadavků územní studie krajiny zpracované ORP Černošice), která uzavírá nově založený les. Před prostupem se kříží cyklostezka ČV/VP s úvozovou cestou do Černého Vola a cestou na Kamýk. Na rozcestí vzniká odpočinkový plácek u retenční nádrže s výhledem na Statenice a celé údolí Únětického potoka.

Úvozová cesta do Černého Vola je obnovena odstraněním náletů ze dna úvozu, položením nového povrchu a hlavně vykopením jeho zprivatizovaných částí. Je to důležitý pěší koridor, který umí vytvořit alternativu vůči pohybu kolem rušné silnice. Na hraně úvozové cesty je zachována vyšlapaná pěšina, na mítně mezi stromy je zřízen veřejný sad.

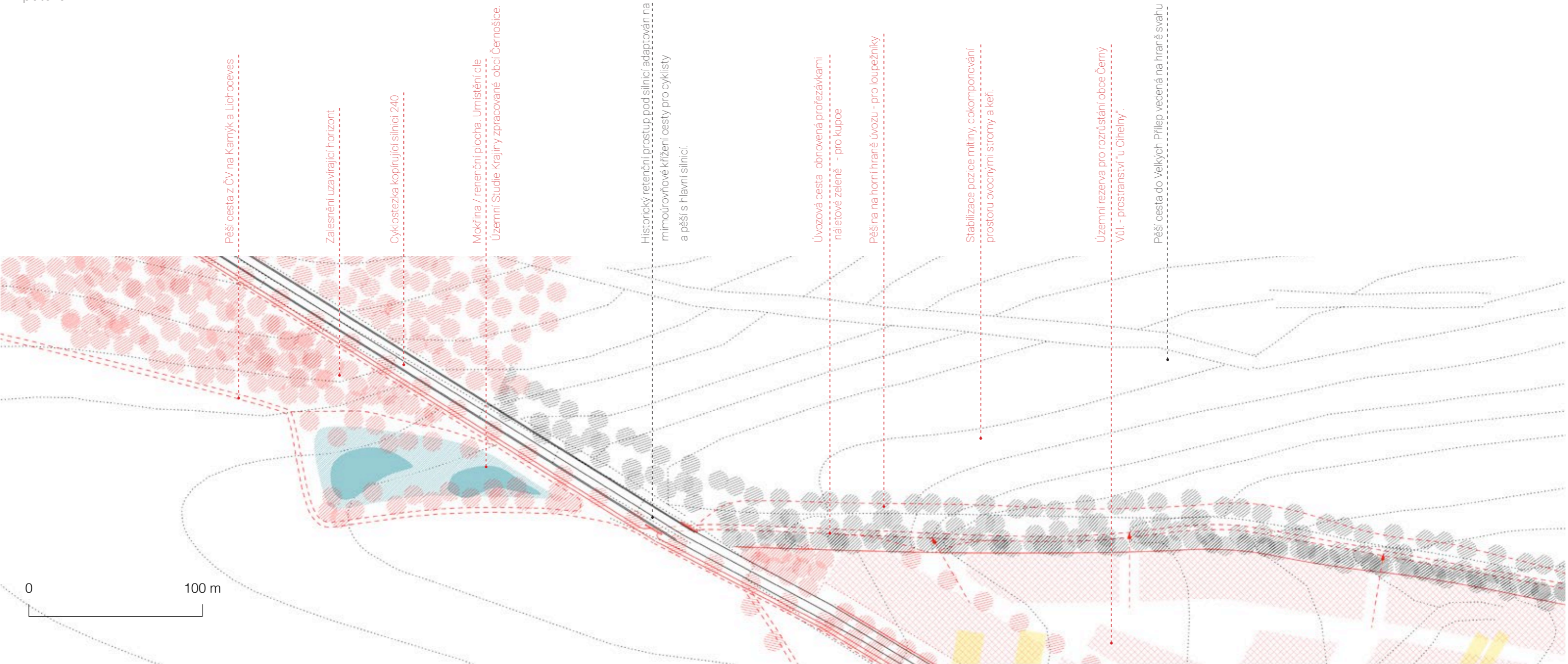
Pěší cesta na Kamýk je trasována v patě lesa s výhledy do údolí, když se odtrhne od lesa, je lemována jednostrannou alejí.



Ústí retenčního prostupu bude zbaveno náletů, líčové kamenné zdivo bude sanováno. Výška prostupu je přes 2,5 metru, šířka 1,2 metru je dostačující.



Pozice pěšiny na hraně úvozu bude stabilizována. (Úvoz je lemován zelení, nachází se na snímku vpravo.)



TROJÚHELNÍK- KŘÍŽENÍ NAD ČERNÝM VOLEM

Křižovatka nad Černým Volem je dnes okupována výstavbou autoservisů, pneuservisů a skladových hal.

Návrh plánuje dožití těchto budov a jejich odstranění, s přesunutím provozů na příhodnější místo (u provozů generujících automobilovou dopravu je uvažováno přesunutí do bezprostřední blízkosti nového dálničního obchvatu).

Haly na loukách mezi Černým Volem, Úněticemi a Horoměřicemi představují pro krajinný ráz skutečné riziko. Jsem si vědom složitosti a finanční náročnosti podobných zásahů do soukromého vlastnictví, proto vnímám jako variantní řešení postupné zkultivování těchto areálů a jejich uzavírání "do sebe". V praxi by se jednalo o ohraničování zelení tak, aby nerušily v dálkových pohledech.

ZPROSTUPNĚNÍ CEST NA SUCHDOL A HOROMĚŘICE

V místě, kde se ulice Úvozová v Černém Vole napojuje na křižovatku silnic 240 a 241, je obrovské převýšení a křižovatka je při výjezdu z Černého Vola nebezpečná. Byť se jedná o pro tranzit neprůjezdnou trasu, navrhuji navíc její zjednosměrnění, s povoleným průjezdem směrem dolů.

Zároveň chci využít velkého převýšení ústí Úvozové ulice k tomu, abych vytvořil přirozený podjezd pro cyklisty a pěší, čímž se cyklotrasa zcela vyhne nebezpečnému křížení.

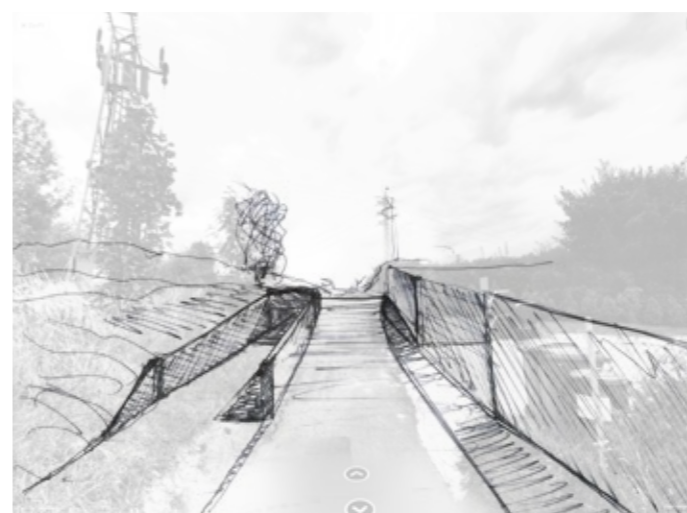
Asi o 200 metrů západněji bude vytvořen prostup pod silnicí pro cyklostezku ze Suchdola do Státnic, poslouží tomu historický retenční prostup pod silnicí, podobně jako tomu bylo u situace s Černovolským úvozem na předchozí dvoustraně. Východně od prostupu bude zřízena retenční plocha.

Celý trojúhelník bude osázen stromy s nízkoposazenými korunami, aby stromy zakryly výrobní budovy. Rozrůstání industriálního areálu mimo již využívané území bude zakázáno územním plánem, případně bude zmenšováno.

Křížení silnice 241 s cyklostezkou na Suchdol bude jako jediné řešeno úrovně, a to z toho důvodu, že silnice v místě není vedena po vyvýšeném náspu a bylo by tak třeba příliš mnoho složitých úprav. Bude zřízen bezpečný přechod s meziostřivkem a bude upravena maximální rychlost projíždějících vozidel. Těm, kteří se budou chtít křížení silnice vyhnout, bude umožněno sjet do Černého Vola a do Státnic pokračovat dnem údolí, čímž se křížení se silnicí zcela vyhnou.



Ústí retenčního prostupu bude zbaveno náletů, líčové kamenné zdivo bude sanováno a bude zvýšena světlá výška snížením úrovně terénu v prostupu.



Nově vybudované mimoúrovňové křížení cesty z Černého Vola směrem na Horoměřice se silnicí 241 ze Suchdola. Podjezd využívá veliké výšky náspu původní zemské cesty a zaklesává se tak do její umělé hrany. Křížení je mírné a bezbarierové. Je napojené na cyklostezku.



ZÁMEK - HŘBITOV - KOSTEL

Hřbitov. Místo, které pevně spojuje člověka s místem. Propůjčuje místu trvalou paměť a propojuje s věčností.

Pro hřbitov obce Statenice a Černý Vůl vybírám místo na horní hraně jižního svahu, odkud je snadno přehlédnutelné celé údolí.

Místo posledního odpočinku je dostatečně daleko od hranice obce tak, aby jej pozemský ruch nerušil, ale dostatečně blízko na to, aby byla jeho přítomost vnímaná.

Ke hřbitovu stoupá obnovená historická pěší cesta od Statenického zámku. Zároveň je možné na místo dojít přímo z Černého Vola, přes louku pěšinou od Černovolského "kostela" - místní vertikály.

Představuji si jednoduchý hřbitov obeháný kamennou zdí, s výhledem orientovaným do krajiny, se zády krytými vzrostlými lípami. Dojít na místo vyžaduje trochu námahy. Je potřeba nabrat dech z plných plic a zamyslet se nad vlastní pomíjivostí...

Mimo těchto "romantických" cest je myšleno i na praktický provoz - hřbitov je přístupný automobilem po zpevněné šterkové cestě vinoucí se po vrstevnici od Račan. Zapaparkovat se dá kousek od hřbitova ve stínu cestní aleje...





Křížová cesta od kostela k hřbitovu zdroj: Wikipedia.org - Křížová cesta ve Slavonicích

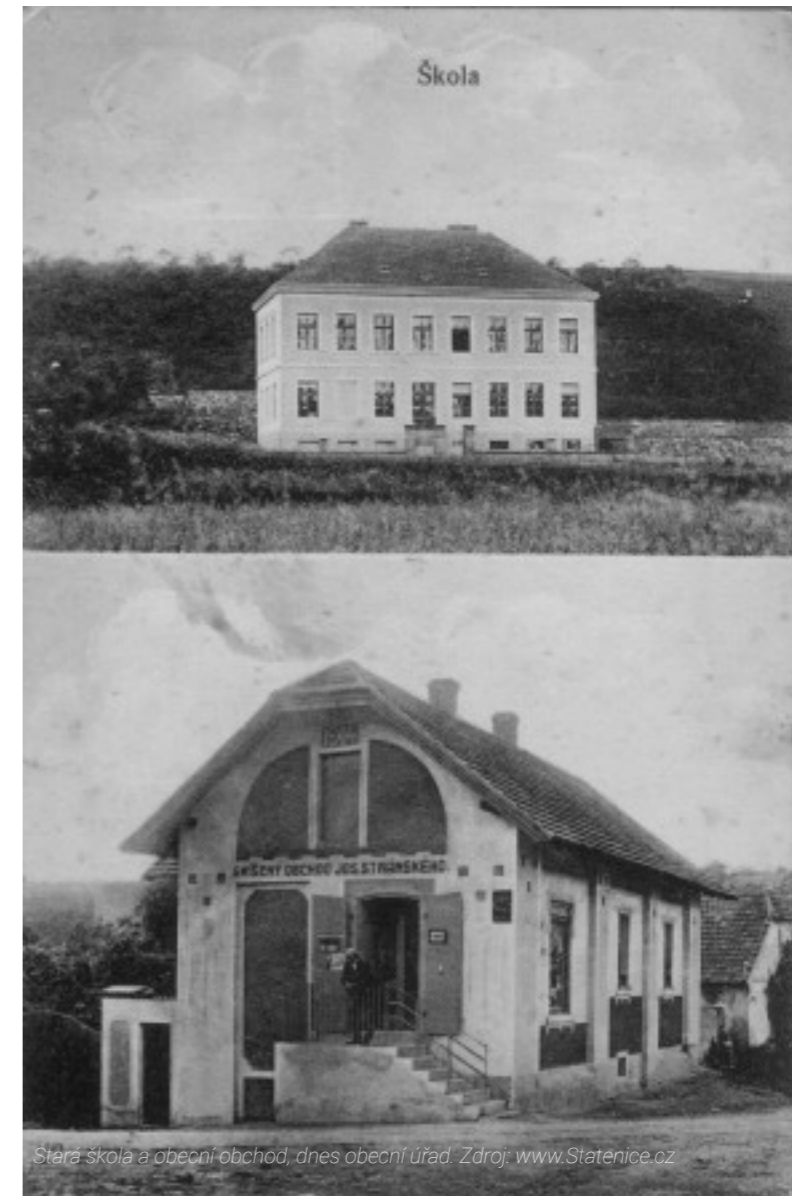


Kostel na kopci nad obcí, v pozadí bání kostela. Olšany u Dačic

Srovnání zákresu (nahore) se stávajícím stavem (dole) Hřbitovní zeď patrná za stromořadím, při jižní zdi hřbitova se nachází velký kříž. Od jihu stoupá cesta ze Státnic, po vrstevnici pokračuje cesta na

Díl II.

Obec Statenice a Černý Vůl



V druhém díle přecházím do měřítka obce Statenice a Černý Vůl, s vědomím ozdraveného krajinného rámce. Cílem návrhu je hlavně stabilizace tkání obce - věnuji se revitalizaci potoka nebo hierarchizaci uliční sítě, vytipovávám rozvojová prostranství v zastavěném území a hledám místo pro významné obecní stavby. Součástí druhého dílu je i koncepce občanské vybavenosti, návrh revitalizace klíčových linií a bodů nebo detail jednotlivých veřejných prostranství.

Obraz obce



OBEC STATENICE

Současná obec je srostlicí dvou historických samostatných obcí, které vznikly v údolní nivě Únětického potoka. Zástavba se postupně rozšiřovala po hranách údolí. Charakteristické však je, že její historická obec nikdy nepřekročila.

Obcí prochází kontinuální zelený pás okolo Únětického potoka, ze západu na obec navazuje les. Součástí obce bylo několik rybníků, většina z nich však již zanikla.

Historické Statenice leží v západní části obce, centrum obce bylo dříve na zámku. Vzhledem k tomu, že areál zámku je dnes nepřístupný, vzniklo obecní centrum naproti obecnímu úřadu.

Černý Vůl se nachází ve východní části obce. Jeho centrem prochází frekventovaná silnice 240, historické centrum se nacházelo v zákrutě této silnice, pro intenzivní provoz však toto místo jako těžiště obce nefunguje.

Obce srostly při výstavbě developerského komplexu Statenický mlýn (2004), kdy byla údolní niva zastavěna vilami.

Sídlo čelí náporu nekonzistentní satelitní výstavby a několika dravým developerským projektům.

V roce 2019 proběhla architektonická soutěž na centrum obce, jejíž výsledky byly obecně velmi kvalitní. Doufejme, že to nastartuje pozitivní změny v území.

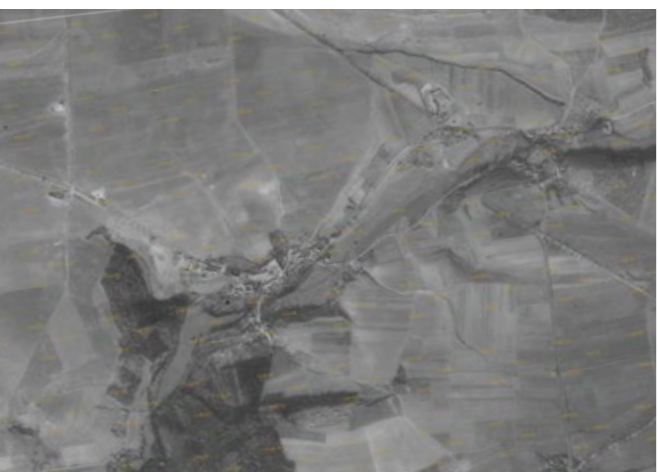




1840



1938



1952



2003



2006



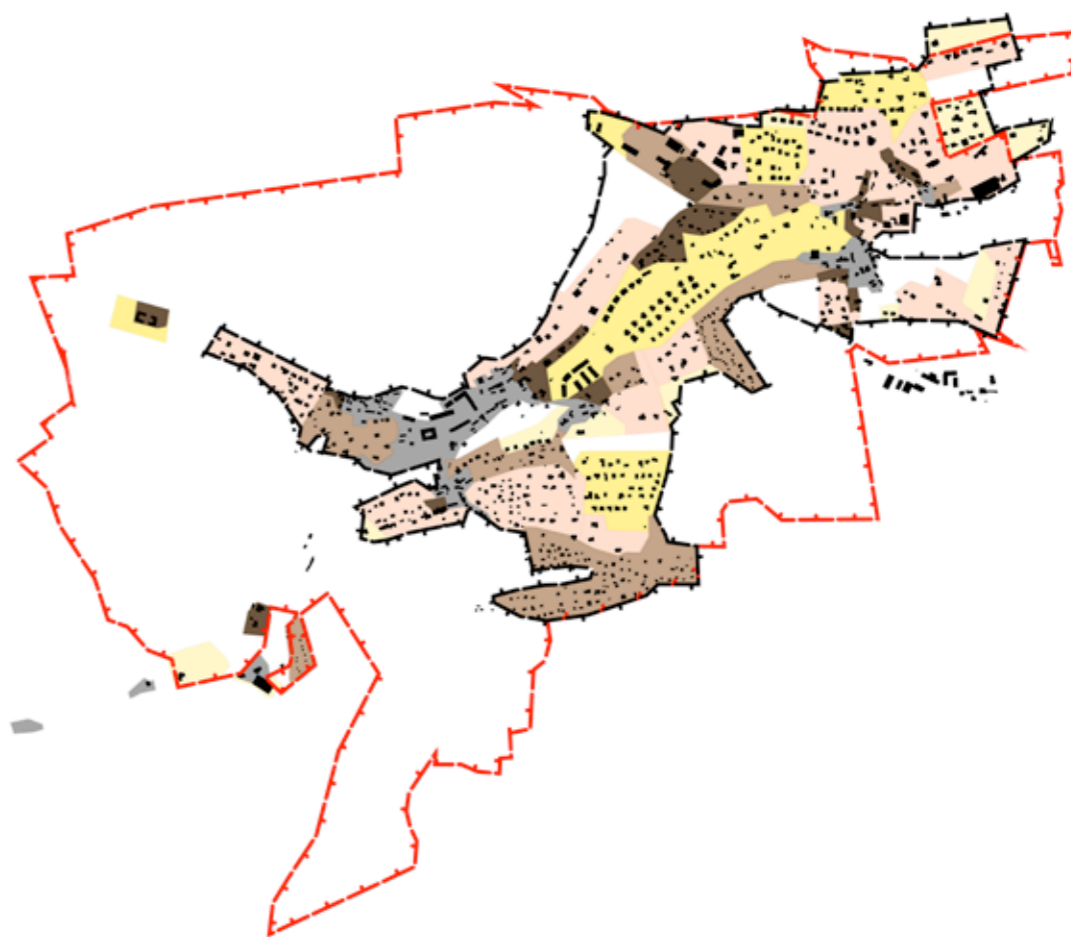
2012



2015



Současnost



LEGENDA - Stáří zástavby

- Historické jádro 1840
- do roku 1938
- do roku 1965
- 1990 - 2000
- do roku 2005
- do roku 2019
- Hranice katastrálního území
- Hranice intravilánu 2019

MÍSTNÍ DOMINANTY, MÍSTNÍ CENTRA

Zatímco Statenice mají svoji místní dominantu - zámek - jasně definovanou a čitelnou, Černému Volu dominanta chybí. Byť je stetenický zámek v současné chvíli v havarijním stavu, jeho urbanistická hodnota a jeho význam pro tvorbu místního genia loci je (snad) nesmazatelná. Černý Vůl na určení své místní dominanty teprve čeká.

Podobně je to i s lokálními centry. Statenice mají své "staré" centrum v blízkosti obecního úřadu, to je navíc doplněno o nové "náměstíčko" ve východním cípu historického jádra obce. Staré centrum je opět v nevyhovujícím stavu, ale umístění i funkce jsou již dané a urbanisticky centrum funguje. Na rekonstrukci starého centra navíc proběhla v roce 2019 kvalitní architektonická soutěž, kterou vyhráli Re-architekti. Místo je tedy stabilizované a blýská se mu na lepší zítřky.

Černý Vůl v tomto ohledu na Statenice také zaostává, veškerý život obce je umrtvován vytíženou silnicí 240. Původní obecní náves s legendární Černovolskou hospodou, která se nachází přímo na hlavní silnici, stagnuje pod náporem automobilové dopravy.

Cílem návrhu prezentovaného v diplomové práci je posílení identity místních center a dominant, v případě Černého Vola rovněž jejich pevné definování. Klíčem pro jasné uvědomění života v obci je zdůraznění faktu, že se jedná o dva celky. Každé s vlastním veřejným prostranstvím, s vlastní vertikálou.

Výchozí kvalitou života na venkově by měla být pohodlná pěší dostupnost veškerých potřebných služeb. Na malé ploše koncentrované to, co je třeba k běžnému životu.

Proto jsou pro obec vytypovány hned dvě menší základní školy, dvě školky, dvojice otevřených sportovišť... Jen velké věci a velké spolky by měly být i nadále sdíleny. Sokol, fotbalový klub.

Na rozhraní Statenic a Černého Vola by mohla vzniknout sdílená sportovní hala, sloužící oběma obcím, oběma školám, všem lidem společně.

Nad obcí by měl vzniknout jeden společný hřbitov...



Statenický zámek - barokní brána - přes špatný stav silná.



Původní Černovolská náves, dnes překrytá náletovými prvky dopravní tepny.

Občanská vybavenost



Požární zbrojnice Vierschach, Tyrolsko. Autor Padevilla architects

HUSTOTA OSÍDLENÍ

V předdiplomu jsem se zabýval hustotou osídlení jednotlivých obcí v okolí Únětického potoka.

Statenice a Černý Vůl vyklazovaly jednu z nejnižších hodnot počtu obyvatel na hektar (11,5 obyvatel/ha).

Jedním z důvodů je i to, že obcí je prochází niva Únětického potoka, tento fakt je jednoznačným kladem a je nesmysl tlačit na větší využití území právě na úkor krajinného rázu.

Statenice jsou sídlem krajinným. Takový ráz by si měly i nadále zachovat.

Přesto je hustota obce osídlení příliš nízká, neumožňuje ekonomické fungování hromadné dopravy, přítomnost základních služeb je rovněž na hraně přirozené udržitelnosti. Obyvatelé jsou závislí na automobilu - hranice nezávislosti na osobním automobilu je zhruba 30 obyvatel/ ha (*zdroj - Pavel Hnilička: Sídelní Kaše*)

V diplomové práci se podrobněji zabývám hustotou osídlení obce. Vytvořil jsem proto podrobnější schéma, které ilustruje intenzitu využití jednotlivých "urbánních bloků", a přirozeně tak ukazuje na místní rezervy.

Výpočet je schématický, bere v potaz počet domů a odvozuje průměrné využití každé stavby k bydlení průměrně 3 - 4 osobami. (tak aby byl celkový počet obyvatel 2000, což je hrubý odhad dnešního stavu včetně nepřihlášených).

Výpočet pracuje se dvěma hodnotami:

- osídlení hrubé (brutto), kdy jako kritické číslo je brán v potaz celý intravilán obce (*číslo je větší než v předdiplomu kvůli odečtení rozvojových areálů*).
- osídlení čisté (netto) - v potaz jsou brány pouze parcely určené k využití pro bydlení.

V návrhu jsem pak vytypoval strategické rozvojové areály, které by pomohly navýšit hustotu osídlení bez nutnosti rozrůstání obce do krajiny a určoval ohniska rozvoje ve stabilizované zástavbě.

Cílové číslo hustoty osídlení mělo co nejvíce převyšovat hodnotu 30 obyvatel / ha. Tuto hodnotu jsem si určil jako zásadní proto, aby obec nebyla tolik závislá na automobilech.

Optimální hodnoty pro soudržné a samostatné sídlo, tedy min. 80 obyvatel/ ha jsem se snažil dosahovat v centrálních částech obcí a kolem nich soustředně zjemňovat optimální hustotu tak, aby byla posílena dostřednost obce.

Koncepce zahušťování stávajících parcel by neměla být direktivní, obec by ale měla majitelům pozemků legislativně umožnit zastavět intenzivněji své pozemky (dnes to v podstatě zakazuje územní plán). V případě páteřních ulic (budou vytyčeny níže) je obecní prioritou zkvalitňovat profil těchto ulic, a tím zhodnotit okolní pozemky, čímž bude motivovat k jejich zastavování.

Snížení retenčních schopností jednotlivých pozemků pak bude kompenzováno v rámci celkové deregulace a revitalizace toku Únětického potoka.

Hustota osídlení uvedená v návrhu využití jednotlivých urbánních bloků je stanovena tak, aby se neměnil ráz výstavby. Ohled je brán zejména na zástavbu historických center obcí, kde je zástavba venkovského typu. V periferních částech obce, kde výstavba bohužel většinou žádný jednotící ráz nemá, jsou hodnoty stanoveny tak, aby nelegitimizovaly výstavbu nepatříčně velkých staveb.

Optimum pro zahušťování obce jsou 2 - 3 podlažní samostatné domy, dvojdomy a řadovky, orientované zpravidla přímo na uliční čáru, nebo ustoupené do rborou předzahrádkou. Rozvoj výstavby v rámci jednotlivých urbánních bloků a megabloků by mělo být řešeno za pomoci regulačních plánů, které dále budou upevňovat svébytný charakter jednotlivých místních částí v rámci obce.

Konkrétní regulační plány mají potvrdit pravdivost navrhovaného zahušťování daného touto koncepcí. Jedná se vesměs o spodní hodnotu minimálního využití pozemku tak, aby obec fungovala zdravě. Regulační plán může navrhnout i intenzivnější využití pozemku.

*Vysoká hustota osídlení na tradiční vesnici patří.
Tabulka převzata z knihy Sídelní Kaše, Pavel Hnilička 2005*

Tabulka 6 Hustoty osídlení českých vesnic přepočtené na současnou využitelnost

| Vesnice | Výchozí údaje | Obyvatel/ha | Poznámky | Pramen |
|-------------------------------|---|-------------|------------------------|--------------|
| Plástovice | celková plocha: 7,745 ha | 70 ob./ha | 67 m ² /os. | <i>autor</i> |
| okres České Budějovice | zast. plocha: 1,827 ha index podlažní plochy: 0,46 | | 2 nadzem. podl. | |
| Olešná | celková plocha: 6,197 ha | 64 ob./ha | 67 m ² /os. | <i>autor</i> |
| okres Beroun | zast. plocha: 1,348 ha index podlažní plochy: 0,43 | | 2 nadzem. podl. | |
| Hoštka | celková plocha: 14,054 ha | 59 ob./ha | 67 m ² /os. | <i>autor</i> |
| okres Tachov | zast. plocha: 2,793 ha index podlažní plochy: 0,4 | | 2 nadzem. podl. | |
| Kostelní Lhota | celková plocha: 18,762 ha | 33 ob./ha | 67 m ² /os. | <i>autor</i> |
| okres Nymburk | zast. plocha: 2,077 ha index podlažní plochy: 0,22 | | 2 nadzem. podl. | |
| Trávníčice | celková plocha: 9,095 ha | 42 ob./ha | 67 m ² /os. | <i>autor</i> |
| okres Litoměřice | zast. plocha: 1,275 ha index podlažní plochy: 0,28 | | 2 nadzem. podl. | |
| Újezd | celková plocha: 8,713 ha | 75 ob./ha | 67 m ² /os. | <i>autor</i> |
| okres Strakonice | zast. plocha: 2,193 ha index podlažní plochy: 0,44 | | 2 nadzem. podl. | |

Stávající hustota osídlení:

| | |
|--|--------------------|
| Intravilán kompletně (brutto) 137 ha | 14,6 obyvatel / ha |
| Plocha pozemků pro bydlení (netto) 90 ha | 22,2 obyvatel / ha |
| Podíl veřejných prostranství 47 ha | 34% |

Celkem obyvatel

2000

Návrhová hustota osídlení:

| | | |
|--|---------------------------------|----------------|
| Rozvojový areál Cihelna a Pod Kostelem 11,0 ha | 50 obyvatel / ha | + 550 obyvatel |
| Rozvojový areál Panflex 4,0 ha | 70 obyvatel / ha | +300 obyvatel |
| Vnitřní rezervy obce 9,45 ha | 40 obyvatel / ha | +400 obyvatel |
| Zahuštění stávající zástavby 86,2 ha | Umožnění zvýšení využití parcel | +1750 obyvatel |

Celkový přírůstek

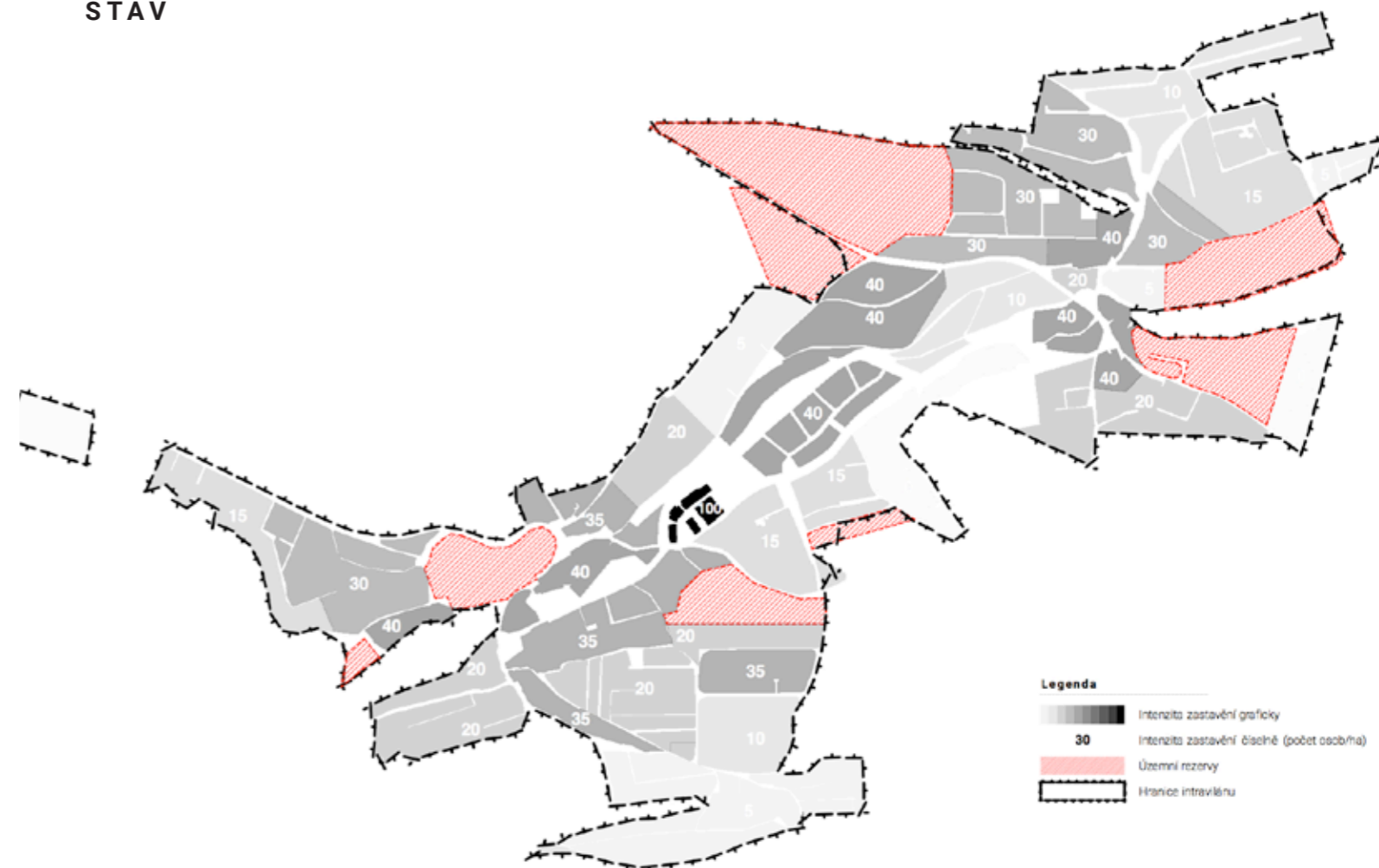
+3000 obyvatel

Celkem obyvatel

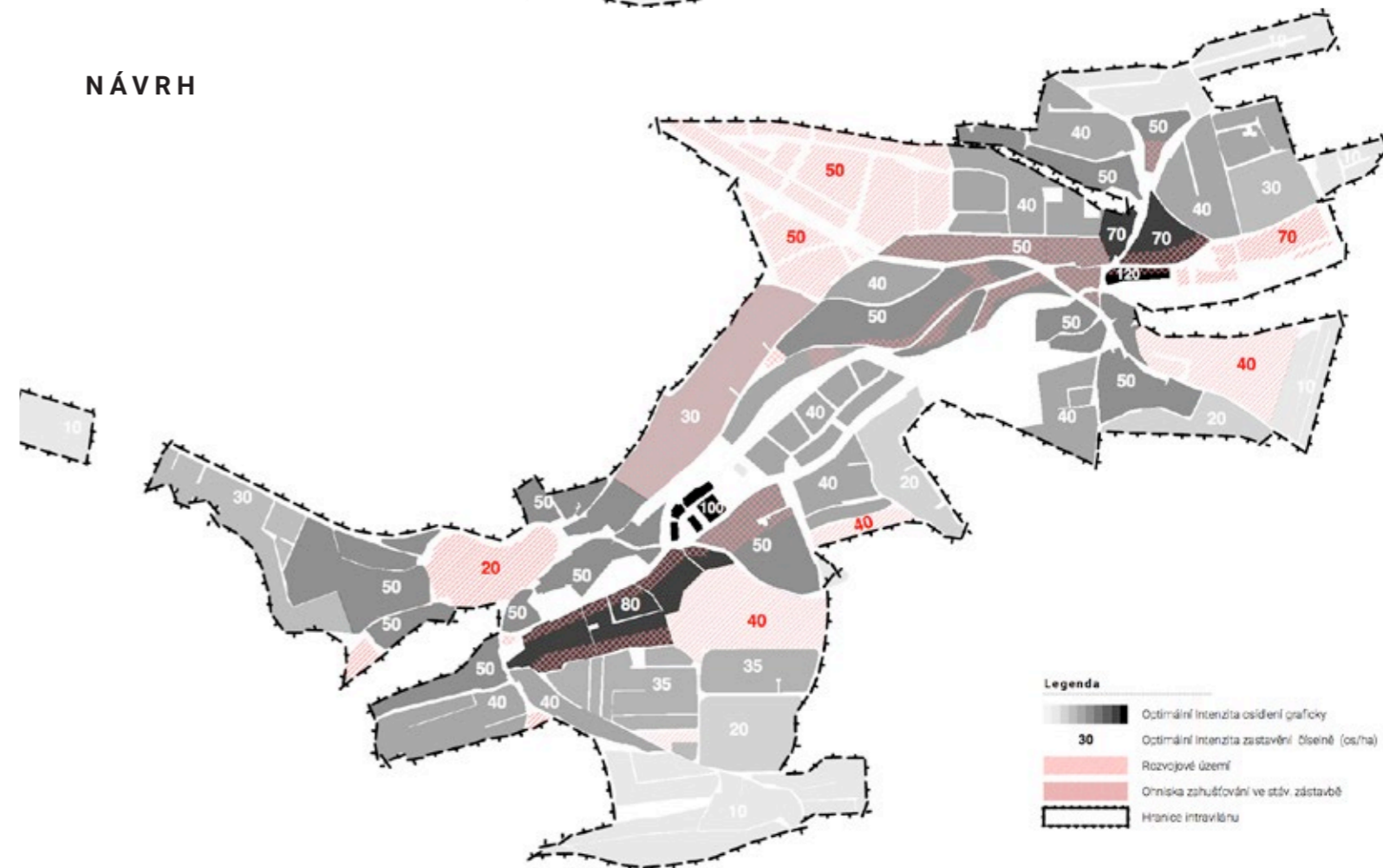
5000

| | |
|---|--------------------|
| Intravilán kompletně (brutto) 140 ha | 35,7 obyvatel / ha |
| Plocha pozemků pro bydlení (netto) 105 ha | 47,5 obyvatel / ha |
| Podíl veřejných prostranství 35 ha | 25% |

STAV



NÁVRH



DIMENZOVÁNÍ ZÁKLADNÍ VYBAVENOSTI

Základní a mateřská škola

Při dimenzování velikosti základní školy jsem vycházel z diplomové práce Ing. arch. Magdalény Havlové, která zpracovávala základní školu pro obec Květnice.

Potřebná kapacita základní školy pro Statenice a Černý Vůl byla stanovena 500 žáků. (10% z celkového odhadovaného počtu obyvatel)

Potřebná kapacita mateřské školy pro Statenice a Černý Vůl byla stanovena 175 žáků. (3,5 % z celkového odhadovaného počtu obyvatel)

Vzhledem k urbanistické kompozici obce navrhuji výstavbu dvou budov základní školy, jedné v Černém Vole a jedné ve Statenicích. Analogický přístup bude zvolen i v případě MŠ.

Každá ze školních budov bude mít tedy kapacitu 250 žáků., to znamená 5 tříd 1. stupně po 30ti žácích a 4 třídy 2. stupně po 25ti žácích.

Mimo standardní kmenové třídy bude v budově každé ze škol aula, knihovna, specializované učebny, dílny a podobně.

Zvlášť "na půli cesty" mezi Statenicekou a Černovolskou školou bude postavena tělocvična, ta bude sloužit oběma školním budovám, v odpoledních hodinách pak i veřejnosti.

Jedna budova základní školy bude mít užitnou plochu 2000 m²

Vzhledem k tomu, že v současné chvíli probíhá příprava výstavby školky ve Statenicích pro 50 dětí, bude navržena ještě jedna obdobná školka v centru obce Statenice, a větší školka pro 75 dětí v Černém Vole.

Návrh počítá s etapovou výstavbou škol. Pokud by byla ihned postavena první ze škol, pokryje aktuální poptávku po škole v celé obci, tedy jak ve Statenicích i Černém Vole. Výstavba druhé školy pak proběhne v koordinaci s plánovaným růstem obce.

Hasičská zbrojnice

Vzhledem k očekávanému růstu obce a posilování místní identity vznikne i hasičská zbrojnice. Hasiči budou sídlit přímo na náspe silnice 240 na vytypované volné parcele. V budově bude rovněž sídlit i obecní policie.

Pošta

Při nové autobusové stanici v Černém Vole vznikne pobočka pošty,

Sport

Školní tělocvična na rozhraní Statenic a Černého Vola bude v odpoledních hodinách přístupná veřejnosti, a to jak Statenickým tak Černovolským. V blízkosti center každé z obcí budou outdoorová sportoviště. (V případě Statenic dojde k rozvoji stávajících, v případě Černého Vola vznikne nový areál.)

Na rozhraní Statenic a Černého Vola rovněž vznikne obecní koupaliště, kde bude v zimním období zřízena veřejná sauna.

Komunitní centrum

Ve Statenicích funguje dobře, rozvoj dle studie Re-architekti. Důležitý je návrat Sokolovny do rukou Sokola, potažmo obce. V Černém Vole by mělo vzniknout místní komunitní centrum na návsi u Potůčkova mlýna.

Kostel / kaple / duchovní místo / hřbitov

Byť dnešní doba náboženství v tradičním pojetí příliš nepřeje, obec by měla mít své duchovní těžiště. Jednou z variant je obnovení zámecké kaple. Pro umístění kaple i kostela jsou vytypovány parcely. Bude navržen obecní hřbitov.

Restaurace a Hospody

Nové provozy přímo neplánuji, je ale počítáno s množstevním a kvalitativním růstem vyvolaným větší množstvím obyvatel i proudících rekreatantů. Se stávajícími je počítáno.

Ostatní služby

Na důležitých obecních osách by se měla obec snažit domlouvat s investory na zřízení pronajimatelných komerčních prostor v parteru tak, aby vznikla přirozená síť místních služeb dostupných hlavně pěšky.



Požární zbrojnice Vierschchach, Tyrolsko. Autor Padevilla architects



Uliční síť



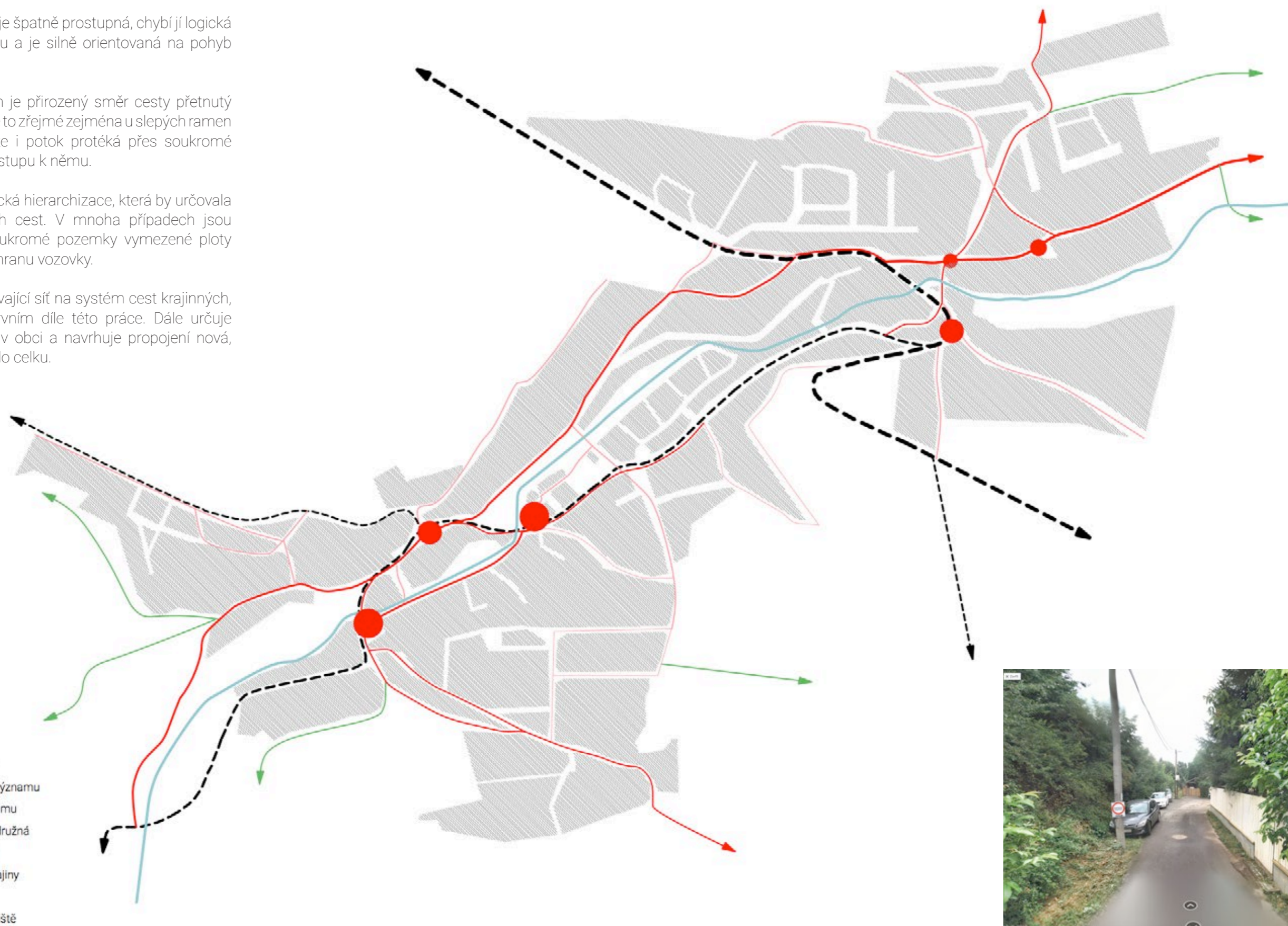
ULIČNÍ SÍŤ - DNEŠNÍ STAV

Současná uliční síť je špatně prostupná, chybí jí logická návaznost na okolní krajinu a je silně orientovaná na pohyb automobilů.

Na mnoha místech je přirozený směr cesty přetrnutý soukromým pozemkem. Je to zřejmé zejména u slepých ramen cest, alarmující je fakt, že i potok protéká přes soukromé pozemky, bez možnosti přístupu k němu.

Uliční síť chybí logická hierarchizace, která by určovala různý význam jednotlivých cest. V mnoha případech jsou profily cest příliš úzké, soukromé pozemky vymezené ploty doléhají bezprostředně na hranu vozovky.

Návrh napojuje stávající síť na systém cest krajinných, které byly stanoveny v prvním díle této práce. Dále určuje hierarchii jednotlivých ulic v obci a navrhuje propojení nová, integruje rozvojové areály do celku.



Vztah obyvatel k veřejnému prostoru - maximální míra privatizace, využívání veřejného k parkování, omezování ostatních. Značka klamavě označuje obecní cestu spojující ulice Státnická a V Lukách jako soukromou.

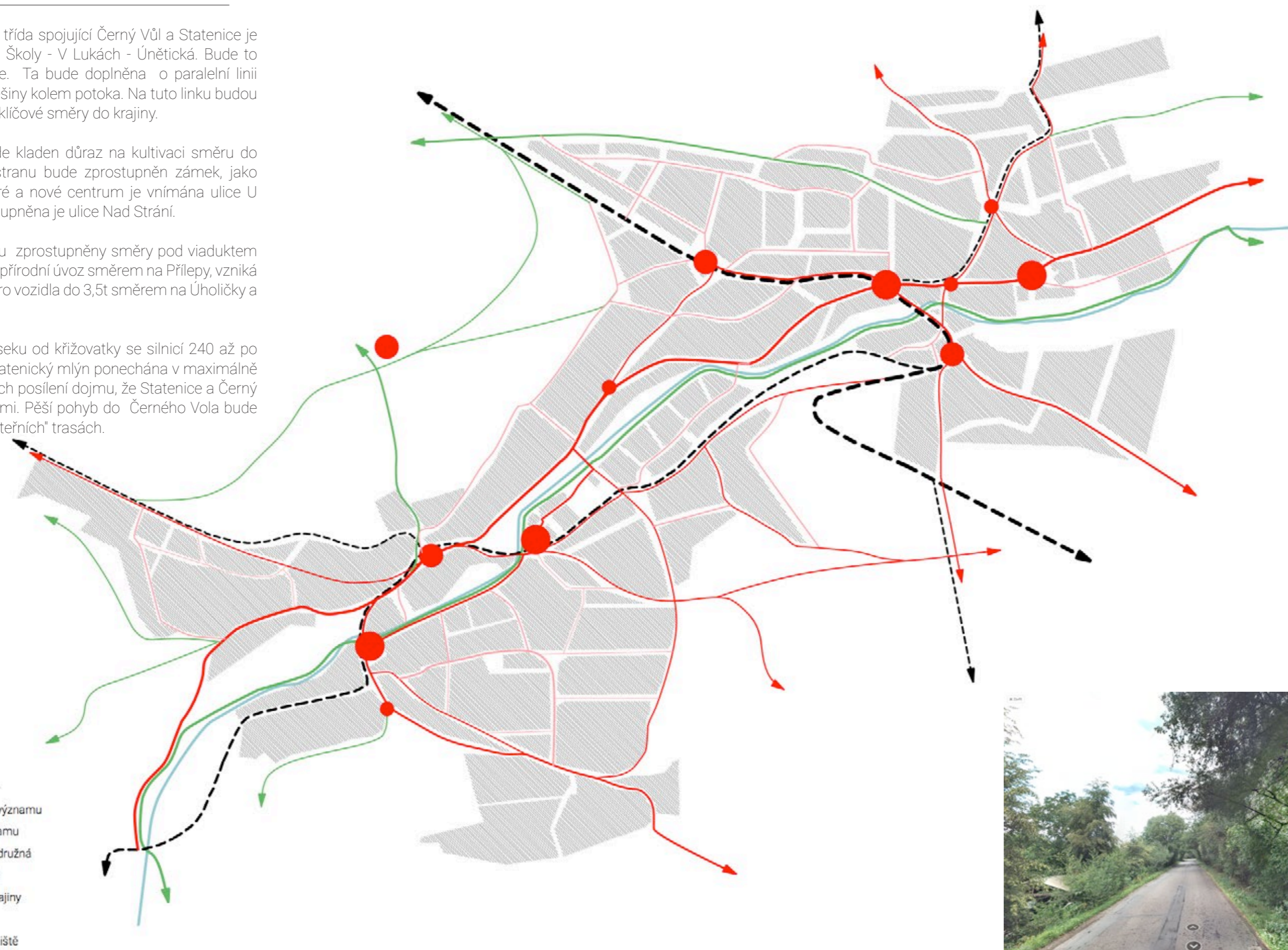
ULIČNÍ SÍŤ - NÁVRH

Jako hlavní obecní třída spojující Černý Vůl a Statenice je zvolena dnešní linie ulic U Školy - V Lukách - Únětická. Bude to hlavní "urbánní" páteř obce. Ta bude doplněna o paralelní linii přírodní, zprostředkáním pěšiny kolem potoka. Na tuto linku budou navázány všechny ostatní klíčové směry do krajiny.








Ve Statenicích bude kladen důraz na kultivaci směru do Horoměřic, na opačnou stranu bude zprostředkán zámek, jako obecní korzo spojující staré a nové centrum je vnímána ulice U Potoka. Rozšířena a zprostředkována je ulice Nad Strání.

V Černém Vole jsou zprostředkovány směry pod viaduktem silnice 240, je zprostředkán přírodní úvoz směrem na Přílepy, vzniká nová automobilová trasa pro vozidla do 3,5t směrem na Úholičky a Roztoky ulicí Na Skále.

Ulice Statenická bude v úseku od křižovatky se silnicí 240 až po odbočku do vilové čtvrti Statenický mlýn ponechána v maximálně přírodním rázu - ve prospěch posílení dojmu, že Statenice a Černý vůl jsou stále dvěma obcemi. Pěší pohyb do Černého Vola bude probíhat po zmíněných "páteřních" trasách.



Legenda

-  Ulice celooobecního významu
-  Ulice místního významu
-  Ulice přístupová, podružná
-  Trasa automobilová
-  Přírodní cesta, do krajiny
-  Linie potoka
-  Lokální centrum, těžiště



Přírodní charakter úseku Statenické ulice by měl být v maximální míře zachován.

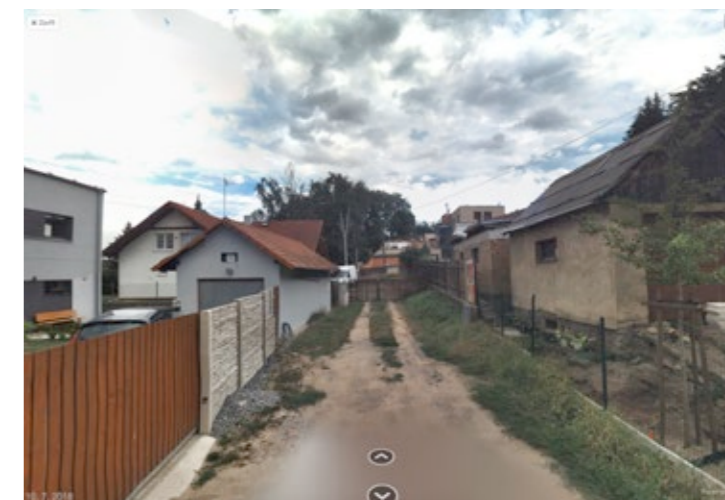
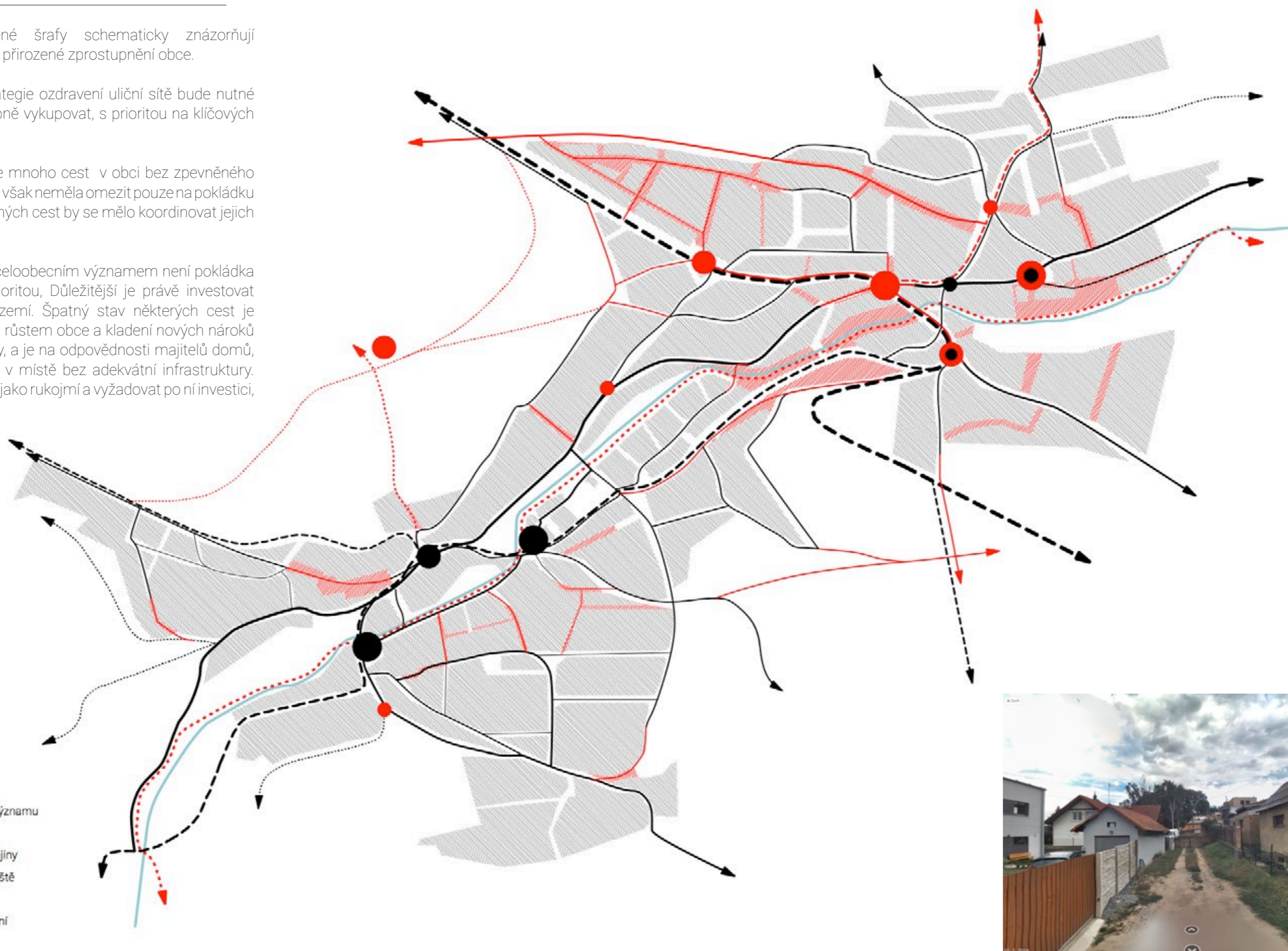
ULIČNÍ SÍŤ - SYNTÉZA

Červené probarvené šrafy schematicky znázorňují pozemky, které zneumožňují přirozené zprostupnění obce.

Pro naplňování strategie ozdravení uliční sítě bude nutné tyto pozemky začít postupně vykupovat, s prioritou na klíčových cestách.

V současné chvíli je mnoho cest v obci bez zpevněného povrchu. Jejich oprava by se však neměla omezit pouze na pokládku nového povrchu, u významných cest by se mělo koordinovat jejich alespoň částečné rozšíření.

V ulicích s nízkým celoobecním významem není pokládka nového povrchu vůbec prioritou. Důležitější je právě investovat peníze do zprostupnění území. Špatný stav některých cest je vyvolaný nekoordinovaným růstem obce a kladení nových nároků na tyto původně polní cesty, a je na odpovědnosti majitelů domů, že se rozhodli stavět dům v místě bez adekvátní infrastruktury. Nemohou si však brát obec jako rukojmí a vyžadovat po ní investici, která je potřeba jinde.



Privatizace původně veřejné cesty vytváří lokální embólii na cestní síti.

VEŘEJNÉ PROSTORY ULIC

Výkres zobrazuje dnešní síť veřejného prostoru v obci. Obec profituje ze zelené linie kolem potoka, Investice do rozvoje veřejných prostranství by měla být orientována právě tímto směrem. Uliční síť jako taková je ale naopak bohužel poddimenzovaná.

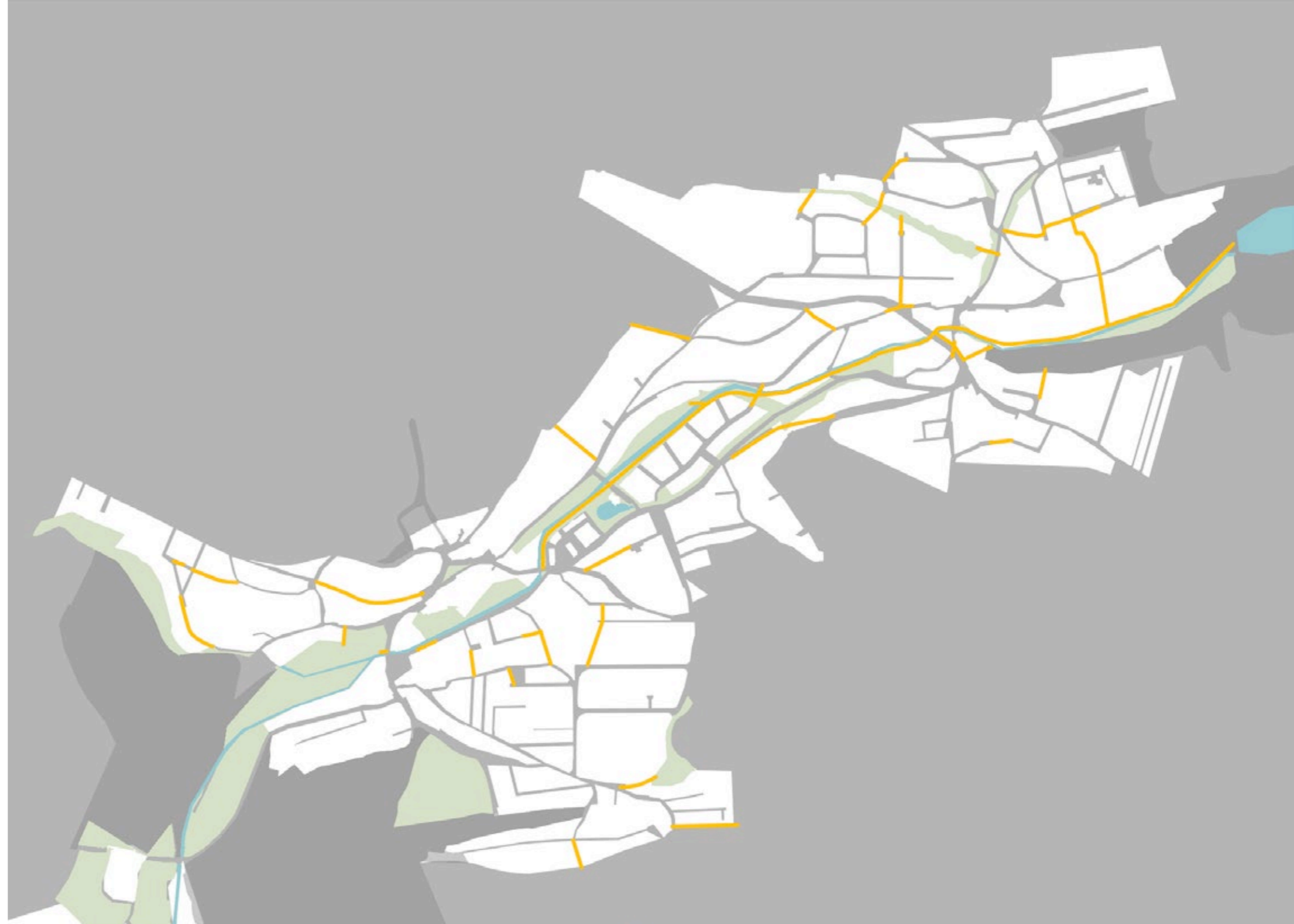
Žlutou barvou je znázorněna chybějící prostupnost v rámci uliční sítě. Tomuto tématu se věnovaly předchozí strany práce.

Z "negativu veřejných prostranství" je čitelné, že jsou obecní ulice velmi úzké, neboť území bylo zastavováno bez ohledu na rozšíření profilu těchto původně polních cest.

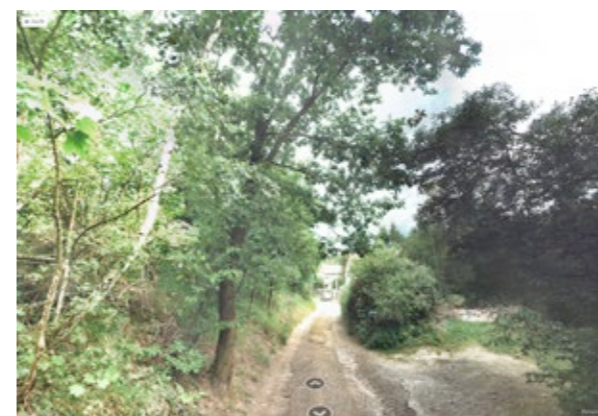
Pro kvalitativní rozvoj obce bude potřeba zhodnocovat ulice přiměřeným rozšiřováním jejich profilu. Toho nebude možné docílit jinak, než výkupem soukromých pozemků.

Nákladný a procesně složitý postup výkupu ve výsledku zhodnotí budovy kolem takto upravovaných ulic. Je proto nutné, aby ale investice do rozvoje uliční sítě nevytvořila pouze další parkovací stání pro majitele přilehlých budov.

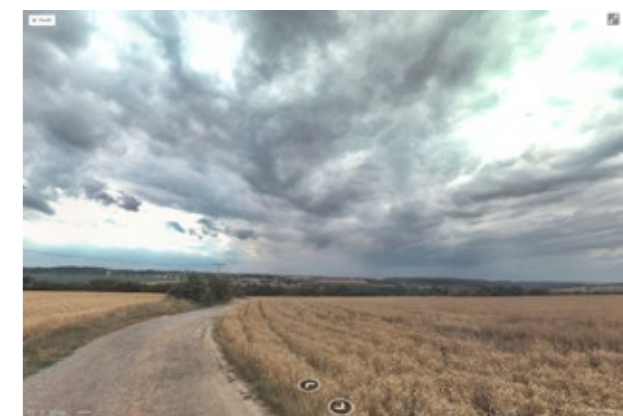
Obec není veřejným parkovištěm. S revitalizací cest je proto nutné dbát v návrhu na koncepci parkování. V nově rekonstruovaných ulicích vymezit místa pro stání rezidentů a znemožnit dlouhodobé odstavování automobilů ve veřejném prostoru.



Hodnotný historický ráz ulice Pod Zámkem vyžaduje jen akupunkturní zásahy.



Cesta do Horoměřic - větev ulice Pod Punčochou má mít v kontaktu se sadem přírodní charakter, je ale potřeba zabránit erozi půdy. Ulice k Chotolu by měla být zpevněná.



Cesta z polí do Černého Vola. Osa pro novou silniční propojku pro "odslepení" Černého Vola by si měla zachovat co nejvíce přírodní charakter.

Rozvojová území



HLAVNÍ STATENICKÁ "TŘÍDA"

Obec nedisponuje hlavní ulicí. Ulice Statenická, která si na tento statut dle svého jména brousí zuby, má však charakter silnice.

Silnicí také vždy byla. Konkrétně trasou spojující obce Černý Vůl a Stetenice. S charakterem přírodním. Prioritně určená automobilům. Tento charakter bych jí chtěl proto mezi Statenicemi a Černým Volem zachovat, posílit její v podstatě krajinný ráz. Pro obecní "korzo" jsem navrhl místo toho alternativní linii, která bude spojovat obecní centra Stetenic a Černého Vola. bude se jednat o ulici určenou prioritně pro peší, její hlavní funkcí bude sloužit vnitřnímu pohybu v obci. Automobilový provoz bude maximálně omezen.

Obecní korzo má mít charakter maximálně urbánní, s prostory pro služby a veřejnou vybavenost v parteru. Má propojit všechny důležité body na dně potoční nivy a být dobře napojená na své okolí. Na hraně této ulice bude umožněno majitelům pozemků stavět. Měl by vzniknout regulační plán pro takovou výstavbu, aby bylo docíleno kýženého charakteru hlavní obecní ulice.

Nejdůležitějším krokem pro uvedení trasy k životu je věčně zmiňované zprostupnění ulice v Lukách směrem do Černého Vola. V další fázi bude třeba změnit územní plán, aby se okolí ulice dalo hustěji zastavět. Pro dobré fungování ulice bude také vhodné vykoupení pásů soukromých pozemků pro optimální rozšíření trasy. Přírodní alternativou trasy bude promenáda kolem potoka.



Obecní centrum

Stará náves v předpolí zámku

Ulice U Školy má nejstabilizovanější podobu z celého korza

Významné místo na rozvětvení ulic K Čehelně a v Lukách

Revitalizace ulice v Lukách

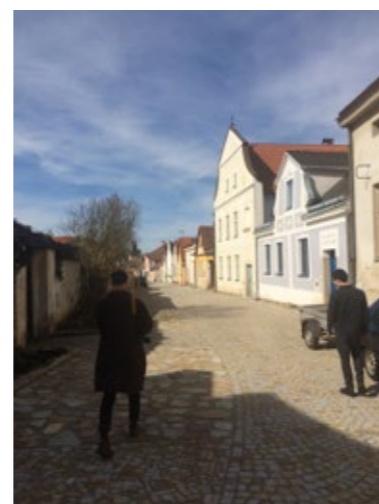
Propojení ulic v Lukách a Statenická

Prostup pod silnicí 240

Náves u Potučkova mlýna



Stará podzámecká náves . tvarově zajímavý prostor potřebuje jemné intervence a dopravní zklidnění profilu silnice na Lichoceves.



Reference pro cílový charakter uličního prostoru



Fotografie je evergreenem této práce. Zazdění pozemciálu v takřka doslovné podobě.



Stavět na hraně ulice je v principu správné. zúžení v ulici v Lukách je však již extrémní, zamezující rozvoji ulice.

OSA POTOKA

Potok dnes obcí proudí téměř bez povšimnutí. Jeho koryto je částečně zregulováno a napřímeno, voda z obce odtéká rychle, byť by mohla být lákadlem a výkladní skříní obce.

V prvním díle jsem koncepčně určil úseky toku, kde by mělo být koryto deregulováno a směr toku zmeandrován. Pro obec má však potok i obrovský potenciál rekreační.

Po vykoupení části pozemků mezi Statenicemi a Černým Volem vzniká potenciál vytvoření lineárního parku, který bude prostupovat celou obcí.

na tuto osu se mohou navázat rekreační prvky od schodů zpřístupňující vodní hladinu přes drobné tůně, až třeba po saunu a přírodní koupaliště.

V blízkosti navrhované pěšiny se již dnes nacházejí sportovní areály - fotbalové hřiště a dětské hřiště ve Statenicích chci doplnit dalšími sportovišti navázanými na osu potoka.

V období klimatické změny a většího počtu tropických dní je potřeba si vody v sídle vážit. Voda společně se zelení mají fantastický potenciál v ochlazení mikroklimatu celé obce.

Společně s rekultivací samotného potoka by měla obec investovat zamezování pravidelných erozí, kdy je po silných deštích vyplavováno množství materiálu na dno údolní nivy. Veřejné plochy by měly být schopné v co největší míře lokální retence.

Potenciální revitalizace okolí potoka by mohla být realizována z dotací na zadržování vody v krajině.



Rozvolnění a zpomalení toku v parku, vytvoření mokřiny v části parku Parádnice.

"Náplavka" - městský charakter cesty kolem potoka. Kamenné schody k vodě.

Sauna a přírodní koupaliště pro Statenice a Černý Vůl

Výkup pozemků nutných pro zprostitnění celé linie potoka

Vyčištění stávající tůně rozliti potoka do nivy

Úzká trasa vyádající potok směrem z intravilánu do krajiny.

Rozvolnění a zpomalení toku v luční nivě, vytvoření mokřiny v její části.



Přírodní koupaliště v Lysolajích zdroj: web MČ Praha - Lysolaje



Okolí Litovičko - Šáreckého potoka na Jeneralce - revitalizace potoční nivy Zdroj: Pražská Příroda



Josef Pleskot, revitalizace okolí řeky Loučné v Litomyšli. Zdroj: Lidové Noviny

SPOJENÍ CENTER ČERNÉHO VOLA

Černý Vůl je velmi špatně prostupný. Silnice, potok a bariéry vytvořené soukromými pozemky rozdělují obec na 4 části, které jsou uzavřené do sebe.

Historická náves je v části 2, v zákrutě zatáčky silnice 240. Náves má stále jakousi dostřednost, služby odsud však zmizely, a to kvůli tristnímu stavu veřejného porstoru, který funguje jako parkoviště. Do údolní části obce, označené číslem 1 - se dá dojít pěšky pouze po náspu silnice a prudkých schodech k potoku. Například pohyb s dětskými kočárky je vyloučený, území je špatně prostupné pro staré lidi a imobilní. Část 2 je obsluhována autobusovou stanicí při výjezdu z obce.

Část 1, situovaná v údolní nivě a jižním svahu nad ní, je nejvíce stabilizovaným územím v Černém vole, chybí mu však kultivovaná náves nebo náměstí. Oblast není dobře obsluhována hromadnou dopravou, nejbližší stanice je v části 2, dostupná pouze krkolomným spojením popisovaným výše.

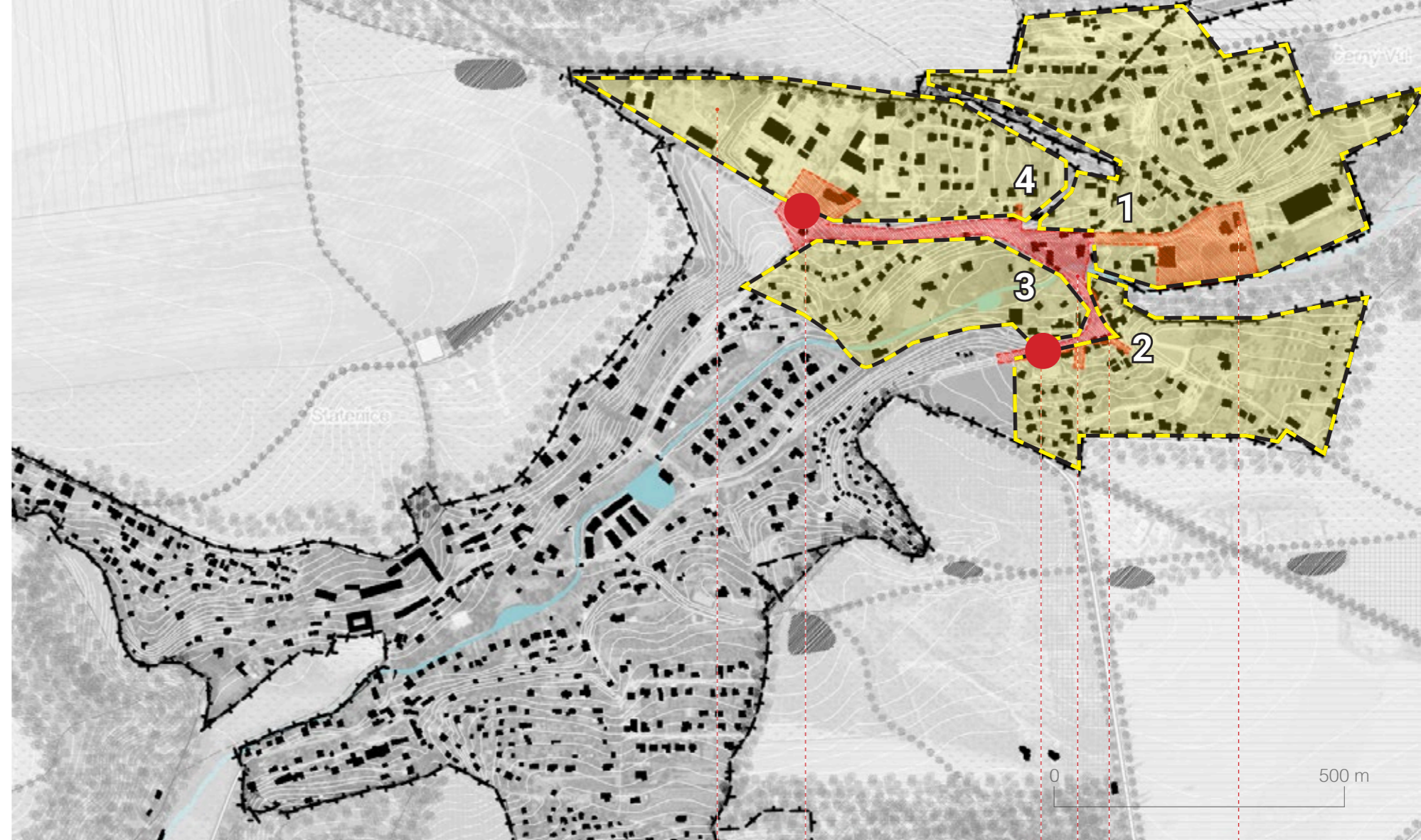
Část 3 je na opačné straně viaduktu silnice 240 než část 1. Nebýt improvizovaného prostupu pod silnicí, byla by část od zbytku odříznutá úplně. Obecně je tato část lépe napojena na Statenice než na Černý Vůl. Nachází se tu pouze malé množství zástavby.

Část 4 se nachází na terénním ostrohu nad zbytkem ČV. není vůbec napojena na údolní část obce. Jedná se ve směs o současnou zástavbu katalogovými domky, bez dobré uliční sítě, na západě je velký nekoordinovaný výrobní areál.

Při reaktivaci silnice 240 by se mělo dbát v maximální míře na propojení všech 4 částí, a vytvoření výrazného obecního centra, kam by měla být orientována spádovost celé obce. Důležité je taky vytvoření centrální autobusové stanice a bezbariérovost celé obce.

Hlavní centrum by se mělo nacházet v části 1 u Potůčkova mlýna. Část 3 by měla být pomocí nových křížení pevně navázána na část 1. Historická náves v části 2 by měla být zrekultivována, měl by být vyřešen bezbariérový přístup do části 1.

Část 4 by měla dostat vlastní lokální centrum při ústí ulice K Cihelně, měla by vzniknout nová přímá propojení do části 1.



Výrobní areál

Autobusová stanice Černý Vůl

Autobusová stanice Černý Vůl, Hospoda

Jediné křížení viaduktu

Historická náves Černého Vola

Potůčkov mlýn



Prostor potenciální návsi, s Potůčkovým mlýnem v pozadí.



Jediný přístup pod viaduktem, vpravo příkré schodiště zpřístupňující autobusovou stanici části 1.



Viadukt oddělující část 3 od části 1. Cesta okolo potoka je momentálně na soukromém pozemku.

ÚZEMNÍ REZERVY A ROZVOJOVÉ PLOCHY UVNITŘ INTRAVILÁNU

Statenice patří za stabilizovanější část obce, s téměř vyčerpanými rozvojovými plochami uvnitř intravilánu.

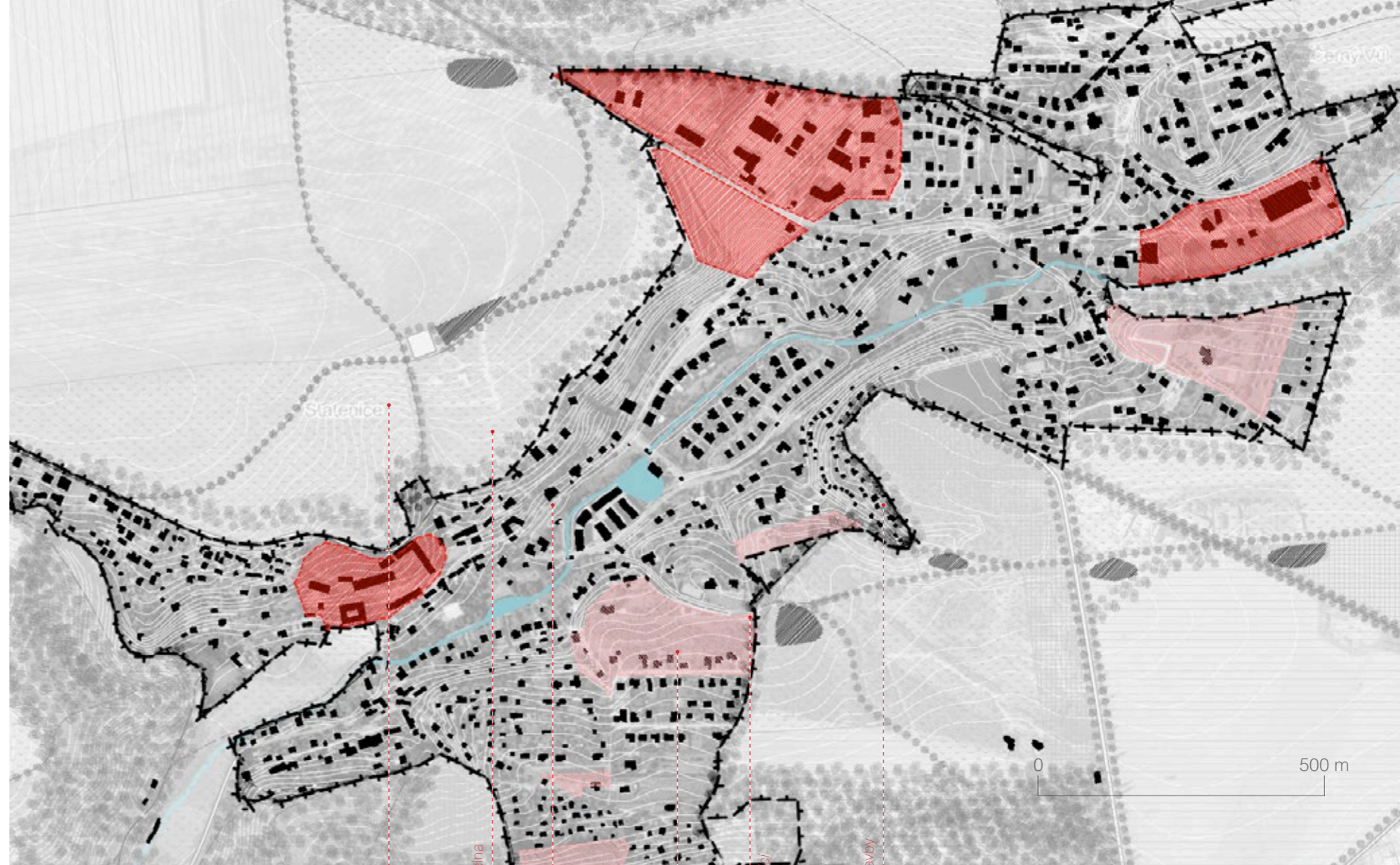
Jako rozvojové území se dá počítat zámek, který by měl projít komplexní památkovou obnovou a stát se centrem kultury a vybavenosti nejen obce, ale i širšího okolí.

Rozvojové plochy označené světle červeně jsou v podstatě stabilizované, mohou být zastavěny podobným typem zástavby jako je ta okolní, s důrazem na prostupnost jak místní tak do okolní krajiny. Cílem je optimální zahuštění oblasti, pro největší rozvojovou plochu by měl být vypracovaný regulační plán.

Problémy Černého Vola byly popisovány na předchozí dvojstraně. Nachází se zde 3 větší rozvojové areály.

Horní dvě, nazvané U Cihelny a Pod Kostelem, by se měly rovněž stát centrem horní části obce. Spodní rozvojová plocha se nachází na pozemku firmy Panflex v údolní nivě potoka a bezprostředně přiléhají k Potůčkovému mlýnu, jehož předprostor vnímám jako potenciální místo pro centrum Černovolské vybavenosti. Všechny tyto plochy budou detailněji zpracovány na následujících stranách této práce.

Světle červeně označená oblast je evidentní územní rezerva vhodná k zahuštění, měl by být zpracován regulační plán zastavění, důležitá je vazba na historickou část Černého Vola.



- Liniová hluková bariéra výrobní haly , dílny, sklady
- Nová autobusová stanice Černý Vůl - Cihelna
- Liniová hluková bariéra výrobní haly , dílny, sklady
- "KOSTEL" - místní vertikální dominanta
- Místní komerční centrum v Černém Vole Možnost jednoduše zastavit pro projížďání automobily
- Logické navázání uliční sítě na nové výstavby na stávající



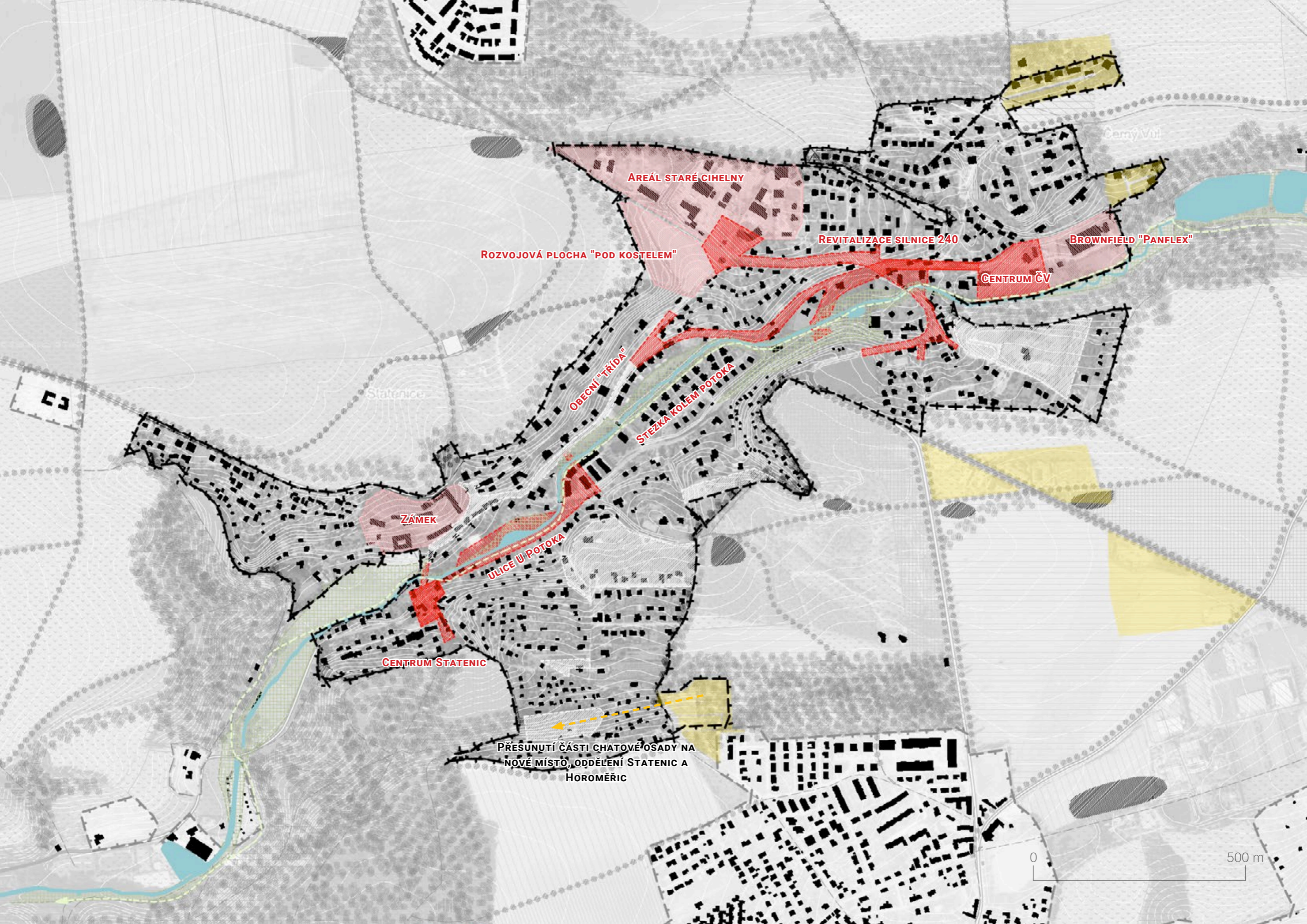
Areál Statenického zámku



Vlevo lokalita pod Kostel (název bude vysvětlen dále) Vpravo areál bývalé cihelny



Hala firmy panflex v klidné údolní nivě Únětického potoka. Před halou Potůčkův mlýn a potenciální náves



AREÁL STARÉ CIHELNY

ROZVOJOVÁ PLOCHA "POD KOSTELEM"

REVITALIZACE SILNICE 240

BROWNFIELD "PANFLEX"

CENTRUM ČV

Statenice

OBECNÍ "TRÍDA"

STEZKA KOLEM POTOKA

ZÁMEK

ULICE U POTOKA

CENTRUM STATENIC

PŘESUNUTÍ ČÁSTI CHATOVÉ OSADY NA
NOVÉ MÍSTO, ODDĚLENÍ STATENIC A
HOROMĚŘIC

Černý Vrch



PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA

Ve Statenicích byl schválen územní plán legitimizující extenzivní rozrůstání obce do krajiny. Tento územní plán byl schválen za sporných podmínek končícím zastupitelstvem. Územní plán jde zjevně na ruku velkým developerským skupinám, které chtějí zhodnotit svůj majetek.

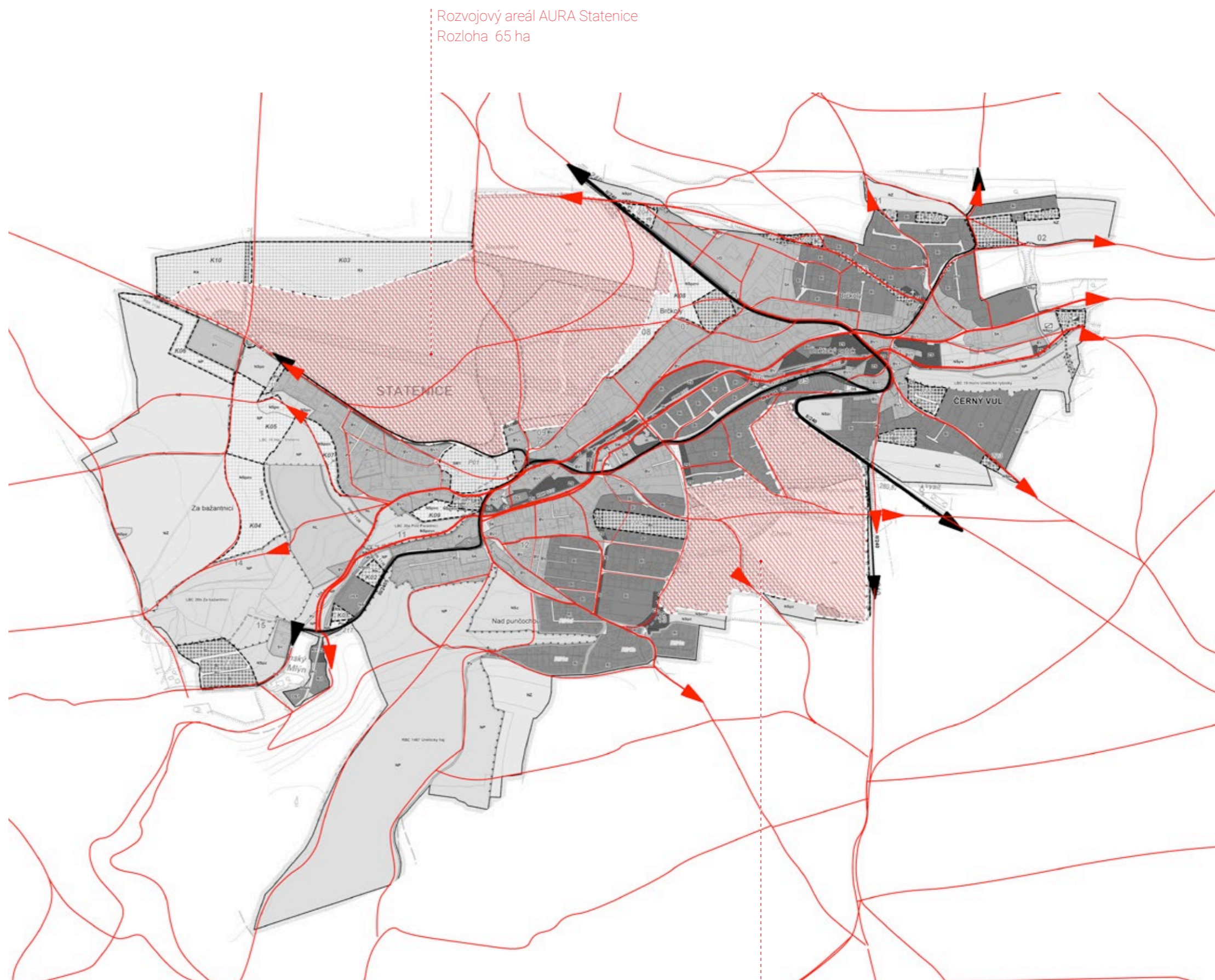
Byť záměry developerů nejsou bohubilé, hlavní zodpovědnost leží na tehdejším vedení obce, které územní plán schválilo a architektům, kteří takový územní plán nakreslili.

Problematické je mimoobrovskou intenzitu zastavování i to, že územní plán nestanovuje posloupnost, se kterou by se měly jednotlivé projekty realizovat. Obec se přitom potřebuje rozvíjet směrem od centra ven.

V současné chvíli je již tento územní plán neměnný a právně nevyvratitelný. Je tedy třeba počítat s tím, že projekty realizovány budou. Při přípravě územních studií jednotlivých projektů bude na zodpovědnosti obce, aby prosadila postupný vývoj projektů co možná nejvíce směrem zevnitř ven. Pro správné fungování krajiny bude klíčové zohlednění zachování směrů historických cest a jejich neomezená prostupnost pro pěší, aby byly zachovány přirozené směry pohybu. Klíčové je taky pevné a přímé provázání uliční sítě nového developmentu s ulicemi stávajícími, nový celek musí být směrově orientovaný směrem k historické obci.

Plánovaná výstavba navíc poškodí výhledové horizonty při pohybu člověka mezi obcemi - obce téměř srostou v jednu hmotu. V tom případě bude vhodné vysázet na okraji zástavby pásy lesních hájů, které přispějí k optickému oddělení sídel. V areálu aury Statenice jsou navrženy velké liniové parky. Vzhledem k blízkosti otevřené krajiny však nedávají takové parky příliš smysl. Zástavba by se tedy měla přimknout co nejtěsněji k obci a plochy zeleně by se měly nacházet při vnějším obvodu obce. Ušetřené peníze na realizaci parků by mohly být investovány do zkvalitnění hlavního obecního parkového prostoru - linie kolem Únětického potoka.

Ve své diplomové práci zastavování těchto ploch neuvažuji.

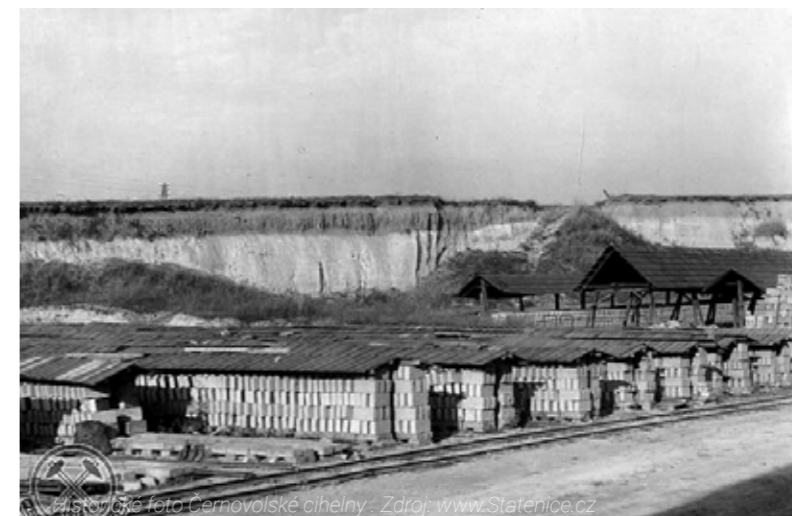


Promítnutí krajinných cest a vnitřní uliční sítě obce do územního plánu. ZACHOVÁNÍ prostupnosti cest je důležité i v případě realizace developerských záměrů.

Červenou šrafovou jsou označeny velké rozvojové plochy.

Rozvojový areál Radovana Vítka
Rozloha 27 ha

Využití územních rezerv



AREÁL STARÉ CIHELNY

Areál bývalé cihelny je dnes využíván jako zázemí dopravní tepny - je tu čerpací stanice, autobazar, sklady náhradních dílů, odstavná plocha pro kamiony.

V prostoru má zázemí například prodejce stavebního dřeva nebo výrobce dopravních značek.

V koncepci nechci navrhovat zrušení těchto provozů, myslím si ale, že je potřeba ctít cenu prostoru a půdy, a proto navrhuji společně s revitalizací silnice 240 provést i reorganizaci celého areálu.

Navrhuji přesunout jednotlivé provozů v rámci areálu tak, aby výroba a služby spojené s autoprůmyslem byly navázány přímo na silnici v jedné linii. Takto vytvořená liniiová bariéra odstíní hlukovou zátěž ze silnice, v zadním plánu parcel pak bude možné vybudovat bydlení. Bydlení bude orientované hlavně do sebe, potažmo do Černovolského úvozu.

Provozů hodně náročné na prostor a dopravu jako je autobazar či odstavné parkoviště kamionů podle mého názoru nejsou v místě adekvátní. Na již tak vytížené silnici 240 generují další dopravu. Ve střednědobém horizontu podobné brakové využívání půdy není ani ekonomicky udržitelné. Navrhuji přesunutí těchto provozů na zbytkové plochy okolo budovaného obchvatu Prahy.

Koncepce rozvoje území bývalé cihelny by mělo být řešeno regulačním plánem, se zřetelem na provázání se stávající zástavbou "Na Brčkolech", která je sama o sobě velmi špatně provázána se svým okolím.

Území bude obsluhováno stávající stanicí autobusu, která bude ovšem přesunuta ještě o něco dále směrem z obce (obsluhu spodní části Černého Vola bude plnit nově navržená centrální stanice). Ve východní části areálu ve vazbě na silnici bude místní veřejné prostranství, rozvojový areál by měl být doplněn o vlastní vnitřní veřejný plácek.

Rozloha rozvojové plochy 8,2 ha



Liniová hluková bariéra
výrobní haly, dílny, sklady

Nová autobusová stanice Černý Vůl - Cihelna

Liniová hluková bariéra
výrobní haly, dílny, sklady

"KOSTEL" - místní vertikální dominanta

Místní komerční centrum v Černém Vole
Možnost jednoduše zastavit pro projíždějící
automobily

Logické navázání uliční sítě na nové výstavby
na stávající



POD KOSTELEM

Rozvojové prostranství je jako jediné v současné chvíli nezastavěné území pod hranou přirozeného horizontu.

Územní rezerva má dobrou dostupnost do centra jak Černého Vola tak Static. Společně s areálem bývalé cihelny bude obsluhováno posunutou autobusovou stanicí. Logická návaznost na areál cihelny i stávající obec je zásadní při parcelaci území.

Reference v podobě územní studie pro obec Rantířov od Pavla Hniličky ilustruje typ zástavby, který by mi pro místo přišel vhodný.

Rozloha rozvojové plochy 2,6 ha



Měřítková a výrazová reference - územní studie Rantířov -



Cesta od kostela ke hřbitovu

Nová autobusová stanice Černý Vůl - Cihelna
Námísto stávající stanice Černý Vůl

Logické navázání uliční sítě na nové výstavby
na stávající

"KOSTEL" - místní vertikální dominanta



Pohled na územní rezervu od silnice 240



Skica proměny území, kostel v pozadí

BROWNFIELD PANFLEX

V údolní nivě Únětického potoka ve východní části Černého Vola sídlí firma Panflex. Jedná se o firmu, která se věnuje tisku obalových materiálů. Firma má v Černém Vole svou centrálu, působnost firmy je v měřítku celorepublikovém, má několik dalších poboček. Jedná se o soukromou firmu založenou v roce 1991.

Profitující místní firma jako taková není problémem Státnic, ba naopak. Problematické je však její umístění v rámci obce.

Výrobní hala se nachází na slepém konci drobné pro auta neprůjezdné silnice směřující na Únětice. Umístění výroby do tohoto místa byla zásadní chyba v nakládání s územím.

Místo jako takové by bylo velmi vhodné pro bydlení. Naopak pro firmu jako takovou není tato pozice výhodná. Je utopená, není "vidět" ze silnice, její zásobování zatěžuje poddimenzované veřejné prostory v Černém Vole.

Navrhují proto přesunutí výrobní haly firmy na hlavní silnici do areálu cihelny, kde bude firma dobře viditelná a zapamatovatelná. Bude zároveň vytvářet hlukovou bariéru pro potenciální výsavnou bydlení za ní.

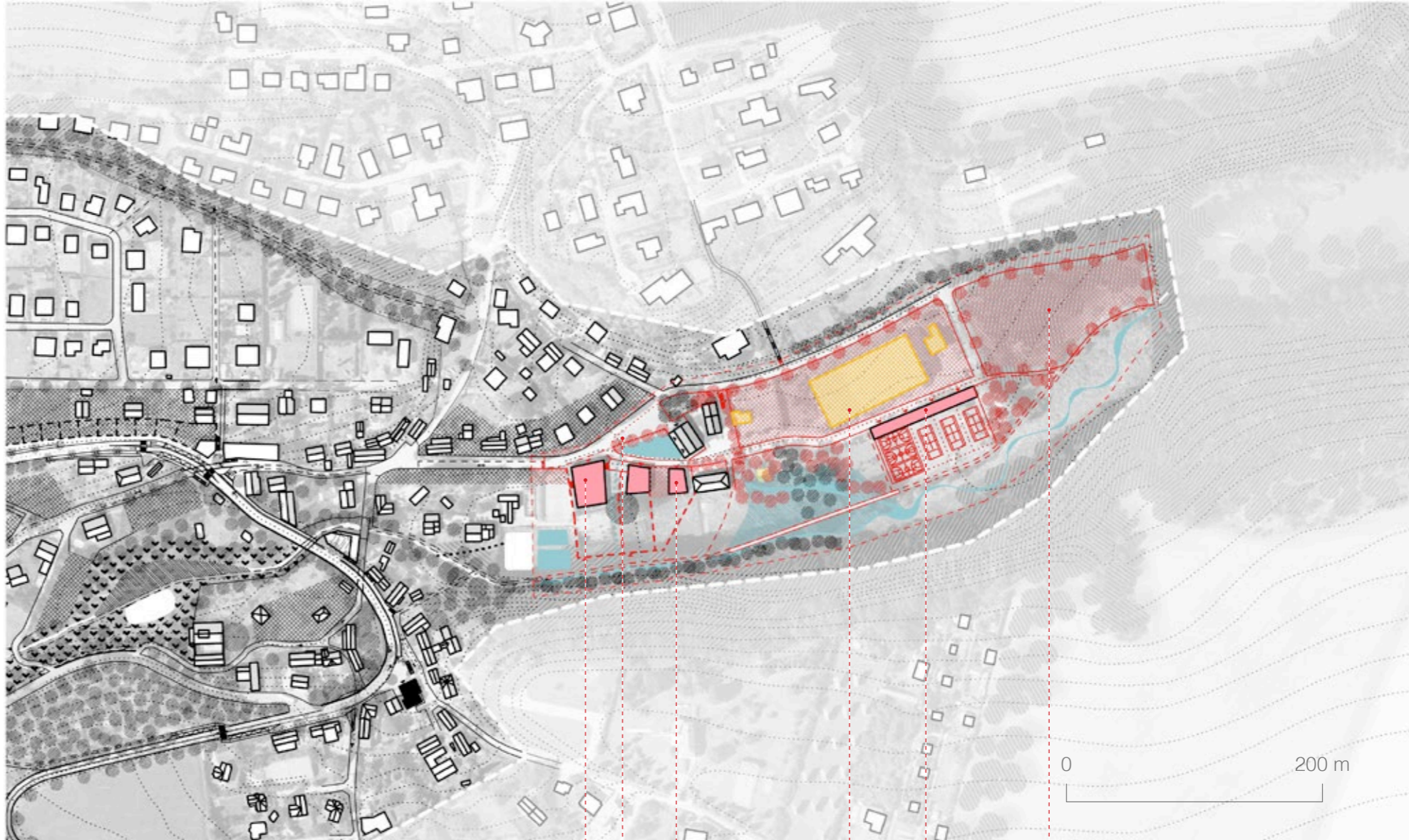
Realizace záměrů bude provedena s tou sousledností, aby nemusel být přerušeno provoz, tedy nejdříve bude vystavěno zázemí nové v areálu cihelny, následně proběhne proměna areálu stávajícího.

Areál jako takový bude realizován s vazbou na náves před Potůčkovým mlýnem či Černovolskou základní školou. Součástí přeměny nebude pouze areál Panflex jako takový, ale i živelná výstavba mezi areálem a Potůčkovým mlýnem. V rámci přeměny areálu bude v jeho jižní patě při potoce vystavěno obecní sportoviště. Nivní louka pod severní patou kopce bude využita pro rekultivaci a zmeandrování potoka.

Východně od pozemku bude realizována obecní čistírna odpadních vod.

Mělo by se jednat o investici částečně veřejnou - přesun firmy by měl být řízen společně s celkovým řešením úprav okolo silnice 240. Výstavba na brownfieldu by měla být investicí soukromou, vycházející z obcí zadaného regulačního plánu.

Rozloha rozvojové plochy 2,6 ha



Základní škola Černý Vůl

Obecní náves, obnovený rybník, orientace k historickému mlýnu (restaurace)

Významné budovy uzavírající náves
rezerva pro školku, veřejná vybavenost,
komunitní centrum v Černém Vole

Prostor pro výstavbu bydlení

Obecní sportoviště Černý Vůl

Územní rezerva pro obecní ČOV

Velikost území na základě vodohosp. studie

Potřeba určit případně zvětšit na základě koordinace rozvoje s brownfieldem Panflex



Skica proměny návsi u Potůčkova mlýna



Výrobní hala firmy Panflex



Výrobní hala firmy Panflex

Klíčová místa a stavby



Centrum Černého Vola

Centrum Státnic

SHRNUJÍCÍ SITUACE

0

500 m





Varianta parcela pro umístění základní školy

Venkovní sportoviště

Nové propojení náměstíčka s ulicí Školy

ZÁKLADNÍ ŠKOLA

mokřina dřevěná lávka

MATEŘSKÁ ŠKOLA

STATENICE M 1:2000

Technické služby

Sokolovna

Kulturní centrum

Kaple

Úřad / obchod

Hřbitov

Zbůžka



CENTRUM OBCE STATENICE

Na proměnu centra obce proběhla v roce 2019 vyzvaná architektonická soutěž.

Vítězný návrh nastartoval drobné kvalitativní změny v obci, práce na proměnách se dají provádět na etapy, výsledkem má být centrum s vícero navzájem interagujícími budovami a prostory.

KULTURNÍ CENTRUM RADNICE OBCHOD ŠKOLKA SOKOLOVNA TECHNICKÉ SLUŽBY KLUBOVNA ...

Přístup mi přijde skvělý a chci na něj navázat v celoobecním měřítku. Umožnit obci postupný kvalitativní rozvoj tím, že bude mít k dispozici strategii a bude znát priority.

Návrh respektuji a nechávám v diplomové práci nezměněný. Rozvíjí se provozní napojení při zpracování koncepce ulice u Potoka.

DLOUHODOBÉ DŮLEŽITÉ ÚZEMNÍ REZERVY V CENTRU

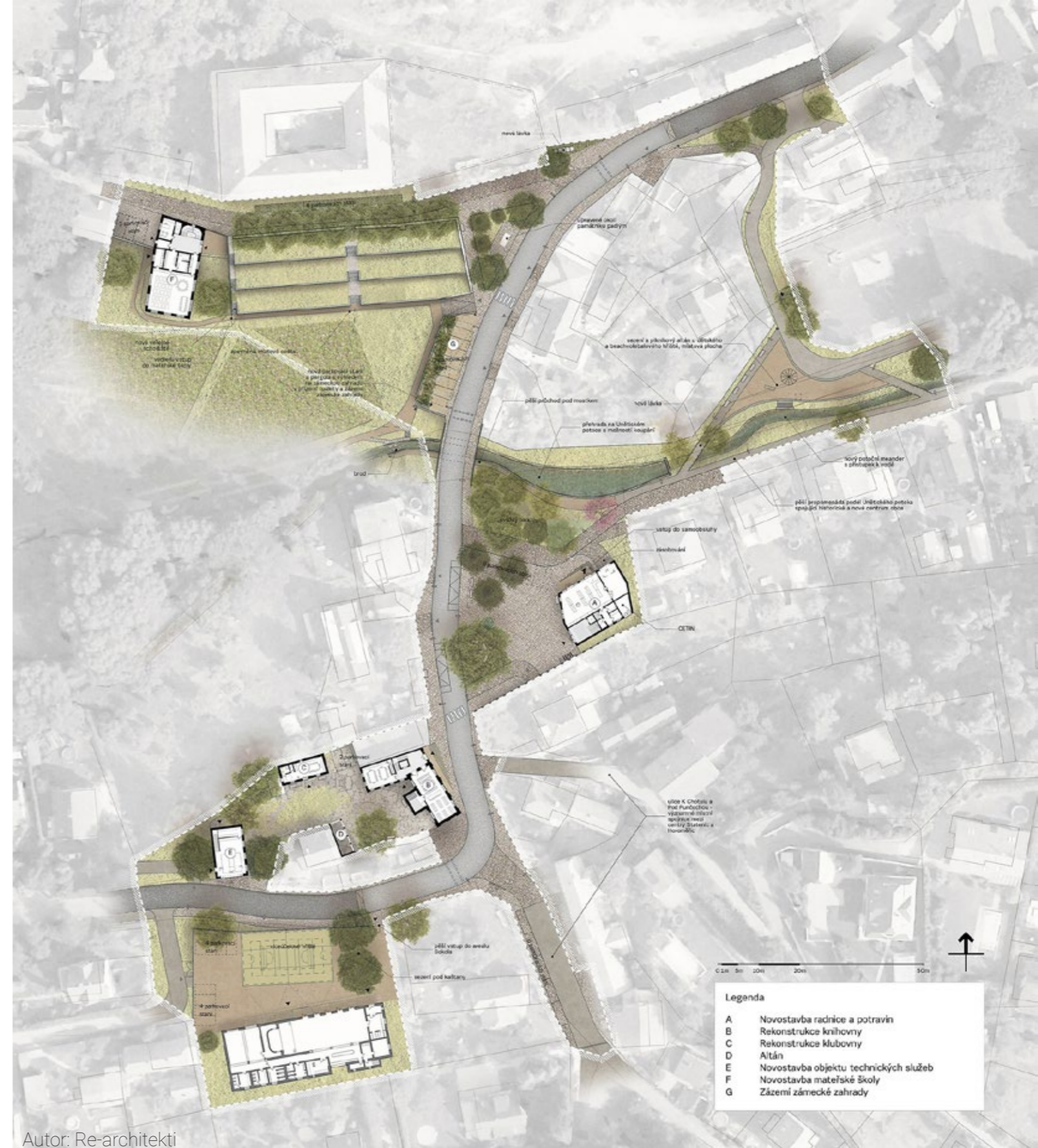
Pro dlouhodobou vizi rozvoje centra jsem určil dva pozemky, které vnímám jako strategické pro obec.

(1) První z nich se nachází přímo na návsi, od severu je ohraničen potokem, v návrhu je místo pojednáno jako svažité parčík. Vzhledem k blízkosti parku Parádnice se domnívám, že je možné v dlouhodobém horizontu zvážit zastavění této hrany pro obec důležitou stavbou. V prvních skicách jsem na místo navrhoval kapli nebo kostel, prověřoval jsem i umístění školky nebo části základní školy. Tato pozice by byla pro školu vhodná, nicméně je pozemek příliš malý. Umístění kaple nebo kostela zase závisí na tom, zda bude obnovena zámecká kaple, a zda bude realizován kostel v Černém Vole. Obec by s pozemkem měla určitě pracovat jako s důležitou územní rezervou.

(2) Druhý významný pozemek se nachází na rozcestí ulice Pod Punčochou a lesní cesty. Místo již dnes funguje jako plácek, náměstíčko. Zastavují tu cyklisté hledající kudy se vydat, hrají si tu děti návštěvníků přílehlé hospody. Myslím si, že by bylo vhodné toto místo v tomto typu využití stabilizovat a umístit sem veřejnou stavbu, navíc s možností orientace jižní fasády do lesa / sadu.



Označení územních rezerv



Autor: Re-architekti



Autor: Re-architekti



Autor: Re-architekti



Autor: Re-architekti



Skica kaple na návsi v místě dnešních kontejnerů na tříděný odpad. Skica uvažuje realizaci úpravy návsi od Re-architektů.

Skica využití zajímavé parcely na trojúhelném plácku pro výstavbu ZUŠky. Škola by mohla být orientovaná jak na plácek, tak do sadu.

ZÁMEK

Zámek je přes svůj katastrofální stav bezkonkurenčně nejhodnotnějším areálem, který uchovává pamět místa obce a vytváří její tvář. Hlavní budova zámku je čtyřkřídlá, okolo uzavřeného dvora. Hlavní průčelí je orientováno na jih do parku Parádnice. Areál zámku dotváří sestava budov převážně z období baroka. Jedná se o kulturní památku.

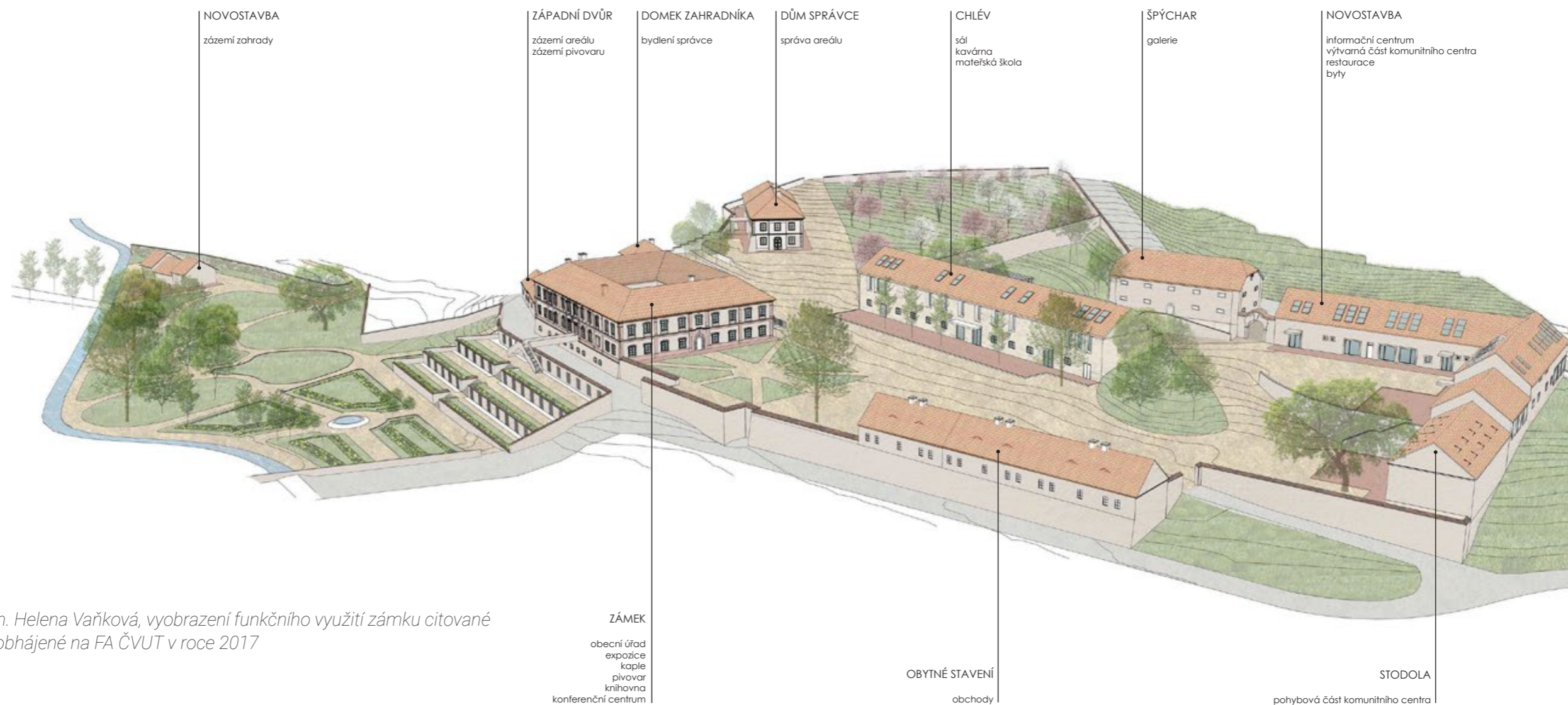
Celý areál je v rukou soukromého investora, společně s bývalými arcibiskupskými loukami jižně nad obcí (AURA Statenice). Je jasné, že při rekonstrukci areálu by bylo vhodné do zámku umístit centrum vybavenosti obce, a tuto funkci doplnit o infrastrukturu pro rekreaci jak místních tak přespolních, například po vzoru Únětického pivovaru.

Studie na proměnu zámku vznikly hned dvě, a to jako diplomové práce na fakultě architektury ČVUT. Autory prací jsou ing. arch. Adam Pokorný a ing. arch. Helena Vařková (přiložená axonometrie je právě dílem Heleny Vařkové). Studie na obnovu zámku jsou kvalitní, nicméně je jasné, že skutečná situace kolem obnovy zámku bude silně ovlivněna zájmy investora.

Dá se předpokládat, že pokud bude vůle zámek zachránit, bude obnoven více méně kvalitně, vzhledem k tomu, že se jedná o kulturní památku. Jak bylo zmíněno v úvodu, zámek je kvalitou sám o sobě již dnes, byť je jeho stav žalostný.

Obec by si měla pohlídat to, aby byl areál zámku trvale dostupný pro bezpečné napojení obyvatel Račan na centrum obce, dále by se měla vyjadřovat k využití jednotlivých budov. Byť v diplomce navrhuji zdánlivě "definitivní" pozice pro jednotlivé stavby, zajímavé by mohlo být i případné umístění školky nebo školky do areálu zámku.

Nebránil bych zahuštění areálu zámku novostavbou v severozápadním cípu u silnice na Lichoceves. Z hlediska celkové koncepce revitalizace potoční nivy bych naopak upustil od úpravy Parádnice do podoby komponovaného "francouzského parku", i s přihlédnutím k faktu, že se tato podoba parku vůbec nedochovala.



Autorem je ing. arch. Helena Vařková, vyobrazení funkčního využití zámku citované z Diplomové práce obhájené na FA ČVUT v roce 2017

ULICE POD ZÁMKEM - MÍSTO PRO ŠKOLKU A ŠKOLU

Ulice Pod Zámek vede v patě jižního svahu z historického centra směrem na západ k fotbalovému hřišti a ven z obce. Dle územního plánu je na její lince navržena výstavba školky. Ulice má klidný charakter, není přímo průjezdná.

Směrem k historickému centru je výrazná její vazba k zámku, cestou z obce postupně dostává charakteru více a více venkovského. Ulici vnímám jako hlavní pěší a cyklistickou linii směřující dnem údolí ven z obce. Je bezpečnou alternativou pro hlavní automobilovou trasu údolím.

Statenice základní školu měly, respektive stále mají. Skončila ale po neváživém prodeji v soukromých rukou a byla přestavěna na bydlení. Vzhledem k tomu, že v ulici Pod Zámek má být vystavěna školka, navrhuji umístit asi o 200 metrů východněji i budovu základní školy. Škola i školka tak budou moci profitovat z blízkosti parku, přitom být v bezprostřední blízkosti historického centra.

Ulici vnímám jako jednu z nejdůležitějších v obci, proto navrhuji v její východní části její mírné rozšíření tak, aby se mohly v úseku od nové školy až na napojení na Statenickou vyhnout dva automobily. cesta zůstane obousměrná. Cílem přitom není maximální možné usnadnění automobilové dopravy, prioritní má být pěší a cyklistický pohyb do a ze školy.

Parkování pro základní školu bude v maximální míře dislokováno od samotné školy, aby ráno u školy nedošlo k dopravnímu kolapsu. Odstavná parkovací stání navrhuji na hraně obce na hlavní silnici směřující k fotbalovému hřišti. Bude se jednat o podélná stání pod stávající topolovou alejí. Škola bude od těchto stání přístupná přes potok a park, vzdálenost je asi 150 metrů.

Navržená školka má kapacitu 50 žáků, pro dosažení dnes potřebných kapacit obce bude výhledově potřeba zřídit ještě další třídu školky, pro dalších 30 - 40 lidí. Pro maximální růst obce (do 5000 obyvatel) bude potřeba zřídit kapacity celkem pro 175 dětí. Za optimální přístup bych považoval zřízení další školky pro 50 dětí ve Statenicích, například v areálu zámku, v Černém Vole pak vznikne samostatná školka pro 75 dětí.

Škola má dle výpočtu v jedné z předchozích kapitol kapacitu 250 míst, obdobně velká škola je navržena i do Černého Vola.



Přirozený historický ráz ulice



V západní části bude ulice mírně rozšířena.

ZÁKLADNÍ ŠKOLA VE STATENICÍCH

Vybraný pozemek je dle územního plánu nezastavitelný, s ochranným režimem z hlediska půdy a vod. Na pozemku se nachází pramen zvaný Luční. Pozemek leží bezprostředně vedle historického mlýna.

Z hlediska nakládání s územím je zcela správné, že je pozemek dle ÚP chráněný a nezastavitelný. Myslím si ale, že právě škola by měla být vnímána jako stavba pro obec tak významná, že by mělo být možné udělit jí výjimku, toto nádherné místo věnovat dětem. Pozemek je klidný, s přímou vazbou na les i na park Parádnice, v těsné blízkosti obecního fotbalového hřiště či Sokolovny. Vystavět dům nad pramenem může být obrovským potenciálem pro vytvoření jedinečné stavby. Vzpomeňme na historické reference, třeba na klášter ve Svatém Janu pod Skalou.

Pozemek je v současné době v soukromých rukách. Jeho současný status v ÚP je vzhledem k prameništi potoka neměnný, proto by mělo být pro obec snazší jej vykoupit za přiměřenou cenu a vzhledem k "ušlechtilému" záměru i zajistit pro záměr změnu ÚP a všechna povolení.

Velikost školy

V jedné z předchozích kapitol jsem stanovil kapacitu školy na 250 dětí. Škola bude disponovat dvanácti variabilními učebnami, aby mohla fungovat v různých režimech.

- A) možnost pokrytí výuky pro kompletní první i druhý stupeň.
- B) možnost pokrytí výuky pro 2 paralelní třídy prvního stupně.
- C) možnost využití některých učeben jako učeben specializovaných

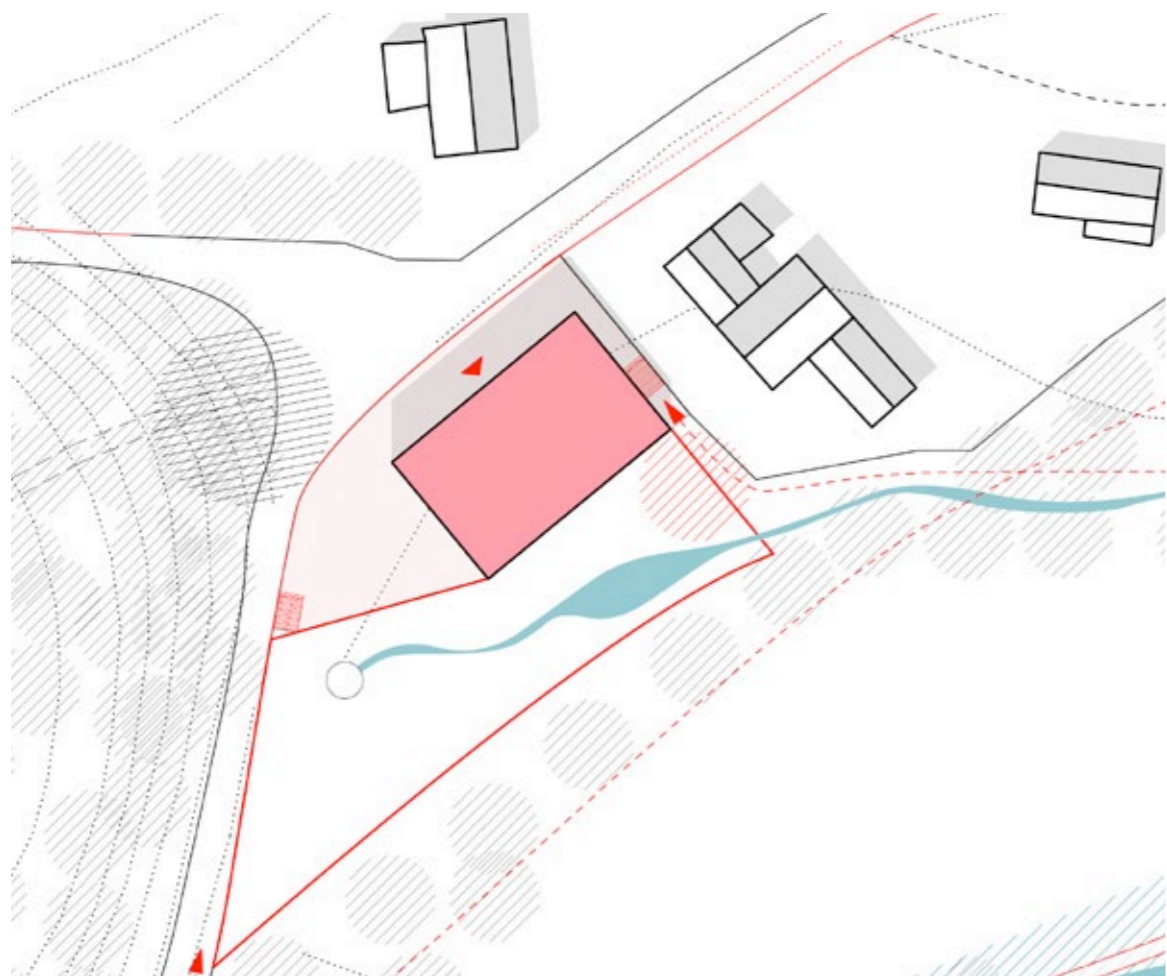
Specializace jednotlivých místností by měla být minimalizována, mělo by být možné jednoduše a levně menit vnitřní uspořádání vzhledem k měnícím se nárokům obce.

Škola nebude mít vlastní tělocvičnu. v první etapě bude jako tělocvična sloužit obecní sokolovna, v druhé etapě budou moci žáci využívat obecní sportovní haly na rozhraní Statenic a Černého Vola.

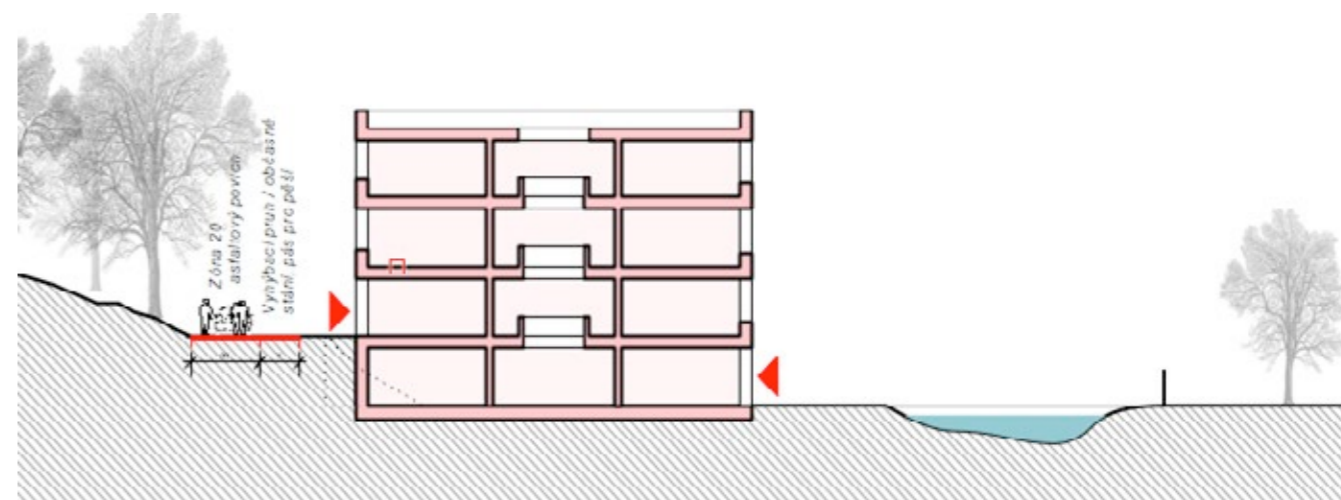
Škola bude disponovat vlastní výdejnou jídel, která se bude rovněž dít používat jako společenský sál. Příprava jídel by měla probíhat v jiné externí budově, která bude zároveň vařit i pro veřejnost (důchodci a.p.), výhledově pak i pro druhou školu.

Orientace na pozemku a výška budovy: Škola by měla být co nejvíce orientovaná do parku, drobná školní zahrada by měla mít přímý přístup do veřejného parku. Budova o max 3 nadzemních podlažích a jedním zapuštěným podlažím pod úroveň přístupové cesty.





Základní škola se zahradou M 1:1000



Schematický řez ulicí a budovou školy M 1:500



Letecký snímek dnešního stavu M 1:1000



SPOJENÍ STARÉHO A NOVÉHO CENTRA

Ulice u Potoka spojuje starou a novou náves. Vnímám ji jako klíčovou promenádu, Státnické korzo.

Navrhují její místní rozšíření s umožněním zastavění její jižní hrany. Nové domy vystavěné na soukromých pozemcích budou pojednány jako soukromá investice konkrétních majitelů. Provozy domů budou koordinovány společným regulačním plánem, domy budou vystavěny přímo na uliční čáře, s maximálně třemi NP. V přízemí domů se budou nacházet komerční plochy (klíčová je variabilita, prostory mohou ze začátku sloužit jako garáže, postupně dle potřeby bude možné jejich jednoduché přeměny na komerční plochy).

Jsou navržena nová příčná pěší propojení směrem do ulice Nad Strání, pro tyto účely budou vykoupeny pásy pozemků. Ulice Nad Strání bude na celé své délce rozšířena a upraven její profil tak, aby umožňovala výstavbu na horní hraně svahu.

Ulice U Potoka se bude otevírat směrem k potoku, budou zřízeny místní přístupová místa k vodě. Vodě bude místně umožněno se rozlít do větší plochy.

ZVÝŠENÍ HUSTOTY OSÍDLENÍ V OKOLÍ ULICE U POTOKA A NAD STRÁNÍ

Rozloha kritického území: 3,8 ha

Stávající hustota osídlení:

- Zastavěnost: 34 samostatných rodinných domů
- využití domů: 4 obyvatelé / jednotka (odhad)
- Obyvatel dnes: 136
- Hustota osídlení: 35 obyvatel/ha

Návrhová hustota osídlení:

- Obyvatel dnes: 136
- Výstavba řadových domů v ulici U Potoka: 23 jedn * 4 byyv = 92
- Zahuštění horní hrany svahu dvojdomy (ulice Nad Strání) 20 jedn * 3 byyv = 60
- Zvýšení využití stávajících nemovitostí o 20%: --> 27

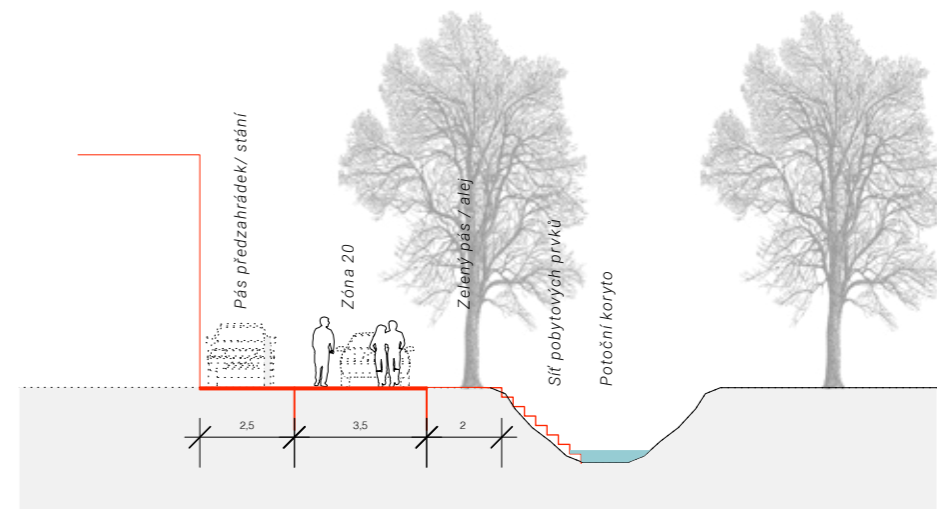
Obyvatel celkem po zahuštění --> 315

315/3,8 = 82 obyvatel/ ha

Pozn: Řadovky v ulici U Potoka by snesly i větší obsazenost než 4 byyv / jedn, je uvažována nižší odhadová hodnota.



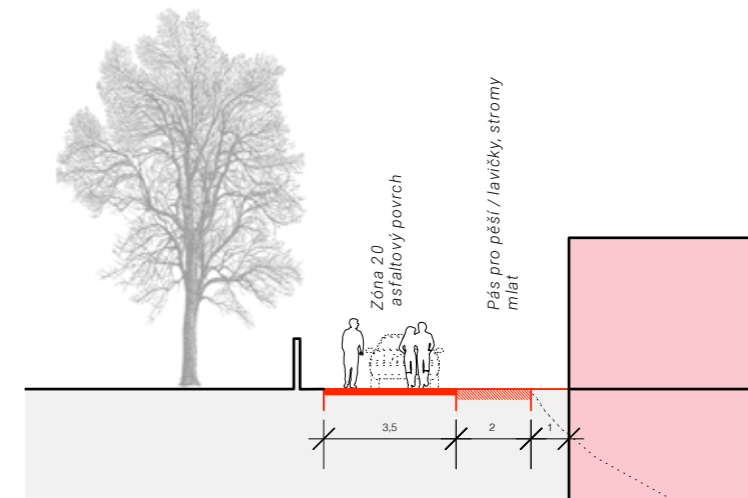
Reference prokrvení území schodišti.



Profil ulice M 1:200

Srovnávací zákres ulice U Potoka. Na jedné straně vytvoření pevné urbánní hrany, na straně druhé zpřístupnění potoka.





Profil ulice M 1:200

Srovnávací zákres ulice Nad Strání. Dnes se jedná o nezpevněnou cestu, která se ve své západní části mění v pěšinu. Navrhuji ulici v celé její délce rozšířit a zprostitnit pro vozidla rezidentů, navíc ji provázat s ulicí U Potoka pomocí dvojice schodišť. Tento záměr umožní využít územních rezerv v centrální části obce a zprostitnit celý severní svah nad centrem obce.



MEZI STATENICEMI A ČERNÝM VOLEM

Areál 15 let starého developerského projektu Statenický mlýn je sám o sobě stabilizovaný, problematické je akorát (ne)nápojení na zbytek obce. V západní části se nachází náměstíčko, které je příhodně orientované do ulice Statenická a U potoka. Tento prostor funguje dobře, proto se v návrhu snažím posílit hranu náměstí i na severní straně ulice Statenická.

Vzhledem k tomu, že se snažím posílit urbánnost ulice U Školy a roli ulice Statenická upozadit, navrhuji přímé propojení náměstí s ulicí u Školy pomocí pěší lávky.

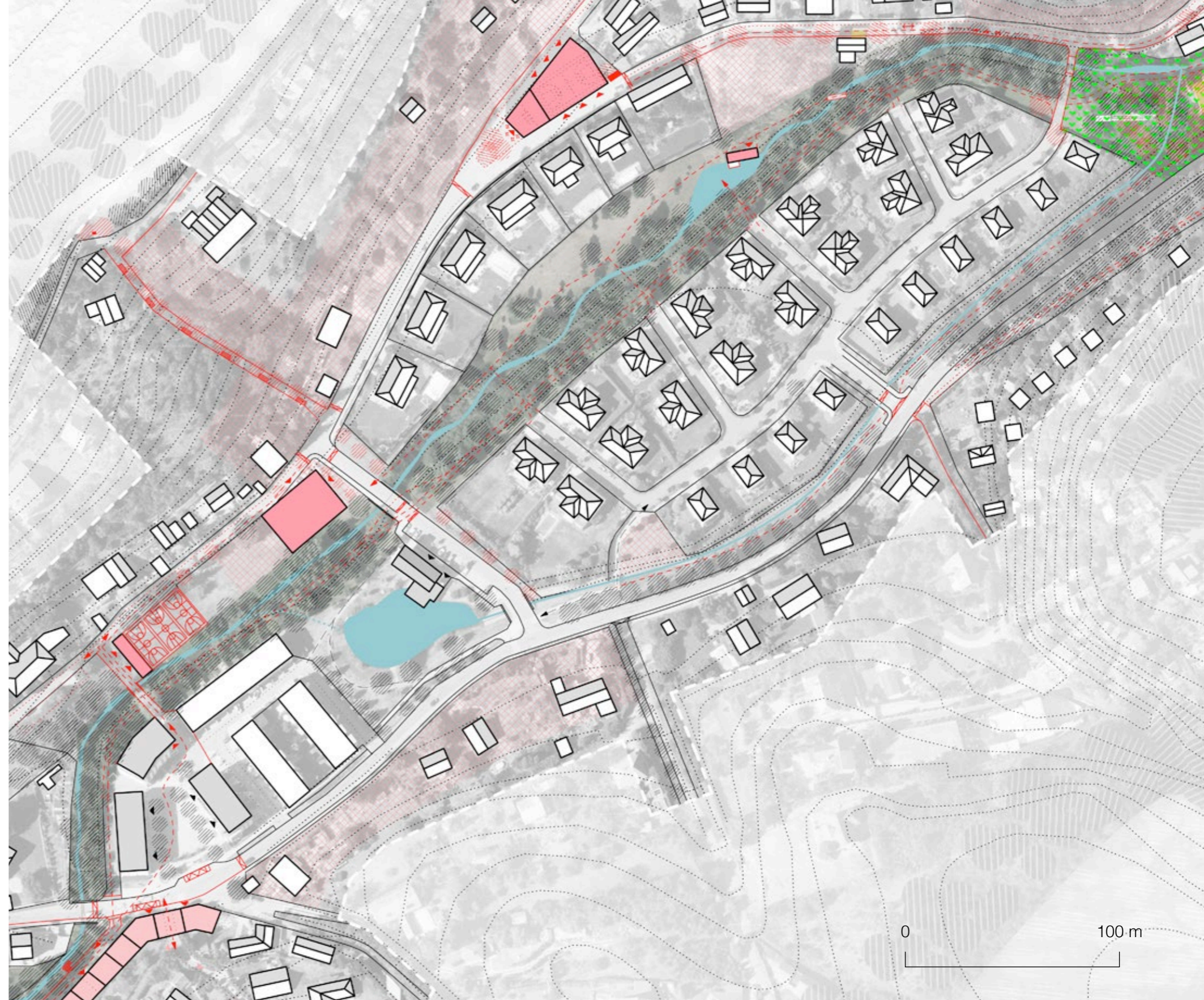
Na hranu této lávky navrhuji sportoviště s drobným zázemím. Západně od sportoviště, na nároží ulic U Školy a automobilového mostku přes potok se pak nachází relativně velká plocha, která by opět mohla sloužit pro umístění významné obecní budovy. Jedná se o parcelu, kterou uvažuji jako variantu pro umístění Statenické základní školy.

Dle územního plánu se jedná o parcelu nezastavitelnou, nicméně jsem přesvědčený, že při stabilizaci linie parku kolem potoka je její zastavení naopak vítané, opět tak pomůže posílit charakter obecního korza, navíc se nachází v zasítovaném území a je dobře obslužitelná automobily i MHD.

Tato část potočního koryta byla upravována společně s realizací developerského projektu. Koryto má přírodní ráz, jeho okolí je osázeno stromy. Ve vilové části se park navíc zajímavě rozšiřuje. Park je tedy v podstatě na světě. Jediný problém je, že chybí stezka, která by územím prošla. To, že se do parku dnes v podstatě nechodí způsobilo i to, že se jedná o "rubovou" stranu okolo stojících domů (tu, která nemá být viděna) Myslím si ale, že pokud obec zprostředkuje celý park, časem se přizpůsobí i domy.

Klíčové je, aby se dalo projít celým parkem. Ten je dnes ve svém severozápadním cípu "slepý". Navrhuji proto pěší lávku propojující park a ulici V Lukách. Lávka bude doplněna několika "brody" a místy, kde se bude dát potok jednoduše překročit či přeskočit. Po vykoupení potřebných pozemků bude také možné kolem potoka pokračovat dále až do Černého Vola a do volné krajiny.

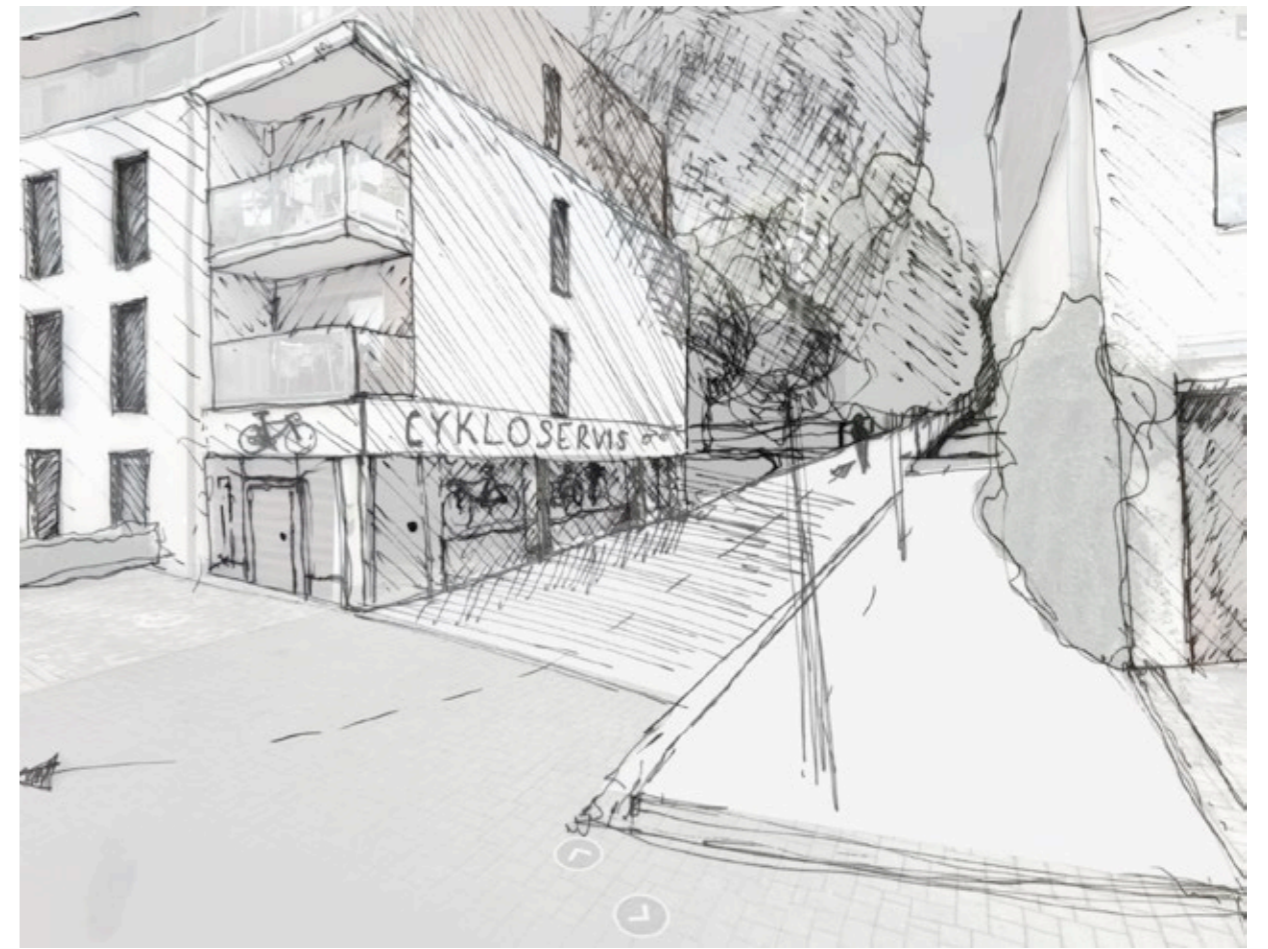
V tomto parku také navrhuji vytvořit malé přírodní koupaliště, u kterého by mohla vzniknout sauna, pro užívání v zimním období. Právě toto místo bylo vybráno opět z důvodu, že je stejně vzdáleno jak z centra Statenic tak Černého Vola.



Ulice vedená domem
- zpevnění prostoru
náměstíčka



Dnešní hodnotný
charakter parku mezi
vilami potřebuje akorát
oboustranně zprostředkovat.

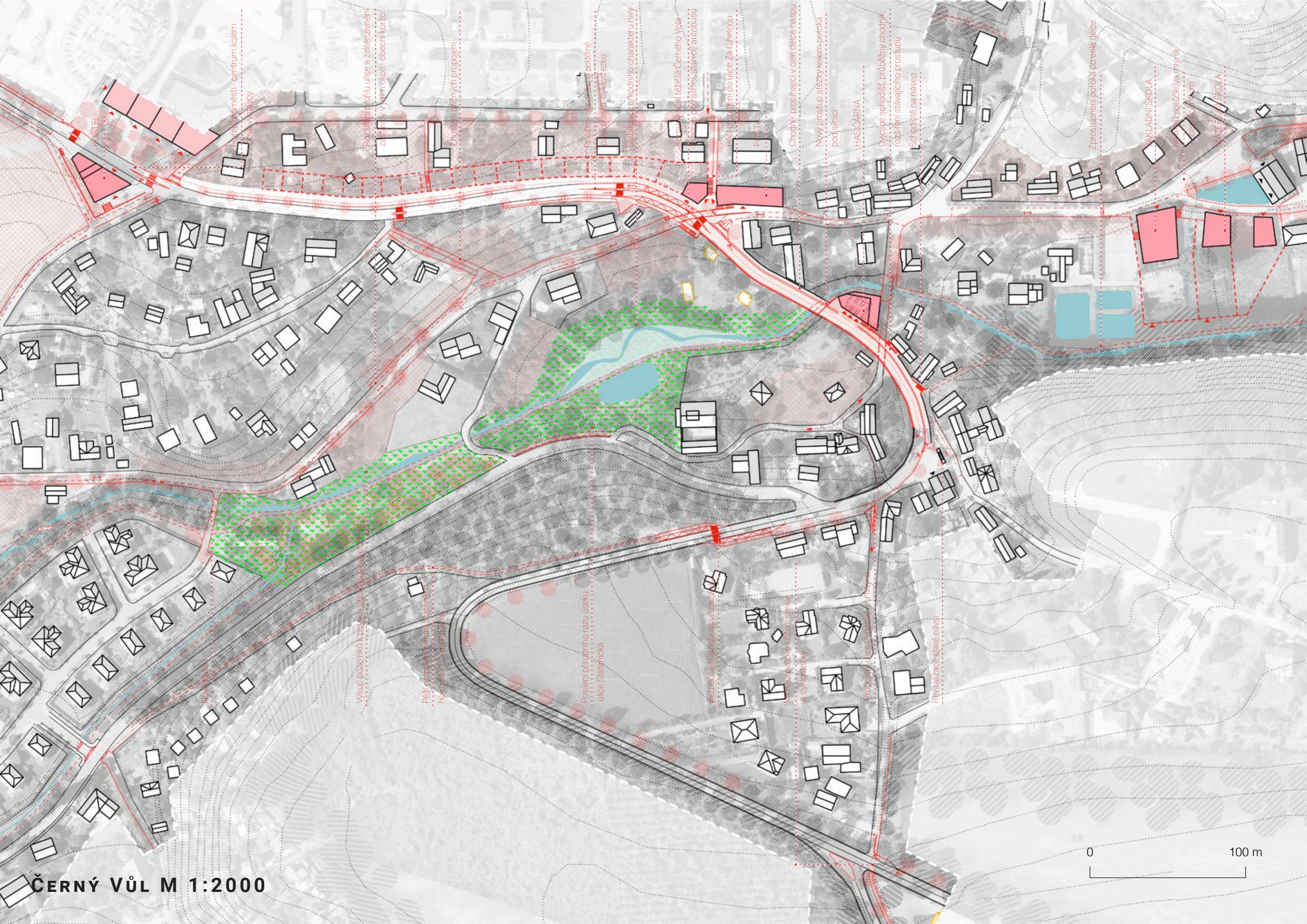


Propojení ulice U Školy a "náměstíčka" - na zázemí je patrná odbočka přes pěší lávku a nové zázemí sportoviště na travnatém pásu mezi ulicí a potokem.

Propojení ulice U Školy a "náměstíčka" Zprostupnění slepé ulice vedoucí z náměstíčka. Živost nového propojení může být posílena zřízením komerčního prostoru v parteru domu, který by nahradil současná parkovací stání.



Nároží ulice U Školy a ulice vedoucí přes mostek a kolem restaurace - variantní pozice pro umístění základní školy.



KOSTEL
Holejší náměstí - centrum kolem nové stavby

Rozšíření profilu ulice a zintenzivnění zástavby v jejím okolí - obecní korzo

Zhuštění příčných propojení

Rozšíření chodníku a podélné parkování a cyklostezky

Stabilizace přírodního charakteru nivy

Kulturní a rekreační těžiště Černého Vola - přístup pod silnicí, stanice autobusu

Paří proptání do ulice Za Cihelňou
POSTA

Chodník propojit v celé délce násup

Nový přístup stězky kelema-potoka pod silnicí

HASIČARNA

Dvojice schodišť, průběžný chodník, rozšíření stávajícího prostupu

Schodiště na nasep

Zprostřednění potoka i po celé délce

ŠKOLNÍ ŠKOLA

Nový potůčeková mylna, opěrné centrum

MATEŘSKÁ ŠKOLA

Výkup pozemků k potoku, příjm. ulice/trafikce

Peší propojení centra Statnické hoře s Černým Volem

Posílení přírodního rázu úseku ulice Statnická

Bezpečnější autobusové zastávky

Minimální výškové krizení silnice a cyklostezky

Propojení ulice Úvozová s Mlýnské

Revitalizace staré návsi

ULICE V LUKÁCH, CESTA KOLEM POTOKA

Ulice V Lukách je svou polohou klíčová pro živé urbanizované propojení Statenic a Černého Vola. Společně s ulicí u Školy a Únětická spojuje nevýznamnější místa v obci. Ulice vyběhá z rozdělení ulic U Školy a K Cihelně. Na tomto křížení bude umístěna obecní sportovní hala. Ulice se dále vine zelení kolem severní paty svahu údolí, od jihu je lemována potokem. s Černým Volem je propojena prostupem pod silnicí 240 a je napojena na ulici Únětickou.

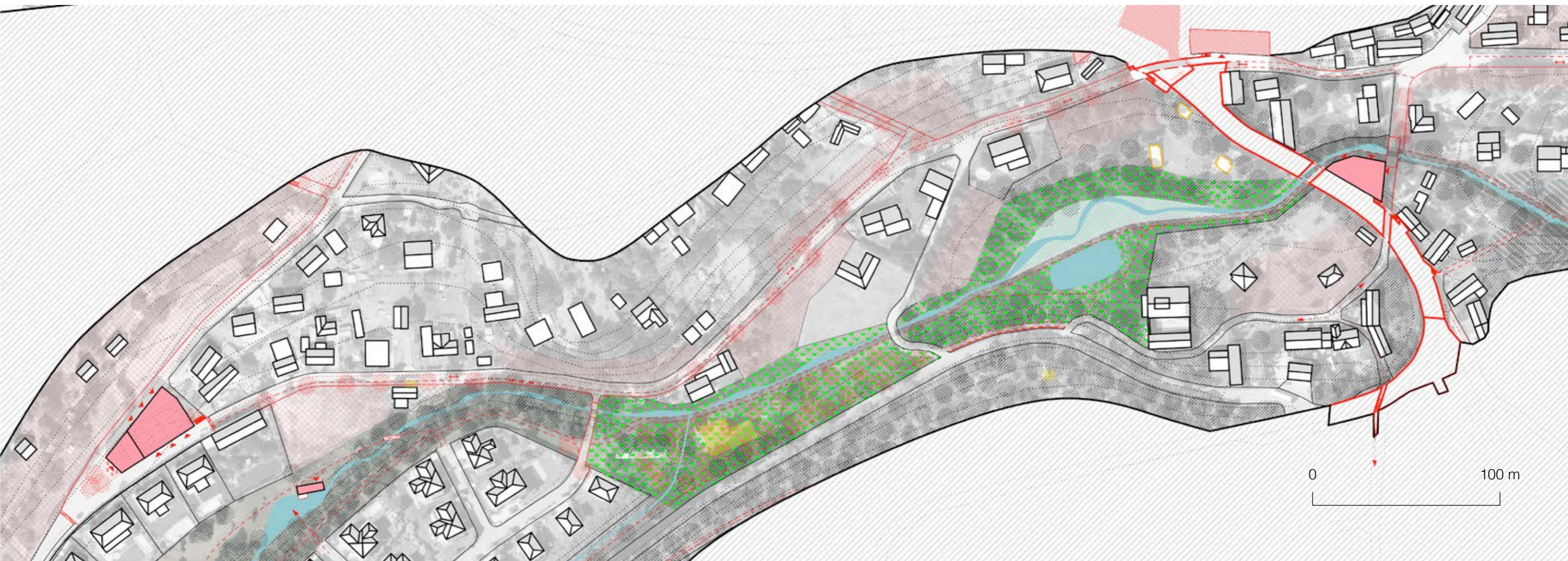
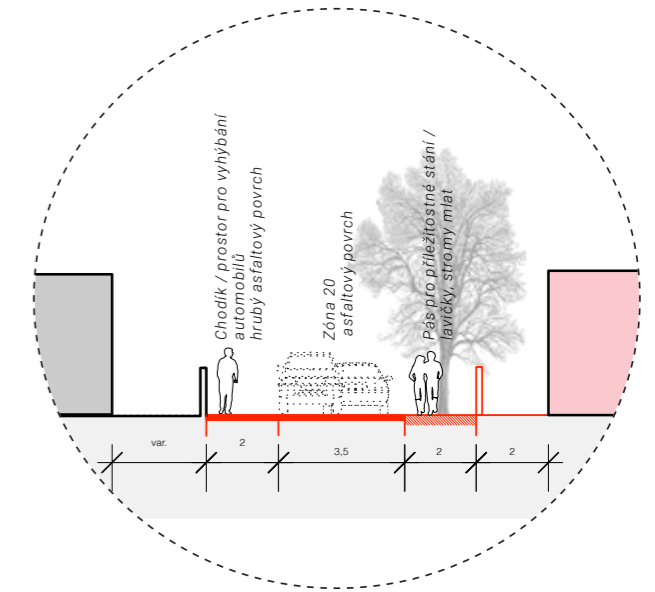
Navrhují dílčí rozšíření cesty tak, aby bylo umožněno lokálně podélné parkování a výsadba stromů. Přitom má být umožněno pohodlné vyhýbání automobilů s cyklisty nebo pěšími. Po cestě bude vedena cyklotrasa Roztoky - Tuchoměřice. Ulice bude komponována jako obytná zóna (max rychlost projíždějících vozů 20km/h), s obousměrným provozem, s občasnými zářivými pro vyhýbání proti sobě jedoucích automobilů a vyhrazenými parkovacími stáními.

Cesta bude propojena s areálem vilové části Statenického Mlýna pomocí nové lávky, bude upravena a rozšířena propojovací cesta na ulici Statenickou. Bude vytvořeno nové pěší propojení severním směrem na ulici na Kalvárii, potažmo na Kralupskou. Na východě s novým průchodem pod silnicí ulice plynule přejde na Únětickou. Lávka do ulice Zelená bude sloužit pouze pěším a cyklistům, průchod pod silnicí 240 bude pro auta neprůjezdný, průjezd bude umožněn pouze ve výjimečných případech.

Územní rezervy kolem cesty by měly být zastavěny tak, aby byla ulice přirozeně živá a kontrolována z okolních domů. Nová výstavba bude orientovaná směrem k ulici, domy budou disponovat předzahrádkami, budou částečně ustoupené od uliční čáry.

Osou paralelní k ulici V Lukách bude pěší promenáda okolo potoka. Cesta kolem potoka je svým charakterem daleko bližší přírodnímu charakteru, je klidnější, pohyb po ní je umožněn pouze pěším. Dnes mnoho soukromých pozemků dobíhá až k potoku, tyto pozemky budou prioritně vykoupeny za účelem zřízení stezky. Ta projde až do Černého Vola pod silničním mostem přes potok.

Jako hlavní automobilové propojení mezi Statenicemi a Černým Volem nadále slouží silnice Statenická, která by si v tomto úseku měla zachovat co nejvíce přírodní a neurbanizovaný charakter. Těžiště pěšího a cyklistického pohybu je přesunuto na ulici V Lukách a na potoční promenádu.



OBECNÍ SPORTOVNÍ HALA

Vytipovaná parcela se nachází přímo na rozhraní Statenic a Černého Vola. Umisťuji sem sportovní halu právě z toho důvodu, aby mohla být sdílena oběma místními částmi. Navíc se parcela nachází na křižovatce cest propojující Statenice s náhorní a údolní částí Černého Vola. Před veřejnou budovou vzniká adekvátní předprostor.

V budově sportovní haly se rovněž bude nacházet fitness a kavárna.

Počítá se s tím, že v dopoledních hodinách by hala sloužila jak Statenické tak Černovolské základce, (budova je vzdálena do 10 minut chůze od obou navrhovaných škol). Odpoledne pak bude hala sloužit veřejnosti. Rozměry hřiště v hale jsou 16*28 * 7m.

Pozemek je v soukromých rukou, patří fyzické osobě s trvalým bydlištěm v obci. Obec by si měla na pozemku zřídit předkupní právo. Dle územního plánu se jedná o parcelu určenou pro bydlení.

Hala by měla být vybavena drobným hledištěm. Charakter haly by měl umožňovat pořádání nejen sportovních akcí, ale například i obecních plesů a podobně.

Výstavba sportovní haly by měla být koordinována s realizací obou základních škol. V případě nutnosti by mohl být na místě realizován dílčí pavilon jedné nebo obou ze škol.

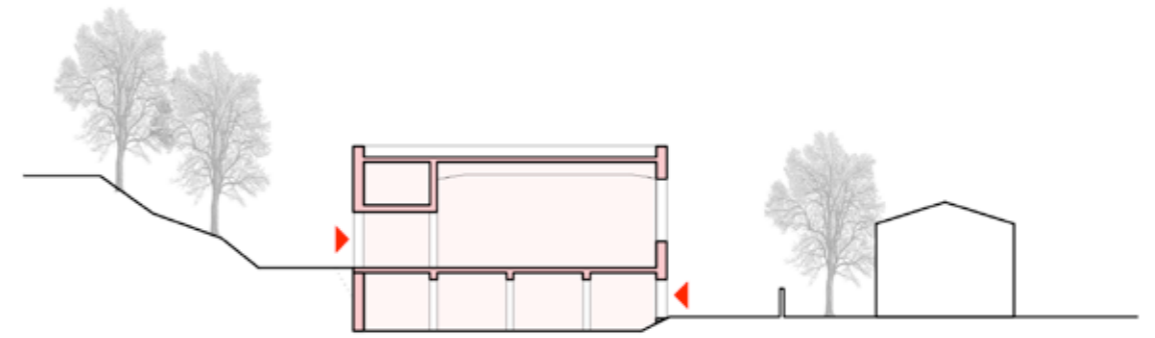




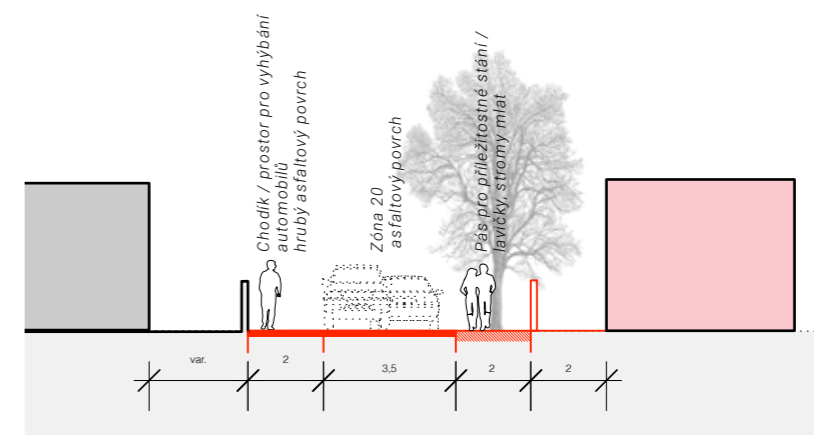
Sportovní hala a navazující veřejný prostor M 1:1000



Letecký snímek dnešního stavu M 1:1000



Schematický řez M 1:500

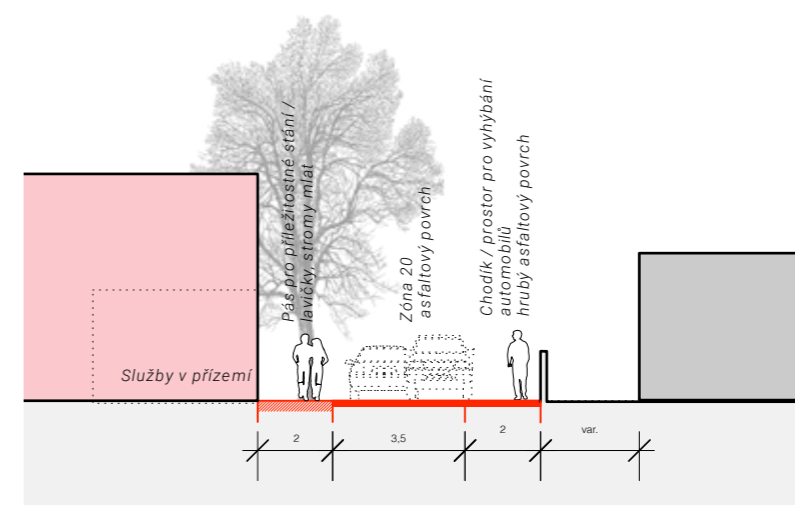


Profil ulice M 1:200



Pohled na západní část ulice v Lukách. Profil ulice je v jedné rovině, jedná se o zónu 20 s prioritou chodců a cyklistů. Pěší se mohou pohybovat v celé šíři ulice, automobily mají pojíždět tmavší asfaltovou část, světlejší povrch je rovněž asfaltový, ovšem se štěrkovým posypem. Tento pětimetrový profil ulice je doplněn o retenční mlatový pás s občasnými parkovacími stáními, před novými domy budou vysazené "rodové" stromy.

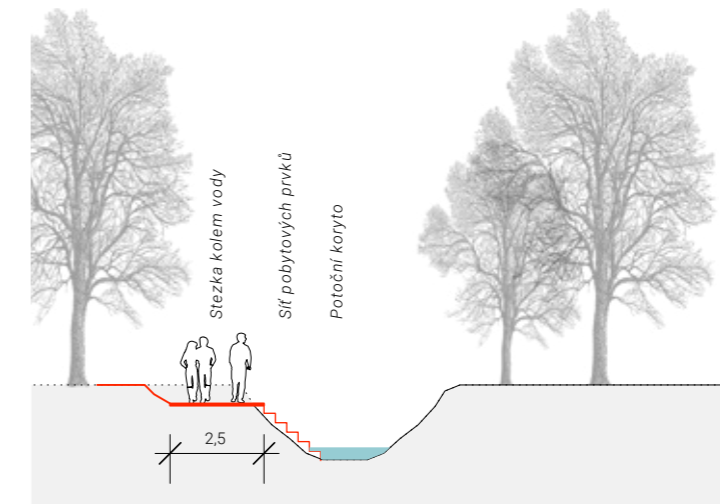
Hmoty domů jsou ilustrační pro dotvoření charakteru ulice.



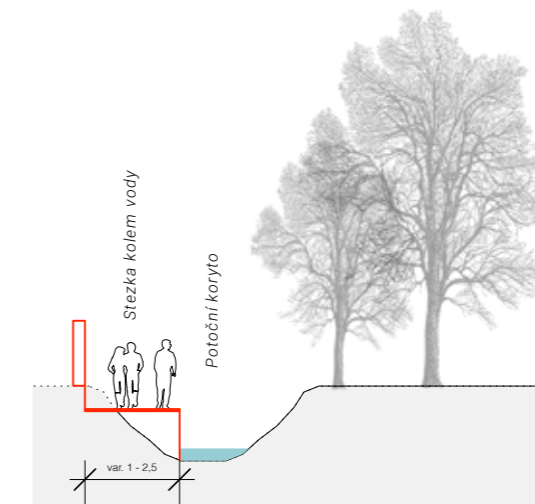
Profil ulice M 1:200

Pohled do ulice opačným směrem. Mlatové plochy v průběhu ulice střídají své umístění po jedné ze stran ulice. Domy mohou dostoupit uliční čáře tak, aby vytvořily příležitost pro vznik komerčních prostor v parteru domů.





Řez M 1:200



Řez M 1:200

Pěšina kolem potoka bude mít různé charaktery dle toho, kolik bude mít kolem sebe prostoru. Na vizualizaci je minimalizovaná na dřevěnou lávku nad kultivovaným potočním korytem. Tam, kde to bude možné, budou na ni navázané přístupy k vodě. V širších pásech parků bude její povrch zcela přírodní, pouze zpevněný štěrkovým podsypem, (štěrkotrávníkem) aby se na ní při deštích nedržela voda.

PROPOJENÍ TŘÍ MÍSTNÍCH CENTER ČERNÉHO VOLA

O významu silnice 240 pro celou obec a její okolí bylo referováno v prvním díle práce. V této části se budu věnovat klíčovým bodům na její linii a rozeberu ji ve větším detailu.

Vzhledem k tomu, že revitalizaci silnice 240 považuji za klíčovou investici kraje do území, pokládám za správné, aby kraj investoval do zkvalitnění prostor okolo silnice, a tím kompenzoval problémy, které velký dopravní tah generuje. Výkup pozemků okolo silnice je pro obec prioritní a mělo by k němu dojít s finančním příspěvím kraje.

Byť je silnice velkou zátěží, obec by měla umět využít toho, že jí prochází frekventovaná komunikace. - Jedná se o obchodní potenciál v podobě velkého množství proudících lidí. Ostatně, mnoho firem z blízkosti silnice již dnes profituje.

Zajímavé je rovněž srovnání se stejnou silnicí v Horoměřicích, kdy je frekvence velmi podobná.

V Horoměřicích silnice generuje velkou živost, jsou na ni navázány obchody a další obecní funkce. V Černém Vole je ale díky charakteru uličního profilu okolí silnice mrtvé. Vidím potenciál právě v oživení okolí silnice a tím proměně jejího charakteru.

Pro zkulturnění okolí silnice je potřeba přeřít polohu některých místních funkcí. Výroba a služby by se měly přímo navázat na silnici, bydlení a další funkce, které jsou silnicí rušeny, by se od ní měly přirozeně distancovat.

V severní části silnice za náspem je proto navržen výkup všech pozemků, které k silnici přiléhají ze severu. Silnice bude rozšířena o podélné parkování a alej stromů. Rozšířený chodník bude sloužit cyklistům a pěším, cyklisté budou mít oddělený samostatný pruh. Do svahu dnešních zahrad bude vestavěn jednopatrový komerční parter. Na střechách komerčního parteru bude majitelům přilehlých nemovitostí umožněno přistavět si další patra, nebo

bude střecha parteru ozeleněna a vrácena k původnímu užívání.

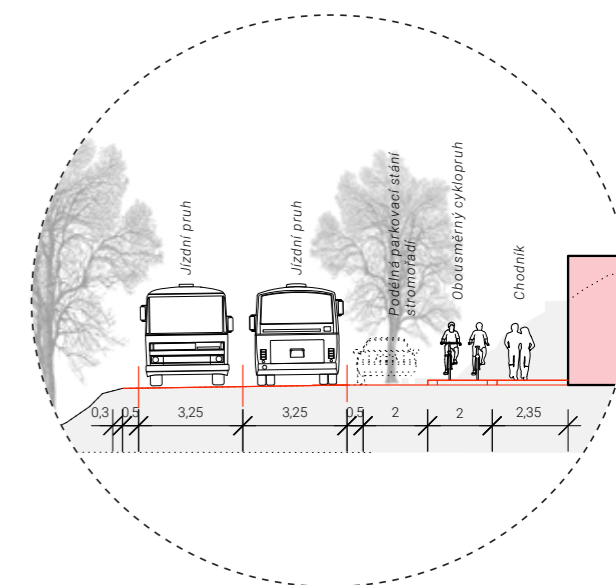
Takový liniový parter umožní přemístění provozoven, které se již v obci nacházejí, ale nejsou tak dobře vidět na toto "viditelnější" místo. Zároveň to bude potenciál pro vznik nových služeb. Hmoty komerčního parteru bude směrem k ulici vytvářet akustickou bariéru.

Komerční prostory budou řešeny jako jednoduchá modulární stavba. Výchozí modul komerční jednotky bude okolo 150m², jednotky bude možné jednoduše propojovat nebo dělit. Část pásu bude vybaven podzemním parkováním.

Nový charakter silnice konečně dovolí linii nenazývat silnicí ale ulicí. Bude tak přirozenější tudy chodit z horní do dolní části obce a naopak. Zprostupnění náspu po celé délce pak povede dalšímu pocitovému provázání obce jako celku.

Na nové autobusové stanici v centru Černého Vola vznikne středně velký supermarket (400 m²), bude se zde nacházet pobočka pošty.

Náves u Potůčkova mlýna bude přístupná ulicí Únětickou. Ta bude kultivována v hlavní Černovolské korzo.



REVITALIZACE VIADUKTU

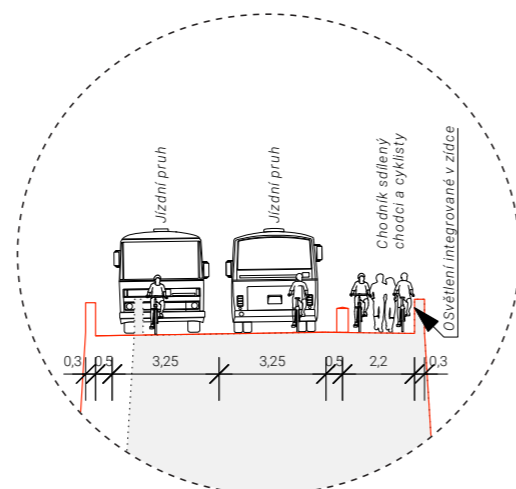
Viadukt je ve své současné podobě velmi úzký a neumožňuje podobné doplnění "městského" charakteru, jako horní část ulice. Navrhují jeho částečné rozšíření tak, aby bylo umožněno vzniku kultivovaného chodníku po celé jeho délce. Měl by být rovněž doplněn schodiště. Celá jeho podoba by měla být výrazově konzistentní, mělo by se jednat o jednu architekturu. Zcela zásadní je pak křížení viaduktu s údolními cestami. Vzhledem ke špatnému stavu viaduktu jako takového navrhují jeho nahrazení novostavbou, ovšem srovnatelné kvalitativní úrovně detailu jako bylo dílo stávající. Důležité jsou detaily zpracování zábradlí, schodišť, osvětlení, odvodění.

Koridor bude potřeba po celé šířce asi o metr rozšířit, což znamená výkup pozemků. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu krajského významu, mělo by být v takové situaci legitimní vyvlastnění případně nedostupných pozemků.

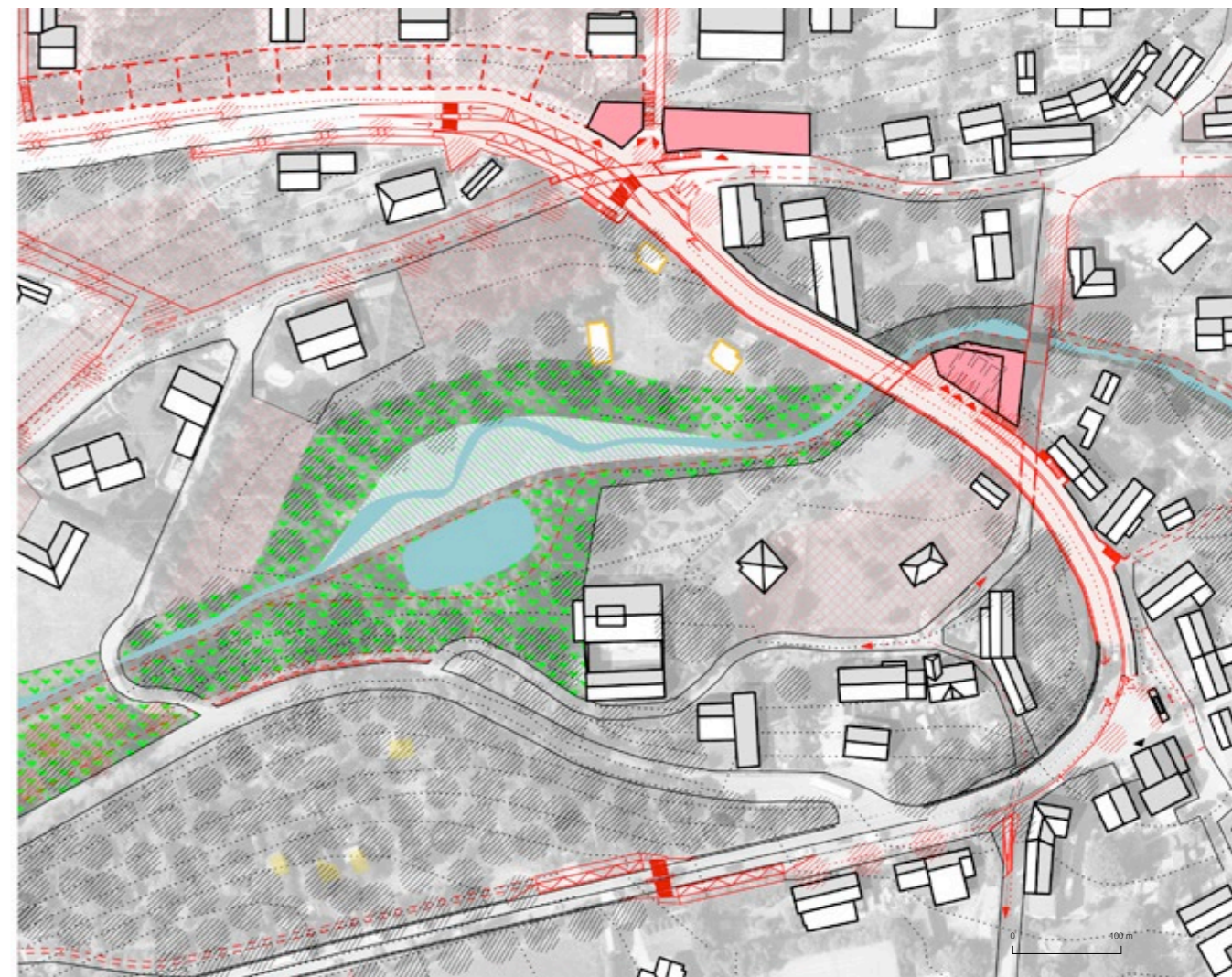
V návrhu jsou definovány čtyři prostupy v údolní nivě:

1. V jižní části bude rozšířen a zvýšen vstup stávající, bude přeřezáno propojení schodiště na cestní násep.
2. Společně s realizací stezky okolo potoka bude zřízen vstup pod mostem.
3. V severní části bude obnoveno zaniklé historické křížení údolní cesty s náspelem. Toto propojení bude mít největší význam pro pohyb obyvatel mezi centry obcí Státenice a Černý Vůl. Na vrchu tohoto křížení bude zřízena autobusová stanice obsluhující centrum Černého Vola.
4. Vznikne nový vstup vedoucí z ulice Úvozová na dno potoční nivy, západně od staré černoovské návsi.

Celý svršek silničního tělesa bude zprostupněn pro chodce a cyklisty, vznikne 2,5m široký pás oddělený od jízdních pruhů silnice přenesenými kamennými patníky. Šířky jízdních pruhů budou v rámci náspevu minimalizovány (3,25m + 0,5 krajnice) tak, aby automobily při průjezdu obcí přirozeně zpomalily.



Navržený profil silnice na mostním náběhu. Rozšíření silnice proběhne společně s řízeným výkupem pozemků.

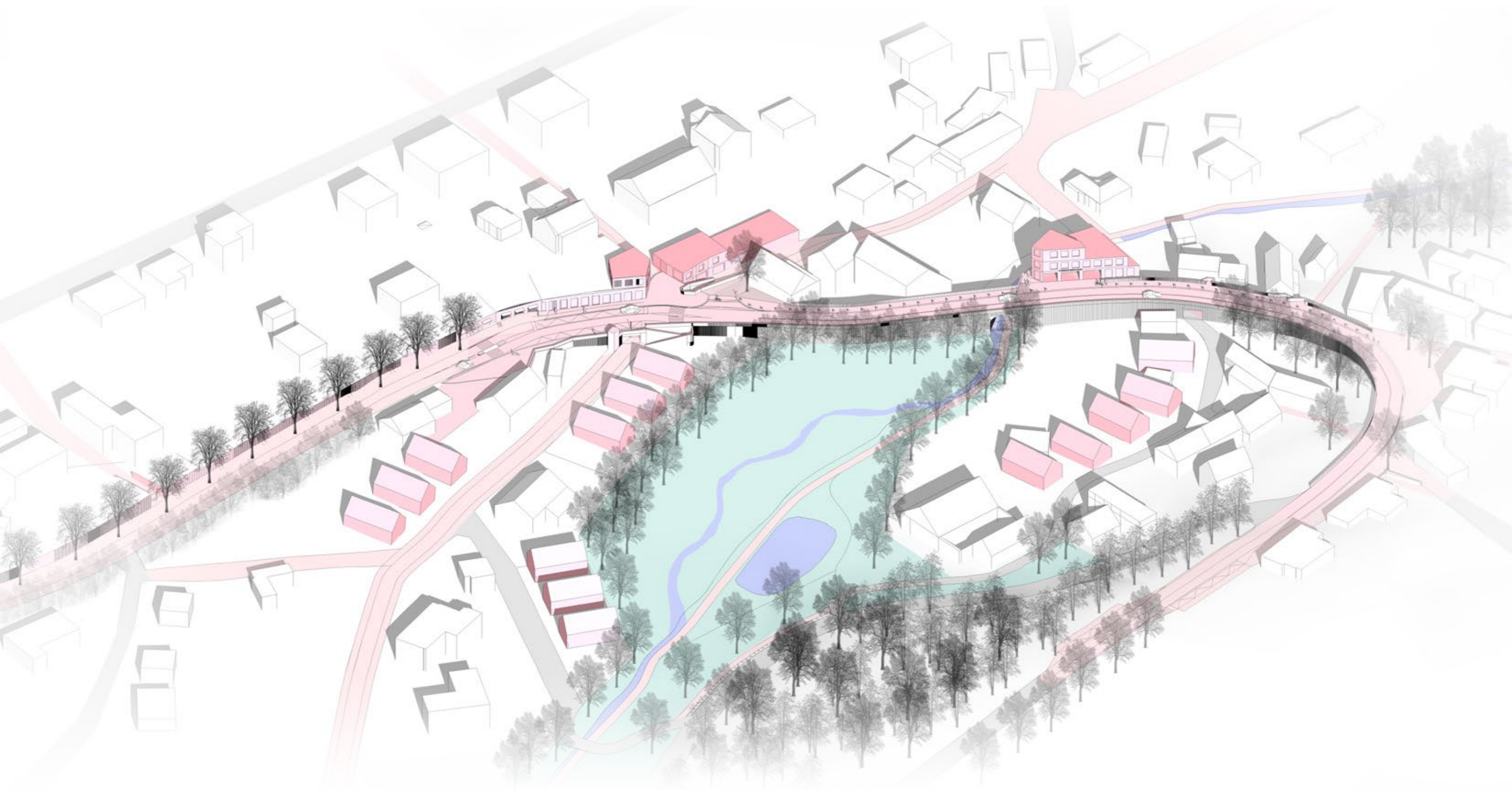




Preciznost původního zdiva viaduktu je při rekonstrukci hodná inspirace.



Žulové patníky, které se dochovaly po celé délce silnice budou přeneseny na viadukt v Černém Volu.



KOSTEL

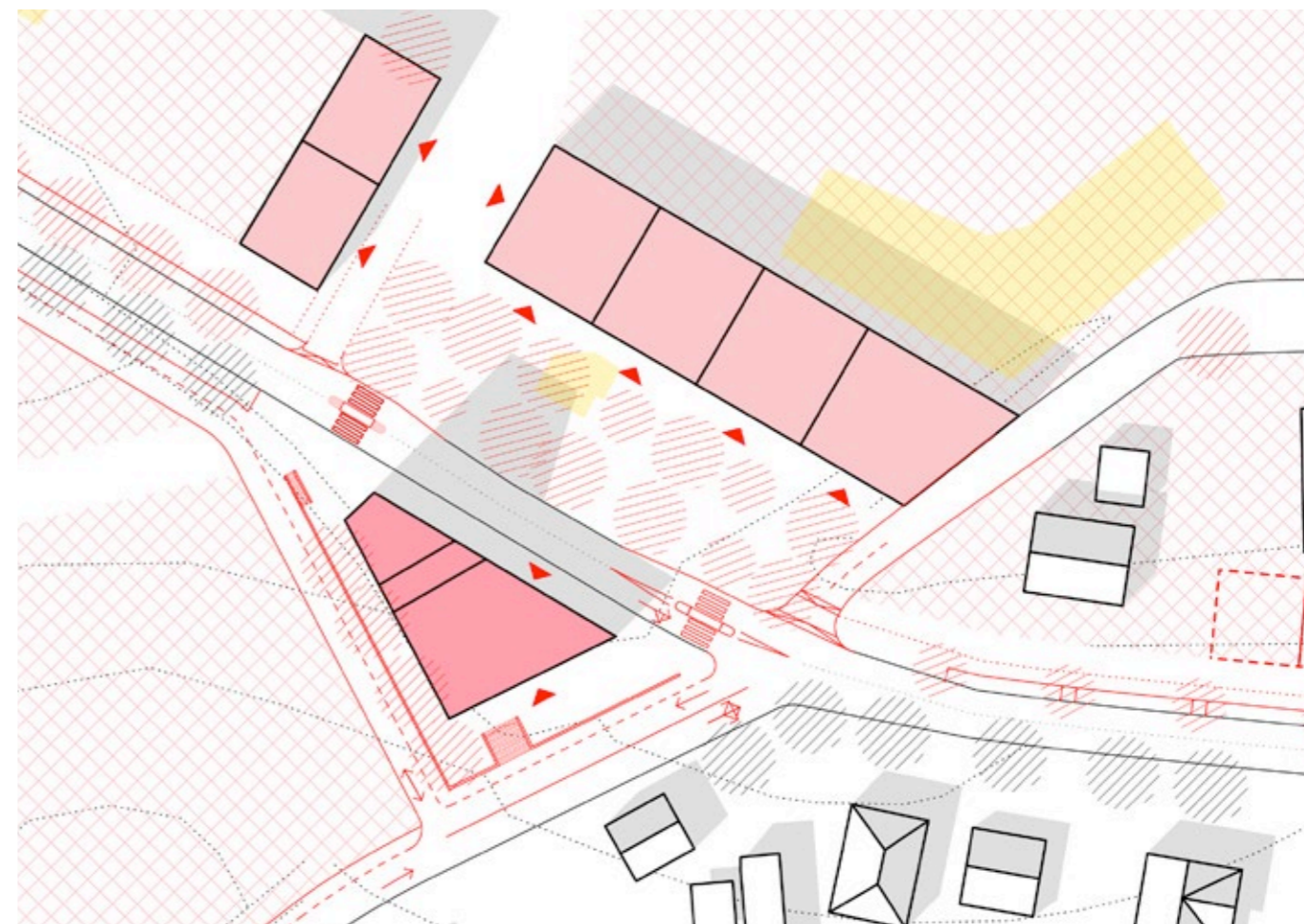
Černému Volu zcela chybí jakákoli místní dominanta, která by vytvářela lokální úběžník, genius loci, vztažný bod.

Ostroh nad obcí při areálu cihelny jsem vytipoval zejména kvůli atraktivitě dálkových pohledů. Pozemek je přitom výborně dostupný jak z dolní tak horní části Černého Vola, tak ze Static.

Ideově se mělo rovněž jednat rovněž o vertikálu duchovní. V zákresových skicách kreslím věž s bání a křížem na jejím vrcholu. Byť Černý Vůl nemá kostel ani žádné jiné duchovní místo a takové místo mu schází, nechci explicitně říct, že stavba musí být kostelem či kaplí.

V dnešní ateistické době bez upřímného vztahu k náboženství by pravděpodobně podobná investice byla pro obec či církev zatěžující. Stavba by také mohla reflektovat potřeby turistické či ryze technické. Obec potřebuje vybudovat nový přivaděč vody s vodojemem, tedy vertikálu. Jsem přesvědčený, že se jedná o příležitost vytvořit inženýrské dílo, které navíc zvýší místní atraktivitu. Jako předloha a kvalitativní vzor nechť slouží historické vodárenské věž!

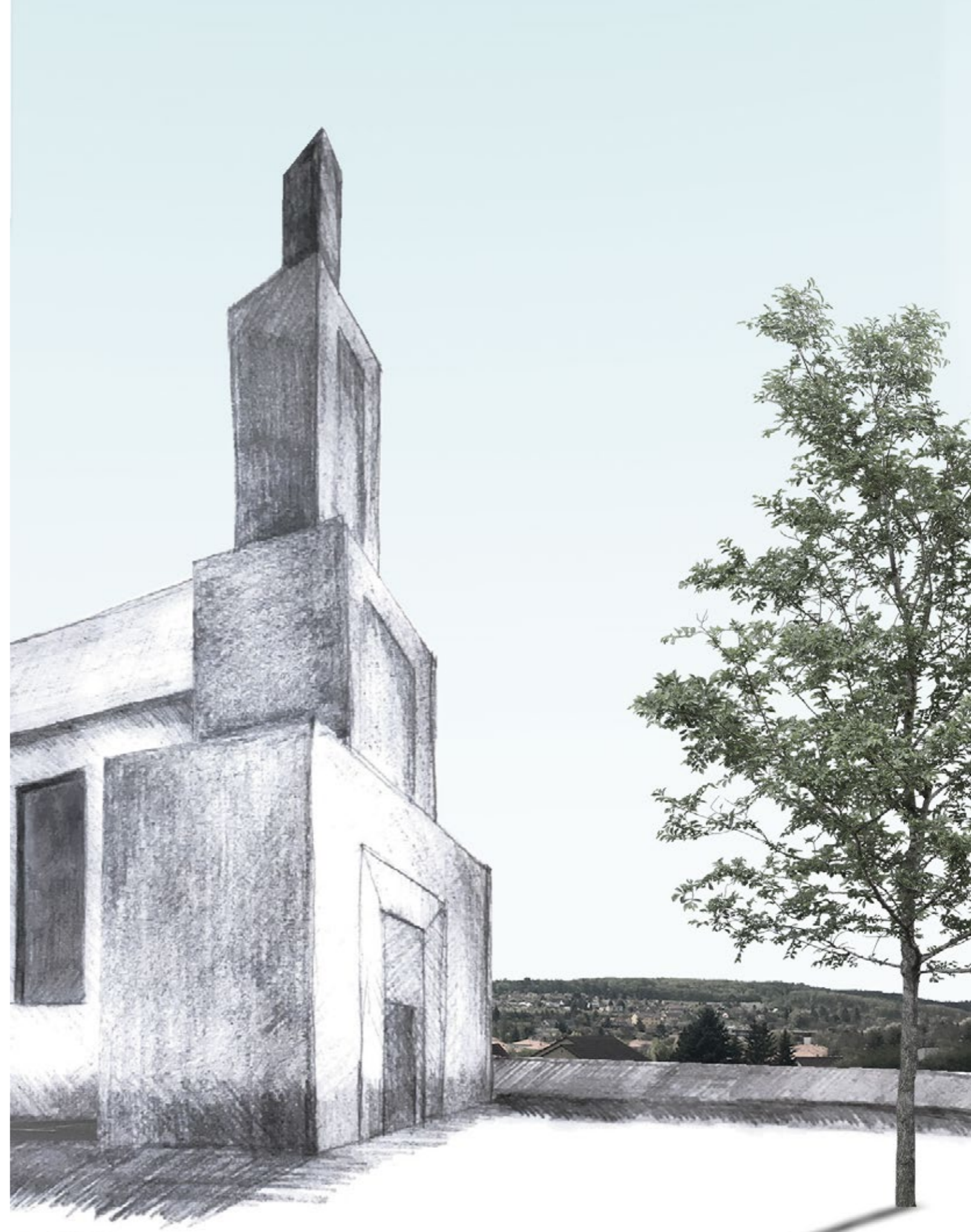
Dnes se na místě nachází jednoduchý obchod smíšeným zbožím, momentálně není v provozu, v současném urbanistickém rozvhu obce zcela nevhodně umístěný. Obchod patří dvojici fyzických osob, přičemž jedna z nich má trvalé bydliště v obci. Obec by si měla na pozemek zřídit předkupní právo. Dle územního plánu se jedná o parcelu určenou pro bydlení. Změna využití parcely by měla být bezproblémová. Výstavba by měla být koordinována s rozvojem areálu bývalé cihelny.



Situace "horní návsí" v Černém Vole M 1 :1000



Současná situace místa M 1:1000





NOVÁ AUTOBUSOVÁ STANICE

Nová autobusová stanice v Černém Vole je zcela klíčovým projektem pro aktivaci Černovolského centra.

S její realizací je spojeno zprostupnění ulic v Lukách a Únětická, které je vytyčeno jako prioritní investice pro zprostupnění širokého území v makroměřítku.

Pro správné fungování tohoto přirozeného těžiště obce je rovněž důležité zprostupnění pěšího propojení z dnes slepého území ulice za Cihelnou. Pěší propojka z tohoto území přitom není nutná pouze pro potřeby autobusové stanice, ale hlavně pro zkrácení vzdáleností v rámci celého Černého Vola a propojení jeho dolní a horní části. Pro tyto potřeby bude vykoupěn pás soukromé zahrady.

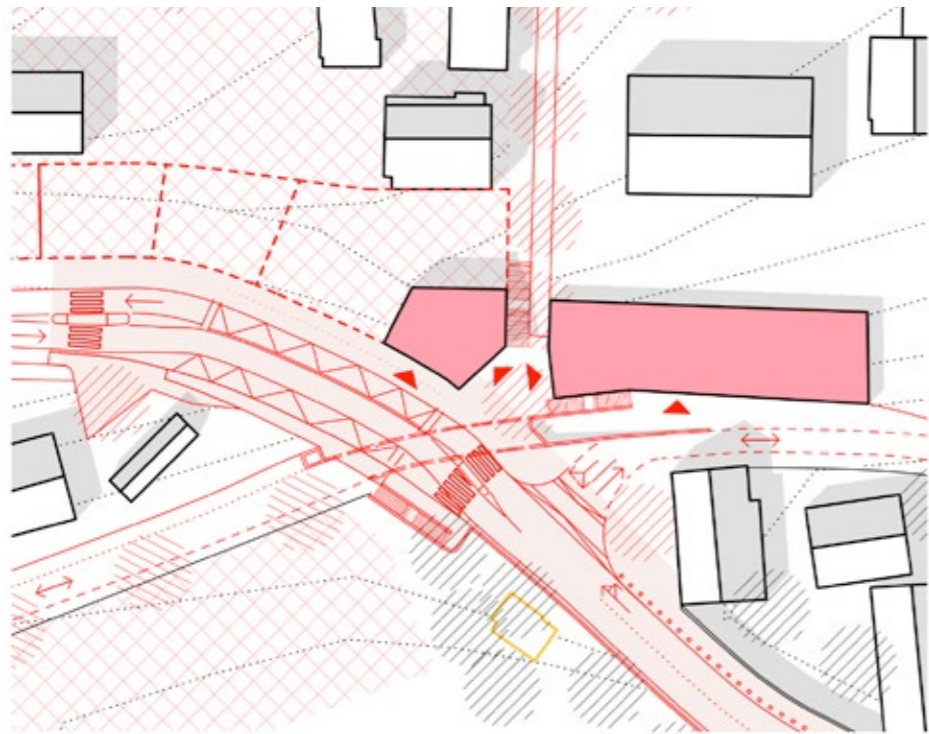
Přímo na autobusové stanici bude zřízena větší komerční plocha než ty běžné "v modulové řadě". Tato plocha bude mít okolo 400m² a bude sloužit obchodu s potravinami středního měřítka. Obchod bude sloužit potřebám jak místem projíždějích, zejména pak obyvatelům obce Statenice a Černý Vůl, kteří zde budou moci nakoupit cestou domů po vystoupení z autobusu.

Pro potřeby supermarketu bude zřízeno podzemní parkoviště, zásobování obchodu bude probíhat z průjezdu pod silnicí (vozy zásobování budou disponovat výjimkou pro vjezd).

Na ústí průjezdu bude vystavěna budova s kancelářským provozem. V parteru této budovy se bude nacházet pobočka České pošty.

V dutině viaduktu bude vybudován prostor pro odstavení jízdních kol. Tento prostor bude přístupný z průjezdu pod silnicí.

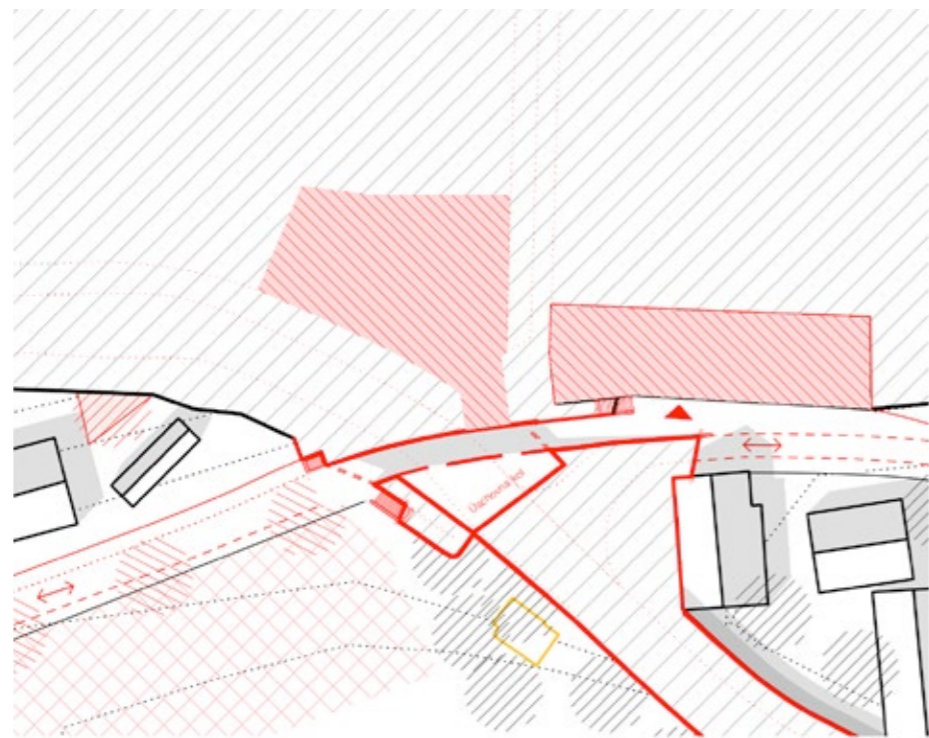




Autobusová stanice - Půdorys v úrovni hlavní silnice M 1:1000



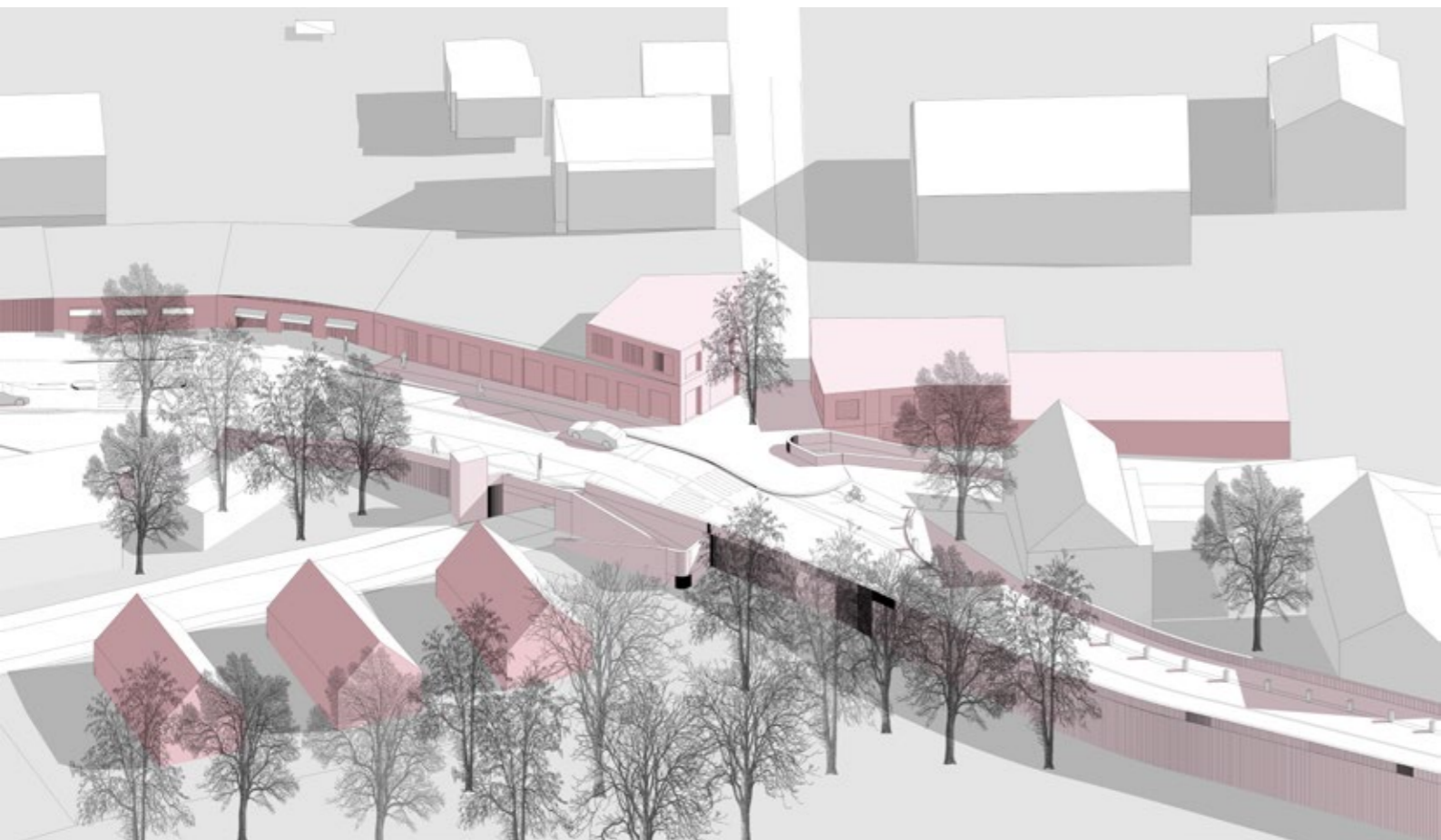
Nový severní prostup pod silnicí, se zastávkou na vršku náspu. Pohled od západu.



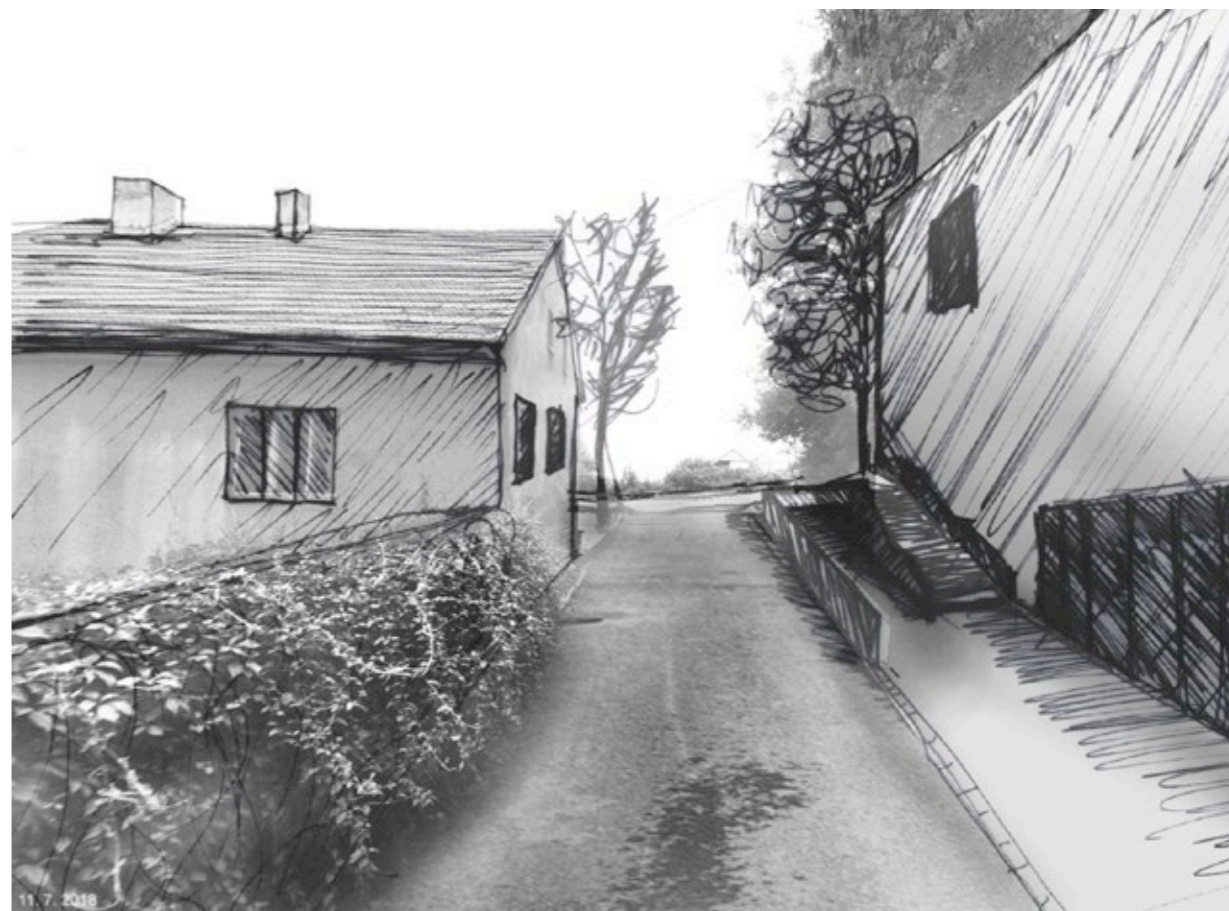
Podjezd pod silnicí - Půdorys v úrovni ulice V Lukách / Únětická M 1:1000



Stav



Axonometrie křížení Kralupské (silnice 240) a ulice V Lukách / Únětická s navrhovanou okolní výstavbou



Nový severní přístup pod silnicí, se zastávkou na vršku náspu. Pohled od východu.



Axonometrie křížení Kralupské (silnice 240) a ulice V Lukách / Únětická - dnešní stav



Stav

HASIČÁRNA

Z urbanistického hlediska je žádoucí, aby byla východní hrana viaduktu vedeného skrz Černý Vůl zastavěna. Trojúhelná parcela vymezená od západu viaduktem, od severu potokem a od východu pěším koridorem je v územním plánu vedena jako soukromá zeleň. Jedná se přitom o typicky zbytkový prostor, a její nezastavitelnost ilustruje nezáměr tvůrců územního plánu využívat vnitřní rezervy obce.

Jeho utopenost pod viaduktem znemožňuje jakékoli smysluplné využití pozemku. Pro biokoridor rovněž nemá parcela vzhledem ke své velikosti a umístění žádný význam. Z hlediska povodňového nemá zastavění této parcely také žádný negativní vliv, vzhledem k tomu, že se nachází v prodloužení úžiny vytvořené viaduktem.

Navrhují zastavění parcely občanskou stavbou, která bude orientovaná do dvou úrovní - směrem na viadukt a směrem k pěšině kolem potoka.

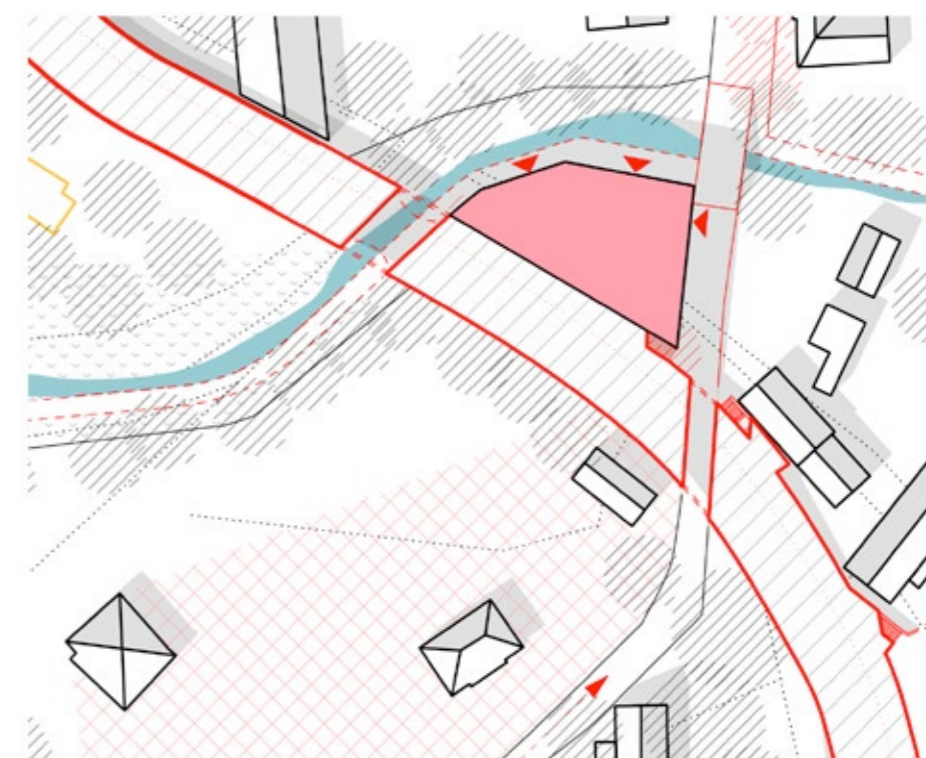
Při početním růstu obce bude potřeba zřídit hasičský sbor. Na místo proto navrhují umístit hasičárnu. Garáže hasičské techniky budou orientovány přímo na hlavní silnici. Ve vyšších patrech budou kanceláře hasičů a obecní policie.

U potoka budova vytvoří příjemné chladné zákoutí, bude se zde nacházet multifunkční společenský prostor hasičské zbrojnice, Může se zde zároveň nacházet sezónní občerstvení pro turisty, nebo jiné pronajímatelné služby, například s vazbou na blízké oblíbené zahradnictví Trees.

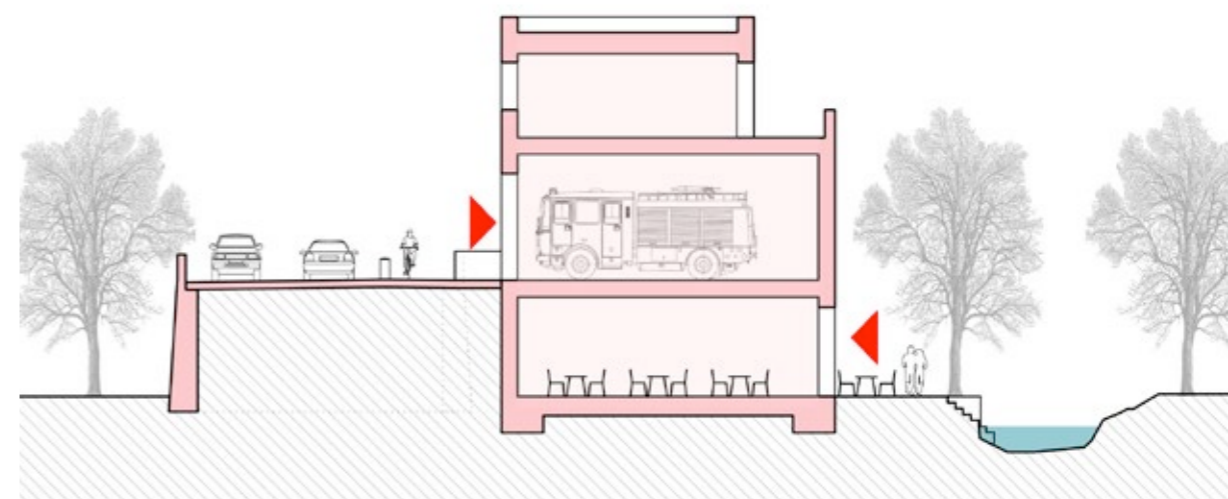
Směrem na viadukt budova pomůže zmírnit svým parterem stávající charakter viaduktu jako "autodráhy" bez vazby na obec.



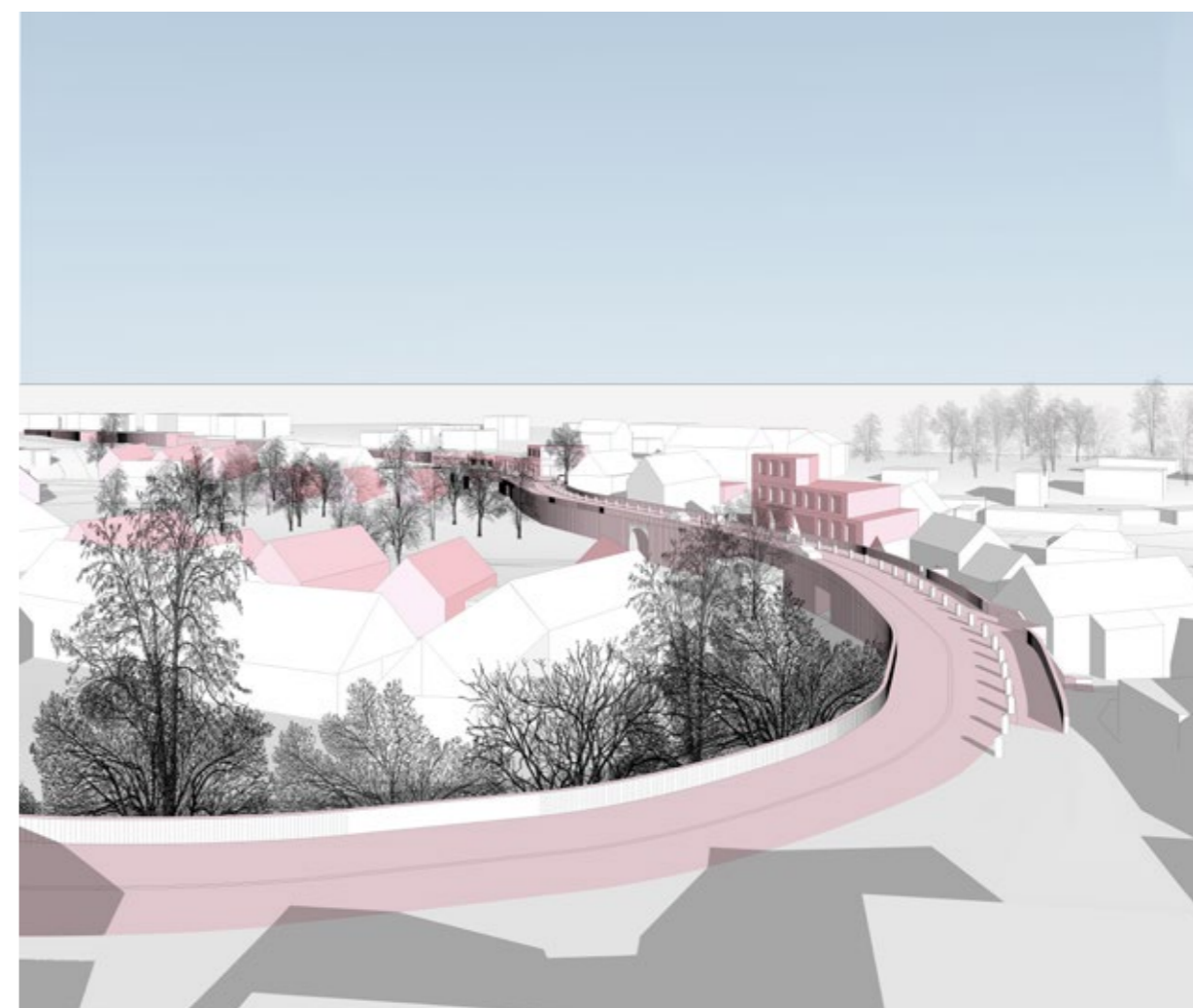
Půdorsný otisk budovy z úrovně silnice M 1:1000



Půdorsný otisk budovy z úrovně potoka M 1:1000



Schematický řez viaduktem a hasičárnou M 1:250



Vizualizace viaduktu - nadhled s dominantou v podobě hasičské zbrojnice

STARÁ NÁVES V ČERNÉM VOLE

Náves bude revitalizována společně s viaduktem silnice 240. Prostor návsi bude od silnice oddělen kamennými patníky, stejnými, jaké jsou použity na samotném viaduktu. Pro vjezd bude sloužit mezera na severní straně návsi, vjezd bude pouze pro rezidenty a zásobování. Samotná plocha návsi nebude určena automobilům, asi 6 odstavných stání bude zřízeno pod více do návsi posunutým památníkem obětí 2. světové války.

K maximálnímu omezení vjezdu aut do návsi dochází také proto, aby nedocházelo ke kolizi s pěšáky proudícími z ulice Úvozová na viadukt. V7jezd a vjezd je umístěn v místě, které nabízí pro vyjíždějící nejlepší možné rozhledové úhly na obě strany silnice.

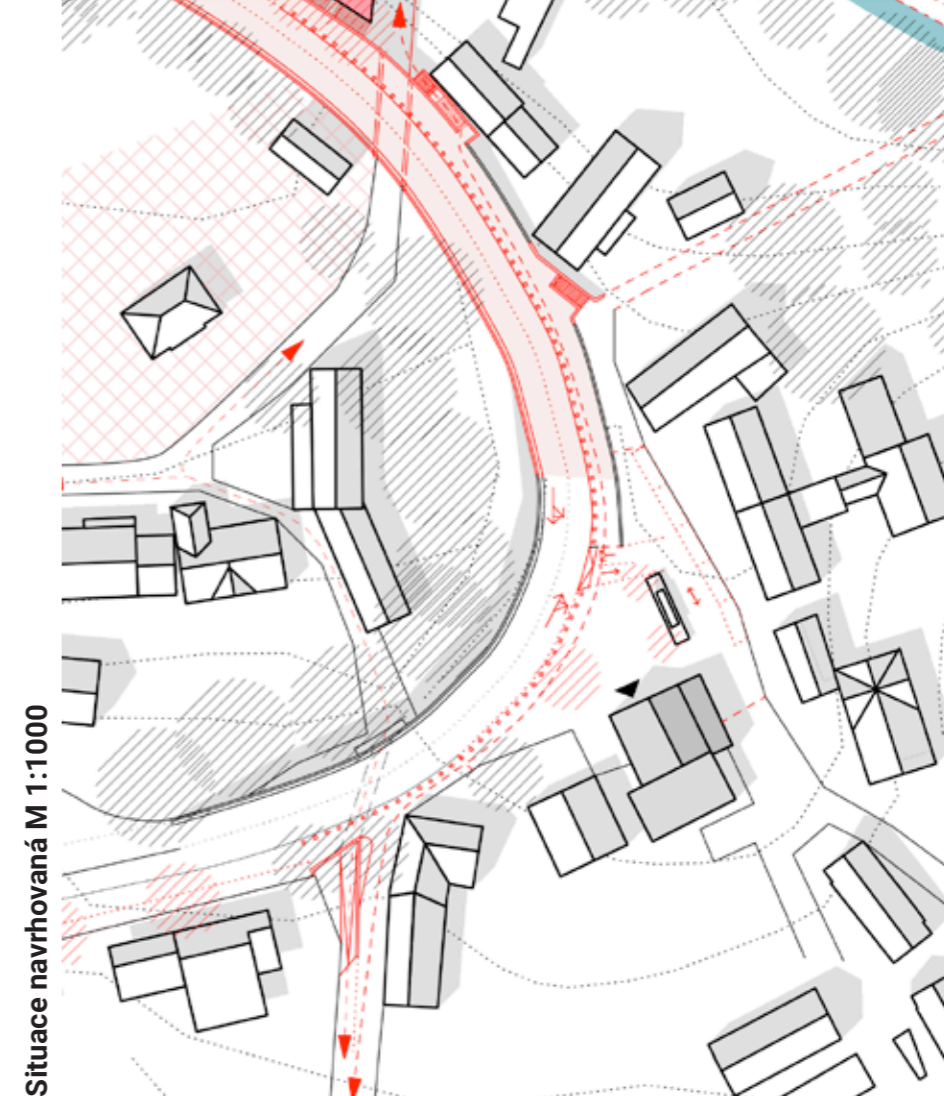
Plocha návsi bude vydlážděna, před památníkem budou vysazeny dvě lípy, třetí strom bude vysazen západněji a bude pod něj přesunuta stará černovolská zvonice, která se nyní nachází na severní straně silnice a její dosažení je tak smrtelně nebezpečné.

Zároveň bude vyčištěn a zprostupněn poslední drenážní vstup v náspe silnice. Ten směřuje z ulice Úvozové na dno potoční nivy. Mezi budovami severně od silnice se dokonce dochoval dodnes pozůstatek staré pěšiny, která tudy vedla přímo ze silnice ještě za časů, kdy silnice nebyla tak frekventovaná. Pozemek je v obecním majetku.

Toto propojení bude v podstatě sekundovat tomu vedoucímu přes viadukt scházející k potoku u nové hasičárny. Bude minimalizované a jednoduché. Určené primárně chodcům. Jeho výhodou však bude absence schodů. Přestože budou sklony nenormové, pro maminky s kočárky bude toto řešení přesto přínosné.



Na ortofotu z roku 1938 jsou patrné vyšlapané cesty hojně navázané na viadukt. Dnes jsou kvůli dopravě tato napojení nebezpečná a proto zaniklá, jejich potřebnost je však zřejmá.



Situace navrhovaná M 1:1000



Stávající podoba místa M 1:1000



Linka vedoucí mezi domy od odvodňovacího prostupu. Pro zřízení jednoduché pěšiny nebude třeba v podstatě žádných zásahů.



Větší zásah potřebný pro realizaci záměru bude zklesat cestu až na dno odvodňovacího prostupu.

Odvodňovací prostup je dnes zanesen doslova po okraj.



Dnešní pozice zvonice je běžnými metodami nedostupná.

NÁVES U POTŮČKOVA MLÝNA ŠKOLA A ŠKOLKA V ČERNÉM VOLE

Náves před Potůčkovým mlýnem jsem zvolil jako centrum údolní části Černého Vola, bude to rovněž nejdůležitější černovolský veřejný prostor vůbec. Prostor je dnes v soukromých rukou, nicméně je veřejně přístupný. Obec by měla prostranství odkoupit.

Na místě se původně nacházel rybník, ten ve svém návrhu obnovuji. Bude napájen z nově vybudovaného náhonu z Únětického potoka.

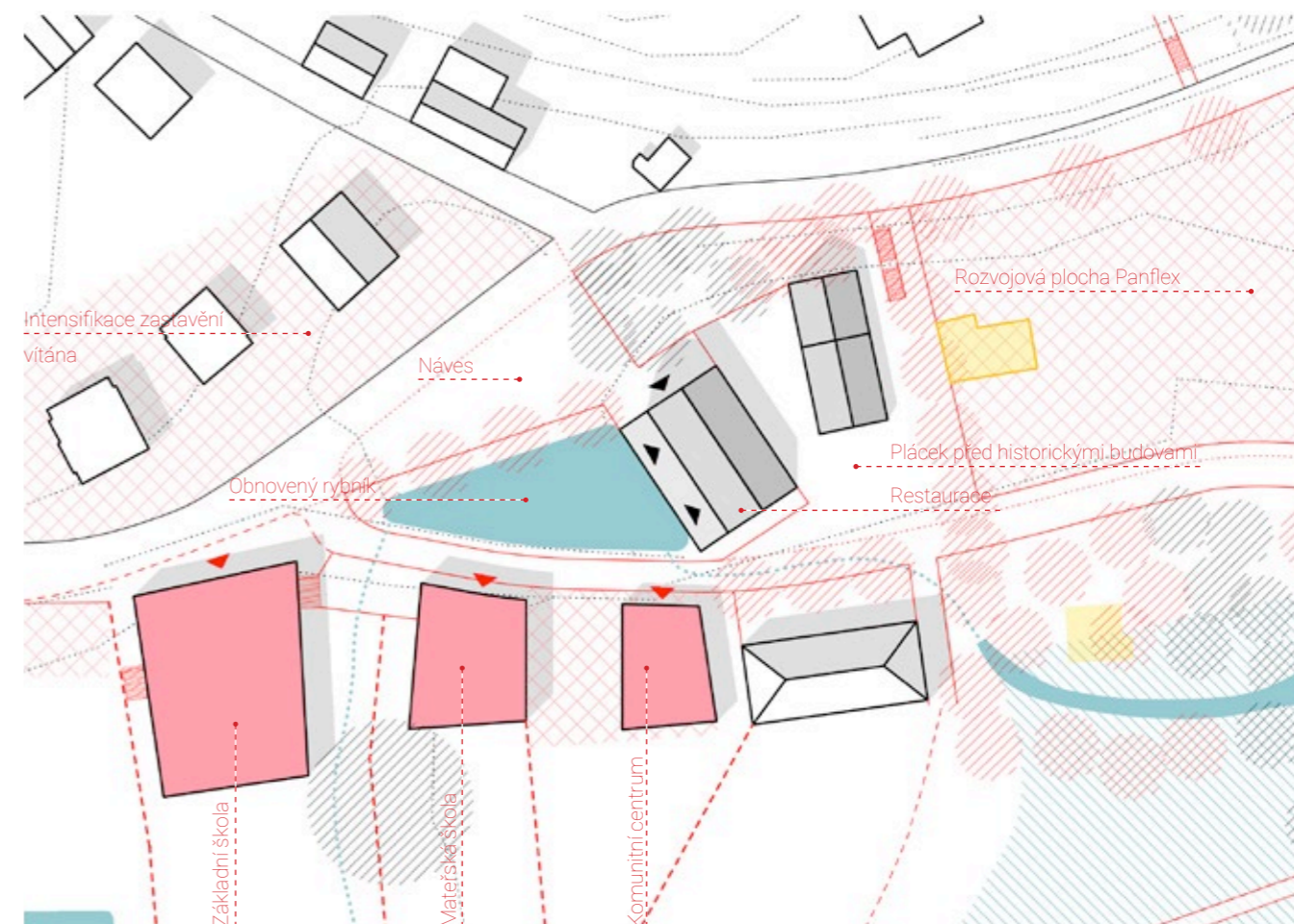
V budově mlýna se nachází hospoda, s tou počítám jako s jednou z klíčových staveb na návsi. Je vhodné, aby hospoda zůstala v rukou soukromého majitele, obec by mohla přispět na rekonstrukci budovy tak, aby byl posílen historický ráz stavby, a ta tak mohla více upozorňovat na paměť místa.

Kolem návsi budou dále umístěny základní a mateřská škola, a obecní komunitní centrum, podobně tomu v centru Statenic.

Výstavba školy a školky je prioritní pro nastartování rozvoje na spádových rozvojových plochách i jak v areálu Panflex tak v horní části Černého Vola. Výstavba nových objektů bez předchozího zajištění adekvátní občanské vybavenosti není legitimní.

Plocha pro umístění školy a školky má podobný charakter jako v případě statenické ZŠ - mírný jižní svah s přístupem od severu, parcela otevírající se do potoční nivy. Výhoda Černovolské parcely je ta, že je škola zároveň orientovaná přímo do obecní návsi.

Pozemky potřebné pro výstavbu školy a školky jsou momentálně ve vlastnictví fyzické osoby s bydlištěm v obci. Dle územního plánu se jedná o pozemek nezastavitelný, s režimem ochrany vod a půd. Změna ÚP ve prospěch veřejně prospěšné stavby je legitimní. Prodej pozemku vzhledem k jeho statutu v ÚP by nemusel pro obec představovat neúměrnou zátěž.



Náves u Potůčkova mlýna návrh M 1:1000



Náves u Potůčkova mlýna - letecký snímek dnešního stavu M 1:1000



Pohled na západní část návsi, v zákresu v pozadí budova ZŠ a MŠ

Pohled opačným směrem než na předchozím zákresu. v zákresu zrekonstruovaný Potůčkův mlýn s restaurační terasou nad obnoveným rybníkem.

Závěr

Ve Statenicích jsem žil s rodiči od svých šesti let, poprvé jsem se odstěhoval až s nástupem na vysokou školu. Pravidelně se tam vracím dodnes. Přesto jsem až do momentu, kdy jsem začal zpracovávat tuto práci, obec prakticky neznal. Je to dost z toho důvodu, že v obci není v podstatě žádná občanská vybavenost. Do školy, do kostela, za sportem se chodilo jinam. Jediný veřejný prostor obce pro mě byl autobus do Prahy. Nebylo proč a tím pádem i kde v obci trávit čas.

Obecně platí, že absence občanské vybavenosti způsobuje odtažitost obyvatel satelitních městeček od svého okolí. S nadsázkou se dá říct, že obecní centra jsou tam, odkud odjíždějí autobusy do Prahy nebo jsou kontejnery na tříděný odpad.

Byť je dnešní doba sama o sobě silně individualistická, v posledních letech je v obci znát větší zájem o to společné, o vzájemnost. To mě motivovalo k tomu, zpracovat diplom na toto téma, a tím přispět k diskusi o rozvoji obce.

Snažil jsem se pojmenovat nejdůležitější místa v obci a krajině. Práce si kladla za cíl vytvořit konzistentní obraz celku. Návrh jako takový je tvárný, má být silný hlavně v myšlence, je předpokladem pro diskusi a celou řadu konkrétních detailnějších projektů. V žádném případě není definitivním a neměnným.

Za hlavní význam práce pokládám probuzení zájmu lidí o své okolí. Jestli to bude úspěšné, se teprve uvidí.

O ČEM JSEM NEMLUVIL A PROČ?

HMOTA - PROSTOR - DĚJE

Až na odpodstatněnou situaci okolo silnice 240, kde je výstavba domů pro bydlení problematická, jsem záměrně v územních rezervách neurčoval, k čemu mají stavby sloužit, zda se v nich má bydlet či pracovat. Věřím v to, že důležitější než způsob užívání je urbanistická forma, která umí poskytnout útočiště pestré škále využití, které se navíc v čase proměňuje. Myslím si, že územní plán by měl takovou pestrosta flexibilitu podporovat, a spíš než funkční zónování měl vytvářet podklad pro atraktivní síť.

Dramatickou proměnu funkčního využití sídla ostatně Statenice velmi dobře ilustrují. Ani ne za sto let se z drobné zemědělské vesnice stalo příměstské městečko, kde se zemědělstvím neživí snad téměř nikdo.

Když ve své práci tolik hovořím o krajině, jaký je sídlo její význam? Je vůbec ještě nějak spojená se zemědělským využitím? V práci jsem opět nechtěl diktovat, jakým způsobem se má krajina využívat. Mým cílem bylo primárně vzbudit zájem o ni. Myslím si ale, že blízkost hlavního města vytváří potenciál pro zemědělství menšího měřítka, než jaká je současná situace. Výroba by se mohla spojit s agroturistikou. Jižní svahy nad obcí jsou potenciálem pro tradiční sadařství nebo i vinařství. Centrem agroturistiky by se mohl stát zámek. Stavby spojené se zemědělskou produkcí nebo rekreací by se také mohly stát novodobými landmarky území (viz Švýcarská reference - dům pro zpracování vína od Bearth Deplazes).

TYPLOGIE

V případě vnitřních obecních rezerv nenavrhuji způsob zastavování těchto parcel, cílem vize je označit ty plochy, které jsou pro obec významné, a legislativně umožnit jejich zahuštění. To, jak budou ty které stavby vypadat, by mělo být stanoveno v regulačních plánech. To, že jsou parcely vhodné k zahušťování orientovány kolem hlavních cest, předurčuje požadavek k tomu, aby se tyto stavby k ulici i orientovaly a neuzaíraly se od ní. V ideových vizualizacích zobrazuji svůj názor na vhodnou soudobou typologii pro venkovská sídla.



Zdroj: <https://bearth-deplazes.ch/en/projects/vineyard-gantenbein-flaeschi/>

Zdroje

Data:

Mapové podklady: www.mapy.cz, www.maps.google.com

Některé zákresové fotografie:

www.mapy.cz, www.maps.google.com nebo dle uvedení u konkrétní fotografie.
neoznačené fotografie jsou autorským dílem.

Historické mapy: archivnimapy.cuzk.cz

Vektorová data: data pro zpracování práce zapůjčil Zeměměřický úřad.
© český úřad zeměměřický a katastrální

"www.cuzk.cz"
geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/

Literatura:

JEHLÍK, Jan. *Obec a sídlo: o krajině, urbanismu a architektuře*. Praha: Ausdruck Books, 2013. ISBN 8026053990.

JEHLÍK, Jan. *Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3.

HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů : urbanismus do kapsy*. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

BOLINA, Pavel, Tomáš KLIMEK a Václav CÍLEK. *Staré cesty v krajině středních Čech*. Praha: Academia, 2018. ISBN 978-80-200-2831-0.

KLIMEK, Tomáš. *Krajiny českého středověku*. Praha: Dokořán, 2014. ISBN 978-80-7363-585-5.

SCHAMA, Simon. *Krajina a paměť*. Praha: Argo, 2007. Zip (Argo: Dokořán). ISBN 978-80-7203-803-9.

CÍLEK, Václav, Tomáš JUST, Zdenka SŮVOVÁ, et al. *Voda a krajina: kniha o životě s vodou a návratu k přirozené krajině*. Ilustroval Marie KOHOUTOVÁ. Praha: Dokořán, 2017. ISBN 978-80-7363-837-5.

HUDEČEK T. a kol. (2018): *Hustota a ekonomika měst*. IPR, Praha, 148 s.
ISBN: 978-80-87931-75-2

ŠINDLEROVÁ Veronika a kol. (2018) - *USK SO ORP Cernosice_NAVRH_cistopis_2019-11-30*

Poděkování za odborné vedení práce patří doc. Ing. arch. Borisi Redčenkovi a Ing. arch. Vítězslavu Dandovi. Za vstřícnou komunikaci a spolupráci při tvorbě práce patří dík starostce obce Statenice MgA. Apoleně Novotné.

Za podporu a důvěru děkuji své rodině a přátelům. V neposlední řadě patří dík psu Edovi, který se se mnou vždy věrně a ochotně účastnil terénních průzkumů, což dokládá fotodokumentace v obou dílech mé práce.

Praha, květen 2020

