

Diplomová práce
Bc. Lenka Černožorská



KRAJINA ZÁPADNÍHO
Slánska
ZAPOMENUTÉ PERLY V KRAJINĚ

Diplomová práce

KRAJINA ZÁPADNÍHO SLÁNSKA - ZAPOMENUTÉ PERLY V KRAJINĚ

Vypracovala _____ Bc. Lenka Černohorská

Vedoucí práce _____ doc. Ing. Klára Salzmann, Ph.D.

ČVUT

Fakulta architektury

Ústav zahradní a krajinářské architektury

Ateliér Salzmann + Bečvářová + Pozdech

2022/2023



1. _____ s.6 **Úvod**

2. _____ s.14 **O krajině a lidech**

3. _____ s.28 **O území**

4. _____ s.104 **Návrh**

s.106 **Nová cestní síť pro západní Slánsko
a zpřístupnění kulturních a technických památek**

s.138 **Návrh naučné stezky
„Po staré úzkokolejce Slaný - Kačice“**

5. _____ s. **Závěr**

6. _____ s. **Zdroje**

OBSAH

1

_____	Prohlášení autora
_____	Zadání diplomové práce
_____	Cíl diplomové práce
_____	O autorce

ÚVOD

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Lenka Černožorská
AR 2022/2023, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) KRAJINA ZÁPADNÍHO SLÁNSKA – ZAPOMENUTÉ PERLY V KRAJINĚ

(AJ) THE LANDSCAPE OF SLANÝ – FORGOTTEN PEARLS IN THE LANDSCAPE

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Doc. Ing. Klára Salzmann, Ph.D.	Ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury
Oponent práce:	Ing. Alexandr Němec	
Klíčová slova (česká):	Slaný, kulturní památky, průmyslové památky, prostupnost, bezmotorová doprava, krajinářská architektura, naučná stezky, úzkokolejka	
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá řešením prostupnosti bezmotorovou dopravou na území západního Slánska na úrovni turistické a každodenní. Zároveň sítí cest zpřístupňuje historické, technické a přírodní památky a fragmenty skryté v krajině. Tímto způsobem se snaží o obnovu zájmu a vztahu místních obyvatel a skrze to pak o ochranu těchto památek. Propojení úrovně památek a prostupnosti tvoří trasa bývalé úzkokolejky Slaný – Kačice, která tvoří liniovou stavbu s jedinečnou niveletou a zajímavou perlu, která umožňuje bezpečný, příjemný a zážitkový pohyb pro návštěvníky. Trasu naučné stezky „Po staré úzkokolejce“ provází jednotlivá zastavení a zajímavé body, jde po dochovaných stopách po této staré dráze a zároveň zapojuje další památky jako je Smečenský zámek nebo bývalá Martinická cihelna.	
Anotace (anglická):	The diploma thesis deals with the solution of accessibility by non-motorized transport in the territory of western Slaný at the level of tourism and everyday life. At the same time, it makes accessible historical, technical and natural monuments and fragments hidden in the landscape through a network of paths. In this way, it is trying to restore the interest and relationship of local residents and, through this, to protect these monuments. The link between the level of monuments and accessibility is the route of the former Slaný - Kačice narrow gauge railway, which forms a linear structure with a unique level and an interesting pearl that enables safe, pleasant and experiential movement for visitors. The route of the educational trail "After the old narrow gauge railway" is accompanied by individual stops and points of interest, it follows the preserved tracks of this old railway and at the same time includes other monuments such as the Smečenský castle or the former Martinick brickyard.	

Prohlášení autora

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

V Praze dne 25.5.2023

podpis autora-diplomanta

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

jméno a příjmení: Bc. Lenka Černožorská

datum narození: 2.4.1999

akademický rok / semestr: LS 2022/23

obor: Krajinářská architektura

ústav: 15120 / Ústav krajinářské architektury

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Klára Salzmann, Ph.D.

téma diplomové práce:

Krajina západního Slánska – zapomenuté perly v krajině

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním projektu je koncepční řešení prostupnosti krajiny, prostupnosti mezi obcemi a procházkových okruhů, hledání technických fragmentů a kulturních památek a jejich napojení na cestní síť. Hlavním tématem projektu bude těleso bývalé úzkokolejné dráhy Slaný – Kačice, která bude tvořit páteř prostupnosti. Úzkokolejka bude detailně vypracovaný projekt, který bude příkladem pro nakládání s technickými památkami na území Slánska.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Analytická část: shromáždění potřebných informací týkajících se řešeného území
Návrhová část: celková situace, vizualizace, detaily aj.

Výkresy (výstavní plakáty v celkovém formátu 1188x1680mm), portfolio s analytickou částí (A4), portfolio s návrhovou částí (A4), 1x CD s výstupy dle požadavků FA ČVUT.

Obsah, rozsah a měřítka vypracovaných výkresů vyplynou z rozsahu řešeného území a určených širších vztahů.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model vybrané části řešeného území.

Datum a podpis studenta

20.2.2023

Datum a podpis vedoucího DP

Klára Salzmann 20.2.2023

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

20.2.2023

O AUTORCE

Mé jméno je Lenka Černožorská. Narodila jsem se na Kladně v dubnu 1999 a žiji zde celý svůj život.

Už od malička jsem milovala přírodu a vše živé. Mezi mé neoblíbenější letní aktivity patřily letní dětské tábory v lesích a čas strávený u babičky na chatě ve Vrážích. Tábory i chata mezi ně vlastně patří dodnes a časem se přidaly i procházky do lesa se psem a v posledním roce také na koni.

Dalším mým velkým koníčkem vždy bylo umění, baví mě kresba, plastiky, koláže a podobné.

Vystudovala jsem grafický design na soukromé škole v Kladně a následně jsem díky této zkušenosti brigádně pracovala jako pomocný grafik v Kladenském divadle. Po střední škole můj zájem o výtvarno a přírodu nijak neopadl, naopak. Spojení těchto dvou zájmů mě přivedlo v roce 2018 na Fakultu architektury ČVUT v Praze na obor Krajinářská architektura. Po úspěšném absolvování bakalářského programu jsem se rozhodla pokračovat na program magisterský. V současné době brigádně pracuji v krajinářském ateliéru a do budoucna v tomto oboru plánuji pokračovat.



ÚVOD A CÍL DIPLOMOVÉ PRÁCE

Téma:

Pro projekt diplomního semináře a následně diplomové práce jsem si vybrala krajinu na západ od Slaného ve Středočeském kraji. Před pár lety se v době lockdownu staly místní lesy prostorem, kde jsem mohla svobodně dýchat. Začala jsem objevovat krásy této krajiny a následně mně s nimi spojilo pouto lásky. Lásky ke člověku, který mi místa kolem Slaného ukázal a následně i ke krajině. Začaly mně fascinovat průmyslové a ne jen průmyslové pozůstatky v krajině rozesté, jako kdyby člověk chodil po jižních čechách a na každém kroku narazil na barokní památku. Středem řešeného území procházela úzkorozchodná dráha, která vedla od Slaného až do Kačice a pozůstatky její přítomnosti jsou v krajině patrné dodnes. Již od chvíle objevení tohoto kulturně historického dědictví, jsem měla tendence se tímto objektem zabývat. Oblast mezi Slaným a Kladnem byla průmyslová, důlní. Pro mne nejznámějším místem už od dětských let je Libušín důl, ale ne až tak pro jeho důlní památky, ale pro hradiště, kam jsem s příměstským tábořem často chodila právě z Libušína.

Krajina Slanska je tedy kombinací kulturních památek z různých historických období, které se v krajině navzájem doplňují. Lidé o nich často neví, nebo je nepovažují za objekt, který by se měl chránit a být součástí identity místa. Už delší dobu pozoruji, že prostupnost krajiny je nedostatečná. V krajině se nachází velmi málo vycházkových tras a okruhů. Obce jsou velmi blízko u sebe, jejich propojení pro pěší nebo cyklisty je ale ve většině případech vedeno po silnici. Pro zpracování tohoto místa do projektu mě přiměl fakt, že i po letech chození touto krajinou a poznávání všech možných kulturních fragmentů ve zvláště krajině je stále co hledat, poznávat a zlepšovat. Mým úkolem je pokusit se přiblížit krajinu lidem, kteří v ní žijí. Ukázat jednotlivé fragmenty a památky a vysvětlit jejich hodnotu. Propojit fragmenty s bezpečnými a příjemnými pěšími cestami a lépe propojit obce mezi sebou.

K první části úkolu mne přivedla i událost z podzimu 2022, kdy nádherná budova tepelné elektrárny byla odstřelena i s vysokým komínem, který tvořil významnou pohledovou dominantu z mnoha výhledových míst Slánska i Kladenska. Hlavní páteří celé prostupnosti krajiny by se měla stát právě bývalá úzkokolejka na kterou by se jako perly na nitky měly navázat fragmenty a památky propojené cestní sítí. Tato původní dráha, jenž měla v historii velký význam pro tuto oblast by díky transformaci mohla mít svůj význam i v dnešní době, i přes to, že její původní účel už neplní.

Cíl:

Cílem diplomové práce je vyřešit otázku pěší a cyklistické prostupnosti krajiny mezi jednotlivými obcemi a pokusit se o obnovu vztahu obyvatel slánska k jejich krajině a vnímání hodnot, které jejich nejbližší okolí nabízí.

Na příkladu bývalé úzkokolejky Slaný-Kačice pak ukázat možnosti obnovy povědomí o zapomenutém artefaktu a jeho zapojení do prostupnosti krajiny, jak propojit jednotlivé artefakty bezpečnou pěší a případně cyklistickou sítí cest. Úzkokolejka jako prolnutí obou řešených problémů na území západního Slánska - tedy nedostatečné pěší a cyklistické prostupnosti a zanedbání a zániku kulturních a technických památek a fragmentů v krajině - je ideálním prvkem. Díky její trase jde o významnou cestu klikatící se v krajině a díky její historii je významným technickým fragmentem, který by neměl být zapomenut a měl by být chráněn. Cílem tedy pro původní trasu úzkokolejky je vytvoření naučné stezky napojené na cestní síť západního Slánska. Novou naučnou stezku detailně řeším v závěru práce.



2

Teoretická část
Sociologická sonda

O KRAJINĚ
A LIDECH

TEORETICKÁ ČÁST

1. Kde je člověk doma?

Proč dochází k narušení vztahu mezi člověkem a krajinou? Jak je možné že lidem stačí každý den jet ráno do práce a večer se vrátit domů? Jak je možné, že v tak krásné krajině jako je ta u Slaného (nebo i jinde) často nepotkáte živou duši? Proč jezdíme raději do hor nebo k moři a zbytek roku sedíme doma? Nevadí nám, jak se krajina proměňuje intenzivním zemědělstvím? Takové otázky jsem si začala klást ve chvíli, kdy jsem se začala zabývat krajinou západního Slánska. Zamyslela jsem se nad tím, jak hluboký vztah má člověk ke krajině ve které bydlí. Podle mého názoru mnoho lidí krajinu kolem sebe vnímá jako samozřejmost, něco co tam vždycky bylo a bude a není třeba tomu věnovat větší pozornost.

„(...) v krajině nežijeme, tou spíš jen projíždíme.“¹ Pokud bychom ale vykáceli část lesa například z důvodu napadení kůrovcem, lidé by se začali bouřit, protože jsme narušili jejich krajinu, byli by naštvaní, do chvíle, než by si na vymýcený plácek za vsí zvykli. Lidé si všímají radikálních změn, které je pobuřují ale efektem vařené žaby nevnímají destrukci krajiny, která se děje postupně a pomalu.

Ke ztrátě vztahu přispěla i nedávná minulost.

Po 2. světové válce, kdy byla narušena nejen společnost ale právě i krajina, kdy byli lidé z okrajů republiky donuceni opustit své domovy a nalézat je jinde se po prvních známkách naděje usadil v Česku socialismus. V 50. letech 20. století začalo docházet k postupné kolektivizaci půdy a “zefektivňování” zemědělství. Krajina se rychle měnila a lidé začali ztrácet kontrolu nad svou půdou, kterou po generace opečovávali. Rozoráním remízků a cest se nejen narušila biodiverzita a přirozená migrace živočichů a díky velkým blokům orné půdy začalo docházet k neudržitelnému ždímání této půdy, ale hlavně došlo k narušení komunikačních sítí. Množství cest a stezek, které protkávaly krajinu a umožňovaly proudění lidí a tedy informací se ztratilo pod pluhu velkých zemědělských strojů. Po revoluci, když se půda začala navracet do rukou původních majitelů nebo jejich dětí zafungoval zvyk. Zvyk na jednoduchost obdělávání velkých ploch, zvyk lidí, kteří se už nemuseli o půdu starat, protože to za ně udělalo JZD nebo v současné době místní (nebo i úplně cizí) AGRO. „Krajina úplně změnila své měřítko na velkoplošné struktury.“²

Komunikační síť v krajině zasáhly již v našem století další rány - internet a suburbie.

Internet urychlil přístup k informacím a umožnil komunikaci lidí na velké dálky. Suburbie ukusuje velké části krajiny a vede k nim různé dálnice a obchvaty, které oddělují krajinu. Všechna tato narušování, mění i vztahy lidí. „Pocit domova ztrácíme tam, kde došlo k narušení horizontu, kde nevnímáme Hraniče (např. Stavba dálnice změnila mentální mapu krajiny a její vymezení), kde mizí pomístní názvy i lokální příběhy.“³ Nehledě na změnu ve strukturách krajiny a ovlivnění života mnoha různých organismů. „Sídla nás zbavují přírodních a přírodě blízkých ekosystémů a komunikace je přetínají, fragmentují, čímž komplikují výměnu informací, migraci.“⁴ Ubíráme krajinu a domov mnoha tisíců živočichů, rostlin a jiných organismů, pro stavbu něčeho, čemu říkáme domov, ale je to především jen nocleh, přechodná stanice mezi prací a aktivitami, které se nachází na úplně jiných místech, než je právě zmiňovaný „domov“.

Kde je tedy náš domov? Domov totiž není jen těch několik metrů čtverečních, které si vybavíme nábytkem z Ikea, jsou to i drobnosti, které nám připomínají vzpomínky, fotky, obrázky dětí, škeble nasbírané na dovolené, a to vše doplňujeme o množství pokojových rostlin, které nám připomínají přírodu. Také domovem není jen město či vesnice, ve kterém žijeme, ale i krajina okolo něj. Je to ovšem trochu složitější než s pokojovými rostlinami. Do krajiny, do které nemáme přístup a nemáme možnost ji zkoumat centimetr po centimetru, se dá těžko zamilovat. Ale pokud najdeme možnost do ní vstoupit postupem času, začneme zjišťovat, že bytí v krajině nás uklidňuje, zbystřujeme nad detaily, které nám byly ukryty a vydáváme se při každé návštěvě dál a dál. Nacházíme nové scénérie, kterými ale jak říká Josef Valenta: „zhusta mrháme ve prospěch poněkud pochybné kategorie zvané „rozvoj““⁵

Mrháme obecně krásou míst, ve kterých bydlíme, a to především v oblastech venkova. „Venkov se díky rychlému napojení na velká města stává jakousi noclehárnou - Číslo vylidňování venkova jsou šokující: asi 80 procent území Evropské unie se skládá z různých venkovských oblastí, z nichž velká část je v nebyvalém úpadku.“⁶

Proto není s podivem, že v mnoha vesnicích už není ani hospoda a drží se pouze drobné potravin.

2. Proč je důležitý vztah lidí ke krajině?

V posledních letech se mladší generace potýkají s velkými psychickými problémy, možná je to i tím, že v minulosti se o psychice tolik nemluvalo a možná je to také přívalem všemožných informací, které každý den vstřebáváme a snažíme se pobrat dění ve světě. Možná je to i tím, že vlastně nevíme, kam patříme. Stěhujeme se přes okresy, kraje, celou republiku, nebo dokonce přes celé kontinenty, za prací, za vzděláním, nebo z jiných důvodů. „Mnoho lidí si zvolí rodné místo teprve ve středním věku nebo ke stáru. Před tím ještě nepotřebují někde určitě patřit a netouží být vlastněni nějakým krajem. Je jim jedno, ke komu se přidá jejich duše po smrti.“⁷ Vztah k domovu, a tedy i ke krajině je pro psychiku člověka velmi důležitý.

Připomeňme období covidu, lockdowny u lidí vyvolávaly frustrace, nikam se nesmělo a lidé se začali obracet na krajinu o pomoc. Vyráželi na procházky a hledali v nich útěchu a uvolnění. Záplata obchodními centry a podobnými místy, která v běžném úspěšném životě lidí nahrazuje chození do krajiny, je nedostačující. Dalším faktorem psychické nevyrovnanosti je identita k místu. Kam vlastně patřím?

„Krajina se v 90. letech 20. století stala klíčovým pojmem přírodních, ale i některých humanitních věd. Jednak jsme ji začali v globalizovaném světě plném unifikovaných obchodních center a dálnic ztrácet, jednak jsme si uvědomili, že se něco děje i v naší vnitřní krajině, že bychom poznali, kdo jsme, nemusíme chodit k psychoanalytikovi – stačí se podívat z okna.“⁸ Zároveň je člověk v dnešní době velmi ovlivněn technikou, naše oči jsou namáhány sledováním obrazovek telefonů a počítačů. Existuje pravidlo 20/20/20, tedy každých 20 minut se na 20 vteřin podívat do vzdálenosti 20 stop (6m). Zvyk některých lidí, kteří po 8 hodinách práce za počítačem přijdou domů a zapnou televizi, která nejen, že je další obrazovkou, ale většinou není ani ve vzdálenosti zmíněných 6m, není pro oči zdravý. Na únavu očí lze vyvrátit právě třeba procházkou po okolí do krajiny. „Krajina nás totiž učí samozřejmým a nenápadným věcem – totiž zdravému rozumu.“⁹

Také se říká, že si chodíme do lesa čistit hlavu. Pokud půjdu (a mluvím z vlastních zkušeností) na procházku po městě nebo do obchodního centra vrátím se domů s větší frustrací, než, se kterou jsem jej opustila. Ale když se vydám do lesa, kde je koncentrace stromů podobná koncentraci lidí v obchodním cen-

tru, přijdu domů lehčí a spokojenější. Krajina hladí duši i mysl. Povznáší a tvoří v nás něco jedinečného.

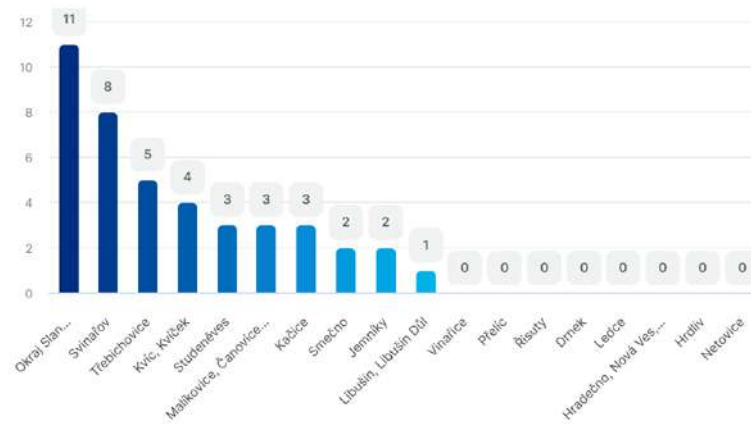
„A podobně jako v krajině působí vnější síly, tak i ve vnitřním prostoru nalézáme „instress“ neboli plasticitou sílu, která způsobuje, že podoba vnější krajiny se vtiskává do podoby duše.“¹⁰

Tak nacházíme svou identitu v krajině našeho okolí. Dobré psychické zdraví a procházky do krajiny mají také blahodárný vliv na zdraví fyzické.

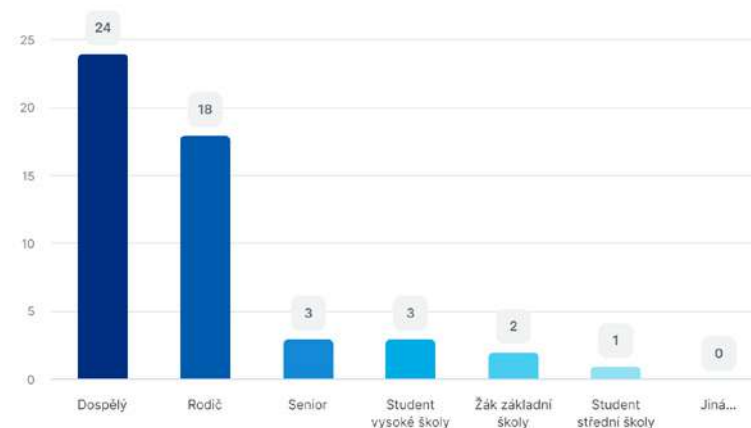
Je ale krajiny kolem nás dost? Máme, jak se do ní vydat? „Nejvýraznější změna české krajiny nejenom za posledních 100 let, ale i za posledních 30-40 let se týká ubývání krajinného prostoru. Jsme psychicky postižení nedostatkem krajiny.“¹¹ Kolem venkova je situace lepší než kolem větších měst. Příkladem může být rozdíl mezi lesem Kladenským a Smečenským. Kladenský les je „uklizený“ strukturou a zaneřádný odpadky. Cesty jsou široké, zpevněné a málokde najdeme opravdu jen pěšinu. Smečenský les je divočejší, není tak zaneřádný odpadky a zpevněné cesty doplňuje mnoho pěšin, terén je členitý a zajímavý. I vzhled lesa ovlivňuje míru dobré nálady, kterou z něj vyčerpáme.

3. Sociologická sonda

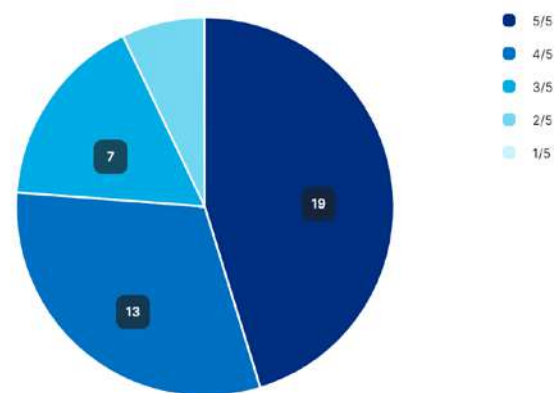
1. Z jaké obce na západ od Slaného pocházíte?



2. Jsem...



3. Jaký je váš vztah ke krajině vaší obce?



Pro pochopení vztahu mezi obyvateli Slánska a jejich „domácí“ krajinou jsem vytvořila dotazník a oslovila jsem obyvatele obcí v řešeném území. V dotazníku jsem se ptala na vztah ke krajině, jestli se chodí procházet a jakým způsobem a kam nejčastěji vyráží, jaké jim připadají cesty, co vnímají v krajině za hodnotné a co jim chybí. Celkem odpovědělo 42 respondentů ve většině dospělých nebo dospělých rodičů (otázka dávala možnost kombinace odpovědi) Dotazník samotný začíná otázkou č. 3 o vztahu obyvatel ke krajině, většina odpovědí byla pozitivní nebo průměrná. 2/5 dali respondenti z Jemníků a Kvíče, Kvíčku. Dál jsem se ptala na důvod jejich vztahu podle jejich hodnocení:

„Krásná krajina poničená intenzivním zemědělstvím.“

Tato odpověď pro mne rozdělila odpovědi na 3 kategorie. Obyvatele, kteří se krajinou kolem sebe zabývají, mají k ní vztah, cítí její estetično, ale i její nedostatky.

„Krajina v okolí naší obce je prakticky neprostupná, neexistuje zde téměř zokruhované trasy. Polních cest je minimum. Vždy jdete jedním směrem a stejnou cestou se vrátíte zpět. (pokud tedy nejedete po polích, což je možné jen v některých ročních obdobích). Zároveň pokud už nějaké okruhy existují jedná se o dlouhé trasy třeba 10km, které vedou částečně po silnicích, což je nepoužitelné pro procházku s malými dětmi.“

Obyvatele, kteří vnímají problémy krajiny Slánska.

„Dospíval jsem zde a při častých procházkách okolí zkoumal její kouzelná zákoutí a historii s ní spjatou. Je krajinou mého srdce.“

A obyvatele, kteří mají s krajinou tak silný emotivní vztah, že problémy prakticky nevnímají. Samozřejmě se našly i odpovědi obyvatel, kterým je vše pravděpodobně jedno. Následně jsem se ptala na otázku, co vnímají ve své krajině jako nejcennější. Nejčastější odpovědí byl les či rybník. Dále byly často zmiňované přírodní památky, Slánská hora, Vinařická hora, Smečenská rokle.

„- Pěší trasu z Jemníků kopírující Knovízský potok a také těleso historické dráhy, kterou se dá jít buď do Knovíze nebo na druhou stranu do Saků. - osobně mám nejradši cestu podél zeleného pásu už na katastru Netovice (Pod kapalnou - místní název z katastrální mapy), který se táhne po vrstevnici na západ od lokality Na Mašině až k Hrdlívu. Jsou zde krásné výhledy do krajiny. Dost často zde pozorujeme stádo muflonů, které zde volně pobíhá.“

Navazuje další často se opakující odpověď, že hodnotou ve své krajině lidé často vnímají volně pobíhající zvěř.

Další otázka patřila oblíbeným místům v krajině. Vybrala jsem odpověď, která mne zaujala i díky tématu diplomové práce.

„Cesta po bývalé úzkokolejce, Štemberk, Smečenský zámecký park, Vinařická hora...“

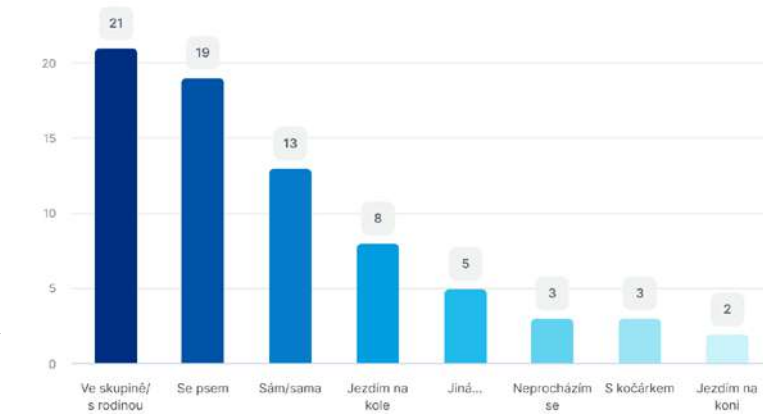
Poslední otázka míří přímo na propojení obcí mezi sebou pro pěší a cyklisty. Většina respondentů jmenovala sousední obce od těch, kde bydlí.

„Mezi Hrdlívem-Těhulí a Kvícem. Vede zde frekventovaná silnice do kopce, nebo obcházení přes Přelíc a to i v případě že volím re-mízek v poli na západ od Hrdlíva, kudy vede nejbezpečnější cesta přes zmíněnou komunikaci.“

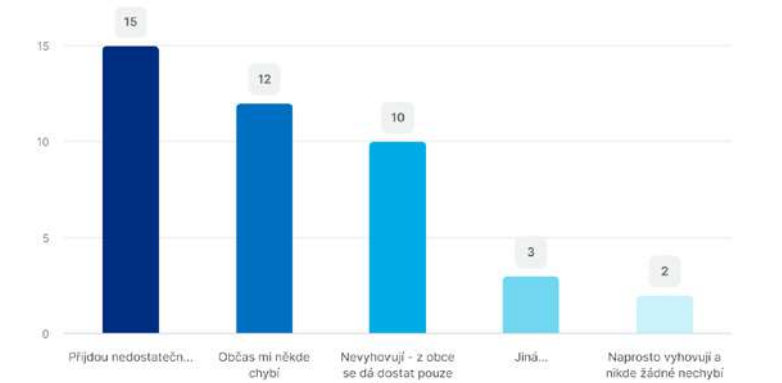
Naposledy jsem dala prostor pro vyjádření: „Ještě jsem opomněl cestu k pyramidě, a Ovčínu směr Rozdělov. Prakticky nelze zde projít směrem na Kladno bez procházení celým lesem dolu Libušín skrze Smečenskou údolí na Svinařov. Ideální by byla stezka vedoucí po trase původní úzkokolejky, začínající na zastávce Smečenská, navazující na původní začátek dráhy v místech, které dnes končí odkladovou kolejí v polích. Dříve tu bylo myslím i nákladové nádraží.“

„Kromě automobilové dopravy chybí kompletní dopravní infrastruktura. Vlaky jsou pro dopravu prakticky nepoužitelné. Cyklostezky skoro neexistují. Na to jak blízko je do Prahy a do okolních obcí včetně Kladna se jedná o atomizovanou odloučenou oblast bez konektivity na evropské úrovni“

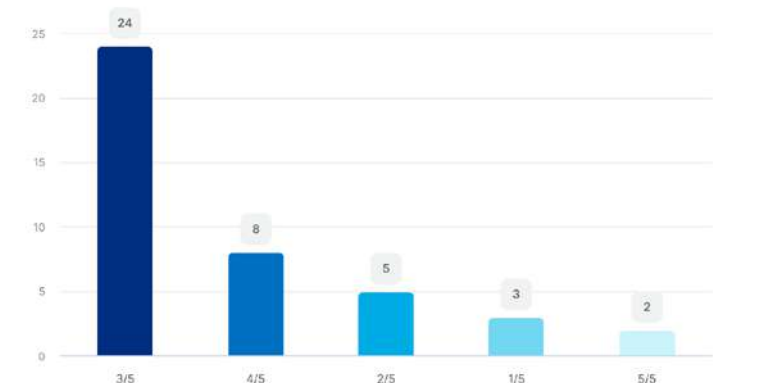
6. V krajině se nejčastěji procházím...



7. Pěší stezky, cyklostezky, hipostezy kolem mé obce mi...



8. Kvalita cest mi přijde...



4. Funkce památek v krajině

Kam mizí fragmenty a památky, které nejsou chráněny? Tuto část bych ráda začala krátkým příběhem o jednom komínu. Tento komín trčel majestátně mezi lesy kolem Kladna a Libušína. Stál na kopci, byl vidět široko daleko, ale jednoho dne zmizel. Tento příběh je o komínu tepelné elektrárny dolu Scholler, který byl stržen v listopadu 2022, tedy v době vzniku analýz pro tuto diplomovou práci. Důl Scholler jako takový je památkově chráněn, o dost krásnější teplárna, ale toto štěstí neměla. Nejen tedy, že zanikla krásná industriální památka, ale stržení komína změnilo industriální panorama západního Slánska. Tato událost byla impuls pro další řešení projektu.

V obecné rovině se pak jedná o problém ochrany památek, které mají aspekty památky, ale nejsou chráněny. „První památkový zákon č. 22/1958 Sb., o kulturních památkách chránil všechny památky, které obecně definoval určitými pojmovými znaky. Současný platný zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči redukoval funkci státu v ochraně památek na věci, které jsou za kulturní památky prohlášeny a evidovány v Ústředním seznamu. Zákonné ochrany tak dnes v celé ČR De jure používá jen necelých 40 tisíc nemovitých památek, což je sice významná, leč mnohonásobně menší část z toho, co ochranu De facto zasluhuje.“¹² Pokud nejsou památky (bez ochrany) účelně likvidovány, jsou ponechány svému osudu (př. Úzkokolejka Slaný - Kačice, Smečenský pivovar atd.) Dalším z faktorů, zda něco vnímáme jako památku nebo ne, je čas. Je například samozřejmostí považovat za památku kostel z 15. století, ale výše zmíněnou budovu tepelné elektrárny z 20. století již tak samozřejmě jako památku nevnímáme. Panorama ale určují oba, jak zámek na kopci, tak vyčnívající komín. Představme si, že by se místo teplárny a jejího komínu zboural ten zmíněný kostel. Nepředstavitelné a stejně závažné pro panorama místa. Ducha místa netvoří jen lesy a kostely, ale také tyto druhy památek či pozůstatků, které ukazují další část minulosti daného místa.

Opět se vrátím ke vztahu lidí ke krajině. Pokud lidé nevědí, co kolem sebe mají a jakou to má hodnotu, nemají nejmenší tendence to chránit. V této době nemají pocit, že by něco, co je v lese bylo jejich. Vlastnický vztah nemusí být pouze na papíře, může být i duševní až k jisté podobě patriotismu „Toto je můj dům, moje město, moje krajina, můj les, a tedy i moje stará kaplička“.

„Památky jsou zároveň důležitou hodnotou v krajině. Památky spoluvytvářejí přirozené podmínky lidského života a mají zásadní podíl na jeho kvalitě.“¹³

Současný člověk potřebuje účel, jasný cíl, proč se do krajiny vydat. Velmi populární v tomto smyslu byla hra Geocaching, která udávala smysl a cíl cesty a zároveň se věnovala nejrůznějším tématům od přírodních věd po historické události a památky v dané oblasti. Člověk se tak dozvěděl o zapomenutých místech, prošel se a díky nalezení drobného pokladu zvaného česky keška, měl pocit dobře odvedené práce. Sám se ovšem člověk, pokud není bloumavá duše, málokdy vydá do krajiny blízko svého domova a hledá a objevuje zapomenutá místa. Pokud už někdy vyrazí za zapomenutými místy, míří většinou do turisticky známých lokalit. Hledat ztracená místa, která už „někdo našel“. Čím tedy člověka oslovit, aby se vydal i do blízkého okolí? Petr Kmínek píše: Pokud však chceme člověka v zájmu krajiny skutečně oslovit, měli bychom mu, bez ohledu na estetické kvality takového polidštěného prostředí, jít ještě o něco vstříc a upozorňovat jej na přítomnost člověka v krajině, prostřednictvím té nejhustší sítě konkrétních dokladů o jeho tvůrčím působení – drobných polozapomenutých památek.¹⁴ Tedy „najít“ pro člověka ztracené místo. Dnešní člověk už není tak dobrodružný a sejít z cesty do lesa, kde by mohl něco objevit, není běžné, zároveň pro další budování vztahu nelze člověka nutit, aby někam šel. „Samozřejmě, že tam musíme činit formou vyprávění, a nikoliv poučování, aby nepojali podezření z podceňování jejich intelektuální úrovně či přímo upírání individuální svobody.“¹⁵

Pokud mu ale k místu ukážeme byť jen úzkou pěšinu, zaručeně ho zvědavost dovede k touženému cíli. Je na místě, aby si obyvatelé vybudovali vztah k „rodné hroudě“¹⁶, ke každé drobnosti, kterou ve svém okolí mají a chránili si to své a byli na to patřičně hrdí.

Most mezi kulturou a životním prostředím – ochrana památek a přírody.[...]¹⁷

Dle Zákona č. 20/1987 Sb. Zákon České národní rady o státní památkové péči §3) může být iniciátorem prohlášení věci nebo stavby za kulturní památku každá fyzická nebo právnická osoba podáním podnětu k prohlášení věci nebo stavby za kulturní památku

5. Lidé, krajina a kulturní památky

Co je to krajina?

„Krajina - místo, kde se setkává příroda s člověkem, prostor stýkání přírody s člověkem a jeho kulturou, kde se z přirozeného prostředí stává artefakt.“¹⁸

„V krajině jako přírodním a kulturním fenoménu potřebujeme udržet nejenom kostru ekologické stability, ale také paměťovou strukturu.“¹⁹

Lidé, krajina a kulturní památky. Tři faktory, které spolu souvisí a navzájem se ovlivňují. Pokud není v krajině dostatek podnětů, tedy kulturních památek, aby se do ní člověk vydal, nevybudoje si k této krajině vztah, a tedy mu nebude tolik zatěžko sledovat její úbytek. Na stavu krajiny záleží pak mentalita obyvatel, krajina převálcovaná intenzivním zemědělstvím, těžarstvím, vojáky a dalšími faktory obecně nemá moc co nabídnout svým obyvatelům, nebo nenabízí, jak se dostat do lepších míst. Lidé jsou tu naštvaní na sebe i ostatní a na ulici nepotkáte člověka, co by se usmál, na druhou stranu, pokud krajina má alespoň nějaké možnosti mentalita lidí se promění k lepšímu. „Byly doby, kdy jsme hledali mizející přírodní ráje, pak přišlo období, kdy jsme se na krajinu dívali jako na soubor ploch zničených tou hnusnou civilizací a relativně nedotčených oblastí. Tento přístup měl, ale tu nevýhodu, že se člověk nebojí dál ničit krajinu, kterou považuje za odepsanou.“²⁰ Jsou tu také lidé, kteří nechápou důležitost chování do volné krajiny - Proč by měli lidé chodit do volné krajiny? Proč by NÁM sem měli chodit? - jedná se především o zemědělce a myslivce.

Krajina je koncipovaná pro lidi, co přijedou jednou za rok na celodenní výlet. Od toho se odvíjí délka stezek, které jsou pro běžný život příliš dlouhé, a tak obyvatelé z nedostatku krajiny kolem obcí a příliš dlouhých tras, chodí stále na ta samá místa. Každé místo má svou identitu, kterou spoluutváří i fakt, že v dané lokalitě nějakým způsobem tvořil člověk - kapličky, křížky apod. „Vlastní identita je specifickou vlastností kulturní krajiny, která je dána především přítomností dochovaných stop kulturního a historického vývoje krajiny, jedinečností a neopakovatelností krajinné scény a výrazností jednotlivých prvků (přírodních i umělých) krajiny.“²¹

„Krajinu jsme si pak navykli vnímat jako tu, kterou chráníme a tu ke které jsme lhostejní.“²² Ke krajině je nutné mít úctu a pochopení, že je pro nás životně důležitá a že ke krajině patří také kulturní pozůstatky různých dob, které ji šperkují. Poukazují na historii místa a vytváří esteticky velmi cenné území. K historickým artefaktům, jenž lze vnímat v krajině, jsou i cesty. Mnoho cest v dnešní době má základ v histo-

rii. Cesty se převážně orientovaly podél vodních toků, jakožto pevných bodů, tyto dvě sítě spolu souvisely a souvisí. „/člověk/ proto volil k putování nepochybně nejpříhodnější trasu. Orientaci při cestě spolehlivě skýtal jen vodní toky. Navíc se v jejich okolí nabízela nejsnadnější chůze.“²³ Následně byly budovány cesty za účelem předávání informací a náboženské cesty, cesty poutní. Orientací pro tyto cesty byly kapličky a křížky, a jak píše Tomáš Hájek: Barokní „křížové“ cesty byly budovány i v lesnatém terénu. Poutník jde tedy lesem od jednoho Kristova zastavení ke druhému, potom se z lesů vymaní, vystoupí na kopec, jde lukami ke kapličce. Přitom zakouší něco nehmamatelného, ale zcela nepostradatelného: pocit splynutí s kořeny, s tradicí, s identitou.²⁴

Vyplývá tedy, že cesty jsou samy o sobě kulturním dědictvím, které napojuje kulturní památky, esteticky obohacuje krajinu a obohacuje duši člověka. Množství takových památek pak určuje i hodnotu krajiny. Okolí Slaného je místem, kde se pojí vysoká hodnota přírodní složky a zároveň hodnota kulturní. Krajina má svá tajemství. Nabízí učení přírodní i kulturní. Obohacuje člověka a jeho duši. Jak ale přimět obyvatele, aby si krajiny vážili? Aby ji chránili? Aby nenechávali zmizet kulturní památky? Aby nebyli lhostejní k mizení krajiny samotné? Na tyto otázky bych ráda položila odpověď třemi základními pravdami (Václav Mazín)²⁵

1. Lidé, kteří jsou povoláni k ochraně krajiny, jsou samotní její obyvatelé, byť by si to zcela neuvědomovali. Odborníci jsou povoláni pouze k tomu, aby srozumitelně vysvětlili a pomohli realizovat snahu státu o nápravu věcí.

2. Teoretické metody ochrany krajiny, jako jsou například územní systémy ekologické stability, územní plánování, pozemkové úpravy, krajinné plánování, obnova venkova a další jsou pouze prostředky, jak dosáhnout cíle, tedy tvorby nové krajiny nového tisíciletí.

3. Obyvatele venkova jako vykonavatele ochrany krajiny nelze motivovat teoriemi nebo dokumenty, ale smysluplnou, otevřenou osvětou, principem modelových příkladů a hmotnou stimulací v podobě státních dotací.

Textové zdroje

1. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 5)
2. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 127, Ivan Vorel)
3. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 70, Václav Cílek)
4. JELÍNEK, Petr a Lubor KYSUČAN. Venkov a krajina: evropská krajina mezi venkovem a městem, mezi antikou a novověkem. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7127-8. (s. 47)
5. Scenologie krajiny (VALENTA, Josef. Scénologie krajiny. V Praze: Kant pro AMU, 2008. Disk (Akademie múzických umění v Praze). ISBN 978-80-86970-68-4.) (s. 19)
6. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 19, Tomáš Hájek)
7. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 114)
8. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 5)
9. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 78)
10. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 5)
11. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 73)
12. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 43, Zbyněk Dočkal)
13. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 79, Petr Kmínek)
14. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 80, Petr Kmínek)
15. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 82, Petr Kmínek)
16. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 43, Zbyněk Dočkal)
17. Scenologie krajiny (VALENTA, Josef. Scénologie krajiny. V Praze: Kant pro AMU, 2008. Disk (Akademie múzických umění v Praze). ISBN 978-80-86970-68-4.) (s. 10)
18. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 73)
20. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 85)
21. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 128, Ivan Vorel)
22. CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Ilustroval Miloš ŠEJN. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-7363-042-7. (s. 74)
23. KVĚT, Radan. Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků. Praha: Academia, 2003. ISBN 80-200-1012-2. (s. 13)
24. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 17, Tomáš Hájek)
25. Kulturní Krajina aneb proč ji chránit (JECH, Karel, ed. Kulturní krajina, aneb, Proč ji chránit?: téma pro 21. století. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2000. ISBN 80-7212-134-0.) (s. 142, Václav Mazín)

3

—————
—————
—————
—————
Analýza řešeného území
Terénní průzkum
Problémy a příležitosti v území
Vize pro západní Slánsko

O ÚZEMÍ

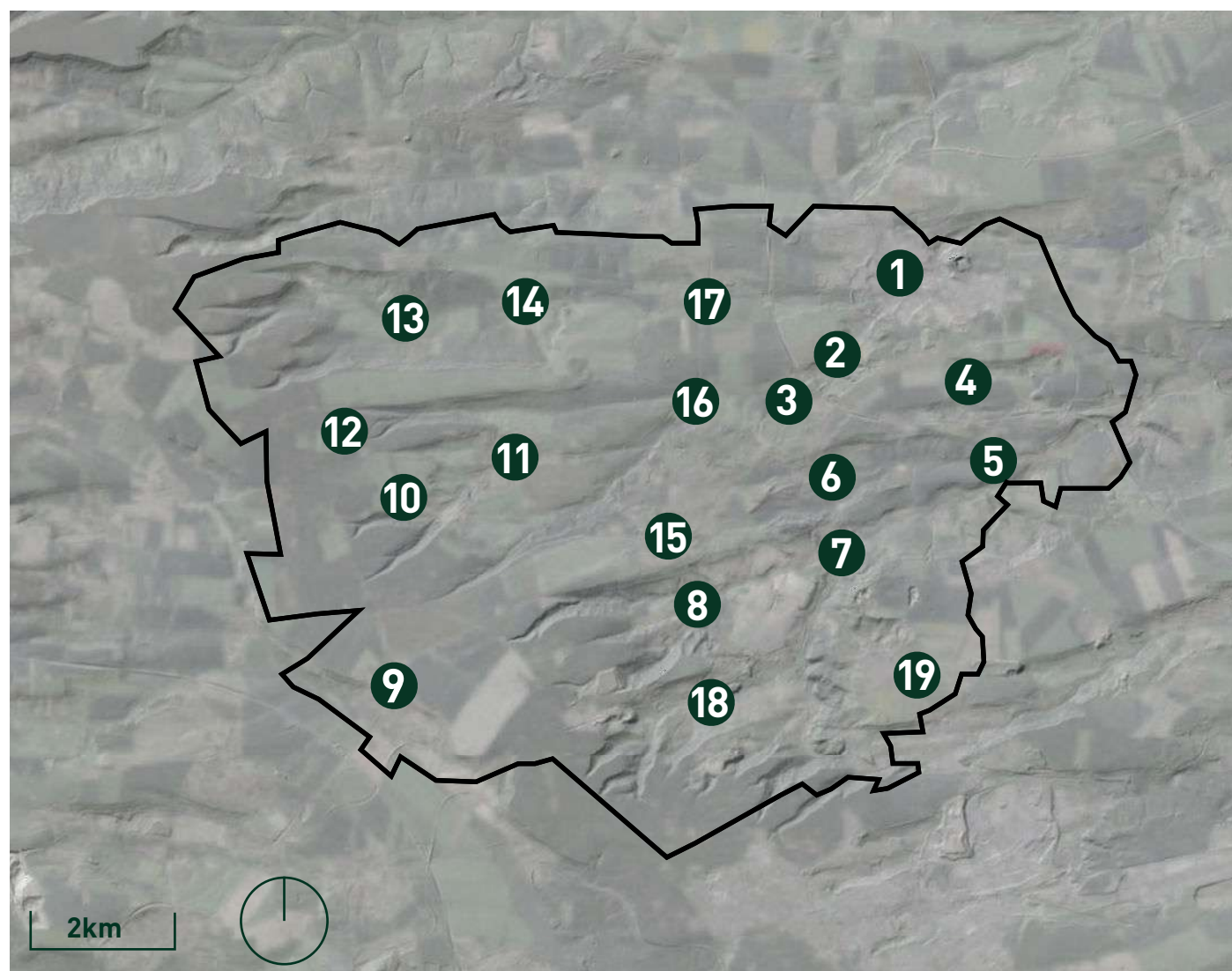
ANALÝZA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území zahrnuje 16 obcí na západ od Slaného — Jemníky, Hrdlív, Třebichovice, Svinařov, Kačice, Hradečno, Ledce, Drnek, Malíkovice a Hvězda, Řisuty, Smečno, Přelíc, Studeněves, Libušín, Vinařice — a část obce Slaný, pod kterou spadají i obce Netovice, Kvíc a Kvíček. Vybrané obce jsou velmi blízko u sebe, v dochozí vzdálenosti kolem 3 km a leží v pomyslném trojúhelníku mezi Slaným, Kladnem a Novým Strašecím. Hranici tvoří ze západu hranice okresu Kladno a ze severu komunikace 16. Hranice řešeného území je dána hranicemi katastru jednotlivých obcí — tu považují za tzv. tvrdou hranici

— ovšem s přesahem — měkkou hranicí — do okolí. Řešené území má cca 86 km². Vrcholem zmíněného pomyslného trojúhelníku je Slaný, nebo spíše Slánská hora, která se zvedá nad údolí. Srdcem celého řešeného území je město Smečno, které leží na plošině nad ostatními obcemi v údolích a pohledově komunikuje se Slaným.

Mapa řešeného území



ZDROJ <https://geoportal.cuzk.cz>



1. Slaný



2. Kvíček



3. Kvíc



4. Netovice



5. Jemníky



6. Hrdlív



7. Třebichovice



8. Svinařov



9. Kačice



10. Hradečno



11. Ledce



12. Drnek



13. Malíkovice



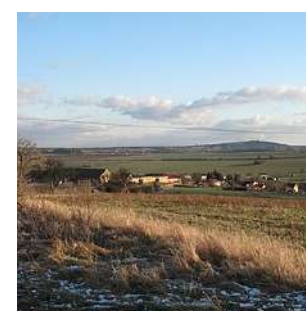
14. Řisuty



15. Smečno



16. Přelíc



17. Studeněves



18. Libušín



19. Vinařice

ŠIRŠÍ VZTAHY

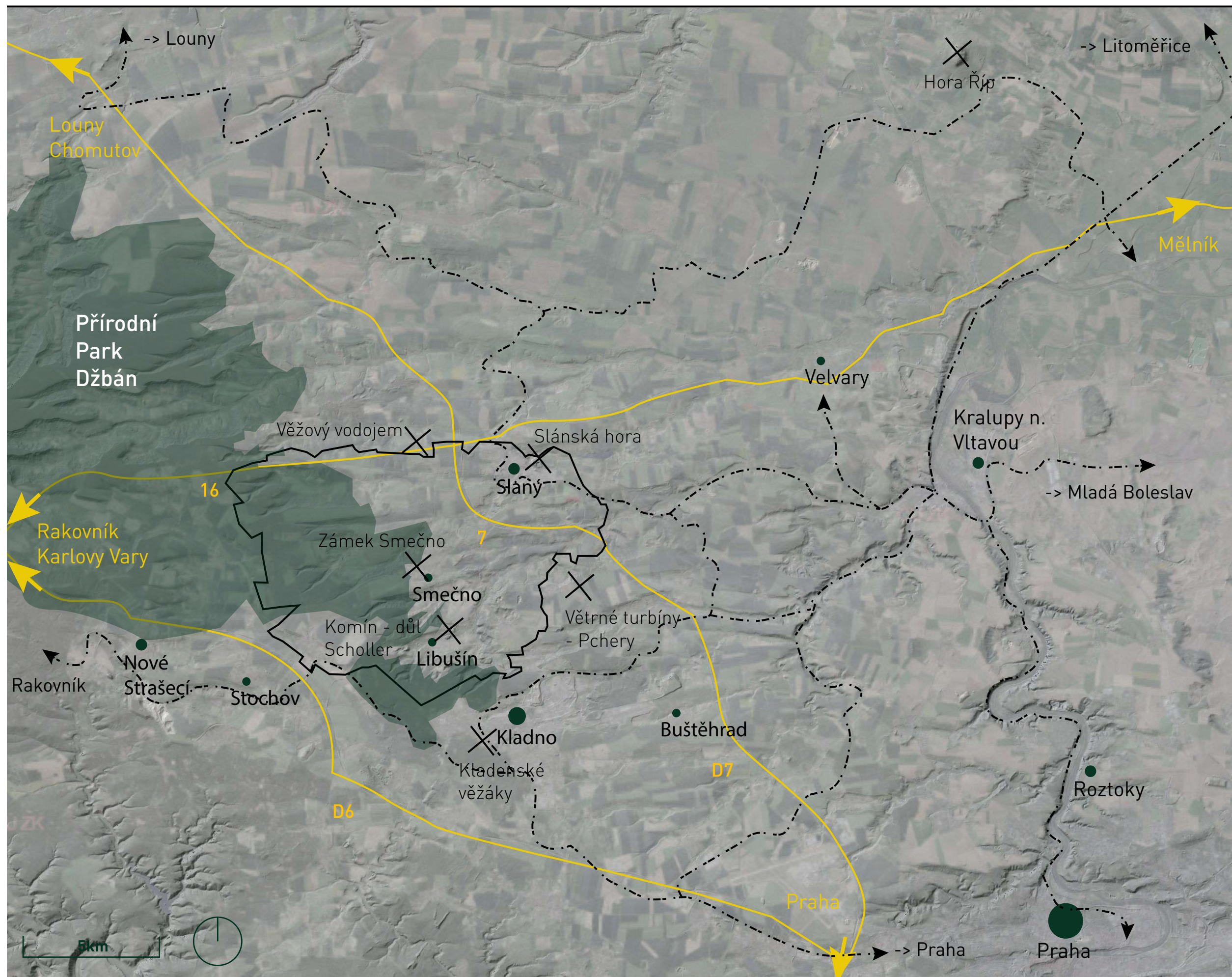
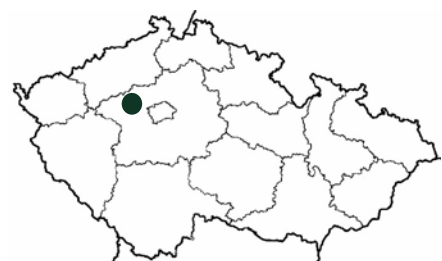
Řešené území západního Slánska se nachází přibližně 30 km severozápadně od Prahy. Navazuje na velké Středočeské město Kladno, v jehož okrese řešené území leží. Na západ až jihozápad sousedí s Novým Strašecí. Na východ od Slaného se nachází Velvary a Kralupy nad Vltavou.

Území je velmi dobře napojeno na větší města, tento faktor znamená pozitiva i negativa pro region. Přes řešené území prochází rychlostní silnice 7 napojující se na dálnici D7 do Prahy. Kousek za hranicí území u Stochova je také napojení na Prahu a to dálnicí D6. Severní hranicí území pak prochází silnice od Rakovníka směrem na Mělník.

Velkou částí západního Slánska prochází přírodní park Džbán. Toto přírodní území ochraňuje krajinný ráz a tedy je nutné jej v návrhu zohlednit. Znamená to citlivý přístup ke krajině a zároveň se snažit zvyšovat a podporovat hodnotu místa. Posláním přírodního parku Džbán je zachování unikátní krajiny džbánské křídové tabule s významnými estetickými hodnotami, zejména s ohledem na geomorfologii území, lesní porosty, charakteristickou a vzácnou flóru a faunu, rozptýlenou mimolesní zeleň a staré ovocné sady.

Některé body řešeného území — vyznačené v mapě křížkem — jsou pohledově velmi výrazné a jsou viditelné nejen z nejbližšího okolí. Ze západního Slánska jsou také úchvatné rozhledy na České středohoří a horu Říp.

Širší vztahy v rámci ČR



ZDROJ <https://geoportal.gov.cz>

MORFOLOGIE








Území západního Slánska začíná na prameništi mířícím směrem k Vltavě. Při pohledu na širší vztahy je možné vidět, že se jedná o jedno ze čtyř prameništ do čtyř různých směrů od jednoho bodu - tím bodem je oblast kolem Rakovníka. Území začíná na prameništi nad Řevničovem. V území prameniště se nachází i město Kladno a Velvary. Nás ovšem v této kapitole zajímá vodní režim a georeliéf. **Kolem prameništ se tvoří nivy potoků, které jsou důležitou součástí krajiny a je nutné je vymezit a chránit.**

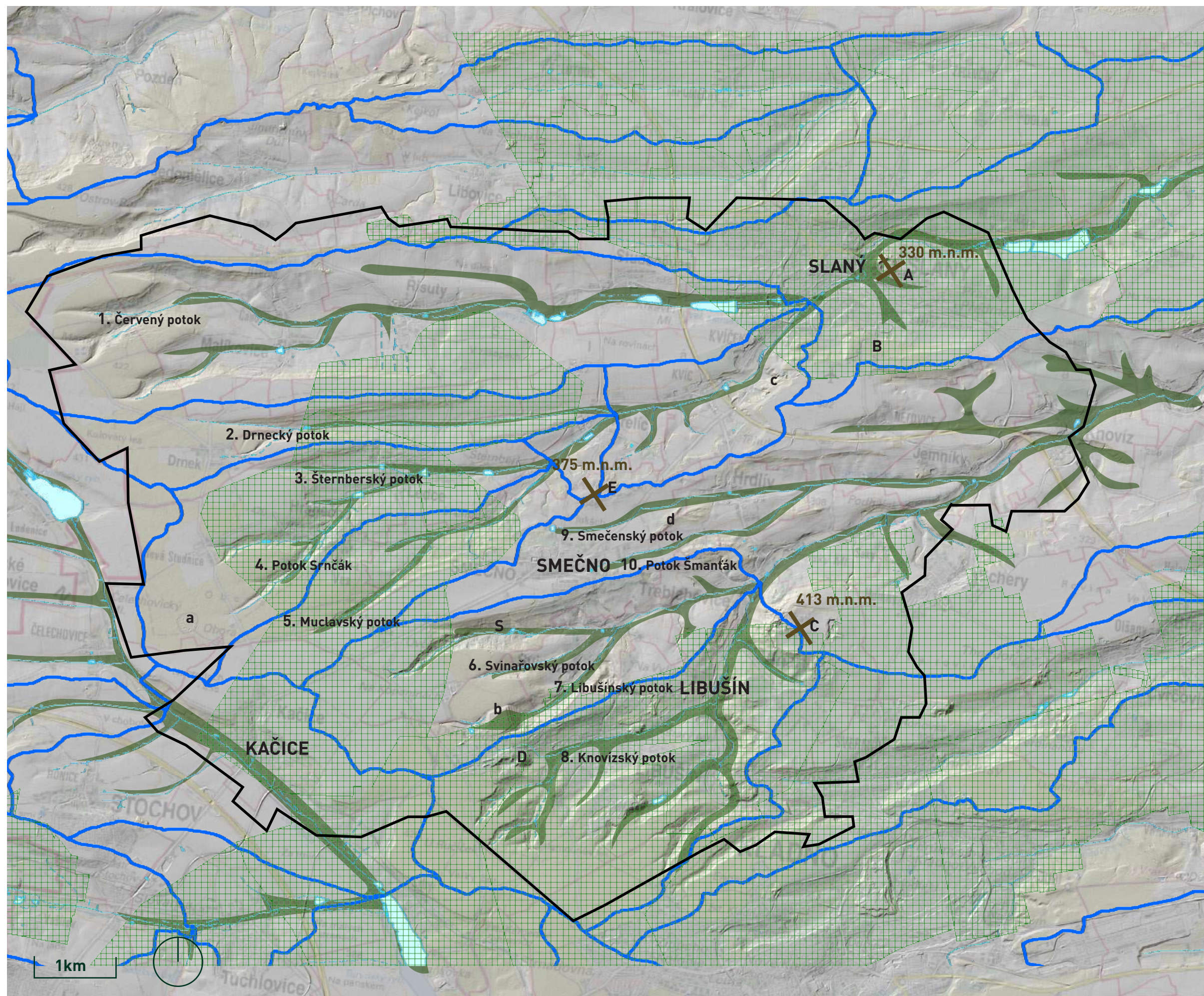
Území je velmi členité. V prameništích vznikají údolí, do kterých se v minulosti rozvinuly téměř všechny obce. Při příčném procházení např. od Sak do Hrdlíva je pro chodce připraveno stoupání a klesání. Nejsme ovšem nikde v horách a tak je stoupání velmi příjemné. Nejvyššími body jsou v této oblasti Slánská hora (A) (viz. kapitola 2.5 Slánská hora), Boží hrob (B), Vinařická hora (horka) (C) (viz. kapitola 7.5 Vinařická horka), Svatý Jiří (D) a obecně je velmi vysoko položené Smečno, Hrdlív, Kačice a Drnek.

Nejnižším bodem je přírodní památka Smečenská rokle (S).

Zajímavá reliéfní členění jsou například mezi Kačicí a Novou studnicí kde se nachází bývalá raketová základna Kačice (a), další zajímavé členění je v Němcích u Libušína (b), les u Kvíčku směrem na Boží hrob nabízí rozlehlé rokly či jámy ze skalnatých útvarů vzniklé pravděpodobně odtěžením kamene v lomech (c). Podlouhlý útvar u Hrdlíva - Obrázek skrývá velice členitý terén zakončený bývalým popravištěm (d).

Popis vodních toků a fotodokumentace na následující straně.

-  Chráněná ložisková území
-  Říční/ potoční niva
-  Vodní plocha
-  Vodní tok
-  Vodní těleso
-  Řešené území
-  Vrchol



ZDROJ <https://geoportal.gov.cz>

Toky a vodní plochy

1. Červený potok - začíná dvěma prameny, v Červeném dolíku u Čanovic a Pod Svídnou u Malíkovic. Protéká Čanovicemi a Malíkovicemi, kde napájí rybník Za Dvorem. Za obcemi se stéká v jeden. Dál protéká Řisutami kde se na něj napojuje rameno toku, který napájí dvě vodní nádrže v obci. Pokračuje do Řisutského a Cukrovarského rybníka ve Studeněsi, tam napájí také Studeněvský rybník. Podtéká rychlostní silnici a napojuje se do Velkého Slánského rybníka. Za tímto rybníkem je částečně zatrubněn a přivádí vodu na koupaliště ve Slaném. Ve Slaném je střídavě odkrytý a zatrubněný, obtéká Slánskou horu a teče dál do Blahotic a Blahotického rybníka I. a II. a dál přes Žižice a Ješín do Velvar, kde se vlévá do Bakovského potoka.

2. Drnecký potok - začíná U Kněžího háje ve Struze. Hned na počátku napájí rybník Kněžák. Pravým přítokem je rameno, které odtéká z přepusti z nádrže v Drnku. Prochází krajinou nad Ledci a v Přelíci se vlévá do Šternberského potoka.[3]

3. Šternberský potok - začíná dvěma prameny spojujícími se ve Šperkotně, kde napájí rybník před Hradečnem. U hrádku je na pár metrů zatrubněn a následně odkryt s přítokem potoka Srnčák. Dále protéká do rybníka Na hrádku, kde se k němu připojuje tok, který vytéká z Čihadel. Dál pokračuje přes Ledce a Zdunkovský rybník. Následně napájí Šternberský rybník a podtéká most bývalé úzkokolejky a dál do Přelíce, kde se k němu připojuje již zmíněný Drnecký potok[2]. Šternberský potok protéká Kvíci, zde napájí mlýnský rybník, dál přes Kvíček do Slaného, kde se vlévá do Červeného potoka [1]

4. potok Srnčák - teče od oborské fořtovny, napájí rybník a v Hradečnu vtéká do Šternberského potoka. [3]

5. Muclavský potok - začíná ve Spáleném, odkud teče po okraji bývalé smečenské bažantnice až k silnici, kde je zatrubněn a odveden do toku přítékajícího od Nové Vsi. Dál tyto dva toky pokračují jako Muclavský potok. Teče dál lesem s přítokem od pramene a smečenského jezírka, podél bývalé cihelny směrem za Šternberk, kde se vlévá do Šternberského potoka [3] za propustí v mostě úzkokolejky.

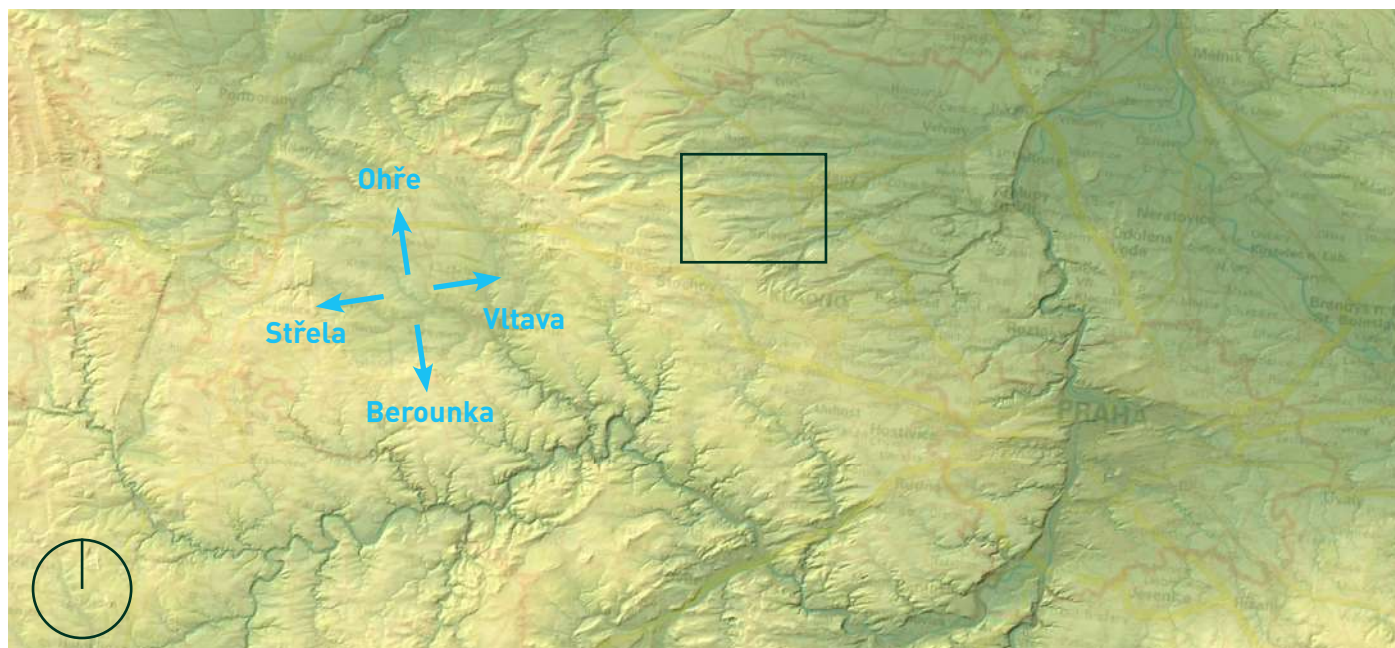
6. Svinařovský potok - má prameniště ve smečenské rokli ve které napájí malý rybník. Po přítoku do Svinařova je zatrubněn a odveden přes vodní nádrže do Nazaretu, kde je opět otevřen. Dál pokračuje do Třebichovic kde je na pár metrů opět zatrubněn a poté opět otevřen aby se mohl vlít do Knovízského potoka.

7. Libušínský potok - vytéká z Velkých borů, protéká kolem cihelny a v Svinařově pod Vyhlídkou je zatrubněn a kolmo napojen do Svinařovského potoka [6]

8. Knovízský potok - začíná v dole Libušín přes odkaliště odtéká do středu Libušína, přes starý a nový Mlýn teče k železnici, kde se napojuje na bezejmenný tok vytékající od Motyčína. Dál tyto dva toky pokračují jako Knovízský potok. Přitéká do Třebichovic a údolím pokračuje kolem Sak. U Pcher z prava vtéká do potoka přítok. V Jemníkách se do Knovízského potoka vlévá Smečenský potok [9]. Dál pokračuje přes Knovíz, Podlešín, Kamenný most, Olovnici a Zeměchy do Kralup nad Vltavou kde se vlévá do Zákolanického potoka.

9. Smečenský potok - začíná někde u rybníka Nebesák. Protéká Smečnem přes Hrdlív, kde napájí vodní nádrž. Za hrdlívem se spojuje s potokem Šmantákem [10] a pokračuje do Jemníků, kde se vlévá do Knovízského potoka.

10. potok Šmanták - vytéká ze smečenského rybníka Šmanták a teče mezi Třebichovicemi a Hrdlívem za kterým se vlévá do Smečenského potoka.



ZDROJ https://geoportal.gov.cz/analýza_výškopisu



(1) Červený potok



(2) Drnecký potok



(3) Šternberský potok



(4) potok a rybník Srnčák



(5) Muclavský potok



(6) Svinařovský potok



(7) Libušínský potok



(8) Knovízský potok



(9) Smečenský potok



(10) potok Šmanták



(A) Slánská hora



(B) Boží hrob



(C) Vinařická horka



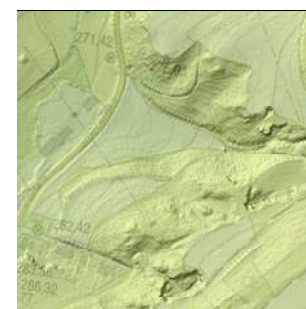
(D) Sv. Jiří



(a) bývalá protiraketová základna



(b) Halda - Němce u Libušína



(c) Bývalé pískovcové lomy

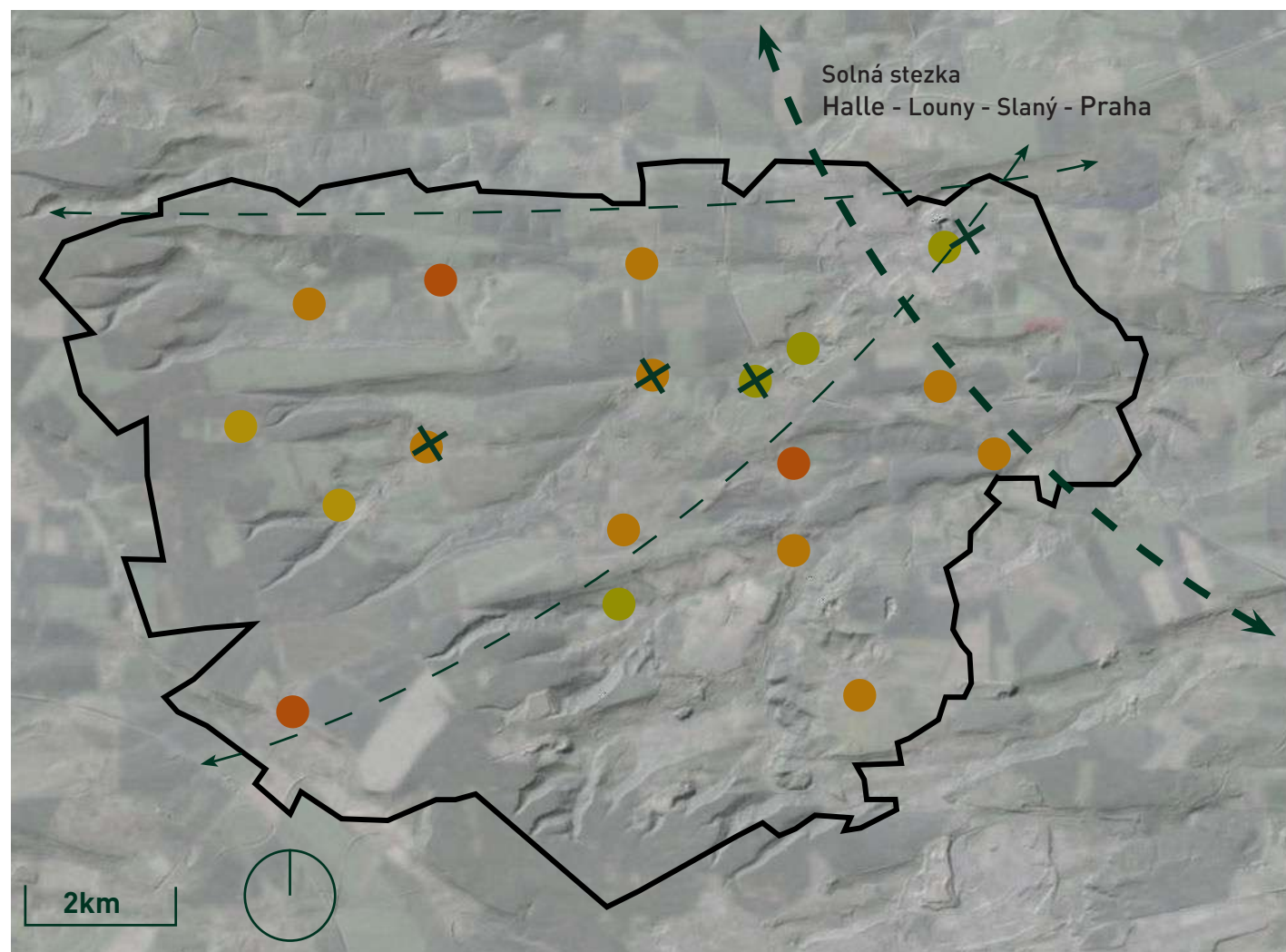
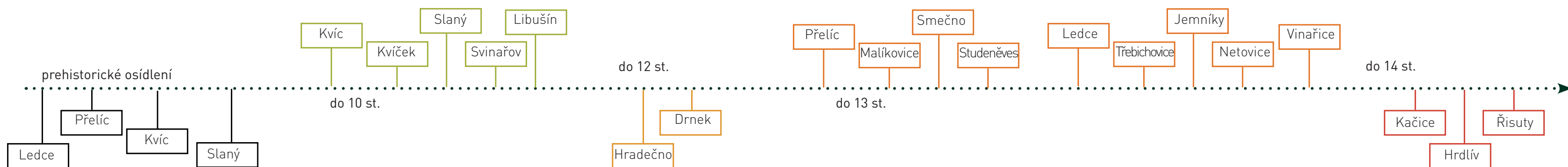


(d) Orázek - Hrdlív



(S) PP smečenská rokla

HISTORICKÝ VÝVOJ



- Řešené území
- Hlavní směry cest
- Předhistorické osídlení
- Vývoj do 10. století
- Vývoj do 12. století
- Vývoj do 13. století
- Vývoj do 14. století

K osídlení západního Slánska dochází v již dobách předhistorických. **Sídla se nacházela buď v úrodných údolích nebo jako v případě Slaného na Slánské hoře, která tvořila akropoli nad údolím s prameny.** Toto hradiště se zde nacházelo v době bronzové. Na temeni Slánské hory je doloženo osídlení od Paleolitu po raný středověk.

Do 10. století je doložen vznik několika obcí. Mezi ně patří i Slaný, který ležel na středověké Slané obchodní cestě, která vedla z Halle - Německého Saska přes Krušné hory do Loun a odtud do Prahy. Sloužila k přepravě mořské soli ze solných zahrad v Ostii přes Apeniny k Jadranu. Tento směr je v současné době zachován jen v jiné podobě. Svinařov má doložené počátky již v předhistorické době a první zmínky o obci jsou z období kolem 10. století, tato malá obec ale pravděpodobně vznikla v souvislosti se Smečenskou tvrzí. Smečno má ovšem první zmínky až z období kolem 13. století. Zajímavým místem do 10. století je i **Libušín. Jedná se o nejvýznamnější Přemyslovské hradiště v Čechách. V současné době zde na kopci Sv. Jiří stojí hřbitov s kostelem. Pod povrchem jsou zakonzervovány pozůstatky tohoto hradiště.** Další stará hradiště a tvrzíště najdeme i v Hradečnu, Malíkovcích a Řisutech, i přes jejich doložení v pozdějších stoletích. Zajímavý je i vývoj obce Drnek. Tu původně

tvořily dvě obce, hradiště Martinice a vesnice Svídna. Ty obě zanikly a následně kolem 12. století vznikla obec Drnek. Zánik zažila také obec Kvíc, která byla vypálena v období 30. leté války. Obec začala počátkem 17. století s obnovou a trvalo téměř 50 let než byla vesnice znovu postavena. V tomto období byla obec známá jako Velká Kvíce rozvíjející se po boku Malé Kvíce, jejíž rozvoj byl omezený kvůli údolí ve kterém byla otevřena. Po vypálení a obnově Velké Kvíce už obec Menší Kvíce počtem obyvatel nedohнала. U rozvoje obcí až do počátku 14. století dochází především k jejich lokaci především do prameništ - úrodných údolí. Od 14. století vznikají obce na vyvýšených místech jako je Hrdlív a Kačice. **Hlavní směry pohybu v území byly jak již bylo zmíněno středověká obchodní cesta z Loun do Prahy. Dalším směrem od Slaného na Smečno, později protažen do Kačice. A poslední směr od Rakovníka na Mělník. Tyto směry a tedy cesty slouží dodnes.**

Zaniklá hradiště a obce jsou zajímavými kulturními památkami, které je nutné napojit do navrhované sítě cest.

I. vojenské mapování

1764 - 1768

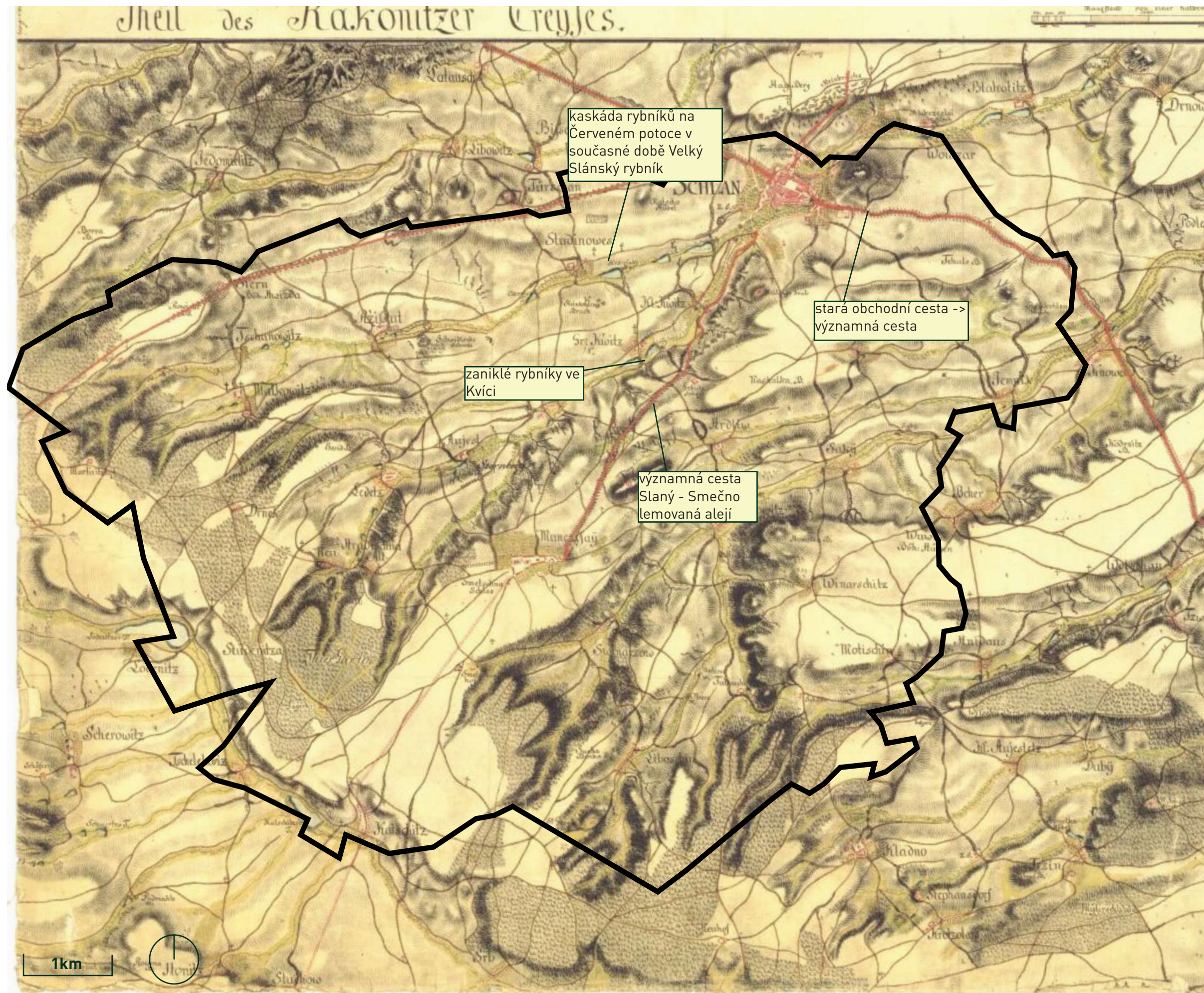
Rybníky mezi Studeněvsí a Slaným
v 1. vojenském mapování



Rybníky mezi Studeněvsí a Slaným
ve 2. vojenském mapování



Rybníky mezi Studeněvsí a Slaným
v současnosti



ZDROJ <https://oldmaps.geolab.cz>

Císařské povinné otisky stabilního katastru

1836 - 1843

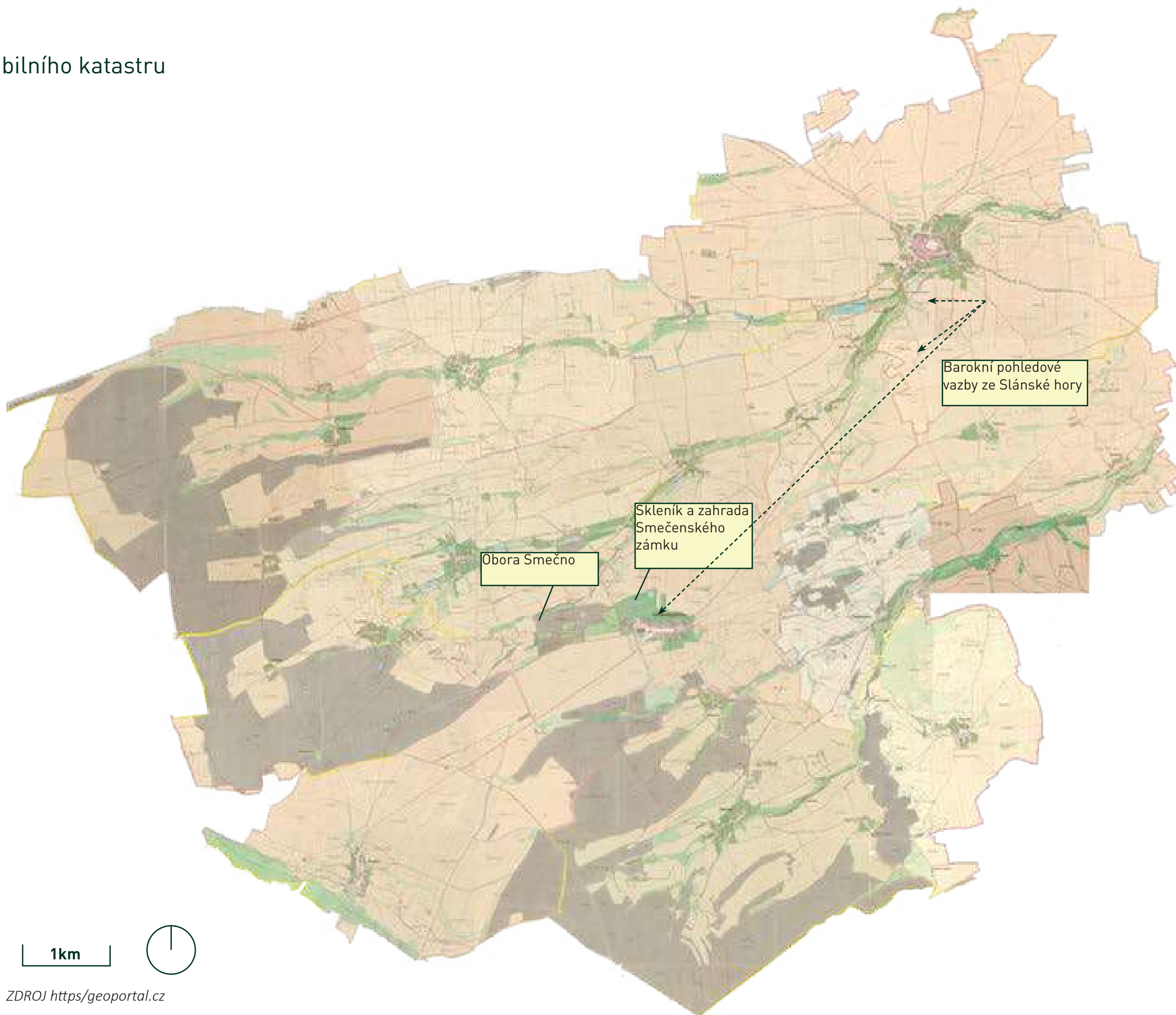
Skleník a zahrada Smečenského zámku
Císařské otisky



Skleník a zahrada Smečenského zámku
v současnosti dochovaný pouze rybník



Císařské otisky jsou velmi podrobným dokladem o cestní síti na území západního Slánska. Ukazuje nejen cesty, které se do dnešní doby dochovaly a cesty, které v průběhu let zanikly, ale také důležité osy a významné cesty. Také ukazují místa protierozních opatření, remízů, které také mohly tvořit svou roli v prostupnosti území. Posledně mapa ukazuje rozdělení polí, jak fungovala před kolektivizací v 50. letech 20. století. Tato drobná políčka nabízela další drobné cesty a stezky, v tomto ohledu byla krajina velmi bohatá a bohatost ve velkém rozsahu v současné době postrádá.



1km

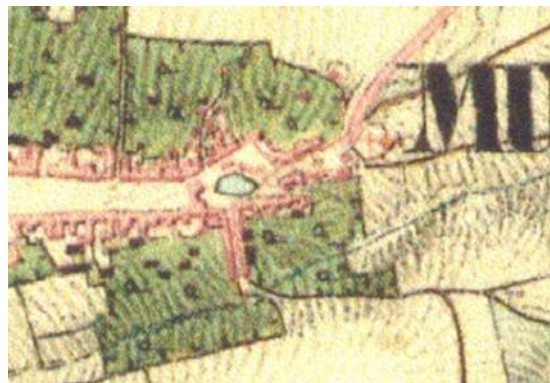


ZDROJ <https://geoportal.cz>

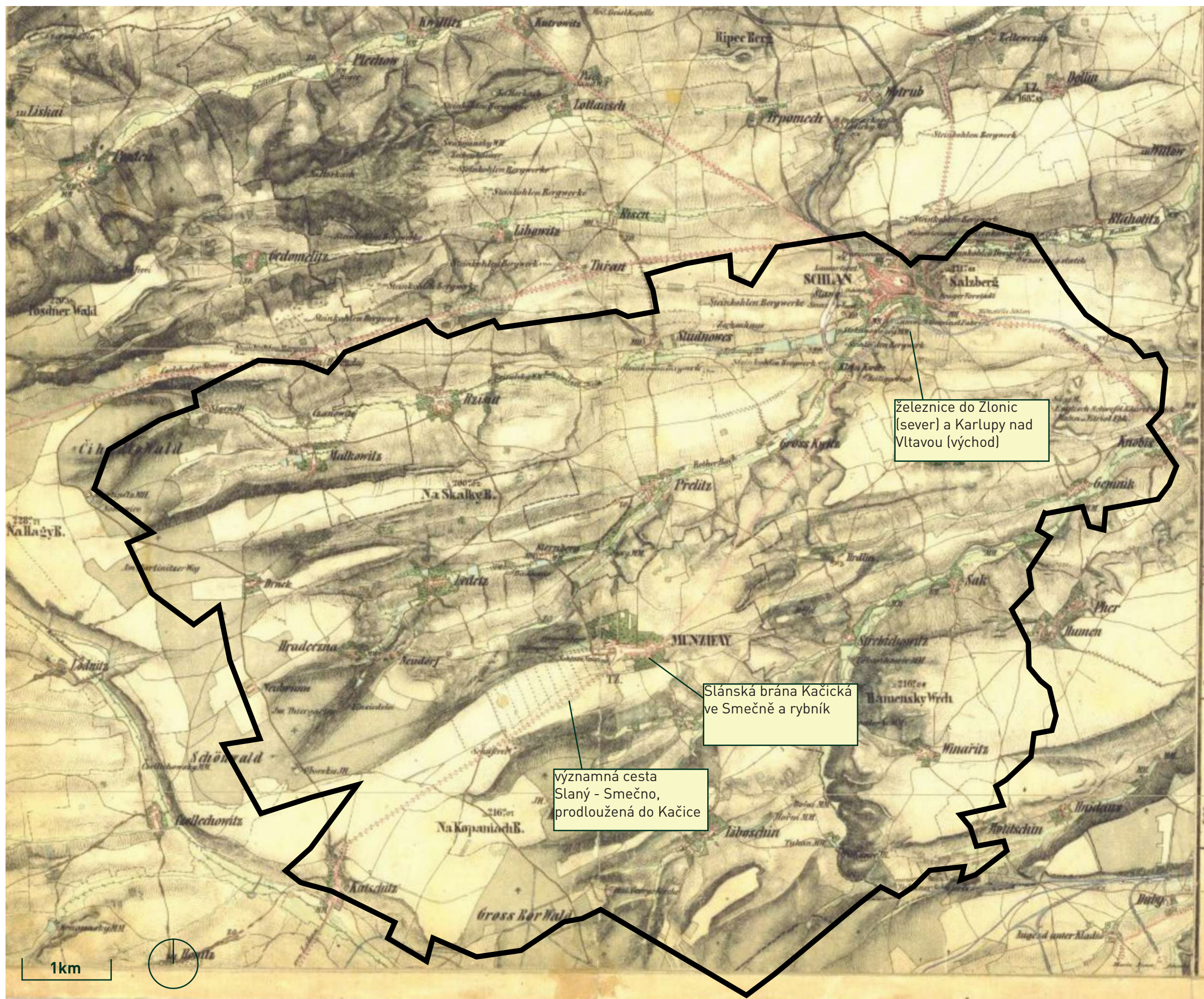
II. vojenské mapování

1836 - 1852

Slánská brána Kačická Smečno
ve 2. vojenském mapování



Slánská brána Kačická Smečno
v současnosti po zániku brány



ZDROJ <https://oldmaps.geolab.cz>

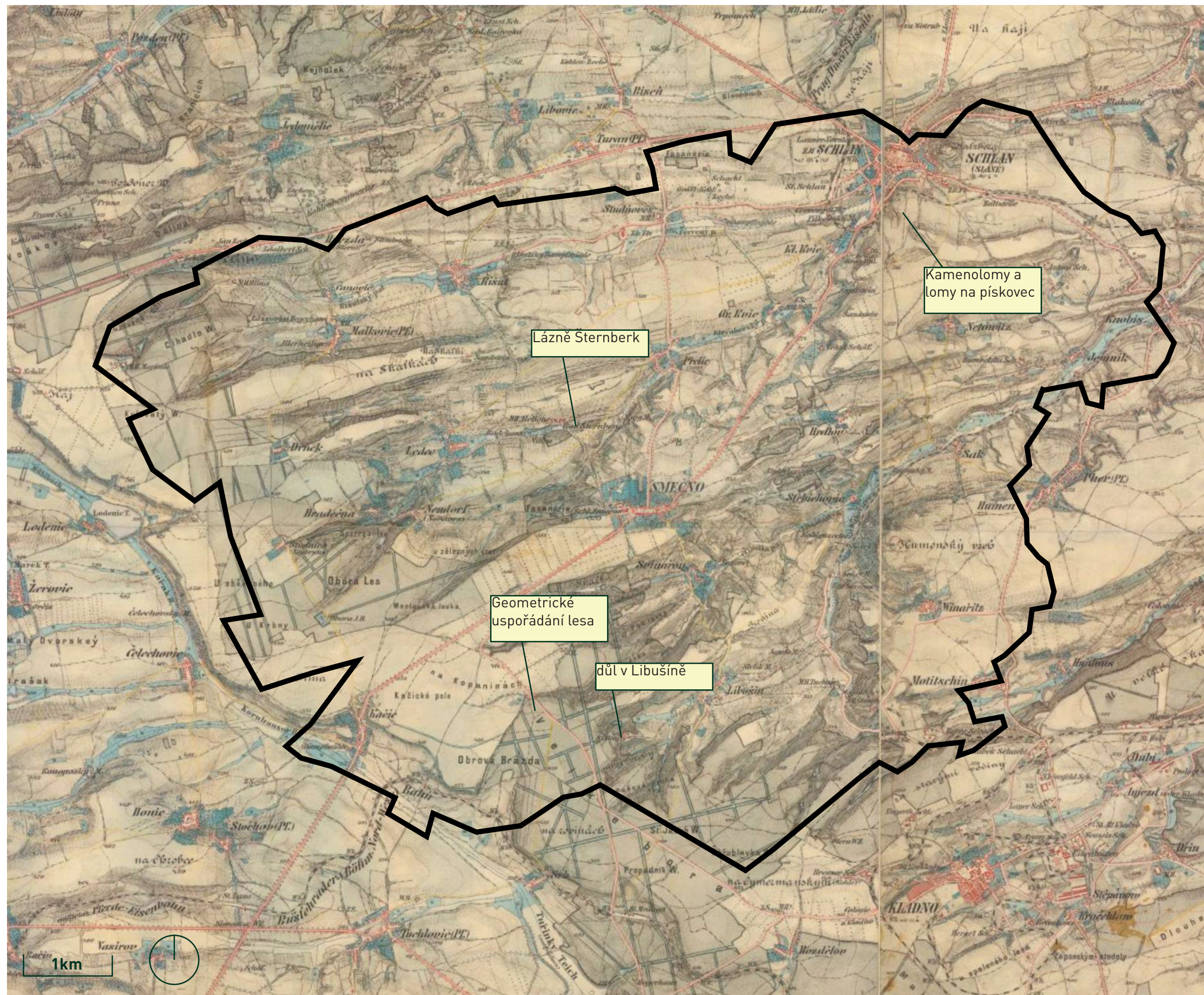
III. vojenské mapování

1877 - 1880

Geometrické uspořádání lesů
ve 3. vojenském mapování



Viditelné geometrické rastry lesa patrně
dodnes



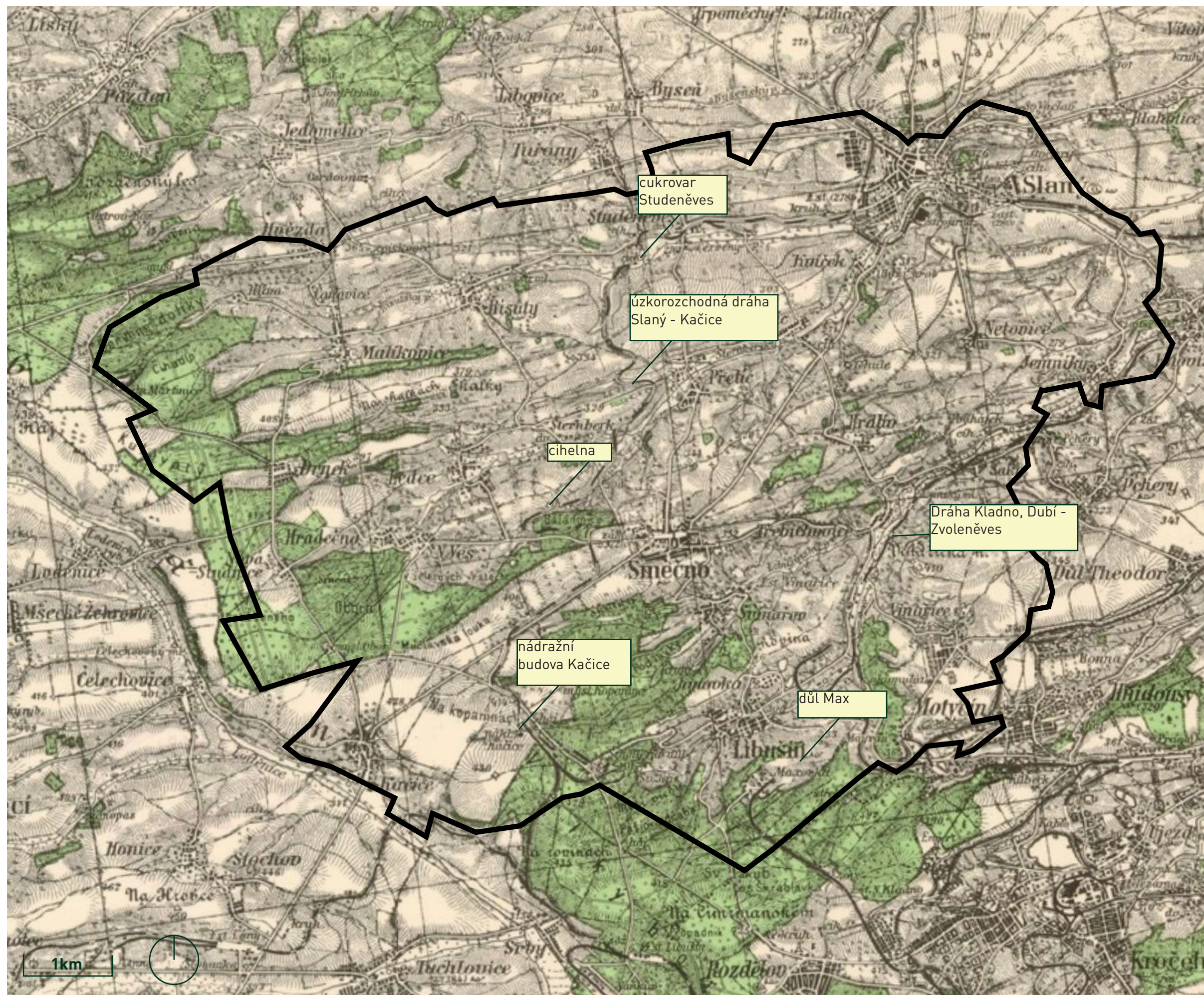
ZDROJ <https://oldmaps.geolab.cz>

Speciální mapa III. vojenské mapování

1877 - 1880

Speciální mapa 3. vojenského mapování byla vydána po vydání map 3. vojenského mapování.

Ve speciální mapě je možné pozorovat rozsáhlou síť železnic na území západního Slánska. Na klasické mapě 3. vojenského mapování tyto železnice nejsou značeny a proto je tato mapa jediným mapovým podkladem pro určení dráhy zaniklých železnic a úzkokolejek.



ZDROJ <https://oldmaps.geolab.cz>

18. - 20. století

V I. vojenském mapování je zřejmá dominance Slaného dokonce i nad Kladnem. 2. polovina 18. století, kdy mapování vznikalo bylo Kladno jen malá obec teprve počátkem 19. století dochází k rozvoji Kladna díky těžbě černého uhlí. Všechny hlavní cesty vedou do (ze) Slaného. Kromě cesty směrem na Zákolany, se všechny ostatní dochovaly dodnes jen s případným jemným přetrasováním.

II. vojenské mapování už ukazuje důležitost nejen Slaného, ale i města Smečna. Při pohledu na současné město Libušín, nám musí být jasné v jaké době tato mapa vznikala. Jedná se o polovinu 19. století, tedy před těžbou černého uhlí na Kladně a v Libušíně. Z pohledu cest lze pozorovat vznik cesty ze Smečna do Kačice, která se napojuje na původní cestu ze Smečna do Slaného

III. vojenské mapování ukazuje již rozrostlé město Slaný. Cesty se od II. vojenského mapování příliš neměnily. V oblasti Libušína lze pozorovat geometrickou síť lesa. Tento jev není pouze u Libušína, ale je zde nejpatrnější. Co nelze spatřit v mapě 1:25000 lze najít ve speciální mapě

1:75000. Jedná se o železnice, vlečky a především úzkokolejky obsluhující industriální a důlní objekty.

Jak již bylo zmíněno většina obcí vznikla v prameništích

mířících do Vltavy. Na povinných otiscích můžeme vidět i vyznačené nivy, ve kterých se obce nachází. Na potocích vznikaly rybníky a hráze, především v rameni propojujícím Hradečno, Ledce, Šternberk, Přelíc, Kvíc, Kvíček a Slaný.

V době těžby na Kladensku a Slánsku vzniklo mnoho důlních děl. Tato krajina ale není specifická pouze důlními díly. Jedná se i o povrchovou těžbu například na Vinařické hoře a Slánské hoře, kde docházelo k těžbě kamene. Za zmínku stojí i cihelna mezi Smečnem a Ledcemi, kde je dodnes patrné odtěžování hlíny na výrobu cihel.

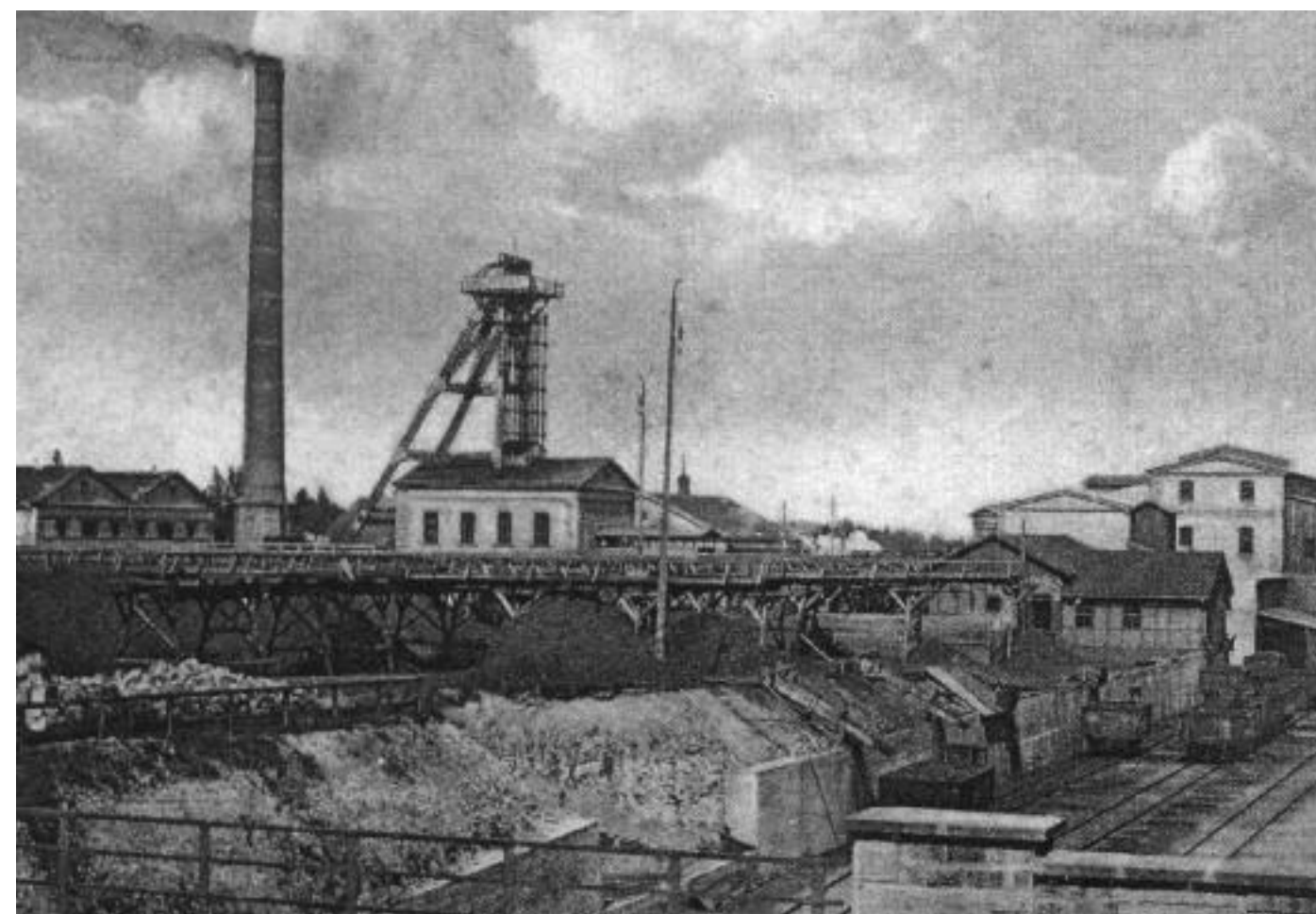
Největší zajímavostí jsou ale pozůstatky těles úzkokolejek. První dochovaná se nachází v obci Třebichovice kde vedla dráha Zvoleněves - Kladno (Dubí). V oblasti Třebichovic jsou zřejmé dochované fragmenty této dráhy. Druhá je úzkokolejka Slaný - Kačice. Její dochované zbytky se nachází od Smečna po Studeněves. Se zánikem úzkokolejek došlo v souvislosti se zánikem cukrovaru ve Studeněvsi, cihelen. Později na konci 20. století došlo k zániku smečenského pivovaru, na který byla úzkokolejka také napojena.



<https://spolekpratelsmecna.estranky.cz/fotoalbum/stare-pohledy/obrazek.html>



<https://www.nasekladno.cz/akce-a-udalosti-na-kladensku/slany-na-konci-stare-doby-prochazka/>



<https://ipac.svkkl.cz>

Ortofoto 50. léta 20.st.

Příklad vývoje podoby krajiny pro lokalitu - Smečno

Pole u Smečna
Císařské povinné otisky stabilního
katastru



Pole u Smečna
50. léta 20. století před kolektivizací



Pole u Smečna
současný stav



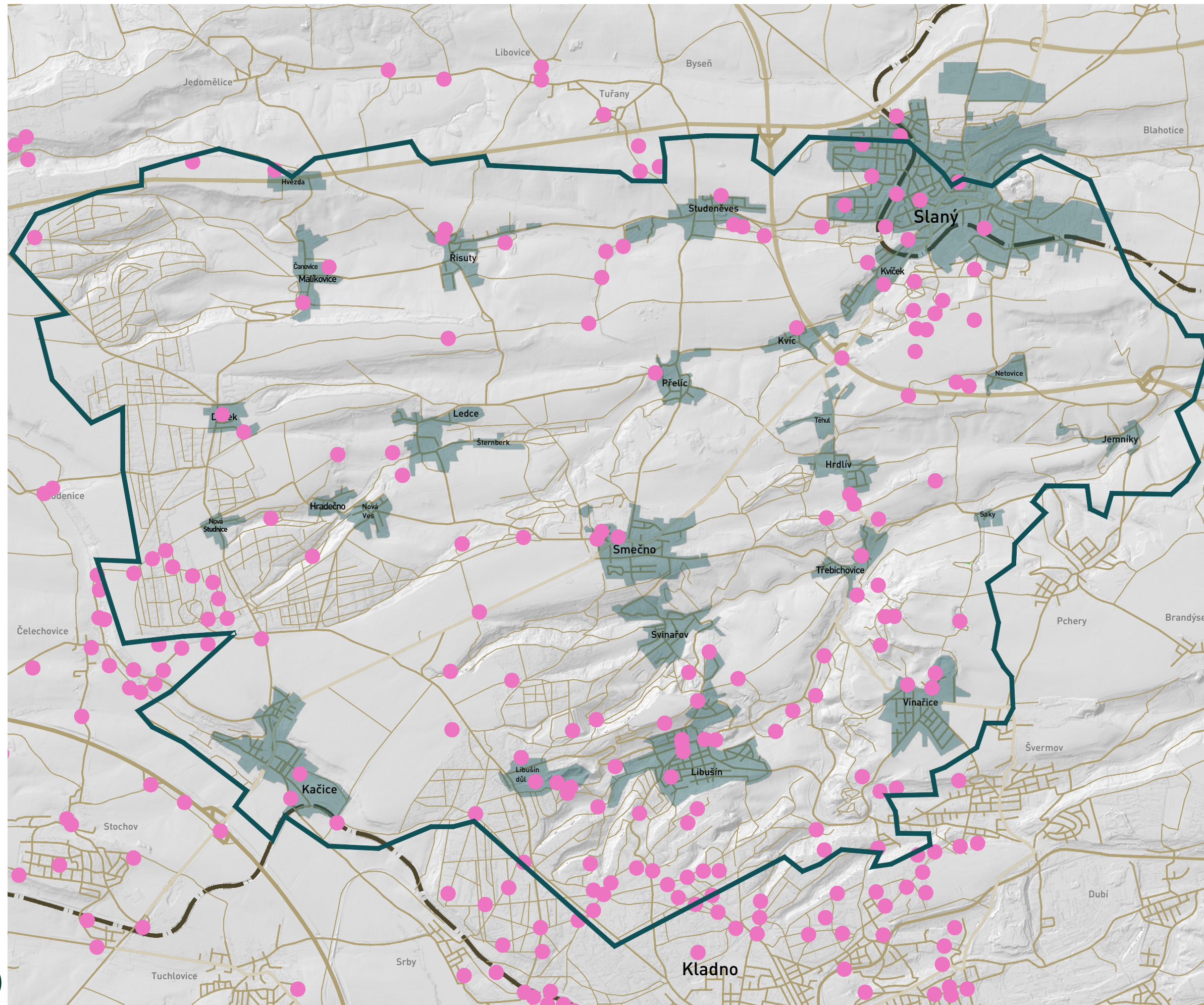
ZDROJ <https://geoportal.gov.cz>

GEOCASCHING NA ÚZEMÍ

Jako vášnivý „Kačer“ nemohu alespoň nezmínit geocaching na území Slánska.

Tato mapka výskytu „kešek“ ukazuje na prostupnost krajiny v současnosti. Zatímco mezi Kladnem, Libuším a Vinařicemi je „kešek“ velké množství v dalších místech řešeného území je jich pomálu nebo nejsou vůbec. Z turistického hlediska lze tedy odhadnout, kam lidé jezdí a kterým místům se naopak vyhýbají. Přitom i ostatní obce mají hodně co nabídnout.

Geocaching je ideální prostředkem pro určení cíle procházek, aby i lidé, kteří se bezúčelné procházet nechtějí (nemohou), se mohli vydat do tak krásné krajiny, jako je právě Slánsko. Zároveň je geocaching prostředek pro poznávání historických událostí a zajímavých zákoutí krajiny.



MÍSTA ZASTÁVEK A VEŘEJNÁ DOPRAVA

V současné době jsou místa zastávek veřejné dopravy dobrá především na hlavních osách od Kladna přes Vinařice a Třebichovice, nebo přes Libušín a Smečno na Slaný. Do všech obcí ale zajíždí autobus a do Slaného existuje i vlakové napojení.

Aktivita na území jsou především ve Vinařicích, kde se nachází skanzen, ve kterém se pořádají prohlídky do dolu a sezónní akce jako třeba masopust, v obci Libušín dům se každoročně pořádají bitvy nebo v Ledcích se nachází Malé asijské muzeum. Samozřejmě největší vyžití je ve Slaném.

Co se týká občerstvení ve většině obcí najde návštěvník pouze potraviny, možná, když bude mít štěstí tak místní hospodu. Jsou tu ale i místa, která stojí za návštěvu, například v Kačici je vyhlášená zmrzlina a díky napojení na cyklostezku je v sezóně vždy plně vytižená, zároveň v Kačičci najdeme vyhlášené uzenářství.

V Kvíci se pak nachází moštárna a vinařství.

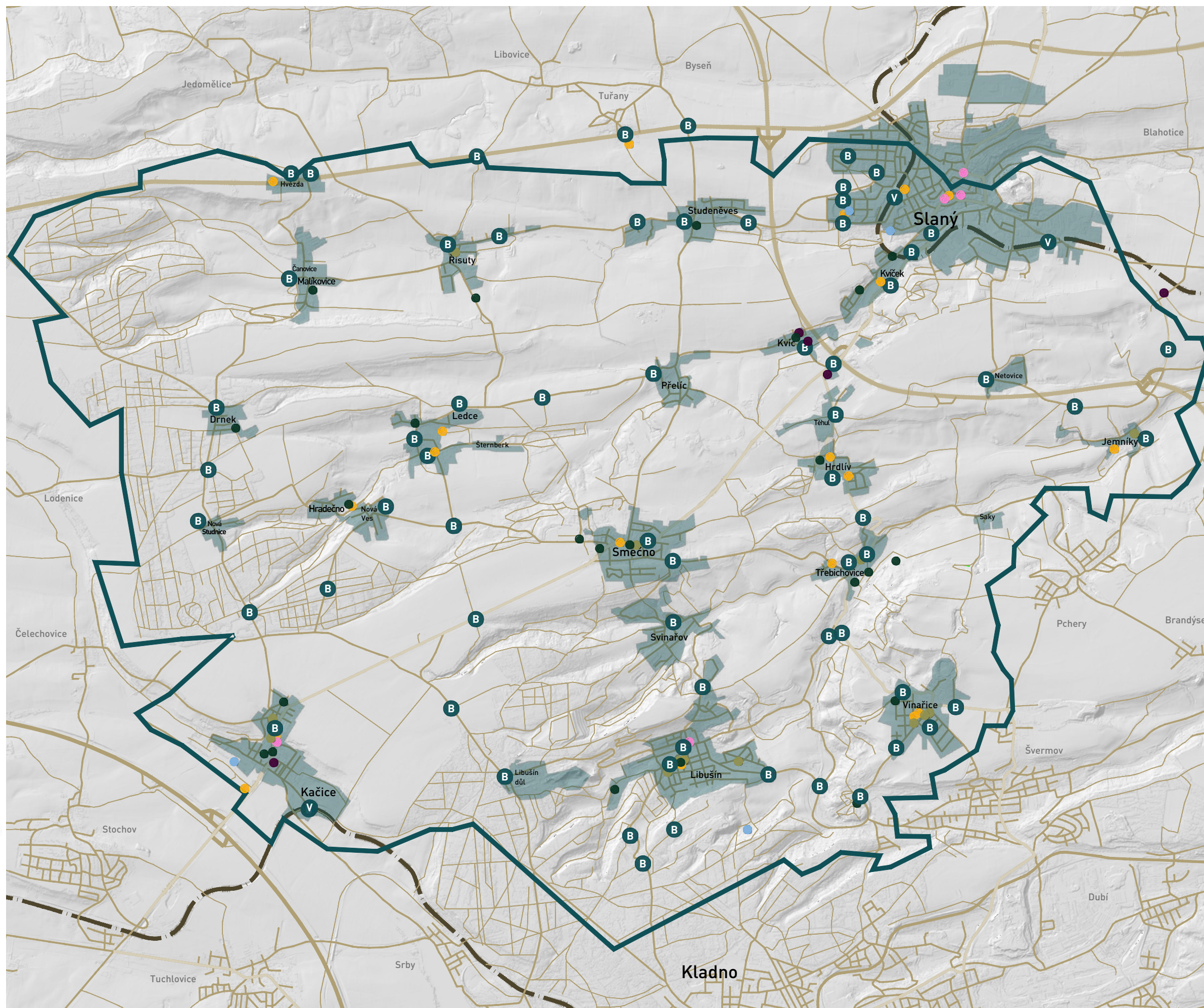
Dalším klenotem je například místo, kam by člověk těžko zavítal, a to naproti Kvíci u benzínové pumpy, kde stojí malý obchod s místním vínem, sýry a dalšími dobrotami.

V horkých letních dnech nemají obyvatelé moc možností kam se zajít osvěžit, koupat se mohou pouze na koupališti ve Slaném nebo v libušínském jezírku. Všechny ostatní vodné plochy jsou chovné pro ryby.

Legenda

-  Sítnice I. třídy
-  Sítnice II. třídy
-  Ostatní komunikace
-  Lesní a potní cesty
-  Železnice
-  Autobusová zastávka
-  Vlaková zastávka
-  Občerstvení - hospody, restaurace
-  Občerstvení - cukrárna
-  Občerstvení potraviny
-  Občerstvení - vyhlášená místa
-  Aktivity - muzea, skanzeny, dětská hřiště
-  Voda na koupání
-  Hranice řešeného území
-  Zastavěné území

1km



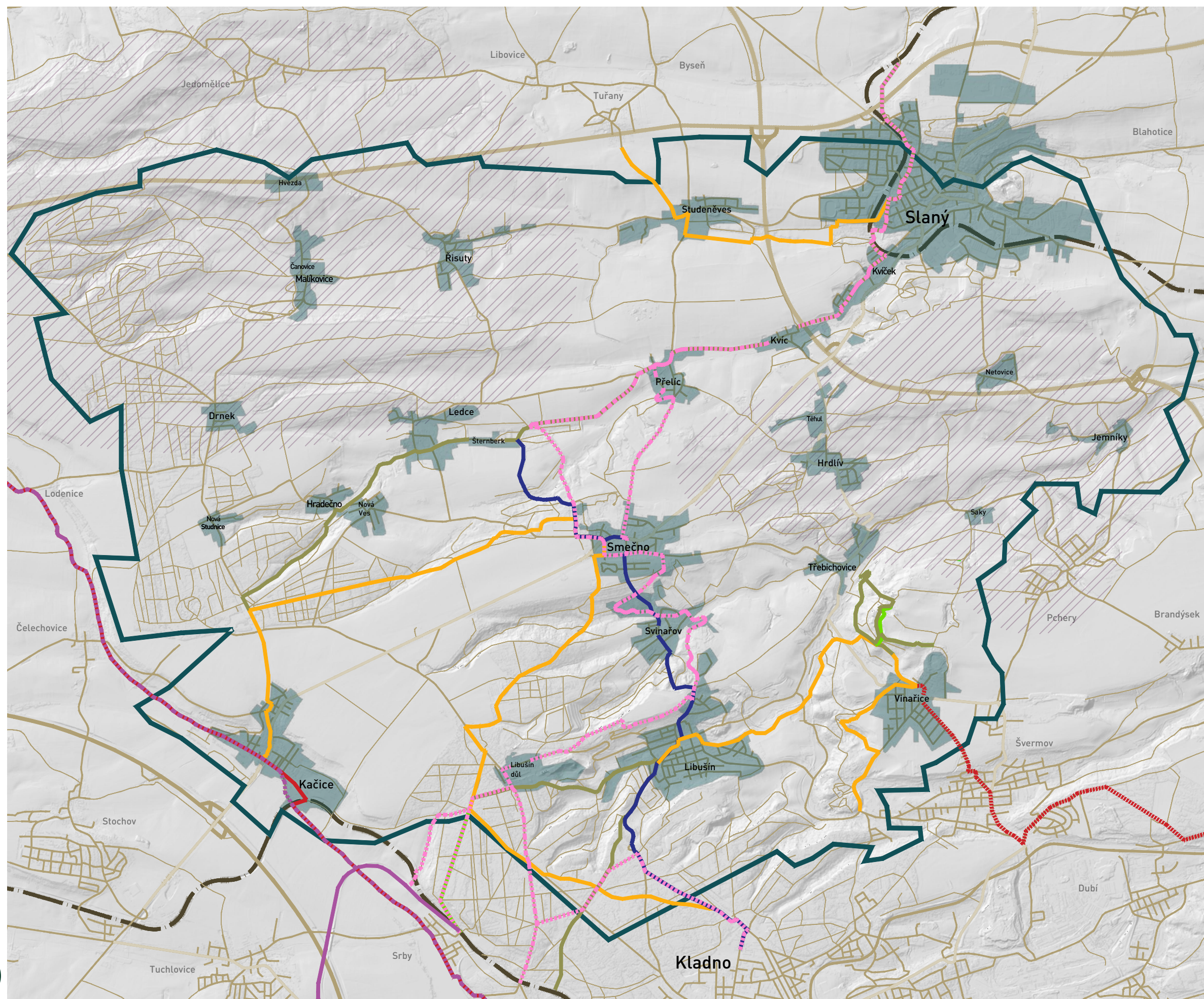
PROSTUPNOST BEZMOTOROVÉ DOPRAVY

Pohyb po krajině Slánska může být jak velice příjemný, tak velice nepříjemný zážitek. Na mapě vyznačená území jsou protkána lesními cestami, je možné si vybrat kam zamířit. Zbytek území už není v prostupnosti právě šťastný. Až na pár cest, po kterých nejezdí auta nebo po nich jezdí jen zřídka, je pěší nebo cyklista nucen jít či jet po rušných silnicích. Riziko je to především pro rodiče s dětmi, případně děti samotné a seniory.

Z hlediska turistiky, jsou napojena některá významná místa na Kladno, další části území jsou bez značených cest. Značené cesty jsou důležité pro orientaci nejen nově příchozích, ale také obyvatel západního Slánska. To samé platí pro cyklotrasy a cyklostezky na území, opět se soustřeďují na jihu, od Kladna přes Libušín a Smečno. V mapě jsou vyznačena dvě místa, která jsou úplně bez značených cest a cyklo tras. Zajímavé jsou bezpochyby naučné stezky v oblasti Libušínského hradiště, Naučná stezka Vinařická hora a naučná stezka Slánská hora. Libušínským hradištěm také prochází Poutní cesta Říp - Blaník. Zároveň tam kde chybí cesty značené, chybí obecně síť cest pro pohyb bezmotorové dopravy - tedy pěší a cyklisty. V návrhu se nejprve zabývám napojení hluchých míst bez značených tras a vyznačením hlavního turistického okruhu. Nasáledně se do těchto míst vracím na rovině cest pro obyvatele západního Slánska.

- Legenda
-  Cyklostezka
 -  Cyklotrasa
 -  Poutní cesta Říp - Blaník
 -  Turistická trasa červená
 -  Turistická trasa žlutá
 -  Turistická trasa modrá
 -  Turistická trasa zelená
 -  Oblast bez turistických a cyklistických stezek/tras
 -  Silnice I. třídy
 -  Silnice II. třídy
 -  Ostatní komunikace
 -  Lesní a polní cesty
 -  Železnice
 -  Hranice řešeného území
 -  Zastavěná území

1km



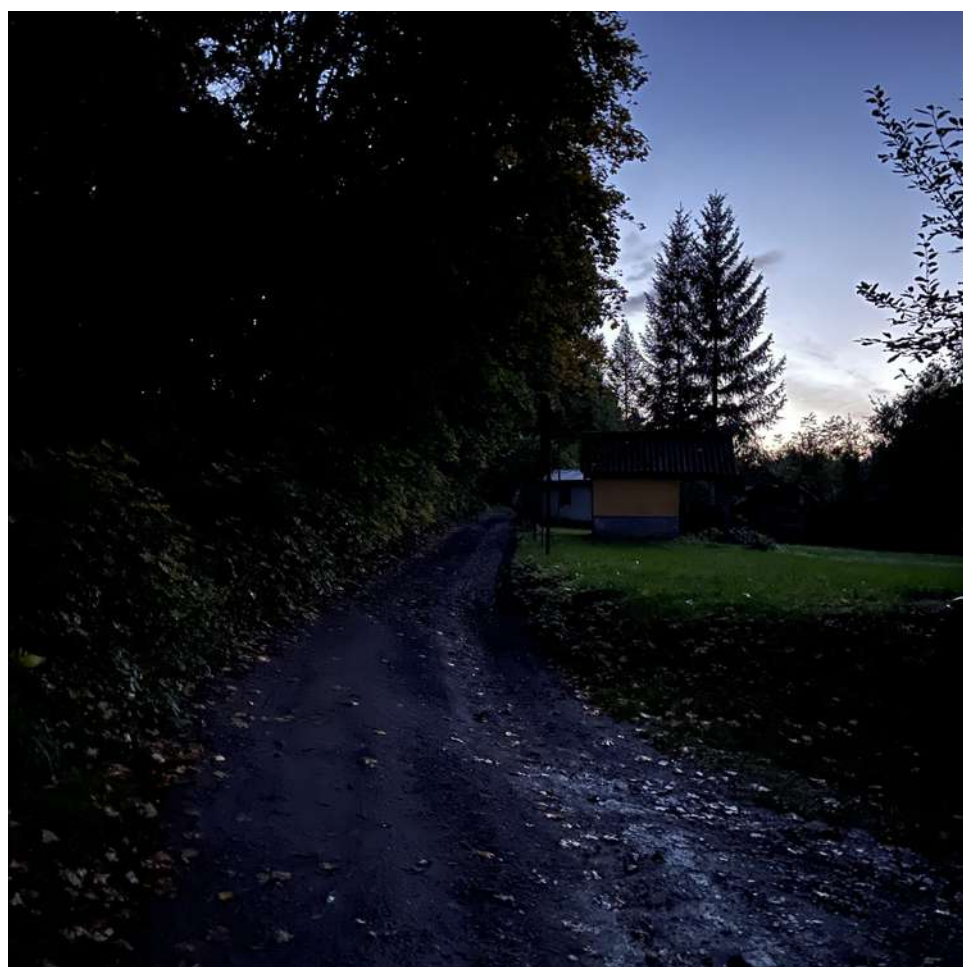


Podchod trati - cyklostezka a zelená pěší stezka

Zelená stezka, která vede od Smečna do Slaného zároveň s cyklostezkou je vedena těsně před Slaným podchodem pod železniční tratí a dál podél koupaliště, nebo spíš vysokého plechového plotu koupaliště, kde se stýkají pochybné existence. Na to, že se jedná o jednu z mála značených tras je její použití velmi nepříjemné.

Cesta z Kvíce do Studeněvsí nad rychlostní silnicí

Většina cest pro pěší jsou polní nebo lesní cesty. Tato konkrétní je mezi Kvícem a Studeněvsí a vede na kopci nad rychlostní silnicí 7. Kromě hluku ze silnice je ale procházka z Kvíce do Studeněvsí poměrně příjemná a cesta je vhodná i pro terénní kočár.



Cesta od Slaného k Velkému slánskému rybníku

Cesta od Slaného do Kvíčku k Velkému Slánskému rybníku je zpevněna šterkem, ale v zimě nebo v deštivých obdobích je z velké části rozbahněná.

Cesta z Kvíce do Kvíčku pod rychlostní silnicí

Cesta propojující Kvíc a Kvíček je na tom podobně jako cesta od Slaného k rybníku. Pro chaty a domy hned za mostem je to nejbližší příjezdová cesta.





Nepoužívaný most nad dálnicí D7

Krásná nepoužívaná cesta z asfaltu propojuje Netovice s druhou stranou rychlostní silnice. Z mostu je nádherný výhled na celé řešené území. Na tuto cestu je zákaz vjezdu, má tedy velký potenciál pro cyklostezku.

Lesní cesta podél staré dráhy v Třebichovicích

Tato polní cesta na okraji lesa se nachází v Třebichovicích. Prochází kolem zaniklé dráhy Kladno, Dubí - Zvoleněves, jejíž trasu kopíruje.

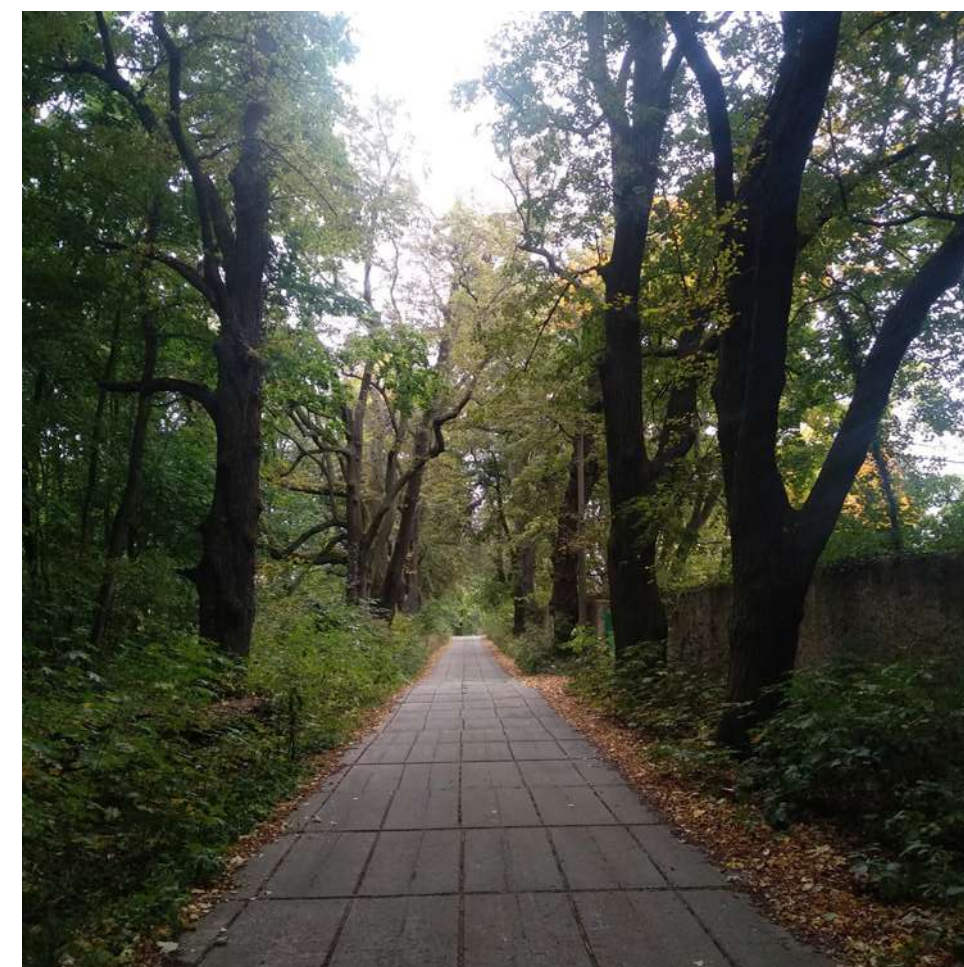


Polní cesta z Třebichovic do Sak

Nedávno vzniklá polní cesta slouží jako rozdělení půdních bloků. Také je to jediná pohodlná pěší cesta z Třebichovic do sousedních Sak.

Panelová cesta se starou alejí ze Smečna do Leduců

Pro Smečno typická panelová cesta mezi starou alejí vede od Smečenského zámku do Leduců. Panely zajišťují pohodlnou chůzi i ve špatném počasí a nezaměnitelnou atmosféru Smečna.



Zánik cest

Od 19. století, kdy na území Slánska byla hustá síť cest a stezek se událo mnoho. Od kolektivizace, při níž došlo k rozorání remízků a cest po stavbu rychlostní silnice, která zpřetrhat vazby mezi obcemi a Slaným.

Na následujících mapách jsem vybrala příklad pole mezi Kvíčkem, Kvícem a Přelícem.

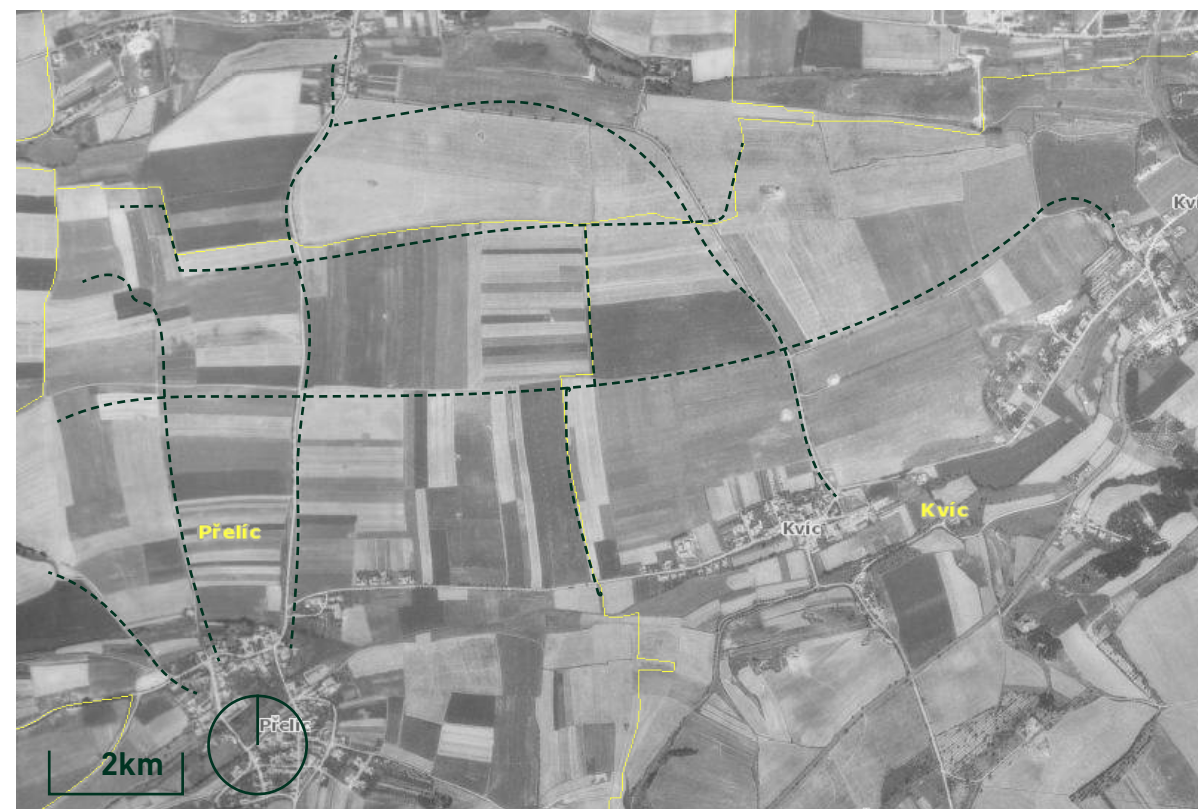
Na mapě z 19. století jsou vidět původní cesty propojující zmíněné obce s obcí Studeněves a obce mezi sebou.

Na mapě z 50. let 20. století jsou tyto cesty stále patrné a nezměněné. Při pohledu na současnou mapu je vidět kolik škody na prostupnosti události po polovině 20. století napáchaly. Cesty propojující obce na sever

ke Studeněvsi povětšinou zmizely kvůli kolektivizaci. Cesta, která kopírovala obce a vedla od Kvíčku až směrem na Smečno byla do doby stavby rychlostní silnice zachována. V současnosti od Přelíce míří pouze kousek do polí a následně se mění v remízek v její původní stopě. Následuje přetržená vazba silnicí. Na druhé straně bariéry se nachází pouze stopa mezi poli, ale žádná cesta zde nevede. Cesta se opět objevuje až těsně před Přelícem.

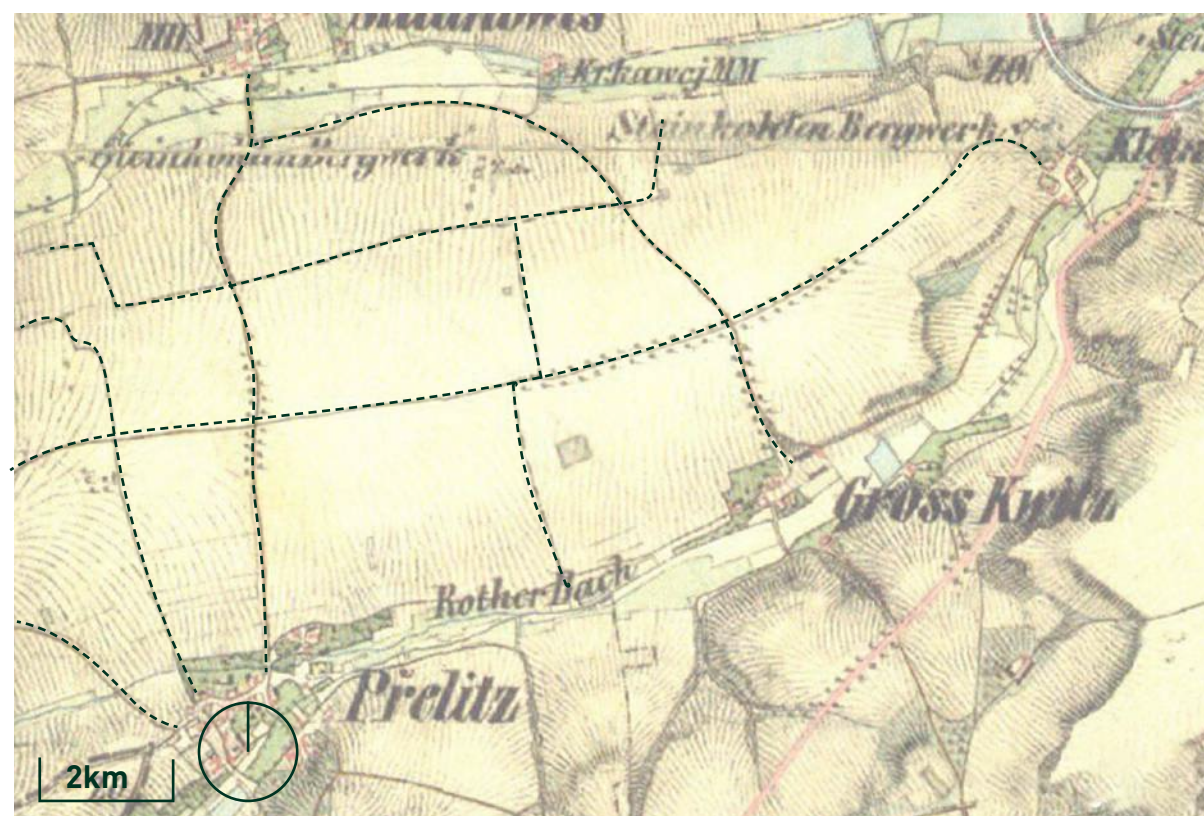
Takto zpřetrhané vazby jsou na mnoha místech západního Slánska a pro pěší a cyklisty je pohyb mezi obcemi velmi nevyrovnaný v porovnání k motorové dopravě, která tomuto území vládne.

Ortofoto mapa z 50. let 20. století



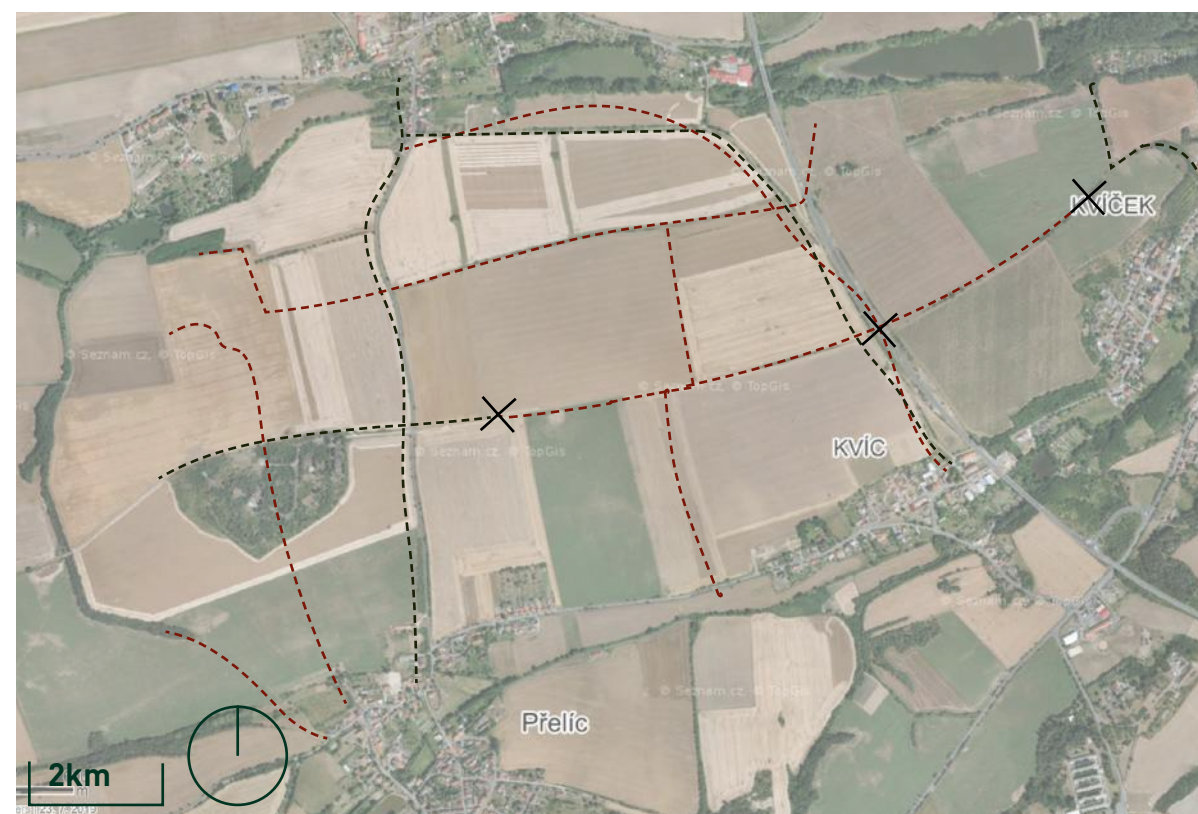
ZDROJ <https://geoportal.gov.cz>

Mapa z 19. století



ZDROJ <https://mapy.cz>

Současná ortofoto mapa




ZDROJ <https://mapy.cz>

PERLY KRAJINY


Perlami krajiny jsem nazvala všechny kulturní památky jak chráněné, tak nechráněné. Kombinace historických, technických a přírodních památek na jednom území a zároveň téměř vždy dochozí vzdálenosti mezi sebou, tvoří unikátní krajinu.

Analýza všech těchto památek je detailem stávajícího stavu, který se ale rychle mění v závislosti na rozvoji a také faktu, že množství památek, ač historicky velmi cenných, není pod ochranou státu jako kulturní památky a tedy dochází k jejich ničení.

Památky, jako objekty znázorňující vývoj území a tedy jeho naučnou složku, patří do obytnosti území, se kterým úzce souvisí i prostupnost území. Takovéto množství památek na území má pro projekt obrovský potenciál a ve spojení s prostupností tvoří jeho základ.

 Historicky hodnotné fragmenty a památky

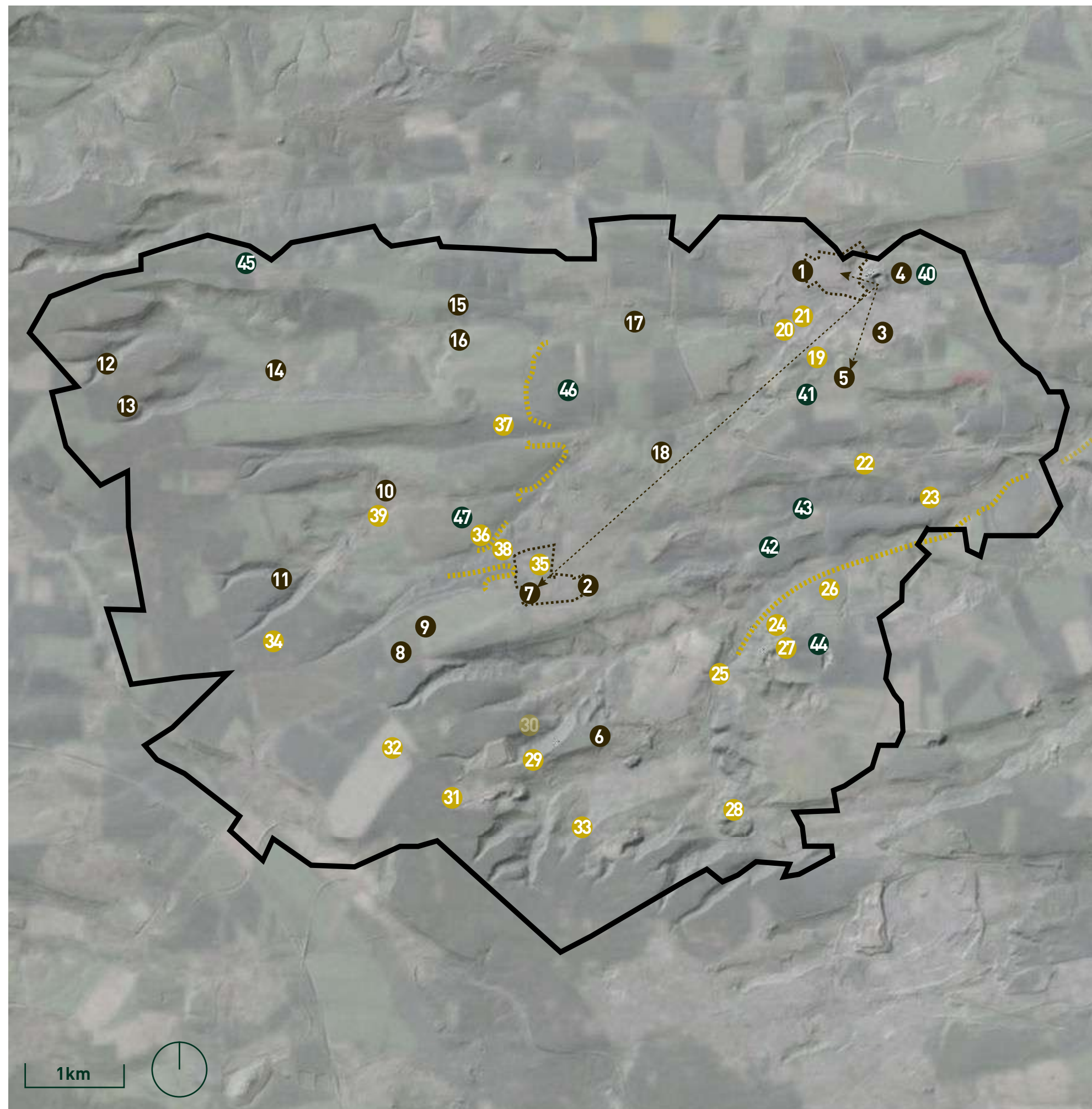
1. Městská památková zóna Slaný
2. Městská památková zóna Smečno
3. Slánská hora barokní
4. Slánská hora tvrziště
5. Kaple Božího hrobu
6. Hradiště Libušín
7. Smečenský zámek
8. Smírčí kámen Smečno
9. Památník Karla Jana Nepomuka Smečno
10. Šternberský zámek
11. Tvrziště starý zámek - Hradečno
12. Bývalá tvrz Humniště - Drnek
13. Zaniklá ves Svídna - Drnek
14. Bývalá tvrz Malíkovice
15. Ulbrichův Mlýn Řisuty
16. Bývalá tvrz Řisuty
17. Krkavčí mlýn - Studeněves
18. Výklenková kaple - Přelíc

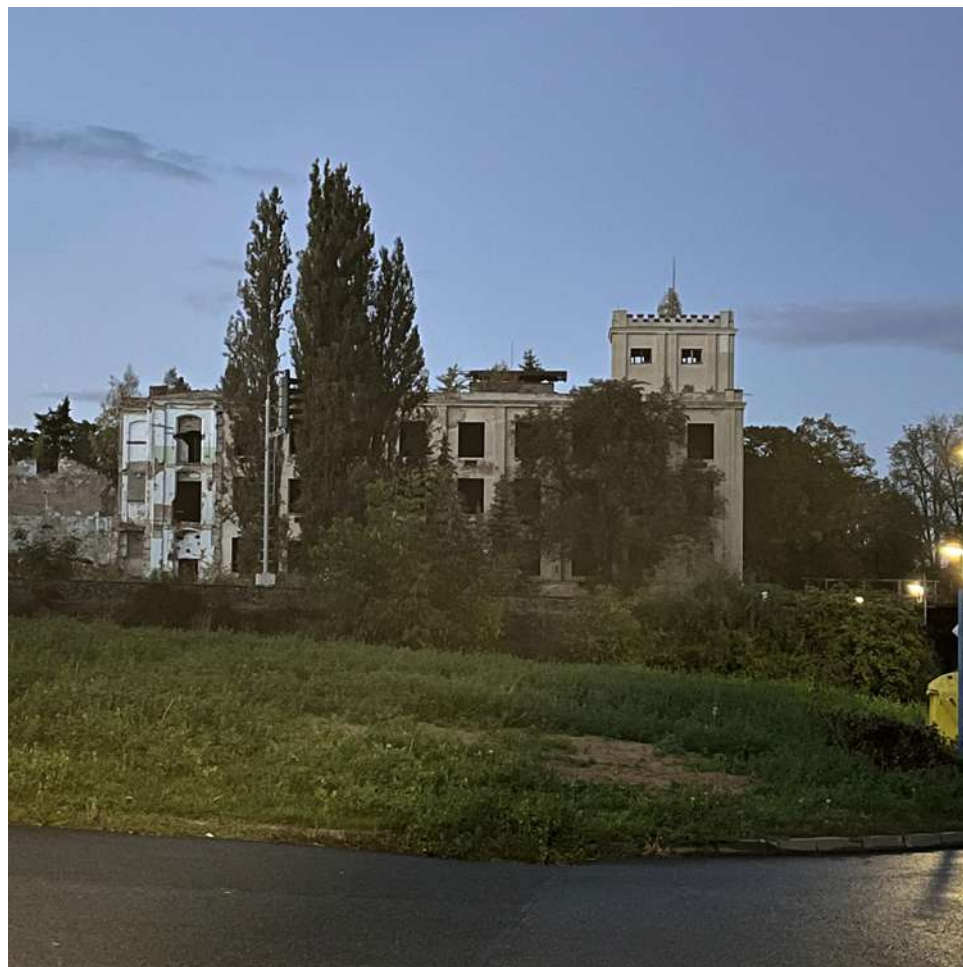
 Přírodní hotné fragmenty a památky

40. Slánská hora
41. Okolí kopce s kaplí božího hrobu
42. Hrdlívská šibenice
43. Les u Hrdlíva a "čarodějny kruh"
44. Vinařická hora
45. Jeskyně - Malíkovice
46. Menhiry - Přelíc
47. Stará alej Smečno - Ledce

 Technické fragmenty a památky

19. Lomy u Kvíčku
20. Bývalá přádelna bavlny Kvíček
21. Továrníkova vila Kvíček
22. Most v Netovicích
23. Bývalá cihelna Jemníky
24. Bývalá úpravna lomového kamene Třebichovice
25. Bývalá Schmidtova kruhová cihelna Zvoleněves - Kladno, Dubí
26. Bývalá železniční trať Zvoleněves - Kladno, Dubí
27. Vinařická horka - lomy
28. Důl Mayrau
29. Důl Scholler
30. Tepelná elektrárna dolu Scholler
31. Vlečka Kačice
32. Pozůstatky po nádražní budově Kačice
33. Jezírko Libušín a bývalý důl Max
34. Bývalá raketová základna Kačice
35. Bývalý pivovar Smečno
36. Bývalá cihelna Smečno
37. Úzkorozchodná dráha Slaný - Kačice
38. Lesní divadlo Smečno
39. Bývalé lázně Šternberk - Ledce





Bývalá přádelna bavlny - Kvíček

Po požáru původní přádelny ve Slaném nechal Honoré de Liser postavit novou budovu ve Kvíčku v roce 1902. Projekt zpracovala vypracovala švýcarská projekční kancelář Séquin & Knobel. Nosná ocelová konstrukce byla provedena kladenskými ocelárnami Poldi. V roce 1918 byl objekt prodán firmě Ferdinand Příbyl a synové, kteří provozovali čtyřpatrovou přádelnu až do znárodnění v roce 1945. V současnosti je budova brownfieldem. V roce 2017 došlo k demolici několika objektů v areálu přádelny. Budova jako taková by měla posloužit jako základ pro bytový objekt Fabrika o 209 jednotkách.

Bývalá Schmidtova kruhová cihelna - Třebichovice

Po 1. světové válce zde místo pěti původních ručních cihelen vznikla moderní Schmidtova kruhová cihelna. Cihly se zde vyráběly až do roku 1979. V roce 2019 došlo k demolici areálu, zachován byl pouze vysoký komín, který je výraznou dominantou Třebichovic.



Pozůstatky lomů - Kvíček

V lese pod Božím hrobem se ukrývají jámy po těžbě kamene. Kamenolomy se u Kvíče provozovaly v 18. století. Jedinou zmínkou je, že se jednalo o opukové a pískovcové lomy. V současnosti slouží jako tábořiště. Po lomu se dochovala stavba mostu na cestě směrem na Boží hrob.

Zaniklá dráha - Třebichovice

Jednokolejná dráha vznikla jako prodloužení dráhy Kralupy nad Vltavou - Zvoleněves, propojující Zvoleněves s kladenskou částí Dubí. Procházela přes Třebichovice, Saky a Jemníky. Provoz byl zahájen v roce 1886 a sloužila především pro převoz uhlí. Následně sloužila i pro osobní dopravu. Provoz se postupně snižoval a tak byla pro nerentabilitu provozu a havarijný stav trati byla osobní doprava dne 28. května 1982 zastavena. V současné době je v krajině patrné těleso v Třebichovicích, Sakách i Jemníkách.





~~Tepelná elektrárna dolu Schotter - Libušín~~

Tepelná elektrárna hlubinného dolu Schoeller/Nejedlý byla postavena v letech 1929-1930 Pražskou železářskou společností. Elektrárna včetně komínu byla odstřelena v listopadu 2022.

„Měl by tam vzniknout nový objekt pro podnikání, nějaká hala nebo něco takového,“ řekl starosta Libušína po odstřelení stometrového komína. Je znepokojivé, že například v Ostravě se s podobnými objekty jedná jako s památkou a na Kladensku se ani neví co po demolici opravdu bude.

Výklenková kaple - Přelíc

Jedná se o malou kapli, která je v hrozivém stavu. Pokud ji najdete. Podle map by se měla nacházet u cesty. Je ovšem zakryta hustými keři a je poznat, kde je z cesty nelze. Fotografie je pořízena z druhé strany ze soukromého pozemku.



Balvany „Na šibenici“ - Hrdlív

Část lesa jménem Obrázek se nachází v Hrdlívě směrem na Smečno. Je přírodně velice zajímavé, protože jej tvoří smíšený les na kamenných valounech. Špička lesa se nazývá „Na šibenici“.

Jméno obce Hrdlív pochází pravděpodobně od mužského osobního jména Hrdleje – Hrdleje. O vzniku jména se však vypráví pověst, podle které mezi Smečnem a Hrdlívem, v lese zvaném Šibenice stávalo panské smečenské popraviště, kde odsouzenci přicházeli o hrdla.

Most - Hrdlív

Most mezi Hrdlívem a Netovicemi přes rychlostní silnici 7 nabízí jedinečný rozhled do krajiny západního Slánska a dál na Kralupy nebo třeba na horu Říp. Cesta k mostu je nepoužívaná a most zarůstá v puklinách nalétlou vegetací.



ÚZKOKOLEJKA SLANÝ - KAČICE

Trať Slaný - Kačice byla navržena již v roce 1879 nad-
důlním ze Studeněvsi Vojtěchem Radošem. Projekt
byl ovšem zpracován v roce 1902 firmou Ing. J. Hu-
sáka a J. Vorla. Následně v letech 1903 a 1904 byla
stejnou firmou postavena trať s použitím rozchodu
kolejnic o 700mm. Trať vznikla především pro potřeby
cukrovaru ve Studeněvsi, patřícího majitelům sme-
čenského statku, rodu Clam-Martiničů. Pro veřejnou
dopravu byla otevřena 16. prosince 1908.

Spojovala PD ve Slaném přes Studeněves, Přelíc
a Smečno se Schollerovým dolem mezi Libušínem
a Kačicí, kde se setkávala s normálně rozchodnou
trať. Provozní délka dráhy byla tehdy 13,785 km.

Přestože jako správní centrum celé dráhy je uváděna
Studeněves, ve Smečně se dodnes za zámkem poblíž
značně zdevastovaného objektu bývalého pivovaru
nachází budova nesoucí nad vstupními dveřmi okříd-
lené kolo. Navíc je uváděna k administrativnímu za-
jištění veřejného provozu po roce 1908 jednopatrová
správní budova ve Slaném7).

Dráha vlastnila celkem 3 parní lokomotivy. První
z nich byla vyrobena roku 1904 lokomotivkou Oren-
stein & Koppel pod výrobním číslem 1255 (dále
O&K1255/04). Lokomotiva byla třínápravová o výko-
nu 60 koní 8). Druhá lokomotiva, rovněž třínápravová,
o výkonu cca 40 koní, vyrobena jako prototyp loko-
motivkou Krauss & Co. v Linci pod výrobním číslem
4760 v roce 1902 (dále KrLi 4760/02), pocházela od
KkFB (Císařské a královské polní dráhy - Kaiserliche

und königliche Feldbahn) a na dráhu Slaný - Kačice
byla pronajata. Největší lokomotivou byl čtyřnápra-
vový sdružený stroj továrního typu B8 z lokomotivky
Krauss & Co. Linz 9) vyrobený pod výrobním číslem
6134 v roce 1909 (dále KrLi 6134/09) a to přímo pro
tuto trať 10).

Počet vozů se v průběhu provozu samozřejmě měnil,
jak to dokládají údaje z různých let existence dráhy.
Například v době, kdy trať „oslavovala“ 20 let od
otevření pro veřejnou dopravu nákladů (v letech
1904-1908 byla provozována jako neveřejná) vlastnila
2 osobní vozy, 2 služební vozy a 124 vozů nákladní 11).
Osobní vozy byly zakoupeny v roce 1911 - k jejich
využití docházelo jen pro potřeby smečenského vel-
kostatku či pro úřední jízdy. Uvádí se, že jedním z vozů
cestoval v roce 1913 i František Ferdinand d'Este
při účasti na honu ve Studeněvsi 12). Civilní provoz
měl trvat až do roku 1999 a kvůli jejímu zavedení
byla úzkokolejka prodloužena o cca 2 km směrem na
Schöllerův důl (Libušín)

Výhody a „obchodní efekt“, které železniční spojení
Slaný - Smečno - Schöllerův důl přinesly, vedly v roce
1910 k vypracování řady návrhů výstavby místních
drah v tomto regionu. Vypovídá o tom například zápis
ze zasedání městské rady na Smečně z roku 1910.

Po 1. světové válce došlo k vyvlastnění a vznikly plány
na přebudování úzkokolejky na normálně rozchodnou
železnici. Plány se neuskutečnily.



Budova ve Smečně s okřídleným kolem nad vstupními dveřmi. Foto J. Likovský, 2004.

Jízdní řád místní dráhy Smečno-Slaný

stunice Smečno-Šternberk.

Smíšené vlaky II. a III. tř.				STANICE	Smíšené vlaky II. a III. tř.			
50	51	54	56		51	53	55	57
		1140	3 ²⁵	odjezd Praha cis. Fr. Jos.	9 ⁵⁹		6 ³²	
	6 ⁴³ 6 ⁵⁸	10 ¹⁰	3 ³⁴		10 ⁰⁹	2 ³⁸	10 ⁰⁷	
	8 ³⁰	2 ⁻	5 ²⁰		7 ⁵⁰	11 ⁰⁰	5 ³⁰	
5 ⁴⁰	8 ⁴²	2 ¹²	5 ⁴²		7 ³⁸	11 ³⁸	5 ⁰⁸	8 ²⁷
5 ⁵²	8 ⁵⁴	2 ³⁴	5 ⁵⁴		7 ²⁸	11 ²⁷	4 ⁵⁶	8 ¹⁵
5 ⁵⁸	9 ⁻	2 ⁴⁰	6 ⁻		7 ¹⁷	11 ²¹	4 ⁵⁰	8 ⁰⁹
6 ¹⁰	9 ¹³	2 ⁵³	6 ¹³		7 ⁰⁴	11 ⁰⁷	4 ³⁷	7 ⁵⁷
6 ²⁷	9 ³⁰	3 ¹⁰	6 ³⁰		6 ⁴⁷	10 ⁵⁰	4 ²⁰	7 ⁴⁰
	9 ⁵⁰	3 ³⁵	7 ⁻		6 ²⁵	10 ³⁰	3 ⁵⁸	7 ²⁰
	10 ³⁹	3 ⁵⁷			6 ⁻	9 ⁵⁵		7 ⁰¹
	11 ¹⁴	5 ¹⁰	9 ³¹			8 ³⁷		5 ³⁴
	10 ²⁹	4 ⁴⁷	7 ³⁶		5 ⁵⁸	10 ⁰⁷	3 ²⁵	
	11 ²⁷	5 ³⁰	8 ⁵⁵	příjezd Rakovník	5 ⁰⁴	9 ¹¹	2 ²¹	

Dobový jízdní řád místní dráhy Smečno - Slaný. Archiv Vlastivědného muzea ve Slaném.

Zánik úzkokolejné dráhy

Dík všeobecné hospodářské krizi počátkem
30. let 20. století zanikl v roce 1931 cukrovar ve Stu-
deněvsi; již deset let předtím zanikl při pozemkové
reformě velkostatek ve Smečně. Provoz na trati byl
zastaven k 31. březnu 1932, 1. dubna 1934 začala li-
kvidace lanovky z Bysně do Studeněvsi a od 20. říj-
na 1934 začalo snášení kolejnic vlastní dráhy 13). Od
místních pamětníků víme, že odbočka do Heidlerova
mlýna ve Studeněvsi sloužila jako deponie odstave-
ných vagónů.

Nákladní vozy a lokomotivy byly odkoupeny.

Po ukončení provozu úzkokolejky ztratila Kačice se
Slaným železniční spojení. Mezi Kačicí a Slaným ne-
jezdí vlaky již 90 let.



Trasa

1. Slaný

Trasa úzkokolejky začínala ve Slaném kde se napojovala na normálně rozchodnou trať a byla zde překládka vagonů. Nyní zaniklý úsek pohltila dřív souběžná silnice. Těleso dráhy lze vnímat pouze po okraji silnice. I část této silnice po které bylo možné trasu úzkokolejky sledovat byla zbořena při stavbě Slánského obchvatu.

2. Studeněves

Ještě před Studeněvsí byla na úzkokolejce první odbočka a to do Heidlerova (Krkavčího) Mlýna, kde bylo odstaviště pro vagony. Dál pak trasa pokračovala k depu a cukrovaru. Prošla mezi rybníky přes potok a dál pokračovala směrem na Přelíc.

3. Přelíc

Hlubokým zářezem trať překonávala poměrně výraznou terénní vlnu mezi Studeněvsí a Přelícem. V Přelíci se zavlnila a přešla Drnecký potok přes propust, která se dochovala dodnes. Přímo do obce úzkokolejka ale nezachází, jde pouze okolo. Dál se zařizne do terénu a pokračuje na Šternberk, kde se těleso dobře dochovalo díky procházející cestě.

5. Ledce - Šternberk

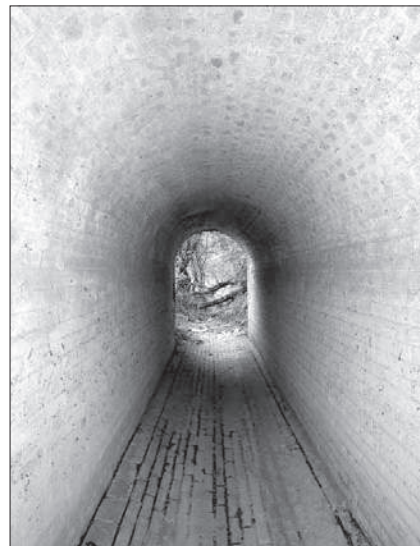
Ve Šternberku prochází přes násyp s propustí pro Šternberský potok vedoucí v údolí. Dalším zářezem prochází mezi poli až k bývalé cihelně směrem do polí na Hradečno - Nová ves. Zde se železnice zatočila zpět do směru na Smečno a přes Muclavský potok. Téměř celé pokračování tělesa trati vedené nejprve mělkým zářezem, pak po zprvu nízkém a dále vysokém násypu zákruty ve stoupání pod smečenský zámek.

6. Smečno

Hlavní trať se vinula obloukem aby překonala značné stoupání nejprve na násypu potom v monumentálním zářezu 5m hlubokém a dlouhém přibližně čtvrt kilometru. V zatočené byla druhá odbočka úzkokolejky na zámek a do pivovaru - k drážní budově. Ze zářezu vystupovala z Bažantnice a stočila se podél silnice a kopírovala ji až do Kačice.

7. Kačice

Těsně před Kačicí uhla trať spíš k Libušínu, kolem špičky smečenské rokly ke konečné stanici - Kačice. Po zavedení civilního provozu zde byly dobudovány přibližně 2 km k Schollerovu dolu v Libušíně.



Pohled propustkem v korytě Drneckého potoka u Přelíce. Foto J. Likovský, 2004.

Průběh místní dráhy Slaný - Kačice na výřezu mapy speciální 1:75 000 (Zone 5 Kol. X) z roku 1894 částečně opravené k 4. 12. 1913



Současnost

V současné době z úzkokolejky Slaný - Kačice zbyly pouze fragmenty v krajině. Nejvíce patrný je zřejmě násyp u Smečna. Těleso dráhy se v bodě, kde ho lze rozpoznat od cesty k Ledcům, v lese stáčí. Je zarostlý náletovými dřevinami a pro nezavěšeného kolemjdoucího se jedná pouze o zvláštní kopec. ten je v části rozbouraný kvůli elektrickému vedení.



Další dobře zachované fragmenty úzkokolejky najdeme ve Šternberku a Studeněvsí. Ve Šternberku se pár metrů za pramenem T.G.Masaryka tyčí do výše železniční most. Vysoký val vedoucí kolem bývalých Šternberských lázní. V tělesu je vybudovaný tunel, jímž protéká Šternberský potok. Z vrchu se dá na most dostat pouze přes pole a to z obou stran.



Posledními jsou pozůstatky ve Studeněvsí. Mezi Řisutským a Cukrovarským rybníkem se schovává přemostění potoka propojujícího oba rybníky.



Dále lze najít v krajině méně nápadné pozůstatky a to především kvůli vysoké míře náletových dřevin. U Smečna před stočením u zámku je až 5m hluboký výsek v krajině. Nyní je částečně zasypaný sutí. Výřez najdeme i za původní cihelnou směrem k mostu na Šternberk.



Dráha jak už bylo zmíněno vedla od Slaného do Kačice. V Kačici kromě již téměř zřícené Drážní budovy nenajdeme po úzkokolejce nic až do Smečna. Od zátáčky v lese vedlo odbočené dráhy k zámku a pivovaru. To lze tušit v místě probourané zdi.



Až na částečná přerušení s tušeným průběhem úzkokolejky ji můžeme od Smečna pozorovat k Přelíci. Tady trasa končí u silnice a dále by měla pokračovat přes pole a současný remízek. V poli lze rozpoznat na ortofotomapách světlejší barvou půdy. Remíz je z obou stran neprostupný až téměř ke Studeněvským rybníkům.



Za studeněvskými rybníky trasa končí. Nejsou to ovšem poslední památky na úzkokolejky které najdeme. I přes to, že se trasa trati ztrácí v rodinné zástavbě a Cukrovar je dávno pryč lze pozorovat nemovité památky.

První dochovanou nemovitou památkou na území Slaného je budova pro překlád z normálně rochodné tratě na úzkokolejnou. Staniční budova stále stojí a původní skladiště úzkokolejky, které stálo opodál a to ještě v roce 2018 bylo o rok později zbouráno.



Ve Studeněvsi se nachází původní lokomotivní depo. S rotundou a vodárnou, která byla snížena o 1 patro. A v zahradě jednoho rodinného domu je dochovaná

snesená ocelová nádrž pro znojení parních lokomotiv jezírko.



Dalším objektem je dnes přestavěná drážní budova ve Smečně, na konečné odbočce k pivovaru a zámku.

Dnes je přestavěná na bytový dům, ale znak určující její původ je na ní dodnes. Jedná se o reliéf s okřídleným kolem.



Posledním objektem jsou trosky koncového nádraží v ukončení trati v trojúhelníku obcí Libušín, Kačice a Smečno. Ta je už ovšem ve stavu spíše neexistujícím než existujícím. Za zmínku ale stojí.



- Dochované zbytky úzkokolejky
- ⋯ Doplnění dráhy úzkokolejky
- ✕ Přerušný valu úzkokolejky
- Naleziště Clam-Martiničských cihel



MAJETKOVÁ ANALÝZA BÝVALÉ ÚZKOKOLEJKY







Na základě předchozí analýzy bývalé úzkokolejky Slaný - Kačice a poznání, že některé části původní trasy jsou nenávratně ztraceny jsem se rozhodla najít alternativní trasu.

Trasa využívá především původních a dochovaných částí tělesa úzkokolejky, některé části jsou dokonce dochovány v katastrálních mapách. Nové trasy jsou vedeny v co nejbližším vztahu k trase původní.

Po přetrasování jsem se rozhodla vytvořit majetkovou analýzu trasy. Zelenou barvou jsou značeny obecní nebo státní pozemky. Tmavě fialovou jsou značena pozemky soukromé, jedná se i o velké bloky orné půdy. Ty zahrnuje i růžové značení, kde se jedná o AGRA Řisuty, Zemědělské družstvo Řisuty a zemědělské družstvo Čelechvice, se kterými se dá předpokládat ochota ke spolupráci. Pozemky pro návrh nové trasy bývalé úzkokolejky zahrnují především ornou půdu (v minimálním využití), ostatní pozemky zahrnující ostatní komunikace, manipulační plochy a neplodné půdy a zastavěné pozemky (týká se pouze bývalé drážní budovy).



Legenda

-  Hranice řešeného území
-  Hranice katastrálního území obce
-  Hranice parcely
-  Pozemek obecní/kraje/státu
-  Pozemek spadající pod obec - agro/spolky/jiné
-  Pozemek soukromý

1km



TERÉNNÍ PRŮZKUM

Terénní průzkum celého území byl prováděn v několika termínech od Října 2022 do Května 2023 a to v konkrétních termínech 2.10., 5.10., 11.10., 19.10., 25.10., 26.12., 10.4., 13.5. a 16.5.

Z řešeného území jsem vybrala ty lokality, které jsem vyhodnotila jako nejvhodnější pro poznání území jako celku a nahlédla jsem alespoň částečně do každé obce řešeného území.

Účelem bylo poznat ducha místa a pochopit jeho souvislosti. Především, jak je v tomto území pěším vnímána morfologie, stav cest, které se objevují na mapách, ale v terénu jsou zarostlé a neschůdné a hledala jsem fragmenty a památky tohoto území. Zkoumala jsem v jakém jsou stavu a jaká je k nim přístupová cesta. Díky terénním průzkumům jsem objevila mnoho zajímavých kulturních i přírodních lokalit. Největším objevem bylo dochované těleso bývalé úzkokolejky Slaný - Kačice, jejíž přítomnost jsem tušila od začátku, především díky části tělesa u Smečna, ovšem nenapadlo by mne, jak velká část se dochovala a je patrná v krajině.

Terénní průzkum po bývalé trase úzkokolejky byl po malých částech prováděn ve stejných termínech jako terénní průzkum celého území. Ověření návrhu a pořízení souvislé dokumentace jsem provedla ve dnech 13. a 16. 5., kdy jsem nejprve prošla trasu od Šternberka do Slaného a druhý den pak od Šternberka na Libušín důl. Trasa úzkokolejky je magické místo, které ráda navštěvuji a zkoumám a návrhem tohoto projektu mé nadšení rozhodně neskončí, naopak se prohloubí a začne zkoumání nové.

Již nějakou dobu vnímám trasu úzkokolejky od spodu, tedy od směrem od Kladna do Slaného. Na mapě se objevuje číslování pořízené fotodokumentace, která se nachází na následujících stranách.

A. Vlečka v částečném provozu, zarostlé kolejiště. Původní trasa úzkokolejky zarostlá nebo pod zástavbou.

B. Zachovalé, rozpadající se původní drážní budovy. Díky rozpadu patrné Martinické cihly s označením M.C.

C. Přejechod přes frekventovanou silnici z Kladna, následně trasa podél této silnice směrem na Smečno, alternativní trasování podél Smečenské

rokle

D. Ovčín, ohrady s koňmi následně trasa vede opět přes frekventovanou silnici - Smečenská, těsně před úsekem častých dopravních nehod

E. Původní trasa podél silnice - přetrasovat kvůli pohodlí a bezpečnosti

F. Zářez v krajině po původní tělesu úzkokolejky - skládka

G. Pivovar - chátrající budova, nedávno provoz autoservisu, nyní v podstatě skládka. Za pivovarem stavba jakési garáže.

Původní drážní budova - byty, ale je dochované létající kolo na fasádě.

H. Největší dochovaná část tělesa, val i zářez, s přerušením valu kvůli el. vedení.

I. Bývalá drážní budova, dnes ranč - oplocený pozemek - nutno obejít

J. Most přes Muclavský potok

K. Bývalá Martinická cihelna patrná v terénu, navazuje zářez po vedení úzkokolejky

L. Navázání původní trasy úzkokolejky na starou alej ze Smečna do Ledců, původní trasa se ztrácí v polích, možnost využít remíz s ořešáky

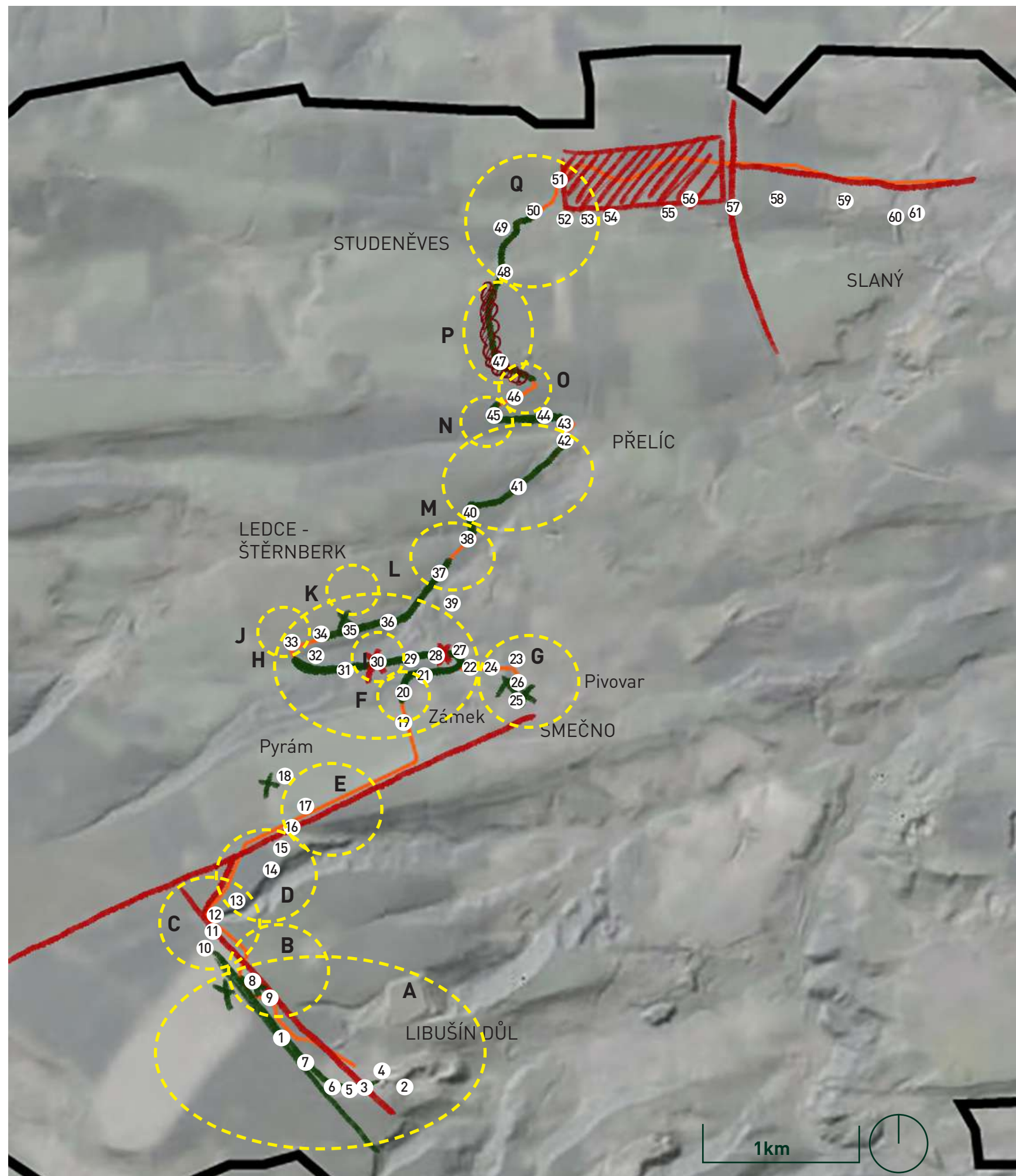
M. Most přes Šternberský potok, navazuje zářez v krajině vedoucí až do Přelíce

N. Pozůstatky u Přelíce, most přes Drnecký potok, vpust zarostlá, nepřístupná, následně val přerušovaný - pole

O. V poli patrné světlé skvrny po původní trase.

P. Hluboký zářez v krajině, zarostlý, popadané stromy

Q. dochovalý val po úzkokolejce, končí mostem přes Červený potok, následně se trasa ztrácí v zástavbě





1. Vlečka - Libušín důl



6. přechod přes vlečku



10. cesta na Smečenskou roklí



14. cesta podél lesa nad S. roklí



16. silnice Smečenská u Pyrámu



7. Vlečka mezi L. důl a Kačicí



11. Přechod před Smečenskou roklí



15. ohrady Ovčina - koně



17. původní trasa úzkokolejky



2. Bývalý důl Scholler - Libušín důl



4. cesta od haldz dolu Scholler



8b. Martinické cihly



12. Louka podél silnice



8a. Bývala drážní budova z martinických cihel



3. cesta k vlečce - Libušín důl



5. Rozcestí - Libušín důl



9. cesta od silnice za L. důl k vlečce



13. pole u Ovčina



18a. Pyram - Smečno



19b. remíz nad silnicí u Smečna



20b. zářez po trase úzkokolejky



22c. odbočka na pivovar



26a. Pivovar - pohled z boku



19a. remíz nad silnicí u Smečna



20a. zářez po trase úzkokolejky



21. původní val úzkokolejky - zarostlý



23. garáže za pivovarem



18b. Pohled na Smečenský zámek od Pyrámu



22a. odbočka na pivovar



24. pamětní deska pod stacionářem



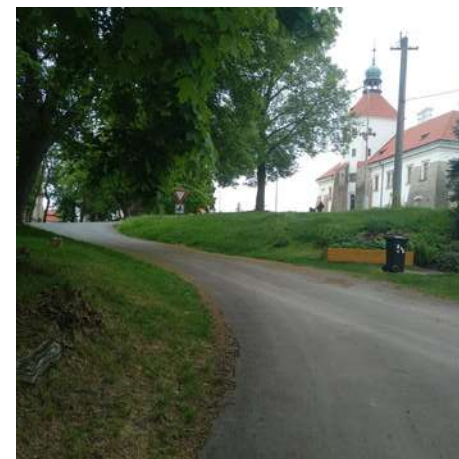
26b. bývalá drážní budova Smečno



26d. Pivovar - pohled zezadu



22b. odbočka na pivovar



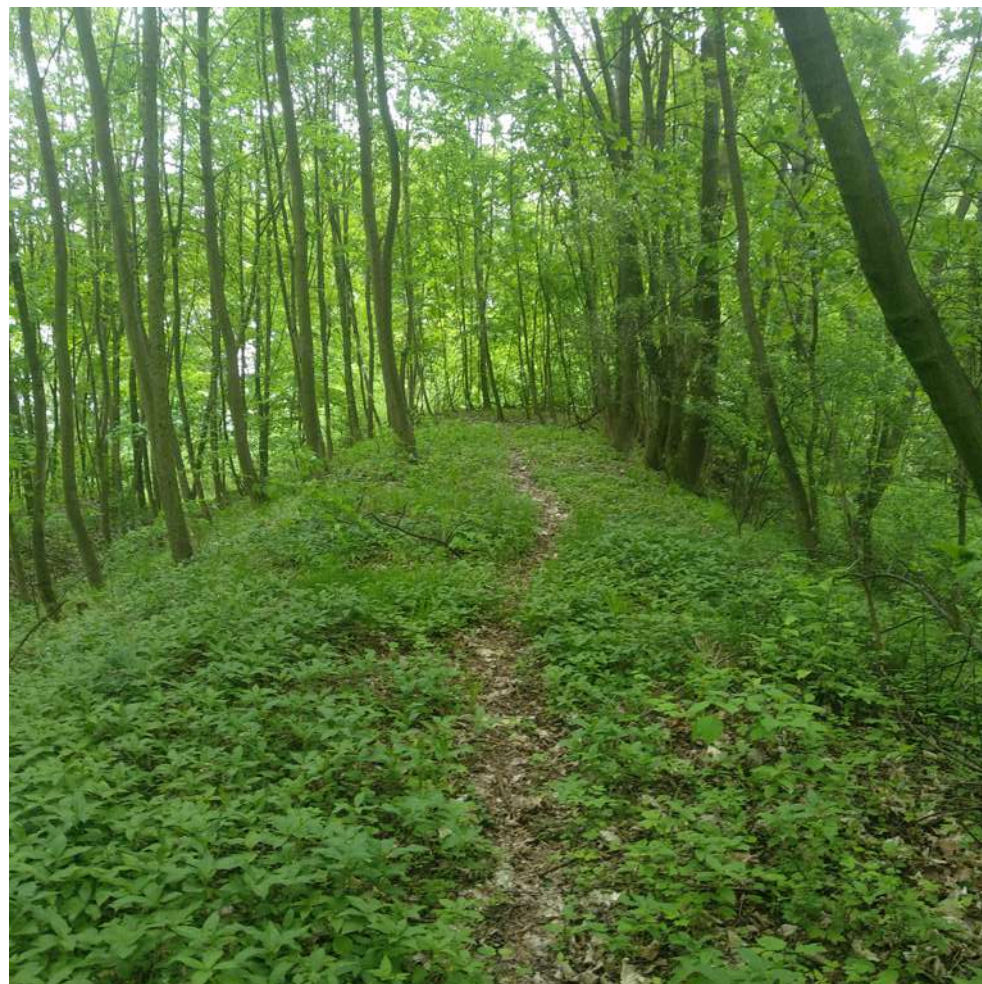
25. cesta od pivovaru k zámku



26c. Pivovar - garáž



26e. Pivovar dvůr



27a. původní val úzkokolejky - zatáčka u Smečna



30b. uzavření pozemku - ranč



34. cesta + trasa k cihelně



39. Průhled po vedené na Smečno



40a. most Šternberk



31. zářez v lese za Smečnem



36. zářez - cesta od cihelny



38b. pole mezi remízem a mostem



40b. most Šternberk - potok



28. pobouraný val - Smečno



29. zářez v lese za Smečnem



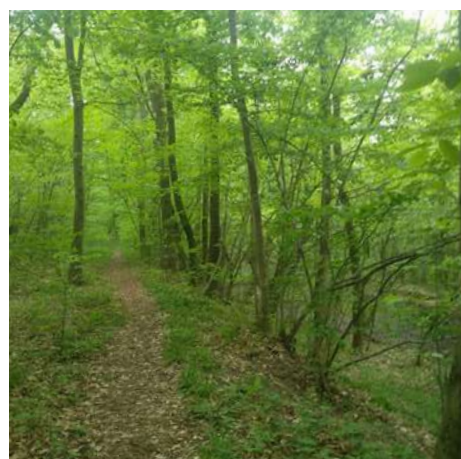
32. pole - původní trasa úzkokolejky



37. cesta od cihelny



35. bývalá martinická cihelna



27b. původní val úzkokolejky



30a. bývalá drážní budova



33. původní most přes potok



38a. remíz Ledce - ořešáky



40c. most Šternberk



41b. cesta na Přelíc - pův. trasa



42. přechod přes silnici u Přelíce



45b. původní most přes potok



47c. zářez - hl. 10m - Přelíc



41a. cesta na Přelíc - pův. trasa



41c. cesta na Přelíc - zářez



43. pohled z pole na zvonici - Přelíc



46. původní trasa - světlé fleky v poli



40d. most Šternberk - propust pro potok



44. zarostlá pův. trasa Přelíc



47a. zářez - hl. 10m - Přelíc



48. cesta podél původního valu



50. most přes potok - Studeněves



45a. původní most přes potok Přelíc



47b. zářez - hl. 10m - Přelíc



49. Řisutský rybník



51. pův. trasa - pod zástavbou



52. Cukrovarský rybník



55a. žlutá tur. stezka na Slaný



55c. žlutá tur. stezka na Slaný



57. cesta na Slaný pod D7



60a. podchod pod železnici - původní napojení úzkokolejky



53. alternativní trasa úzkokolejky



55b. žlutá tur. stezka na Slaný



55d. žlutá tur. stezka na Slaný



58a. cesta podél Novasu



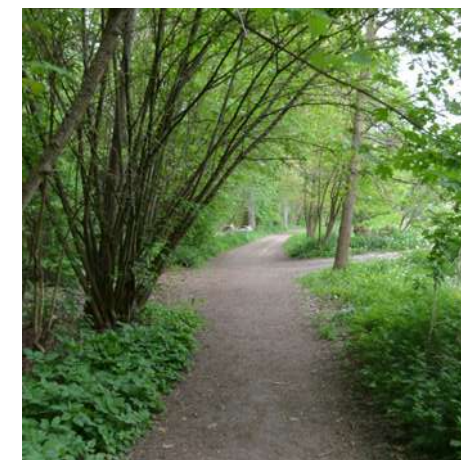
54. alternativní trasa úzkokolejky - bunkr ve Studeněvsi



55e. žlutá tur. stezka na Slaný



58b. cesta podél Novasu



59b. cesta po zahr. kolonií Kvíček



60c. podchod pod železnici



56. odbočka ke Krkavčímu mlýnu



59a. cesta po zahr. kolonií Kvíček



60b. podchod pod železnici



61. cesta podél koupaliště - Slaný

ZÁVĚRY A VYHODNOCENÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI

. V území je nedostatečná síť cest pro bezmotorovou dopravu a především pro krátké vycházkové trasy mířené na dvě základní skupiny - maminky s malými dětmi a seniory

. V území se nachází komunikace I. a II. třídy, které jsou svým provozem velmi vytížené a nebezpečné, Silnice 7 (budoucí D7) protíná krajinu Slánska a odtrhuje Slaný od ostatních obcí

. V území je mnoho technických pozůstatků a fragmentů z doby průmyslu a dolů, tato místa nejsou památkami a nepodléhají ochraně, tedy dochází k jejich pomalému chátrání a ničení, v některých případech dokonce dochází k demolici celých objektů



. Členitý reliér, který tvoří jedinečnost území díky zářezům prameniště jde o velice proměnlivý terén, který je velmi zajímavý pro bezmotorový pohyb ale zároveň není náročný jako jsou terény horské

. Množství přírodních památek, kulturních památek, technických pozůstatků z průmyslové a důlní minulosti tvoří tvář a ducha místa. Hosnotou je střet a koexistence památek z různých historických období.

. Třetinou řešeného území prochází přírodní park Džbán, současně v této části je i největší procento zalesnění a díky tomu i zahuštěnější síť stezek



. Mnoho cest zaniklých při kolektivizaci je stále zanesených v katastru a ve vlastnictví obcí a je možné je obnovit, rozdělit tak velké půdní bloky a zlepšit prostupnost krajiny

. Využití tras zaniklých železnic pro cyklostezky a jako případnou rezervu pro vybudování případné lokálky, niveleta těchto tras je vyrovnaná a pro cyklostezky tedy ideální

. Obce jsou ve velmi blízkém vztahu, mnohokrát žijí generace jen ve vedlejší vesnici, proto je vybudování cestní sítě pro bezmotorovou dopravu důležité pro lepší komunikaci obcí a příležitost pro zachování ducha místa a obnovování vztahu občanů k jejich krajině

. Hrozbou pro území může být postupný úpadek regionu kvůli výstavbě rychlodráhy, na kterou město Slaný zatím nereaguje

. Obce řešeného území svou vybaveností neodpovídají požadavkům jejich byvatel a stávají se tak především noclehárnou pro větší města v okolí a tím dochází ke ztrátě vztahu ke krajině



PROBLÉMOVÝ VÝKRES

HODNOTY

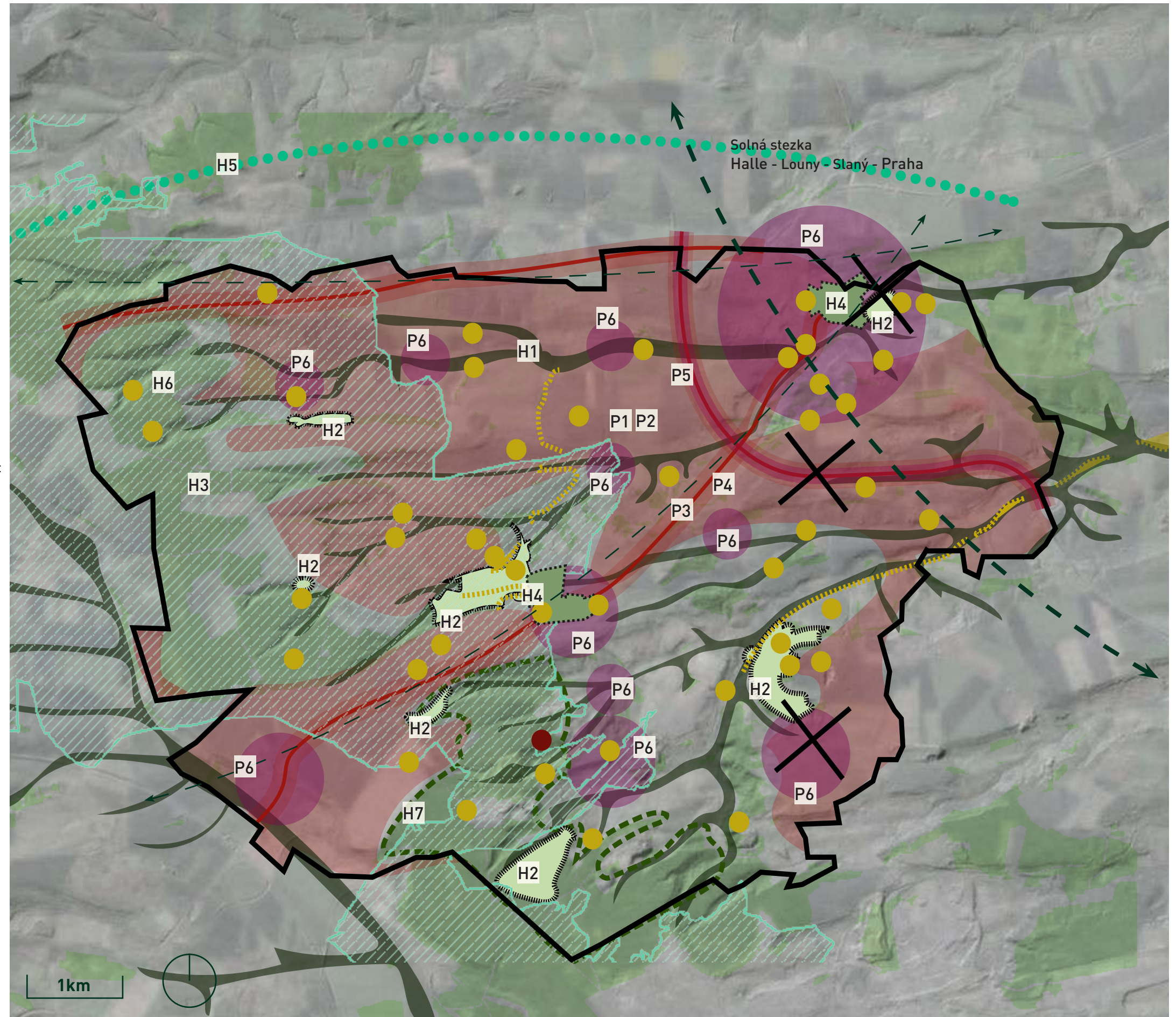
- H1** Členitý reliéf tvořený prameništěm s potoky
- H2** Přírodní památky Slánská hora, Vinařická hora, Ve Šperkotně, Pašijová dráha, Smečno, Smečenská rokle, Červené dolíky a Evropsky významné oblasti Smečno, Červené dolíky
- H3** Přírodní park Džbán - dochované listnaté a smíšené lesy, biodiverzita a výskyt vzácných druhů
- H4** Městské památkové zóny Slaný a Smečno
- H5** Výhled na České středohoří a horu Říp
- H6** Velké procento zalesnění v oblasti přírodního parku
- H7** Dochované geometrické členění lesa
- ✕ Výhledové body Vinařická hora, Slánská hora, most u Netovic
- ➔ Dochované historické směry cest

PROBLÉMY

- P1+ P2 Nedostatečná pěší a cyklistická prostupnost krajiny
- Velké bloky orné půdy a nedostatek remízků podporujících biodiverzitu a omezujících prostupnost
- P3** Bariéra rušných komunikací
- P4** Ruch z rychlostních silnic
- P5** Rozšíření rychlostní silnice - později dálnice
- P6** Suburbanizace obcí - růst satelitů a zástavba luk a polí
- Demolice technických památek na území

POTENCIÁL

- Velké množství technických a historických památek
- Využití starých tras železnic pro cesty, cyklostezky a naučné stezky
- A. Původní cesty stabilního katastru stále patrné v krajině - možnost jejich využití
- B. Možnost propojení přírodních památek a přírodního parku s potočními nivami a vytvoření přírodního celku
- C. Vztah obyvatel ke krajině
- D. Malé vzdálenosti mezi vesnicemi - komunita v rámci řešeného území



HODNOTY A PŘÍLEŽITOSTI

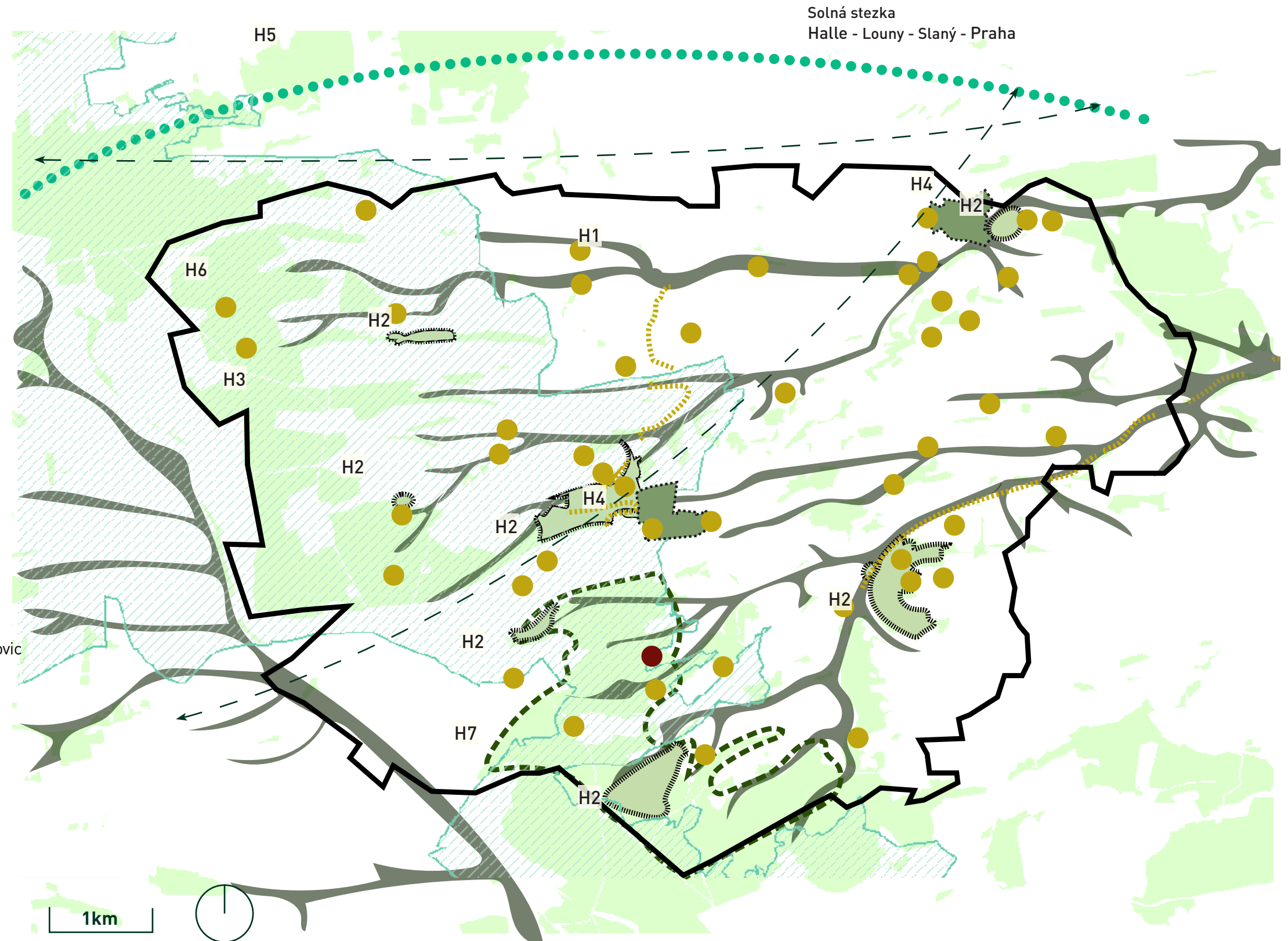
Území západního Slánska nabízí mnoho příležitostí a je velmi bohaté na památky různého typu, ať už kulturní přírodní, či technické. Velkou hodnotou jsou především trasy bývalých železnic. Lineární stavby sloužící pro drážní dopravu mají dokonalou niveletu a využití těchto tras přímo vybízí k návrhu stezek pěších i cyklistických. Zároveň díky zachování těchto liniových staveb, můžeme do budoucna počítat s rezervou pro případné budování lokálky.

HODNOTY

- H1** Členitý reliéf tvořený prameništěm s potoky
- H2** Přírodní památky Slánská hora, Vinařická horka, Ve Šperkotně, Pašijová dráha, Smečno, Smečenská rokle, Červené dolíky a Evropsky významné oblasti Smečno, Červené dolíky
- H3** Přírodní park Džbán - dochované listnaté a smíšené lesy, biodiverzita a výskyt vzácných druhů
- H4** Městské památkové zóny Slaný a Smečno
- H5** Výhled na České středohoří a horu Říp
- H6** Velké procento zalesnění v oblasti přírodního parku
- H7** Dochované geometrické členění lesa
- ✕ Výhledové body Vinařická hora, Slánská hora, most u Netovic
- ↔ Dochované historické směry cest
- Vzájemná blízkost obcí

POTENCIÁL

- Velké množství technických a historických památek
- Využití starých tras železnic pro cesty, cyklostezky a naučné stezky
- A. Původní cesty stabilního katastru stále patrné v krajině - možnost jejich využití
- B. Možnost propojení přírodních památek a přírodního parku s potočními nivami a vytvoření přírodního celku
- C. Vztah obyvatel ke krajině
- D. Malé vzdálenosti mezi vesnicemi - komunita v rámci řešeného území



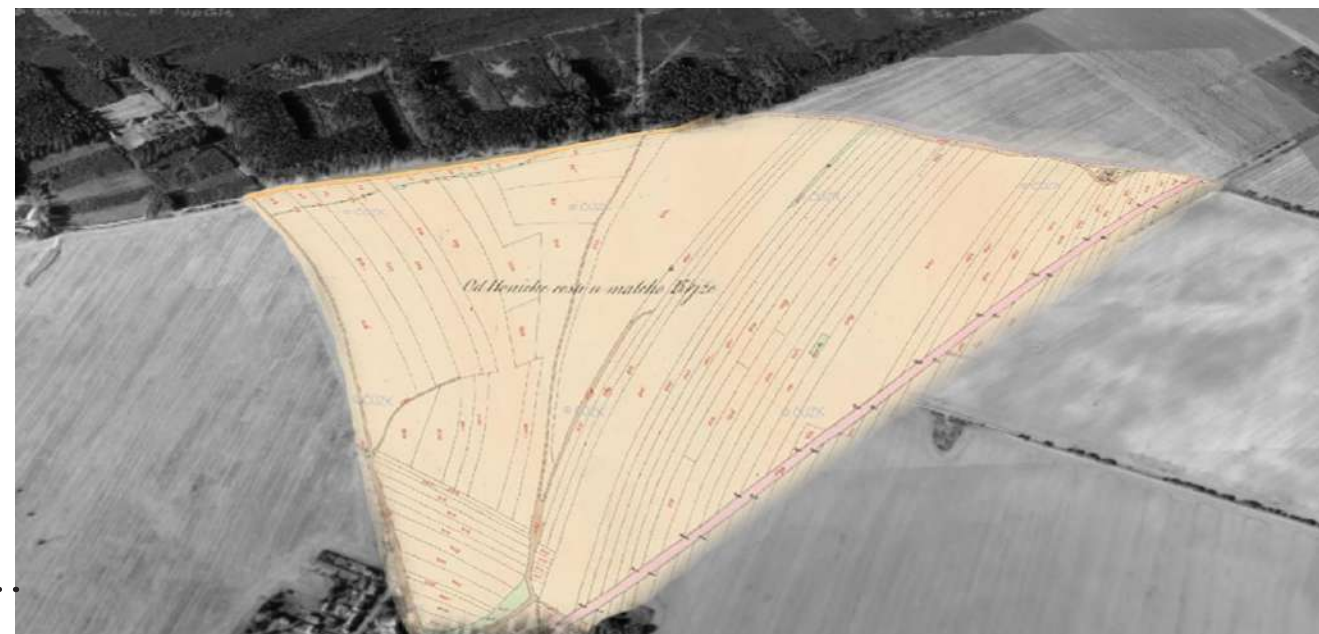
ZLEPŠENÍ STRUKTURY KRAJINY

Krajinu Slánska, stejně jako většinu České krajiny sužuje nedostatečná rozmanitost struktur. Velké bloky orné půdy, některé až 90ha velké, jsou na tomto území ohroženy, vzhledem k morfologii místa, erozí. A to především kolem Malíkovíc, Řisut a Jemníků, ale i kolem ostatních obcí řešeného území je riziko eroze. Před kolektivizací orné půdy byla tato krajina protkána množstvím cest a pěšin. Políčka tvořila společně s remízou a cestami mozaiku krajiny Slánska, zároveň se na území nacházely sady, které v současné době jsou pouze kolem Slaného. Políčka jako taková nabízela stovky dalších cest, které ani ve starých mapách nejsou značené.

V projektu se zabýváme prostupností krajiny bezmotorovou dopravou. Díky vybudování husté sítě cest dojde ke změně struktury krajiny, zvýšení biodiverzity a mnoha dalším benefitům, jako je například hospodaření s dešťovou vodou, vytvoření ploch pro pěstování píce nebo třeba využití alejí a stromořadí podél cest pro pěstování ovoce.

Na příkladu pole v Kačici, jednoho z největších půdních bloků na území schématicky ukazují všechny tři stavy krajiny, původní s množstvím políček a cest, současný blok orné půdy a následně možnou budoucnost díky nové hustší cestní síti.

**stav půdního bloku
stabilní katastr**



**stav půdního bloku
současnost**



**stav půdního bloku
koncept návrhu**





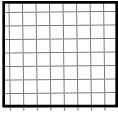
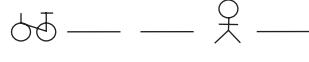




VIZE PRO ZÁPADNÍ SLÁNSKO

Krajina, kterou lze nerušeně procházet či projíždět na kole, poznávat její krásy a tajemství skrytá ve Slánských lesích. Potkávat díla z různých časových období, procházet se krajinou a zároveň se jistým způsobem procházet její historií.

To je vize pro západní Slánsko. Pokud chceme, aby lidé měli řádný vztah ke krajině, kterou obývají, je nutné jim krajinu zpřístupnit a ukázat její hodnoty. Pokud chceme aby hodnoty místa nevytizely, musíme o nich mít povědomí a vytvořit si k nim vztah. Tím začíná jejich ochrana.

Proto se vize pro západní Slánsko zaměřuje na zpřístupnění krajiny lidem, na obnovu pěší komunikace mezi jednotlivými obcemi a zapojením kulturních a technických artefaktů a památek nacházejících se v jeho krajině do cestní sítě, která zde chybí. Konečným produktem vize je krajina protkána cestami zpevněnými a dostatečně širokými, naučnými stezkami, cyklostezkami, vycházkovými trasami a okruhy, a drobnými lesními pěšinami, které dovedou síť k dokonalosti a na tuto síť se jako perly navlečou všechna zajímavá místa, kulturní a technické památky a fragmenty.

-  Hranice zastavěného území obce
-  Kulturní/ přírodní/ technická památka
-  Zatraktivnění území pro turismus
-  Velký turistický okruh a vycházkové okruhy obcí
-  Síť cest tvořena původní cestní sítí a novými cestami
-  Doplnění pěší a cyklistické dopravy na území
-  Bývalé trasy železnic
-  Hranice řešeného území





**Výhled od Přelíce na Slaný
a české středohoří**



**Výhled od Hrdlíva na Třebichovice,
Pchery, Smečno, Libušín a Kladno**

4

Nová cestní síť pro západní Slánsko a zpřístupnění kulturních a technických památek

Koncept

Prostupnost krajiny dříve a nyní

Využití tras bývalých železnic pro hlavní turistický okruh

Trasy napojené na hlavní turistický okruh

Zpřístupnění památek sítí cest

Cyklistické a turistické stezky a trasy

Propojení obcí

Vycházkové okruhy a trasy obcí

Nově navržené cesty

Situace návrhu cestní sítě

Vyhodnocení zranitelných lokalit pro bezmotorovou dopravu

Návrh naučné stezky

„Po staré úzkokolejce Slaný - Kačice“

Reference

Část 1. od Libušína, přes Kačici, na Smečno:

cyklostezka a pěší stezka

Část 2. od Smečna přes Šternberk, do Přelíce:

naučná část pěší stezky

Část 3. od Přelíce, přes Studeněves, do Slaného:

cyklostezka a pěší stezka

informační systém

NÁVRH

NOVÁ CESTNÍ SÍŤ PRO ZÁPADNÍ SLÁNSKO

Nová cestní síť vychází z historické cestní sítě viditelné na povinných císařských otiscích stabilního katastru a zároveň přítomnosti železnic, primárně úzkokolejky Slaný - Kačice ve speciální mapě 3. vojenského mapování. Na základě těchto a dalších podkladů (katastr nemovitostí, terénní průzkum apod.), současně s krajinářskými principy využívám tuto historickou síť pro trasování, a tedy obnovu cest pro bezmotorovou dopravu na území západního Slánska v souladu s potřebami dnešní doby, ale zároveň s nutností přemýšlet o budoucím fungování člověka z jeho zdravotního hlediska. Nová cestní síť také klade důraz na obnovu drobné krajinné struktury s dopadem do dalších sfér - vodní režim, biologická diverzita atd. - za použití nejen cest jako komunikačních uzlů bezmotorové dopravy, ale jako příležitost navrácení vegetačních prvků do krajiny.

Ve dvou rovinách se zabývám turistickým okruhem, který tvoří dvě původní železnice území propojené současnými cyklostezkami a hlavními turistickými trasami, které se napojují na hlavní okruh a vedou v místech vysoké koncentrace památek s nejlepším napojením na současnou turistickou stezku, cyklostezky a cyklotrasy.

Vycházky každodenního charakteru navrhuji kolem každé obce v okruzích od 2 km do 5 km, které se mezi sebou propojují a vytváří tak možnosti delších okruhů pro náročnější návštěvníky. Všechny tyto roviny se vzájemně propojují a doplňují a vytváří tím novou komplexní cestní síť pro bezmotorovou dopravu.

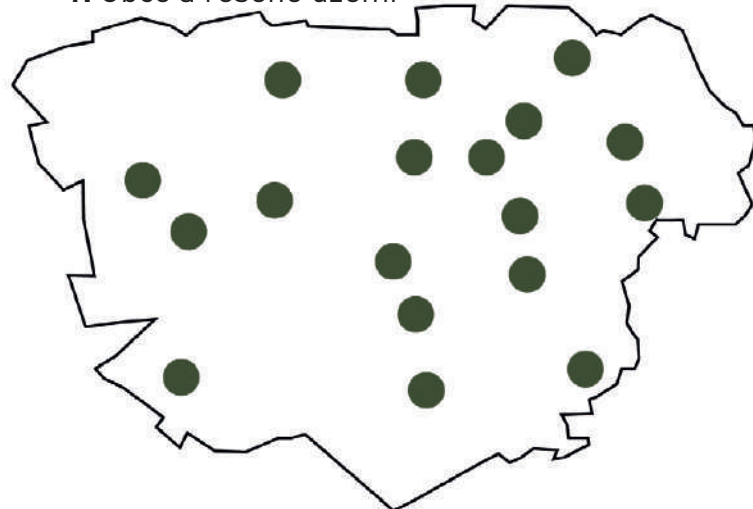


KONCEPT

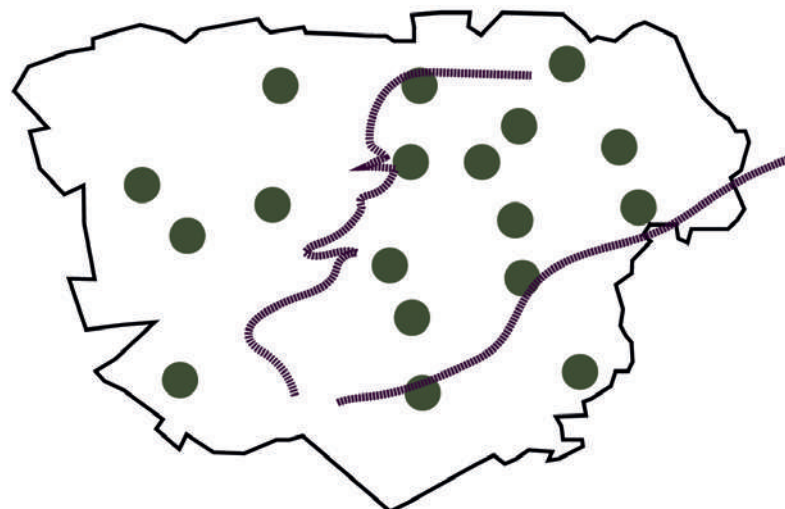
Jaké by mělo být nové Slánsko? Mělo by být především přívětivé současným a nově přichozím obyvatelům, podporovat komunikaci obcí, která je v této lokalitě založena na velmi blízkých vzdálenostech, a tedy je potenciál fungování obcí jako jednoho velkého organismu, nevyužitý kvůli nedostatečné síti cest bezmotorové dopravy. Slánsko by mělo být bezpečným a příjemným místem pro žití a ne jen pouze pro přespávání. Mělo by využít svých vizuálních zdrojů, ať už přírodních, či kulturních pro rozvoj lokálního turismu. Podpořením cestní sítě by mohl vzniknout turisticky vyhledávaný region, který má co nabídnout a podpořit tím i rozvoj občanské vybavenosti, která v mnoha obcích chybí. Zároveň proměnou této lokality v přívětivé místo pro chodce a cyklisty by mělo dojít k obnovení vztahu obyvatel ke krajině. Morfologie místa ukazuje na velmi zajímavou lokalitu, která není jen „plackou“ mezi Šáreckým údolím v Praze a Českým středohořím. Místo charakterem podobné jižním barokním Čechám pouze bez napojení a ukázání vzájemných vztahů památek všeho druhu. Víze zahrnuje i ochranu doposud nechráněných památek a fragmentů z nedávnější doby průmyslu a důlní minulosti místa.

V řešení projektu pracují nejprve se schématickými mapami, ve kterých ukazují jednotlivé části návrhu prostupnosti, nejprve TURISTIKY a následně každodenního užívání krajiny nazvané zkráceně OBYTNOST. Obě tyto roviny nakonec spojují dohromady v celkový návrh prostupnosti na území.

1. Obce a řešené území



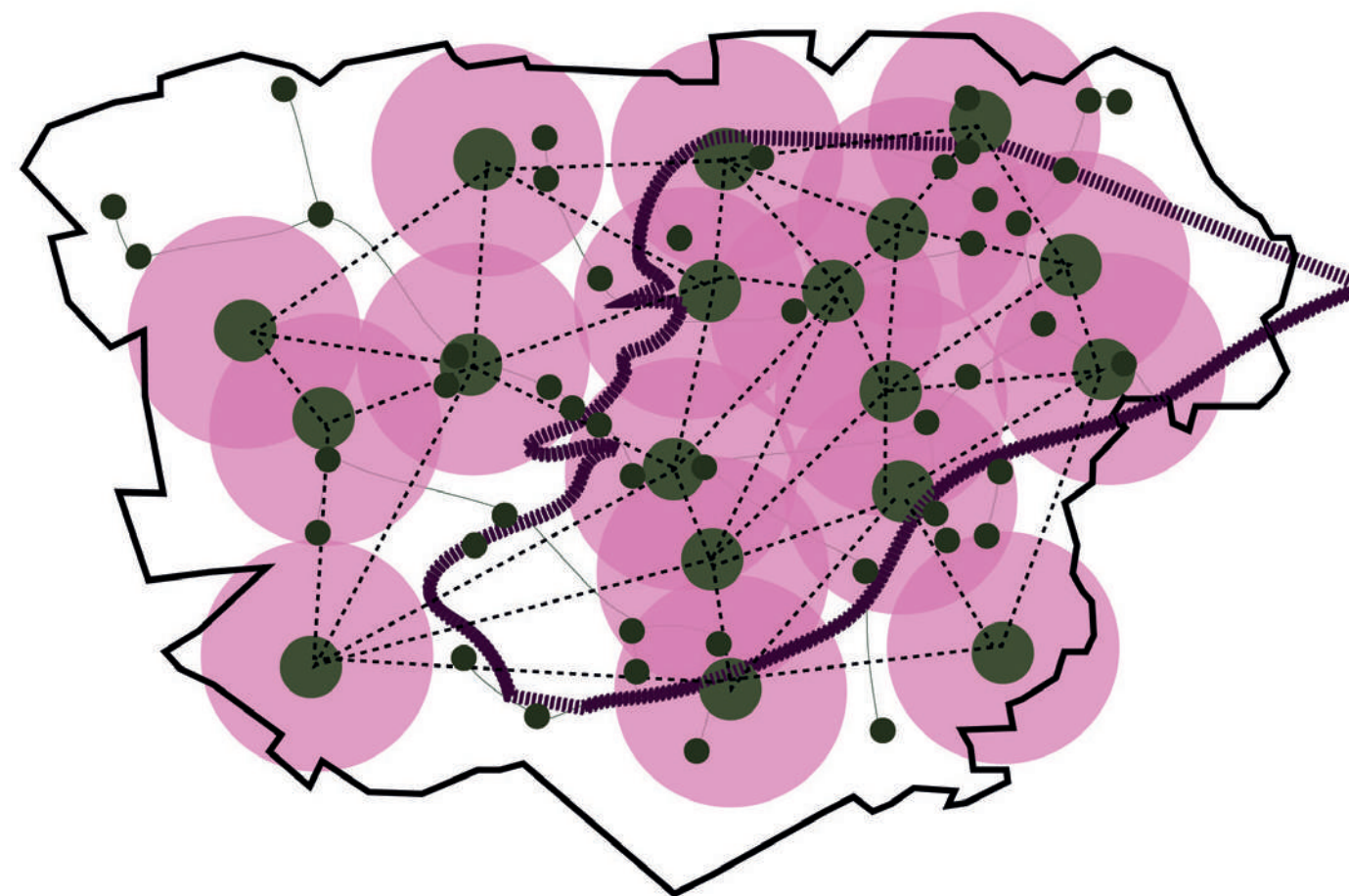
2. Trasy bývalých kolejnic



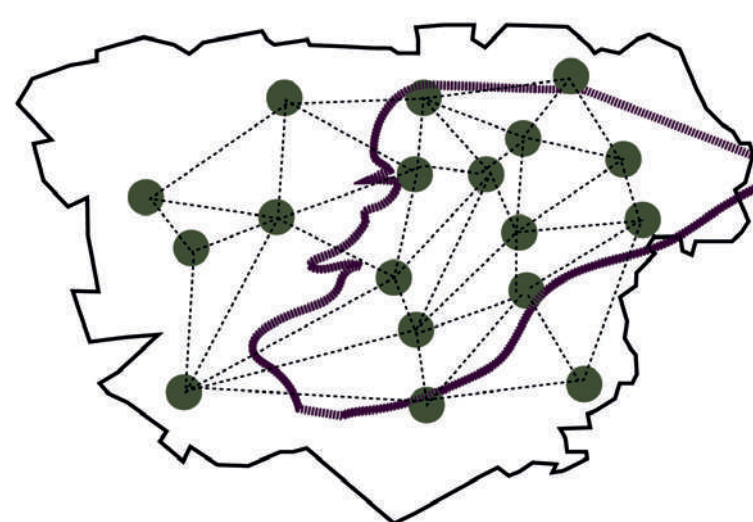
3. Spojení tras ve vycházkový okruh



6. Zapojení kulturních památek do cestní sítě



4. Pěší a cyklo propojení obcí



5. Vycházkové okruhy 2 - 5km



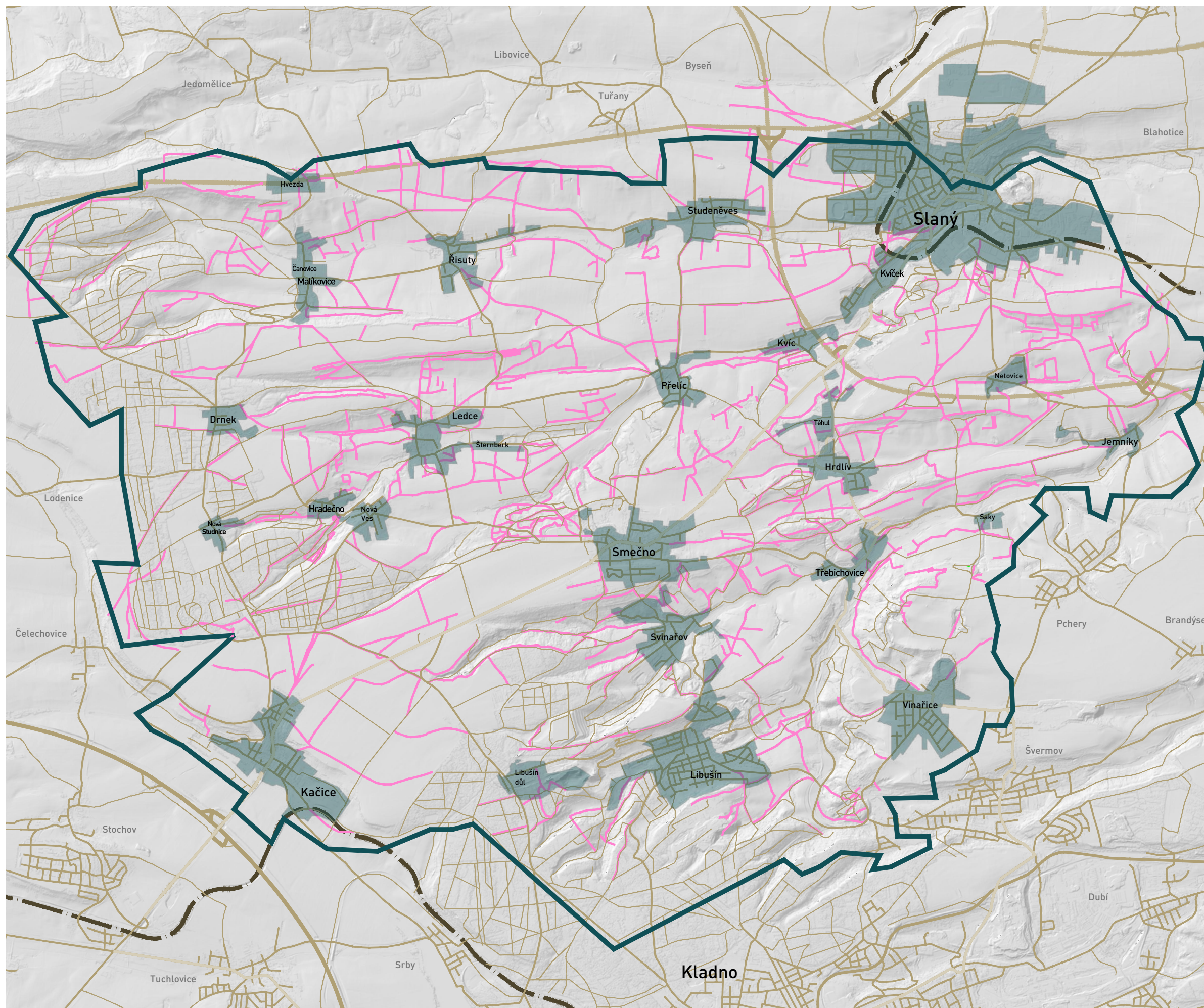
- | | | | |
|--|--|--|---|
|  Obec |  Vycházkový okruh |  Hranice území |  Staré železnice |
|  Památka | |  Propojení obcí |  Propojení památek |

PROSTUPNOST KRAJINY DŘÍVE A NYNÍ

Jak již bylo zmíněno v kapitole **Zlepšení struktury krajiny**, byla do 50. let 20. století krajina protkána množstvím cest, tato mapa ukazuje na rozdíl oproti současnému stavu po kolektivizaci. Celé území tvořila kompaktní síť cest rovnoměrně rozložená po celém západním Slánsku. Nejvíce zahuštěné v minulosti i v současnosti jsou lesy na západě řešeného území, kudy prochází Přírodní park Džbán. Hlavním narušením a zrušením mnoha cest hned po kolektivizaci je výstavba silnice I. třídy kolem Slaného, která až na několik podchodů a jednoho mostu, které v drtivé většině slouží především pro automobilovou dopravu, tvoří nepřekonatelnou bariéru mezi obcemi západního Slánska a Slaným. Narušuje tak komunikaci obcí mezi sebou.

Pro projekt vycházím z původního stavu cest z map stabilního katastru a využívám jejich původní trasy, některé stále patrné v krajině nebo alespoň v současných katastrálních mapách pro trasování nové cestní sítě.

Jak je možné vidět v porovnání současného stavu (žlutá) a stavu ze stabilního katastru (růžová) bylo území rovnoměrně protkané cestami. Zároveň hlavní tahy, které do dnešní doby zůstaly téměř neměnné, nebyly tolik frekventované, a především využívané jiným způsobem dopravy (koně, kočáry apod.) a hlavně v úplně jiné rychlosti. Proto je bezmotorová doprava nutná k řešení. Bezpečnost člověka je totiž v současném stavu, kdy je nucen jít po silnici, aby se dostal do krajiny, ohrožena právě rychlostí motorové dopravy. právě rychlostí motorov.



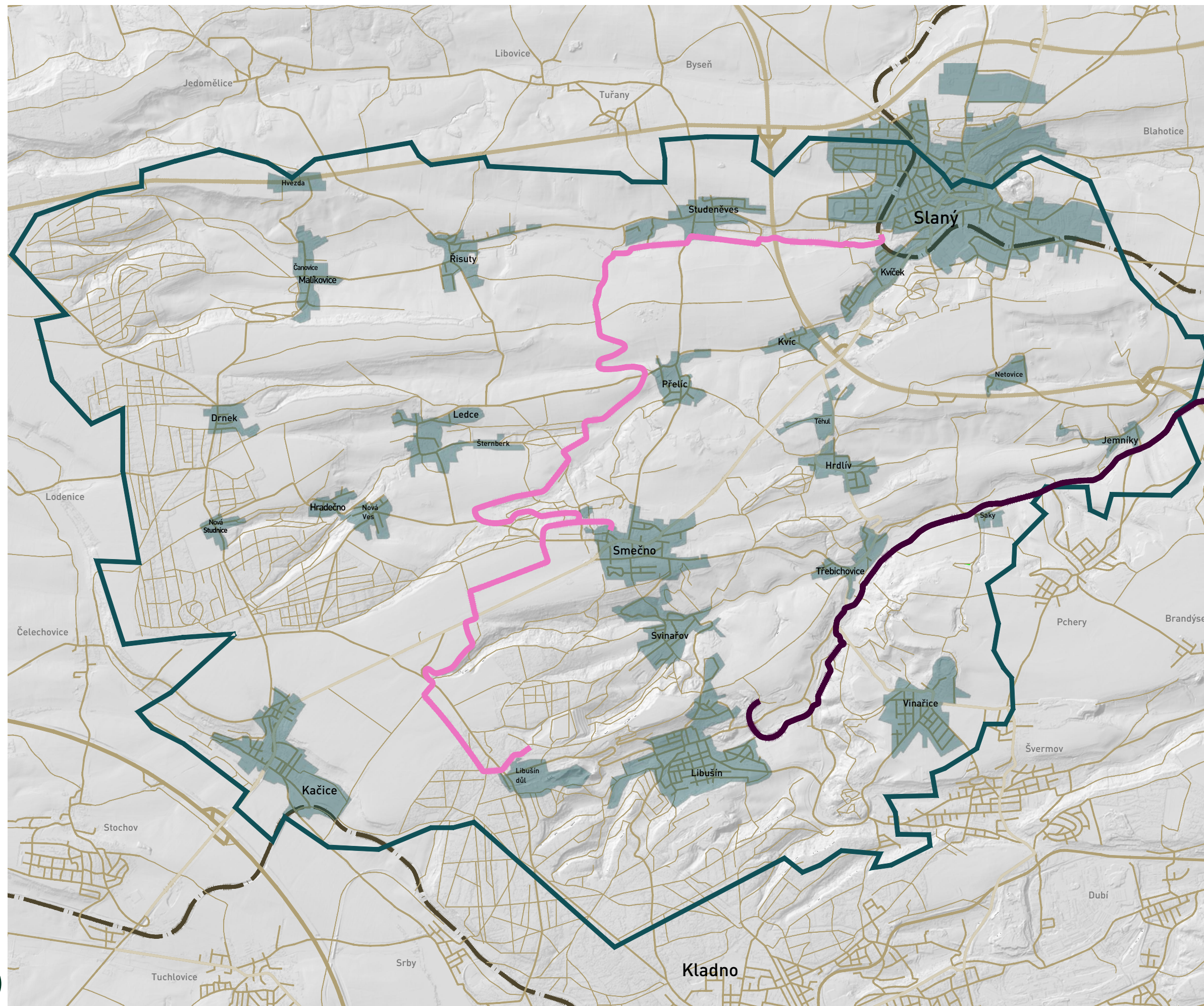
TURISTIKA

PÁTEŘ PROSTUNOSTI - TRASA BÝVALÉ ÚZKOKOLEJKY

Jak už jsem zmiňovala výš v této kapitole, páteří prostupnosti je bývalá úzkokolejka Slaný - Kačice. Pro mne to byl obrovský objev a největší perla pro tento projekt. Vede přesným středem řešeného území a propojuje jih (až jihozápad) se Slaným.

Na základě analýz a terénního průzkumu jsem zjistila, že má tato trasa velký potenciál. Nabízí množství dochovaných drážních staveb, především mostů, ukazuje fungování území, kdy úzkokolejka fungovala jako dopravní obsluha dolu, pivovaru, cihelny a cukrovaru a následně jako civilní doprava po území. Zároveň díky původnímu využití jako dráha má dokonalou niveletu v místech dochovaných valů a zářezů. Tato liniová stavba má pro návrh prostupnosti obrovský potenciál. Ve výkresu je úzkokolejka v upravené podobě na základě změny po terénním průzkumu, kdy byla nalezena ideální alternativní cesta některých zaniklých částí z důvodu nemožnosti obnovy například z důvodu původní trasy překrytí zástavbou. (Studeněves)

Druhou takovou dráhou s dokonalou niveletou je dráha Kladno-Dubí-Zvoleněves. Pro tuto původní železnici byla v minulosti zpracována studie na cyklostezku, nikdy nedošla k realizaci. U této dráhy je také pravděpodobnější možnost zachování linie stavby pro rezervu případného budování lokálky napojující Slaný na Kladno vlakem. Dočasně by tedy zde mohla fungovat cyklostezka.



TURISTIKA

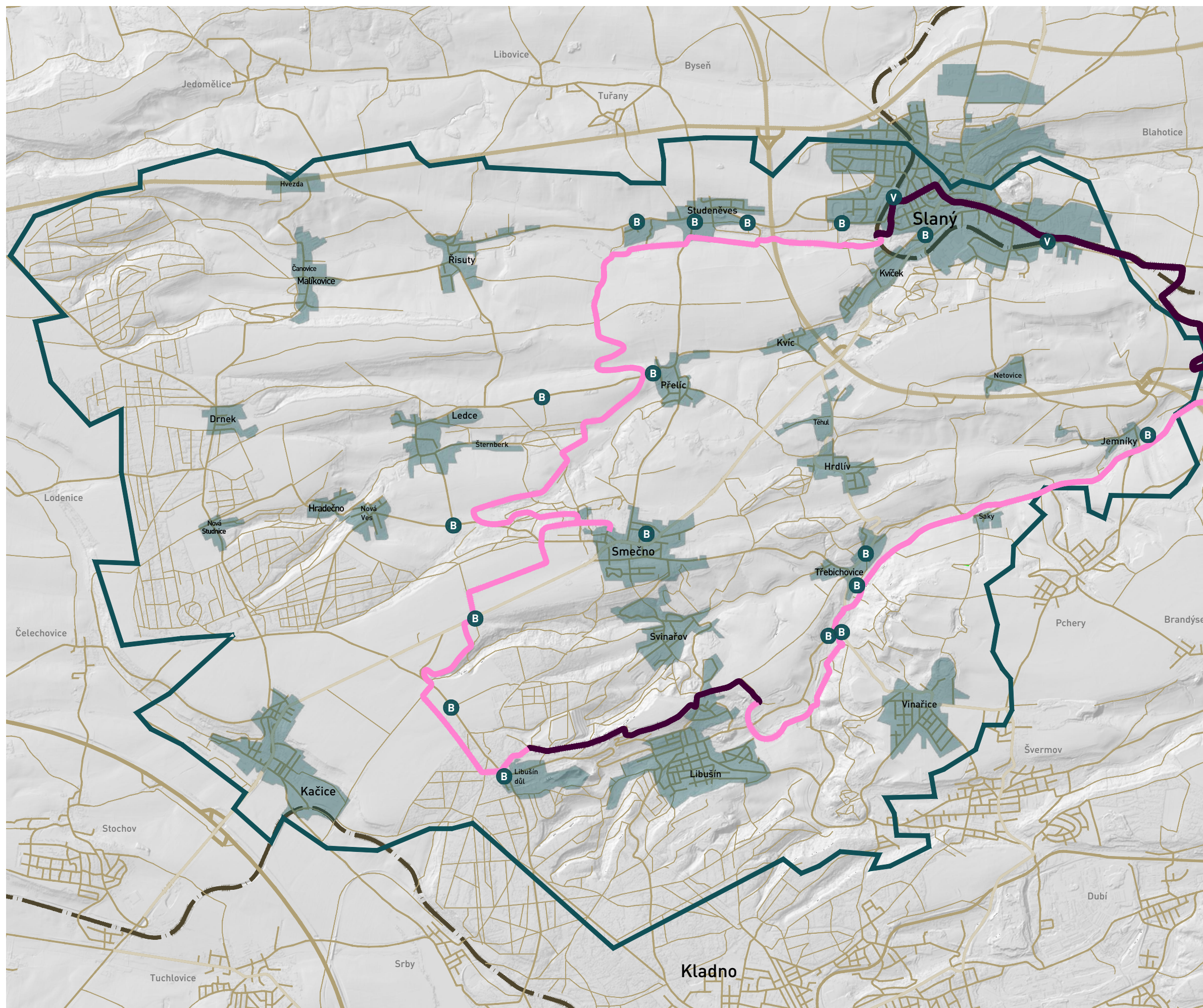
VYUŽITÍ TRAS BÝVALÝCH ŽELEZNIC PRO HLAVNÍ TURISTICKÝ OKRUH

Na území se v minulosti nacházely dvě dráhy, nejprve úzkorozchodná dráha, která vedla od dolu Scholler (Libušín - důl), kolem Kačice na Smečno a pak dál přes Šternberk (Ledce), Přelíc a Studeněves, do Slaného. **viz. kapitola Řešené území.**

Druhá železnice pak vedla z Kladna, konkrétně z Dubí přes Třebichovice, Saky, Jemníky, Knovíz a Podlešín, do Zvoleněvse. Dráha Slaný - Kačice vedla přesným středem řešeného území a proto tvoří páteř dostupnosti celého západního Slánska. Napojuje se na Zvoleněvskou dráhu kolem Libušínské haldy u dolu Scholler a po cyklotrase podél Libušína se obě dráhy setkávají. Napojení u Slaného je od Jemníků do Knovíze, kde se napojuje na cyklotrasu, která vede podél železnice a přes centrum Slaného až k setkání se Slánsko-Kačickou dráhou.

Takto propojené dráhy tvoří hlavní turistický okruh na území.

Tento okruh je dlouhý téměř 34 km a z převážné většiny jej tvoří jak pěší, tak cyklistické trasy a stezky.



Legenda

- Trasy původních železničních drah na území
- Propojení drah do okruhu
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Lesní a polní cesty
- Železnice
- Autobusová zastávka
- Vlaková zastávka
- Hranice řešeného území
- Zastavěné území

1km

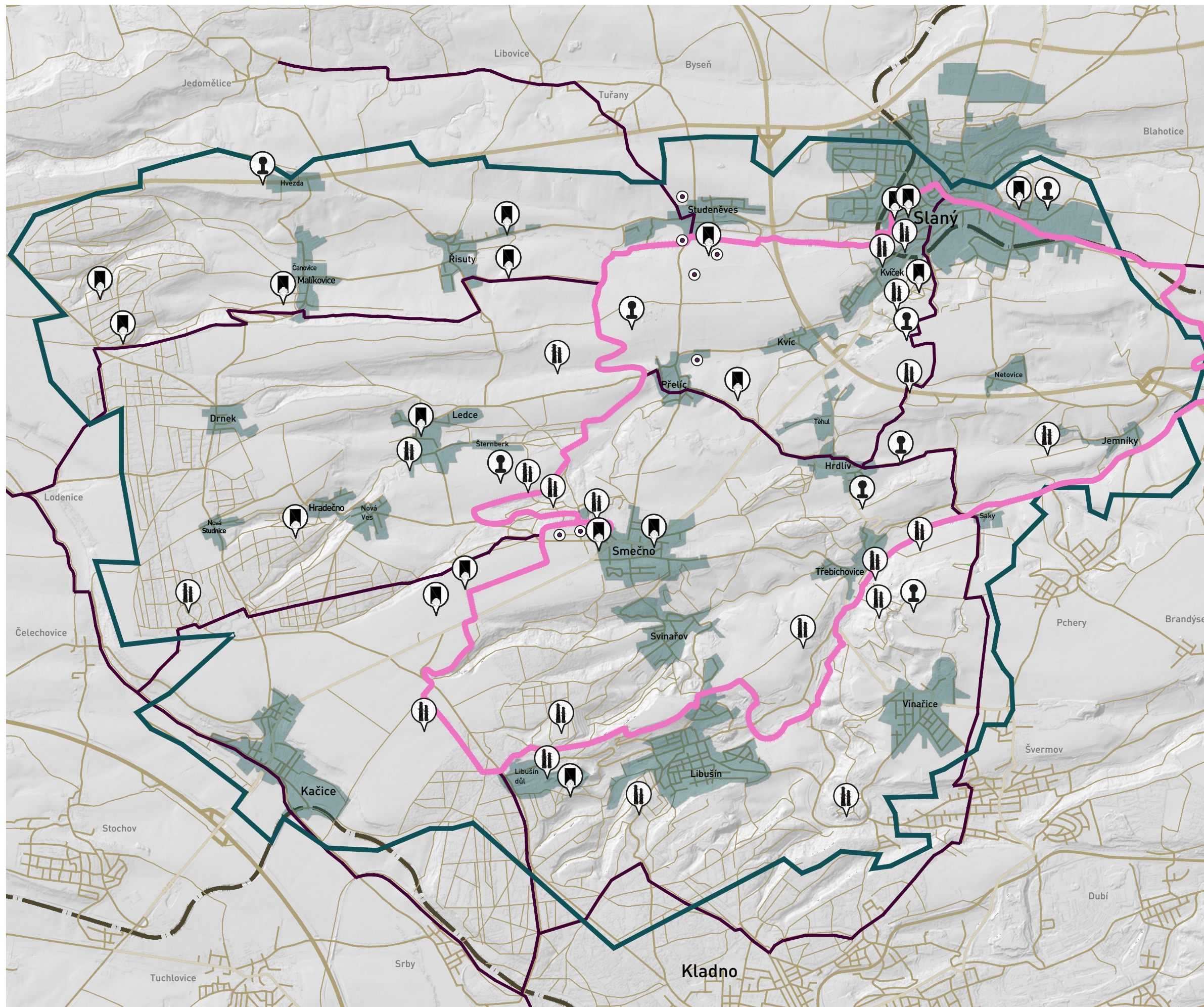


TURISTIKA

TRASY NAPOJENÉ NA HLAVNÍ TURISTICKÝ OKRUH

Okruh zabírá především střed a jihovýchod až východ řešeného území. Na řadu tedy přicházejí hlavní trasy napojení na okruh. Především se jedná o napojení na cyklostezku 8185 ze Srb směrem k Tuchlovické haldě a na cyklotrasu a zároveň červenou turistickou trasu, které vedou přes Kačici směrem na Mšec a Nové Strašecí. Tato napojení mohou vést dále až na Lány a do CHKO Křivoklátsko. Samozřejmostí je napojení na Kladno. Na severu napojuje okruh, trasa přes Studeněves a Tuřany, směrem na Klobuky a Panenský Týnec. Přímo v řešeném území se okruh propojuje ve středu třemi trasami, které se střetávají v Hrdlivě.

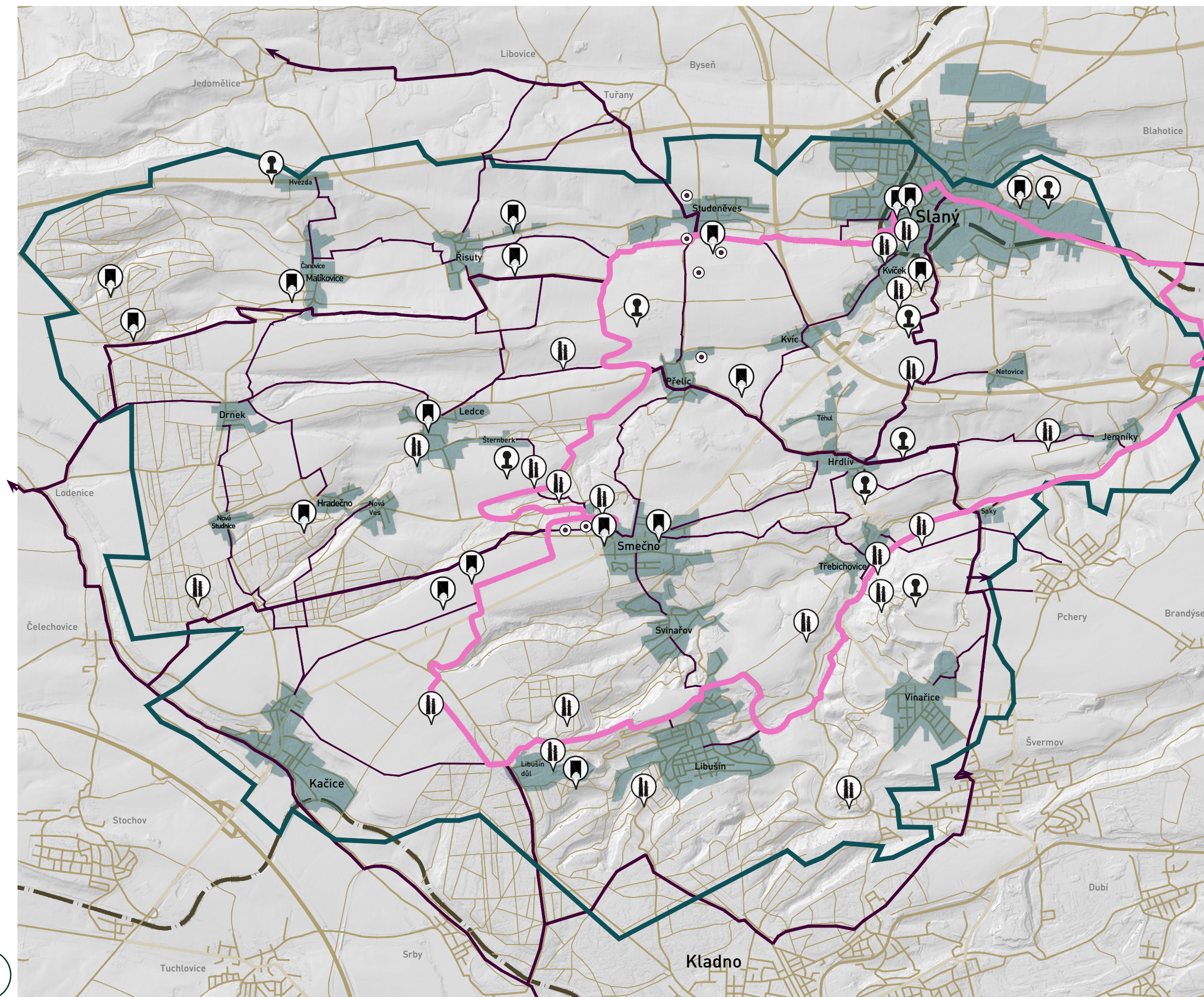
Tyto hlavní trasy následně tvoří základ pro značené turistické stezky, cyklostezky a cyklotrasy.



TURISTIKA

NAPOJENÍ PAMÁTEK SÍTÍ CEST

Na území západního Slánska je velké množství kulturních, přírodních a technických památek a fragmentů. Především ty technické často nepodléhají památkové ochraně, jsou rozprodávány a často i demolovány. O mnoha z nich ani většina místních obyvatel neví. viz. kapitola **Řešené území**. Proto do vycházkového okruhu a jeho hlavních tras napojení doplňují trasy tak, aby obsáhly všechny památky a fragmenty na území. Některé fragmenty se samy stávají důležitými prvky prostupnosti viz. výše. Zapojením památek do cestní sítě předpokládám zvýšený zájem o jejich zachování, o zájem obyvatel o perly, které v jejich domácí krajině mají, o ochranu těchto památek a fragmentů a o zvýšení turismu na území západního Slánska.



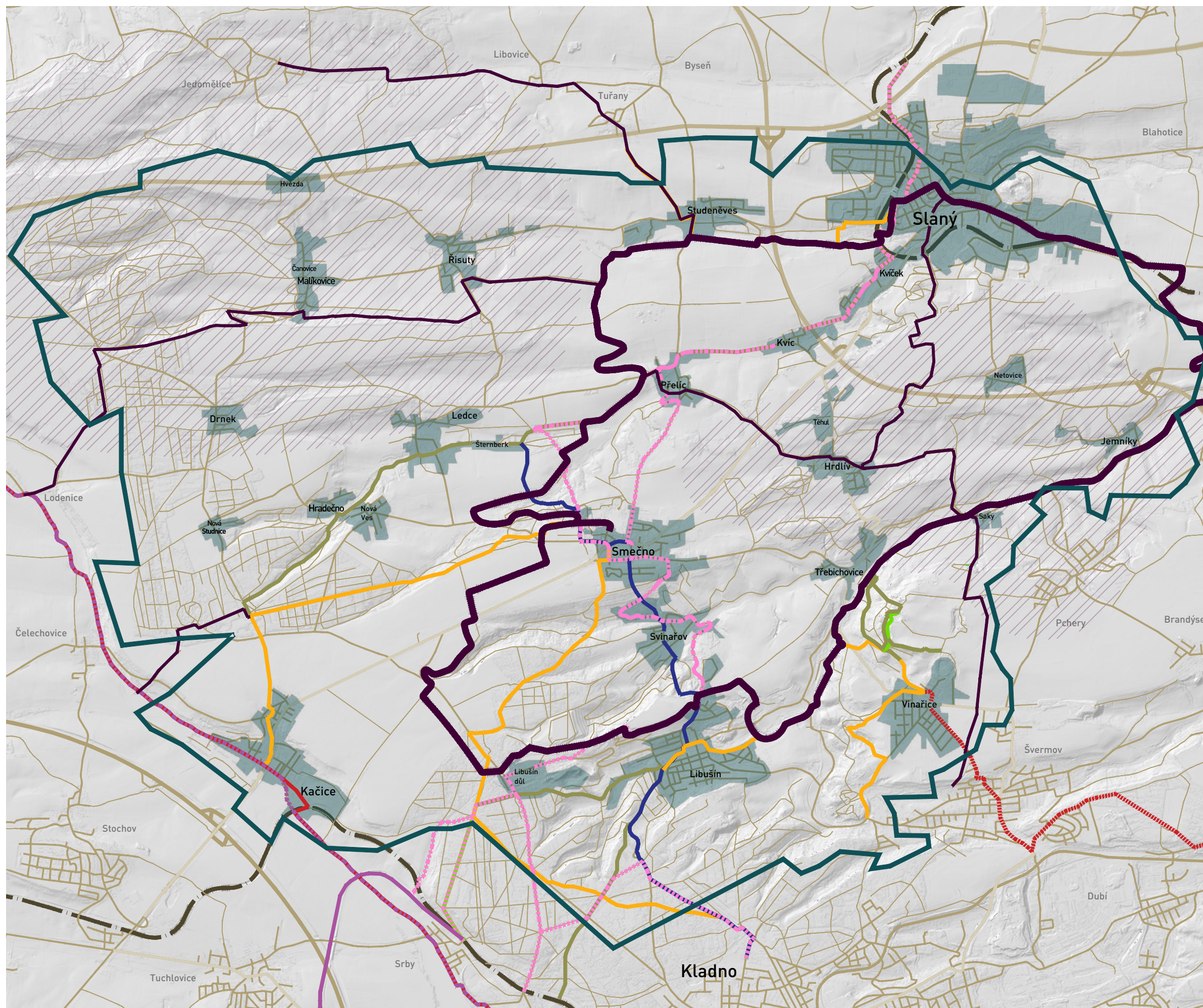
Legenda

- Hlavní turistický okruh
- Hlavní trasy napojení
- Propojení obcí
- Kulturní památka - technická
- Kulturní památka - přírodní
- Kulturní památka - historická
- Bunkr
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Lesní a polní cesty
- Železnice
- Hranice řešeného území
- Zastavěné území

CYKLISTICKÉ A TURISTICKÉ STEZKY A TRASY

Hlavní turistický okruh, hlavní trasy, které se na něj napojují a trasy zapojující památky do sítě rozšiřují nedostatečnou značenou turistickou a cyklistickou dopravu na území. Díky množství cyklotras a cyklostezek se dá do budoucna počítat s rozdělením stezek podle funkce, a to pro cyklo dopravu, jak ji známe dnes a pro elektrocyklo dopravu, mezi těmito dvěma druhy bezmotorové dopravy by mohlo docházet ke konfliktům.

V porovnání se současným stavem značené bezmotorové dopravy jsem v návrhu obsáhla místa, kterým značené trasy chyběly. Napojuji řešené území na okolí, ideálně na již existující značené trasy a stezky. Do návrhu některých napojení a hlavního turistického okruhu zahrnuji části již existujících tras a stezek.



Legenda

- Hlavní turistický okruh
- Nové cyklotrasy a turistické trasy
- Cyklostezka
- Cyklotrasa
- Poutní cesta Říp - Blaník
- Turistická trasa červená
- Turistická trasa žlutá
- Turistická trasa modrá
- Turistická trasa zelená
- Původní oblast bez turistických a cyklistických stezek/tras
- Návrh cestní sítě
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Lesní a polní cesty
- Železnice
- Hranice řešeného území
- Zastavěné území

1km

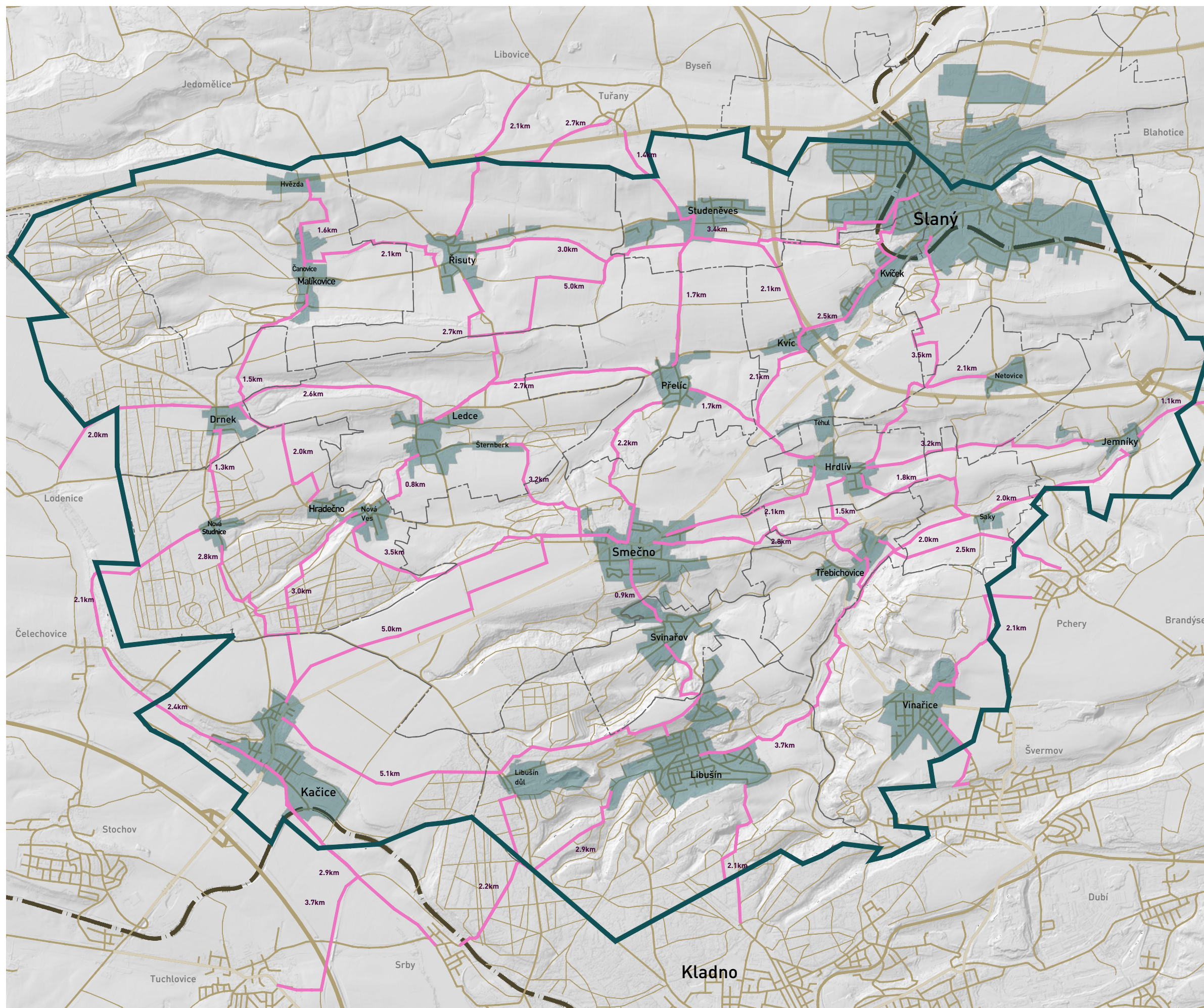


OBYVATELNOST

PROPOJENÍ OBCÍ

Jak již bylo několikrát výše zmíněno, obce západního Slánska jsou ve velmi úzkém vztahu. Pokud je možnost, je možné dojet z jedné obce do druhé za cca půl hodiny. Většina obcí v současné době propojení pro bezmotorovou dopravu nemá, nebo trasa částečně vede po silnici. U obcí na severu řešeného území to není tak markantní problém jako u obcí na jihu. Jižní obce mají komunikace s vysokou vytížeností a množstvím rychle jezdících neohleduplných řidičů. Zároveň je nutné říct, že kvůli morfologii je mnoho silnic vedeno serpentinami, a jsou proto pro řidiče nepřehledné a pro chodce a cyklisty nebezpečné.

Proto se jako dalším bodem prostupnosti Slánska zabývá propojením obcí pro bezmotorovou dopravu. Využívám k trasování současné cesty, cesty stabilního katastru, především ty, které jsou v současných katastrálních mapách. Pokud je to nezbytně nutné, vedu trasu podél silnice v samostatném pruhu, a to především v severní části řešeného území, kde nejsou komunikace tolik frekventované.



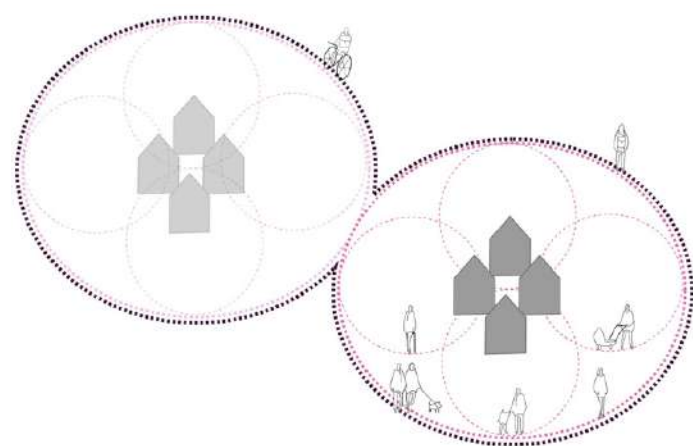
- Legenda
- Propojení obcí pro bezmotorovou dopravu
 - Silnice I. třídy
 - Silnice II. třídy
 - Ostatní komunikace
 - Lesní a polní cesty
 - Železnice
 - Hranice řešeného území
 - Zastavěné území

OBYVATELNOST

VYCHÁZKOVÉ OKRUHY A TRASY OBCÍ

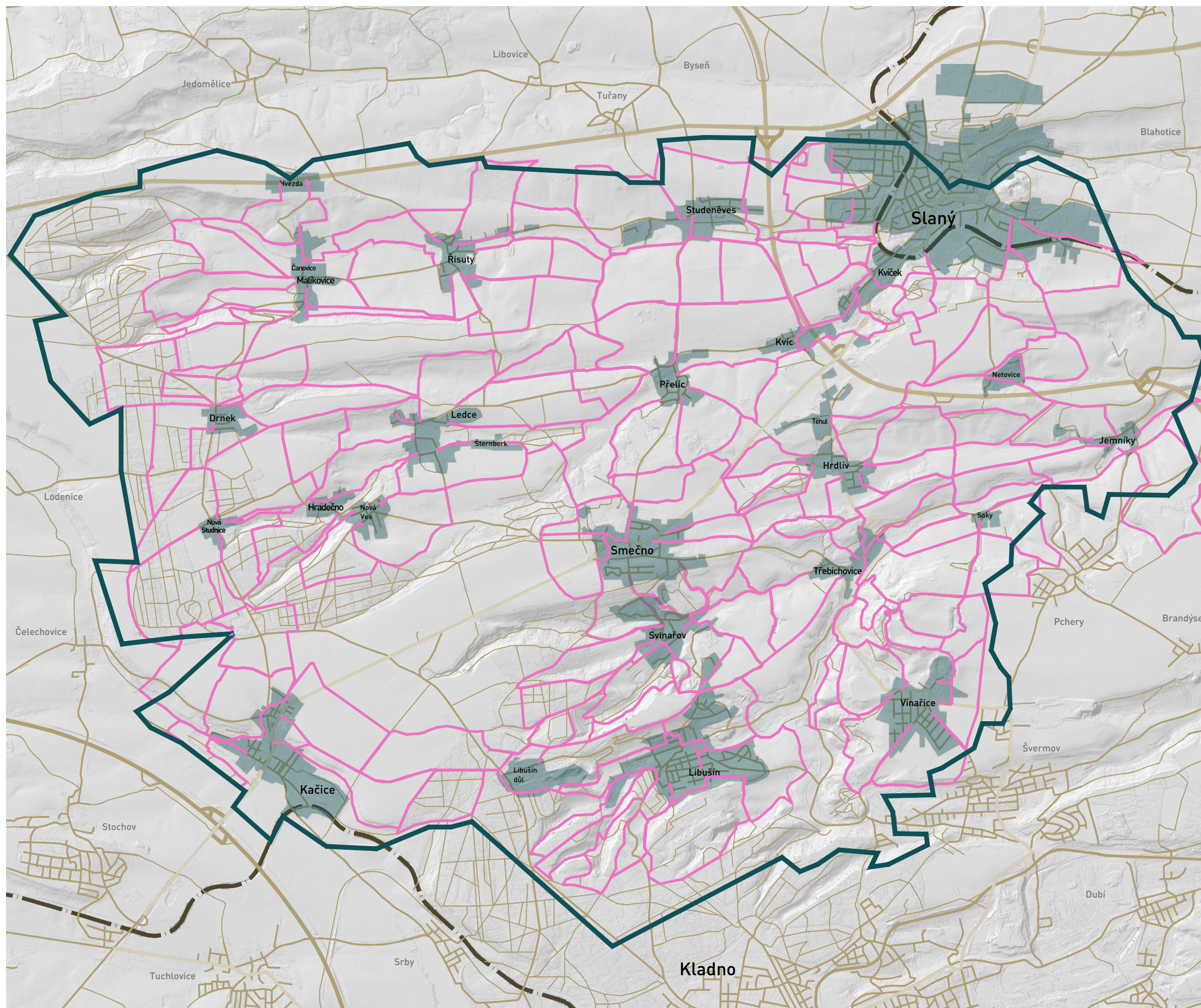
Každý, kdo bydlí na vesnici, má velmi blízko do krajiny. Hlavními skupinami stálých a každodenních návštěvníků krajiny jsou maminky s dětmi, důchodci a pejskaři. První dvě skupiny mají společné téma, dlouhé vycházky pro ně nejsou ideální. Proto navrhuji kolem každé obce 2 - 5 km dlouhé okruhy, které svou délkou budou vyhovovat těmto dvěma skupinám a nabídnou krátkou procházku pro obyvatele, kteří nemají zásadní potřebu do krajiny vycházet. Krátké okruhy jim nabídnou ochutnávku krajiny Slánska.

Okruhy jsou zároveň do sebe napojené, vytváří dohromady delší okruh kolem obce a následně se okruhy obcí do sebe zapojují do cestní sítě. Díky vzájemnému propojení vyhovuje tento systém i dalším skupinám jako jsou pejskaři, cyklisté a další obyvatelé, kteří vyhledávají delší trasy a mohou si tak vybrat jak dlouhou trasu využijí. Schéma možností využití vycházkových okruhů:



Legenda

- Vycházkové okruhy obcí
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Lesní a polní cesty
- Železnice
- Hranice řešeného území
- Zastavěné území



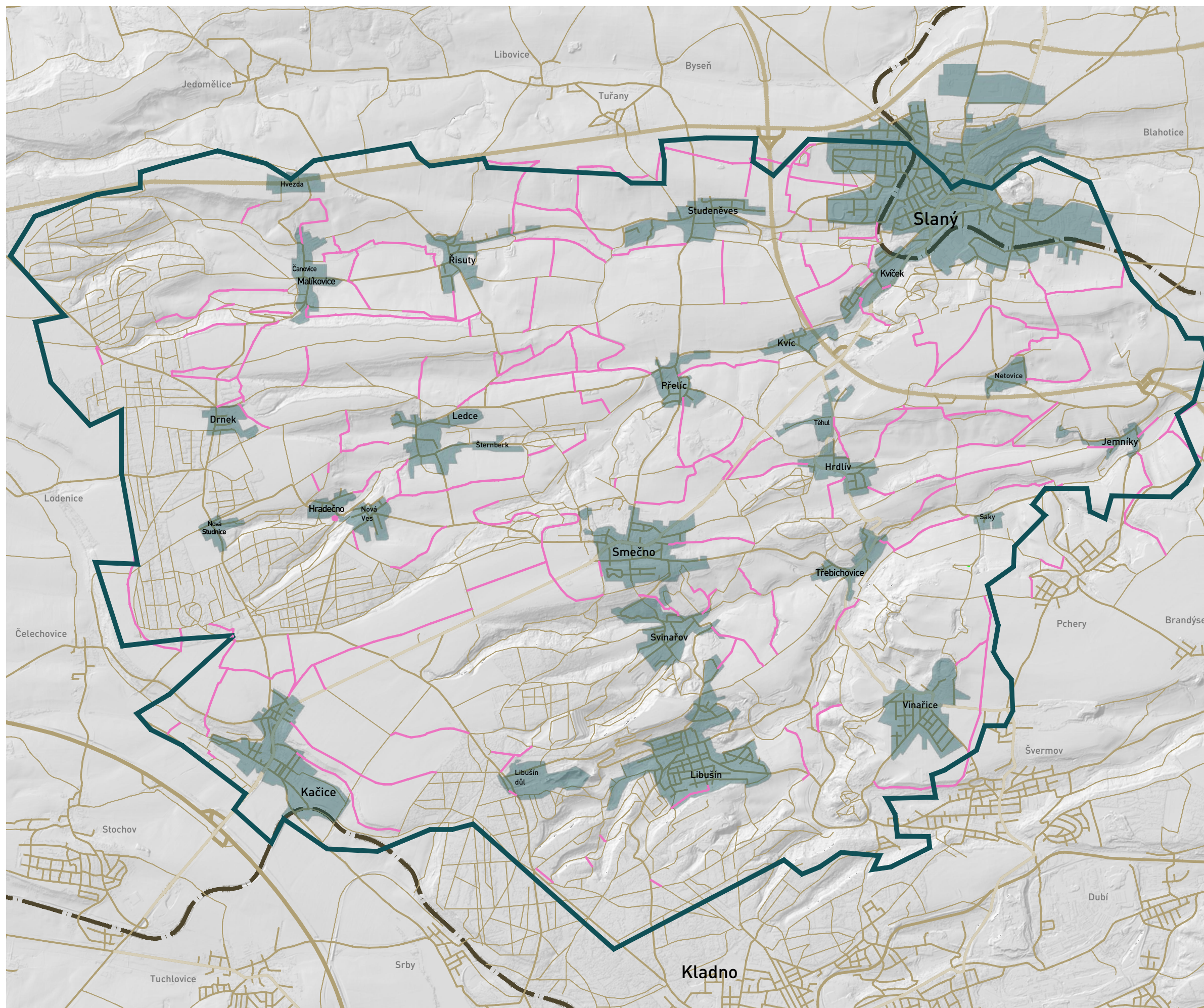
OBYVATELNOST

NOVĚ NAVRŽENÉ CESTY

Tato mapa navazuje na návrh vycházkových okruhů obcí a ukazuje nově navrhované cesty pro doplnění okruhů a propojení obcí pro bezmotorovou dopravu. Cesty vedou především přes velké bloky orné půdy a přispívají tak k tvorbě krajinné mozaiky, a mění její měřítko. **viz. kapitola zlepšení struktury krajiny**

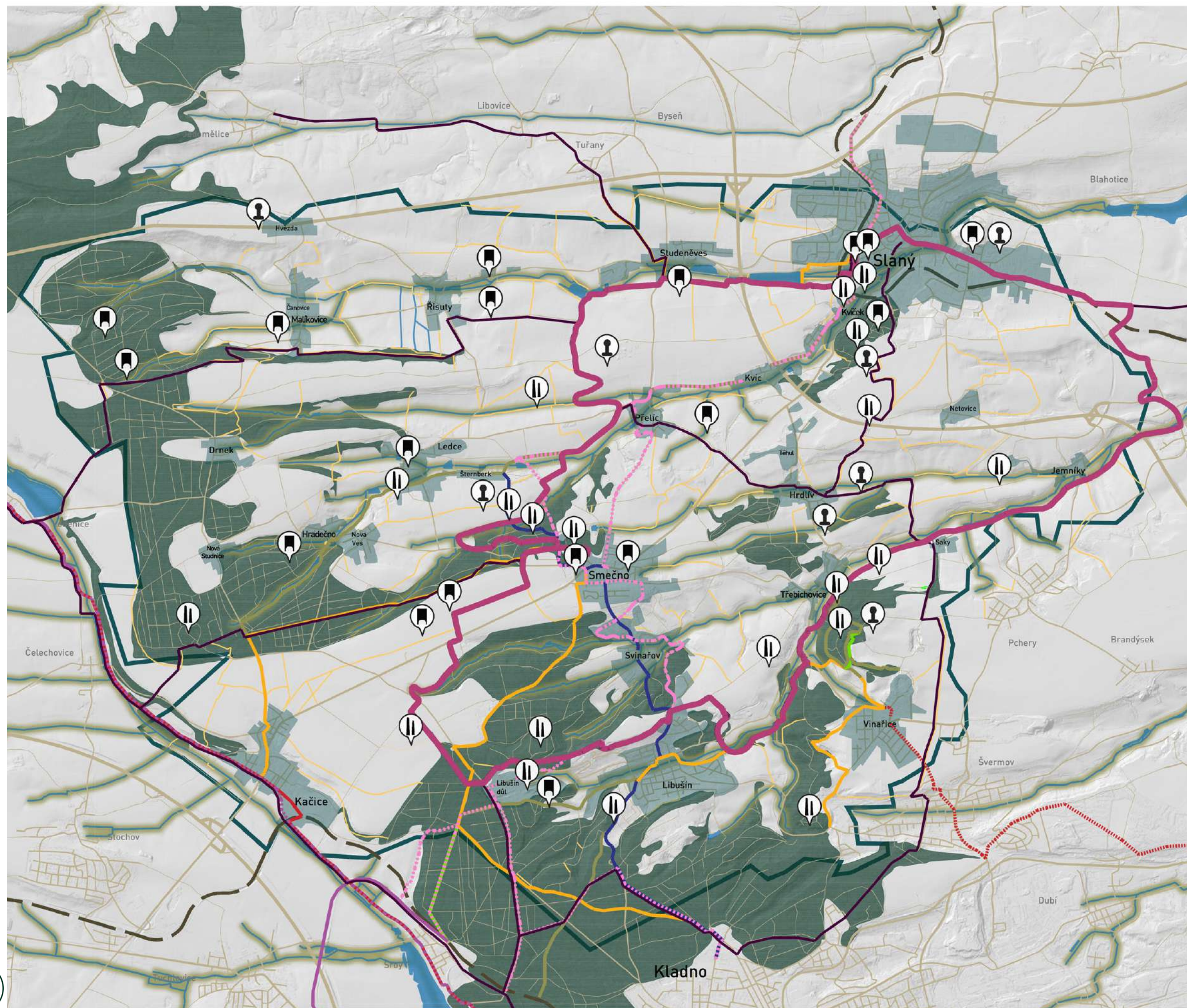
Celkem navrhují přes 100 km nových cest od úseků dlouhých pouze pár desítek metrů sloužících k propojení původních cest, až po téměř tři kilometrové cesty.

Propojení okruhů, zároveň mapa ukazuje propojení hluchého místa mezi Kačicí a Smečnem, kterým ovšem prochází trasa bývalé úzkokolejky. Mezi Kačicí a Smečnem by ideálně měla vzniknout cyklostezka, která by rozdělila velký blok orné půdy ohrožený erozí, ale zároveň by vytvořila propojení pro bezmotorovou dopravu, která pro tyto dvě obce v současné době neexistuje.



SITUACE NÁVRHU CESTNÍ SÍŤ

Návrh cestní sítě se skládá od většího po menší. Začíná velkým turistickým okruhem, napojením hlavních turistických tras a následně tras ke všem památkám na území. V druhé rovině propojují obce mezi sebou (již s využitím navržených hlavních turistických cest) a následně vytváří vycházkové okruhy, současně s dalším propojením obcí. Všechny typy tras, jsem vedla po současných cestách, ať už polních, nebo lesních a po cestách ze stabilního katastru. Dohromady tak vznikla síť po celém území západního Slánska s benefity biodiverzity, turismu a hlavně nabídky poznávání krajiny jejím obyvatelům.



DETAIL ŘEŠENÍ NAVRHOVANÝCH ÚPRAV CESTNÍ SÍTĚ V OKOLÍ OBCE KAČICE

Současný stav: Kolem obce Kačice najdeme velké bloky orné půdy, velmi frekventované silnice a pouze pár polních cest, které jsou opravdu pouze pro obsluhu polí. Toto zdůrazňuji především proto, že Kačice leží mezi dvěma lesy, lesem u Libušína a lesem u Hradečna, které jsou v řešeném území nejlépe přístupné pro bezmotorovou dopravu, a ani

k jednomu z nich nemá napojení. Co se týká vegetace podél cest, tak se jedná buď o keřové skupiny, případně s ojedinělým zastoupením stromů (polní cesty), nebo o rozpadlé aleje - převážně ovocné - podél větších silnic.

Návrh: V návrhu obnovuji 8 cest ze stabilního katastru a doplňuji propojení polní cesty s jednou z nich. Cesty, které jsou doprovázeny vegetací dle možností šíře pozemku / části pozemku pro stavbu cesty. Využívám trovobylinný pás s keří, stromořadím nebo alejí **viz. následující kapitola schéma cest**, rozdělují pole na menší části a vytváří i malé plochy vhodné pro neproduktivní zemědělství, například pro pěstování píce, možnost louky a jejího kosení na seno apod. Kolem stávajících cest by mělo dojít k doplnění vegetace nebo alespoň k přidání travobylinného pásu mezi cestou a polem.

- Legenda
- Stávající vegetace
 - Navrhovaná vegetace - schéma
 - Návrh cestní sítě
 - Silnice I. třídy
 - Silnice II. třídy
 - Ostatní komunikace
 - Lesní a polní cesty
 - Železnice
 - Hranice řešeného území
 - Zastavěné území
 - Vodní tok
 - Vodní plocha
 - Potoční niva
 - Les

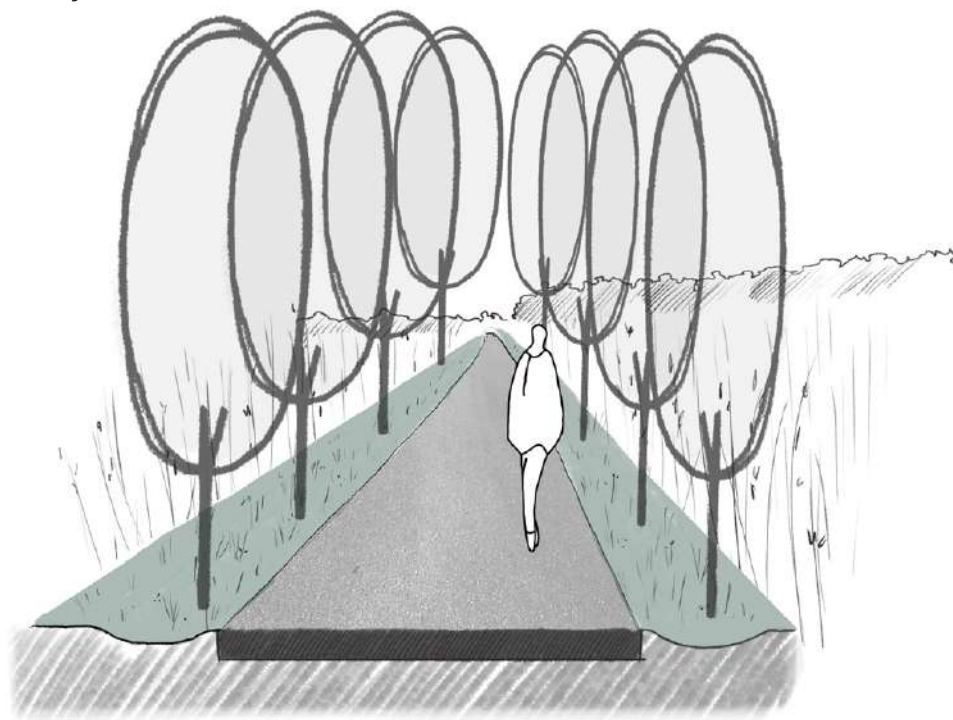


SCHÉMATICKÝ PŘEHLED CEST VHODNÝCH DO VOLNÉ KRAJINY

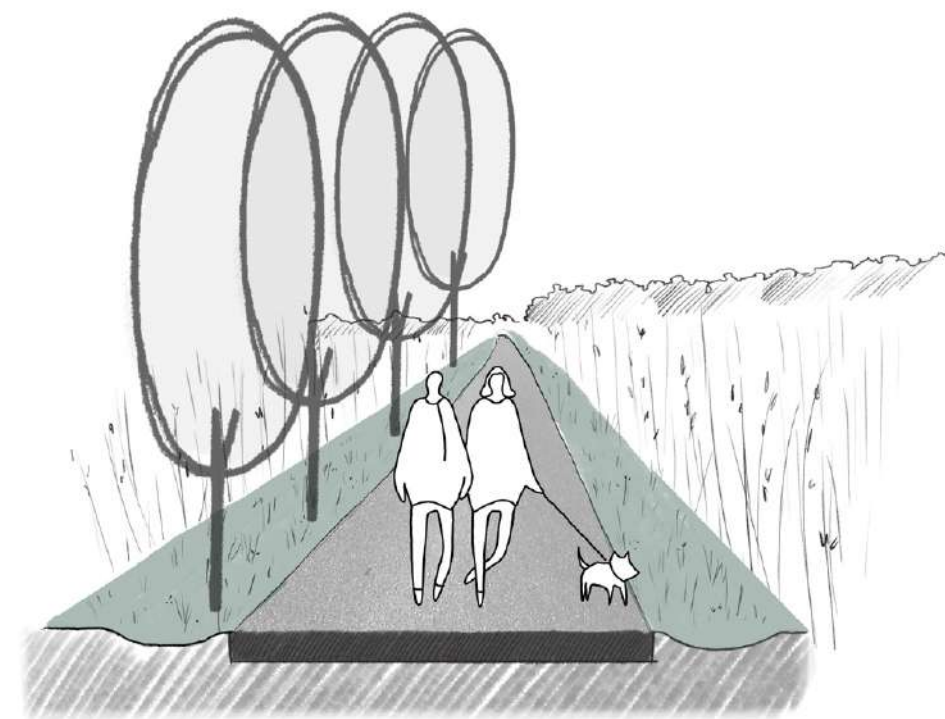
Ne všechny povrchy a typy cest jsou vhodné do volné krajiny, zároveň je důležité, aby byly cesty v krajině doprovázené vegetací. Vegetace zvyšuje biodiverzitu, obzvláště mezi poli a zároveň funguje v případě stromořadí a alejí jako orientační linie v krajině. Při použití ovocných druhů dřevin můžeme také zvýšit produkci ovoce v regionu.

Každá nově navrhovaná cesta tedy bude provázena vegetací, a to podle možností a šíře pozemku. V nevhodnějším případě se bude jednat o travobylinný pás v lehké prohlubni mezi cestou a polem. V tomto pásu budou vysázeny stromy, ať už v podobě aleje, stromořadí, nebo kombinace stromů a keřů. (A) (B) Při omezenějších možnostech šíře pozemku bude cesta provázena opět travobylinným pásem v prohlubni s výsadbou keřů. (C) Pro velmi úzké pozemky bude cesta provázena alespoň travobylinným pásem taktéž v prohlubni kvůli svodu vody z cesty a následnému zadržení a vsaku (D). Dále budou používány 4 základní typy cest vhodných do krajiny viz. další strana.

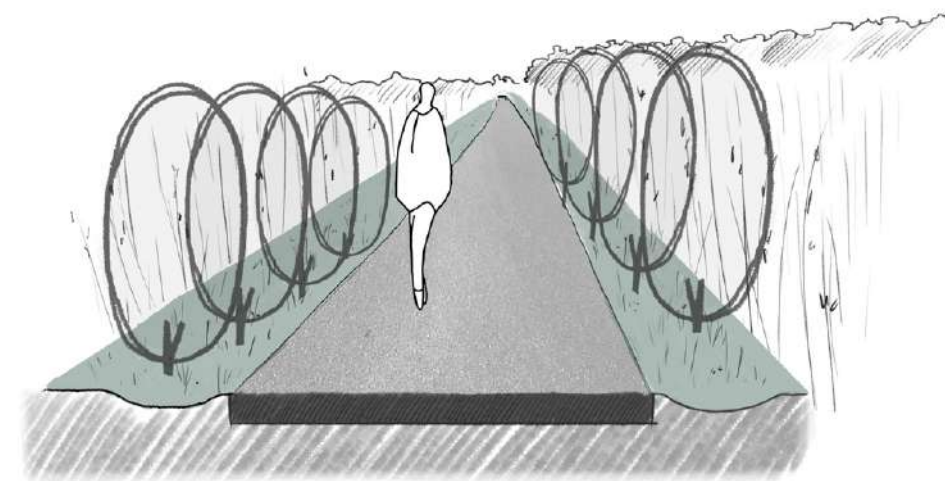
A. Alej



B. Stromořadí (Tree Row)



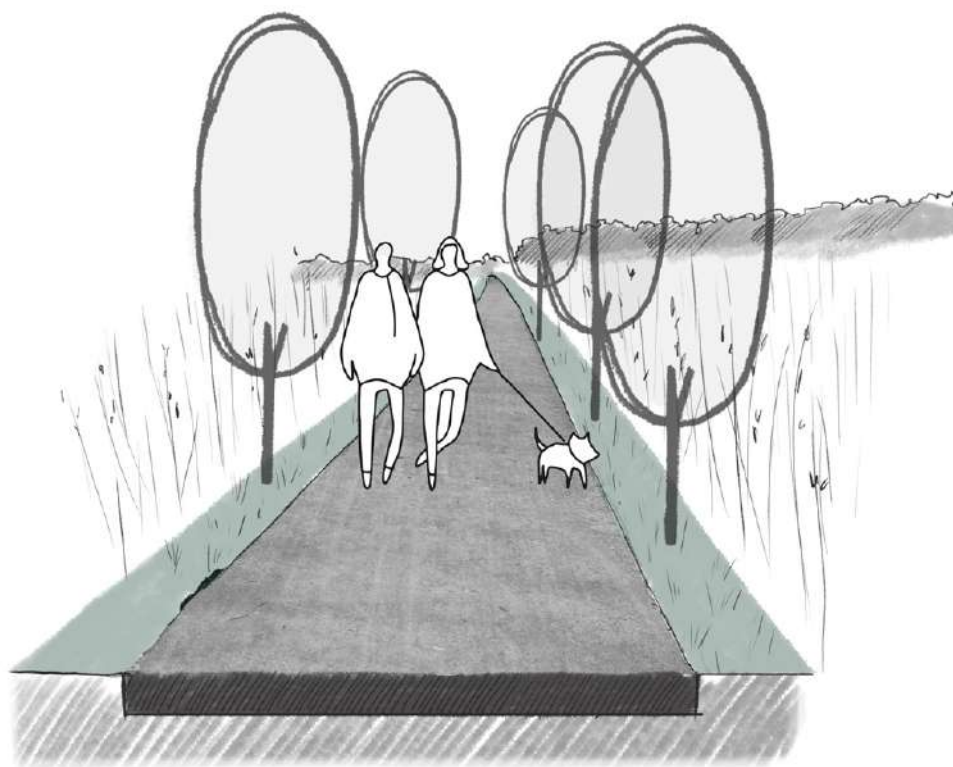
C. Keře (Hedges)



D. Travobylinný pás (Grass and shrub strip)



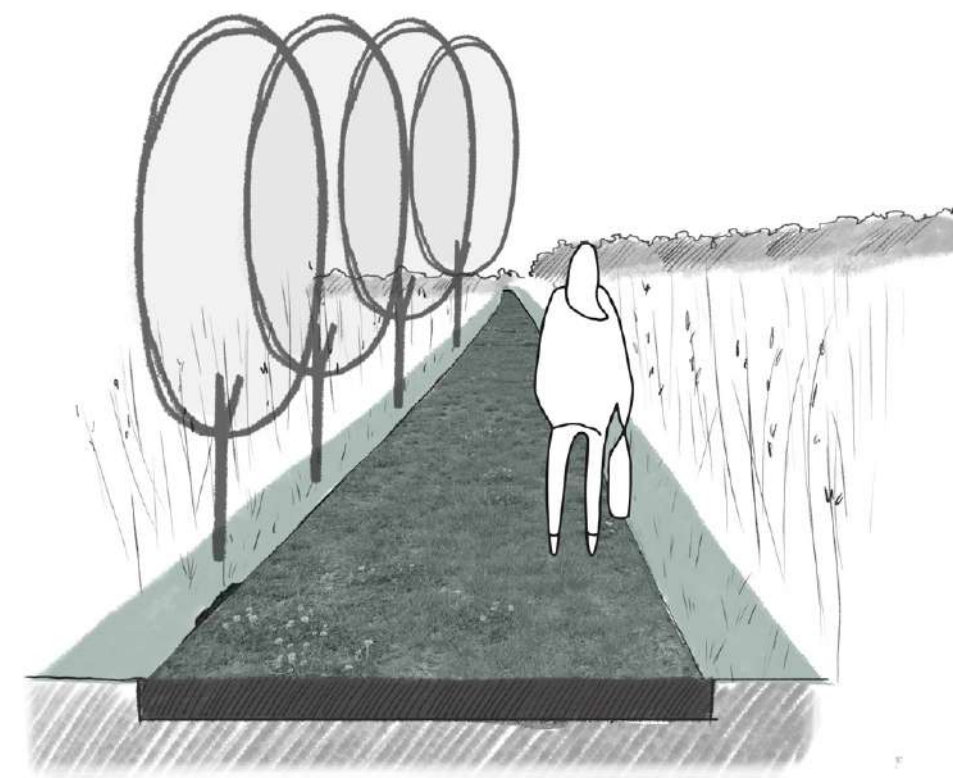
1. Cesta z vibrovaného štěrku/MZK



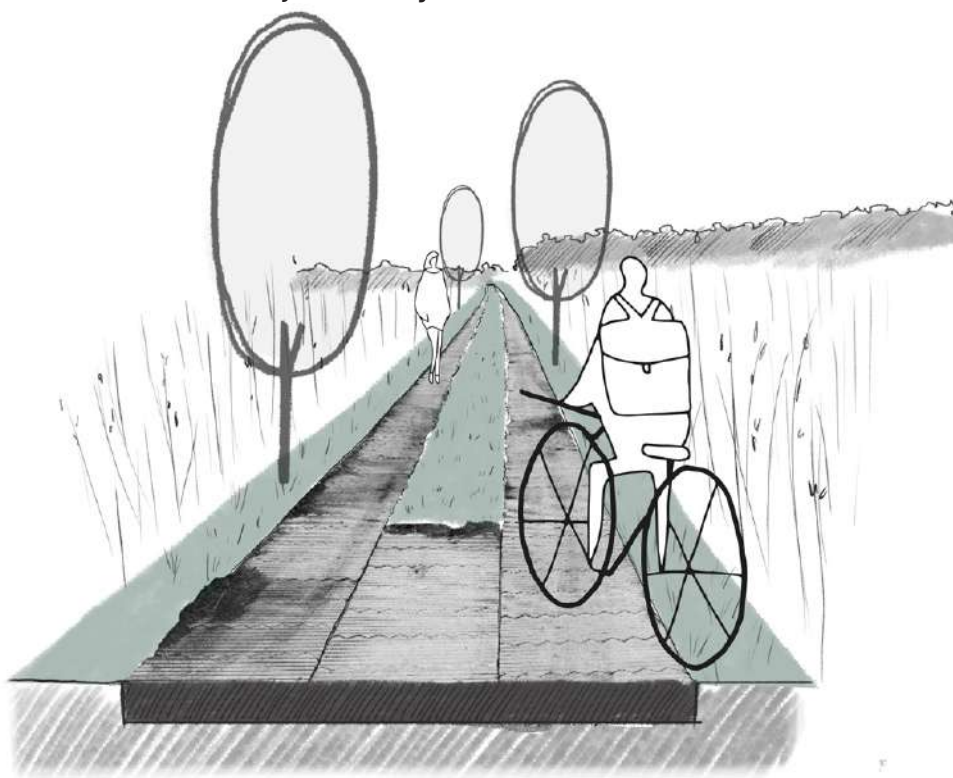
Nejpoužívanějším typem cesty bude cesta hutněná z vibrovaného štěrku. Tento typ cesty je vhodný do krajiny jak pro pěší, tak pro cyklodopravu a zároveň i pro obsluhu polí těžkou technikou.

Druhým typem cest, která je zpevněná, ale již nepodporuje vjezd těžké techniky, je cesta založena štěrkovým trávnikem, která snese zatížení provozu cyklistů a pěších. Pro méně zatížené cesty je možnost pouze sekané cesty v travobylinném pásu.

2. Cesta založena štěrkovým trávnikem/vysekávaná cesta



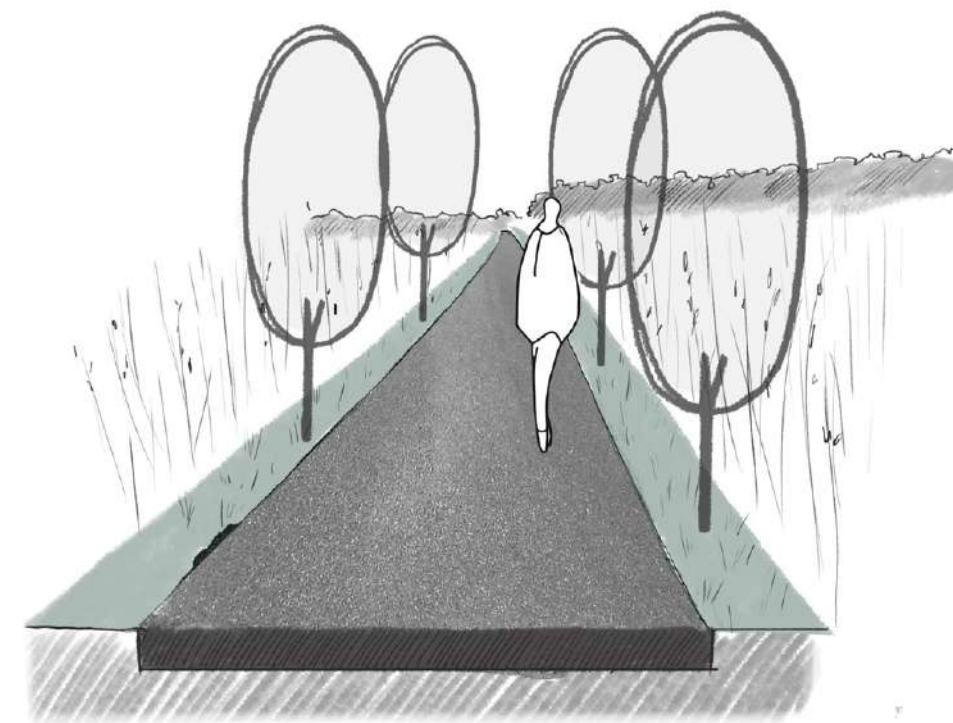
3. Cesta s betonovými koleji z dílců



Typ cesty z betonových kolejnic, je především řešením pro pěší a obsluhu polí těžkou technikou. Ovšem je možné ji využívat i na kole. Betonové dílce spojené do kolejí zajišťují možnost vjezdu těžké techniky bez vyjždění hlubokých kolejí v cestě.

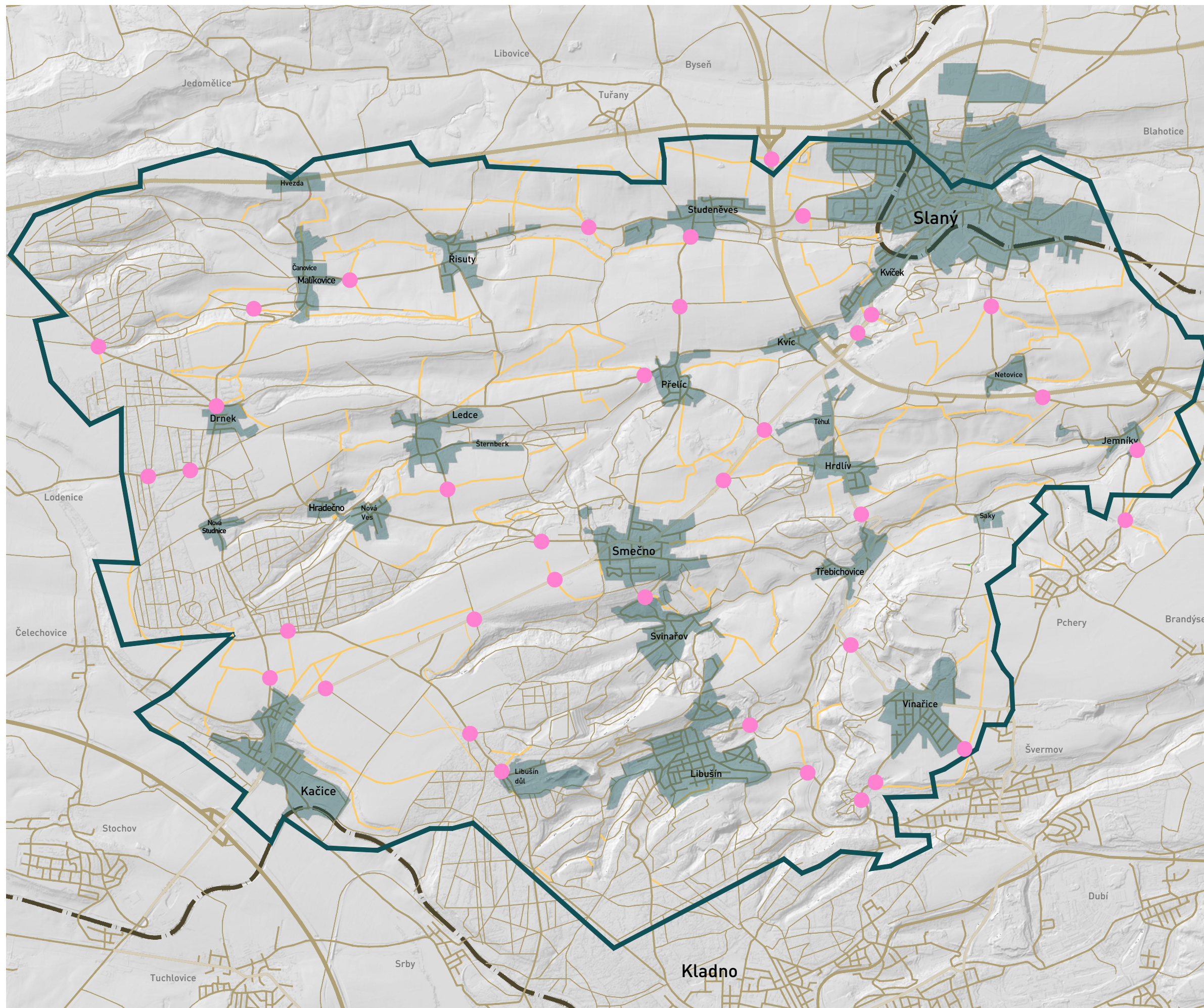
Cesta založená z asfaltu je třeba hlavně v případech velkého provozu cyklistů, pěších i těžké techniky. Zároveň je vhodná pro pohyb malých dětí na šlapadlech, nebo dokonce pro pohyb na inline bruslích.

4. Cesta asfaltová



VYHODNOCENÍ ZRANITELNÝCH LOKALIT PRO BEZMOTOROVOU DOPRAVU

Nová cestní síť zasahuje do zažitých zvyklostí území, kde vládne motorová doprava. Cestní síť bezmotorové dopravy kolide s dopravou motorovou. Kolize nenastává pouze po návrhu nové cestní sítě, motorová doprava kolide s bezmotorovou dopravou i v současném stavu. Pokud opominu kolizi při nutném využití silnice samotné pro chůzi nebo jízdu na kole, nachází se v území mnoho přechodů přes frekventované silnice, které jsou mimo obce a nejsou nijak značené. Proto je nutné na několika místech, kde zmíněná kolize hrozí nebo již existuje, vyřešit bezpečné přechody pro cyklisty a pěší. Například v podobě přechodů pro chodce, retardérů, nebo dokonce i světelné signalizace. I tento krok přináší benefit, stejně jako cestní síť pro krajinou strukturu. Benefitem je větší bezpečnost některých silnic, konkrétně silnice II. třídy mezi Slaným, Smečnem a Kačicí, kde porušování jízdních předpisů není ojedinělé.



NÁVRH NAUČNÉ STEZKY

V rámci prostupnosti je historická trasa bývalé úzkokolejky díky svému začlenění do terénu ideálním koridorem dálkových tras a propojení celého regionu Slánska. Jak dokazují analýzy je úzkokolejka velmi zajímavým prvkem, který nabízí obrovský potenciál pro celý region. Doplňuje, nebo spíše určuje prostupnost krajiny a završuje cíl práce o maximální podpoře bezmotorové dopravy, propojení lidí s krajinou formou znovunalezení smyslu historických prvků v krajině, jejich obnovu a využití těchto zanikajících prvků pro nový účel.

Úzkokolejku tvoří velmi přehledná trasa, jen v málo případech kolidující s motorovou dopravou, napojuje se na ni mnoho cest a je liniovým orientačním bodem v krajině. V návrhu je též orientace a naučnost trasy podpořena autorskými prvky, regeneruje místa historicky vázaná k trase. Nabízí místa zastavení, místa ke hře i poučení.



REFERENCE

Kapitola referencí slouží jako inspirační materiál pro řešení naučné stezky po staré úzkokolejce Slaný - Kačice. Inspirace jsem sbírala jak v České Republice, tak i v zahraničí, zejména v Německu, ale také v Americe. Vyhledávala jsem především revitalizace brownfields a to hlavně v rámci liniových staveb. Následně jsem vybrala čtyři nejzajímavější a nejužitečnější příklady od nás i ze zahraničí.



Dráží promenáda a liniový park - Praha, Vršovice

<https://zpravy.aktualne.cz/domaci/obrazem-drazni-promenada-vrsovice-strasnice-zahradni-mesto/r-801b8db62fe511ebaabd0c->



High Line - New York

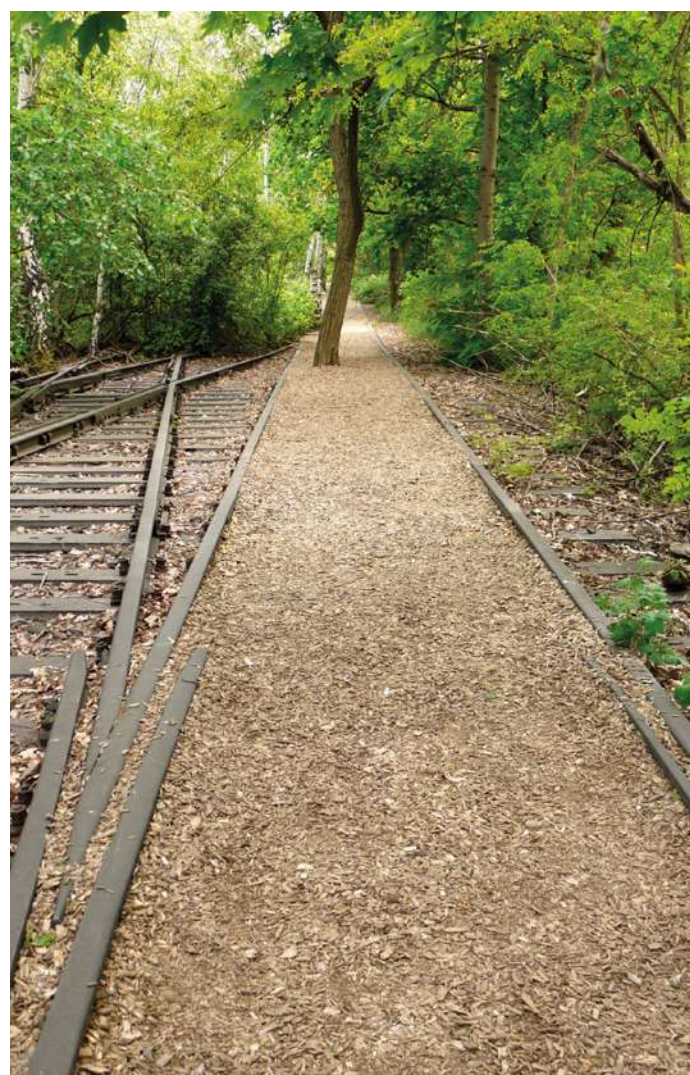
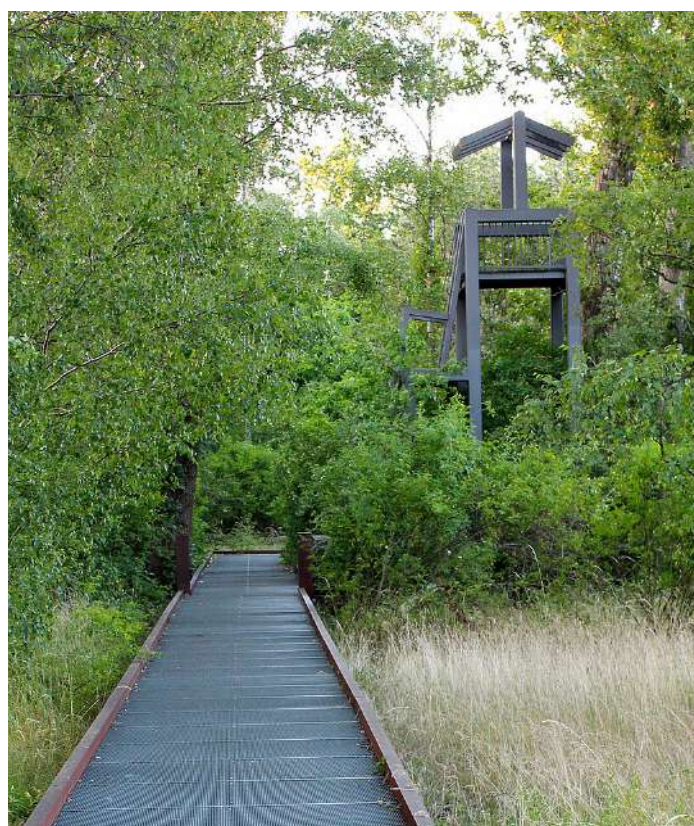
<https://www.thehighline.org/>





Naučná stezka Koněspřežní železnice - Velešín

<https://www.kudyznudy.cz/aktivity/naucna-stezka-konesprezni-zeleznice-v-okoli-mesta>



Natur - Park Schöneberger Südgelände
<https://www.natur-park-suedgelaende.de/>



Inspirace pro interaktivní prvky

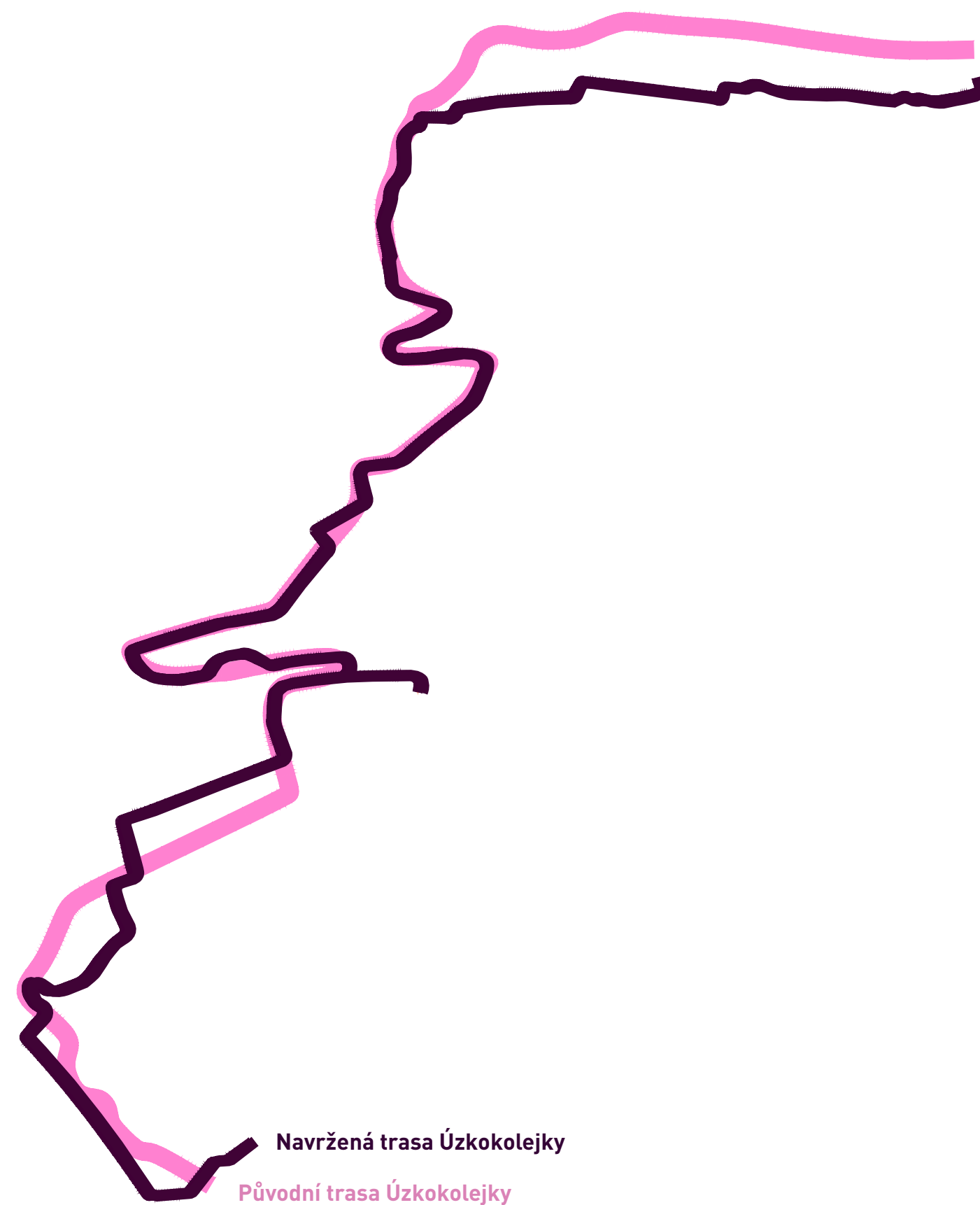


Inspirace pro informační systém



TRASA

Trasa bývalé úzkokolejky již není plně zachovaná do dnešní doby, pouze střední část od Smečna do Studeněvse se dá v krajině pozorovat. Od bývalého dolu Scholler až po již zmíněné Smečno nenajdeme prakticky žádné pozůstatky, jen podle starých map a částech v mapách katastrálních tušíme kudy železnice vedla. Za Studeněvsi už ani tyto stopy pozorovat nemůžeme, protože většina této části trasy leží skrytá pod zástavbou rodinných domů. Proto pro návrh naučné stezky jsem bývalou železnici lehce přetrasována. Především se jedná o oblast od bývalého dolu po Smečno, kde využívám dochované vlečky u které zároveň stále stojí původní drážní budova stavěná z martinických cihel **viz. analytická část**. Dále trasa nepokračuje podél silnice, jak tomu bylo při jejím provozu, ale napojuje se na cestu ke Smečenskému pyramidu - pomníku Jana Nepomuka z Martinic odkud na ose, mezi právě zmíněným pyramidem a zámkem, pokračuje a následně ubočuje již na svou původní trasu do smečenského lesa. Tuto část tvoří dochované zářezy a valy. Odbočka na Smečno patrná není, ovšem pro tuto naučnou stezku je také obnovena a vede ke starému pivovaru. Ve středu lesa nová trasa obkrouží nedávno vzniklý statek, který leží v místech bývalé drážní budovy, následně se vrací do své původní trasy a takto vede až ke Šternberku, kde místo původní trasy kolmo ubočuje k remízu tvořenému Ořešáky a skrz pole na most u Šternberka. Opět vede po původní trase až do Studeněvse, kde dochované památky na úzkokolejku končí u Cukrovarského a Řisutského rybníka. Tady jak již bylo zmíněno vedla úzkokolejka směrem na Slaný místy, kde v současné době stojí zástavba a následně navazovala na v současnosti velmi rušnou komunikaci II. třídy, proto se zde trasa odklání a pro pohodlí chodců a cyklistů vede podél Červeného potoka a následně se napojuje na žlutě značenou turistickou trasu, která vede podél Krkavčího mlýna k Novasu (Velkému slánskému rybníku), odtud pak lesem a kolem zahrádkářské osady. Prochází pod železnicí, na kterou v minulosti úzkokolejka navazovala. Trasa se pak napojuje na zelenou turistickou trasu a cyklotrasu č. 8255.



NAPOJENÍ ZAJÍMAVÝCH MÍST NA ÚZKOKOLEJKU



Z úzkokolejky se dá velmi pohodlně po peších a cyklo trasách a cestách dojít ke všem kulturním, historickým i přírodním památkám na území.

Památky, nebo spíše technický fragment krajiny se tak stává neopomenutelnou trasou v cestní síti západního Slánska, která na sebe navléká jako perly všechny ostatní kulturní památky.

NÁVRH NAUČNÉ STEZKY „ PO STARÉ ÚZKOKOLEJCE SLANÝ - KAČICE“

Trasu bývalé úzkokolejky jsem vždy vnímala jako Kladeňák odspodu, tedy od dolu Scholler směrem na Smečno. Stejným směrem provázím i jednotlivými detaily v návrhu naučné stezky i přes její název „Po staré úzkokolejce Slaný - Kačice“.

Stezku vnímám ve třech částech. 1. část od dolu Scholler až po první pozůstatky u Smečna řeším jako cyklostezku a naučnou stezku pro pěší. 2. část od Smečna na most u Šternberka řeším jako trasu pro pěší kvůli výraznějším terénním nerovnostem a zároveň kvůli citlivějším zásahům do lesního porostu na území Přírodního parku Džbán. Cyklostezka se napojuje na současnou cyklostezku na Smečně, která vede na Šternberk, kde se u mostu napojí zpět na naučnou stezku. 3. část pak opět řeším jako cyklostezku a stezku pro pěší až do Slaného.

Detailů po trase najdeme 13. Většinou se jedná o místa zastavení, hřiště nebo i občerstvení. Využívám interaktivních prvků jako je šlapací drezína nebo dalekohled pro pobavení mladší i starší generace návštěvníků. Navrhovaná místa doplňuji o mobiliář a návrh prvků, které připomínají původní účel této trasy.

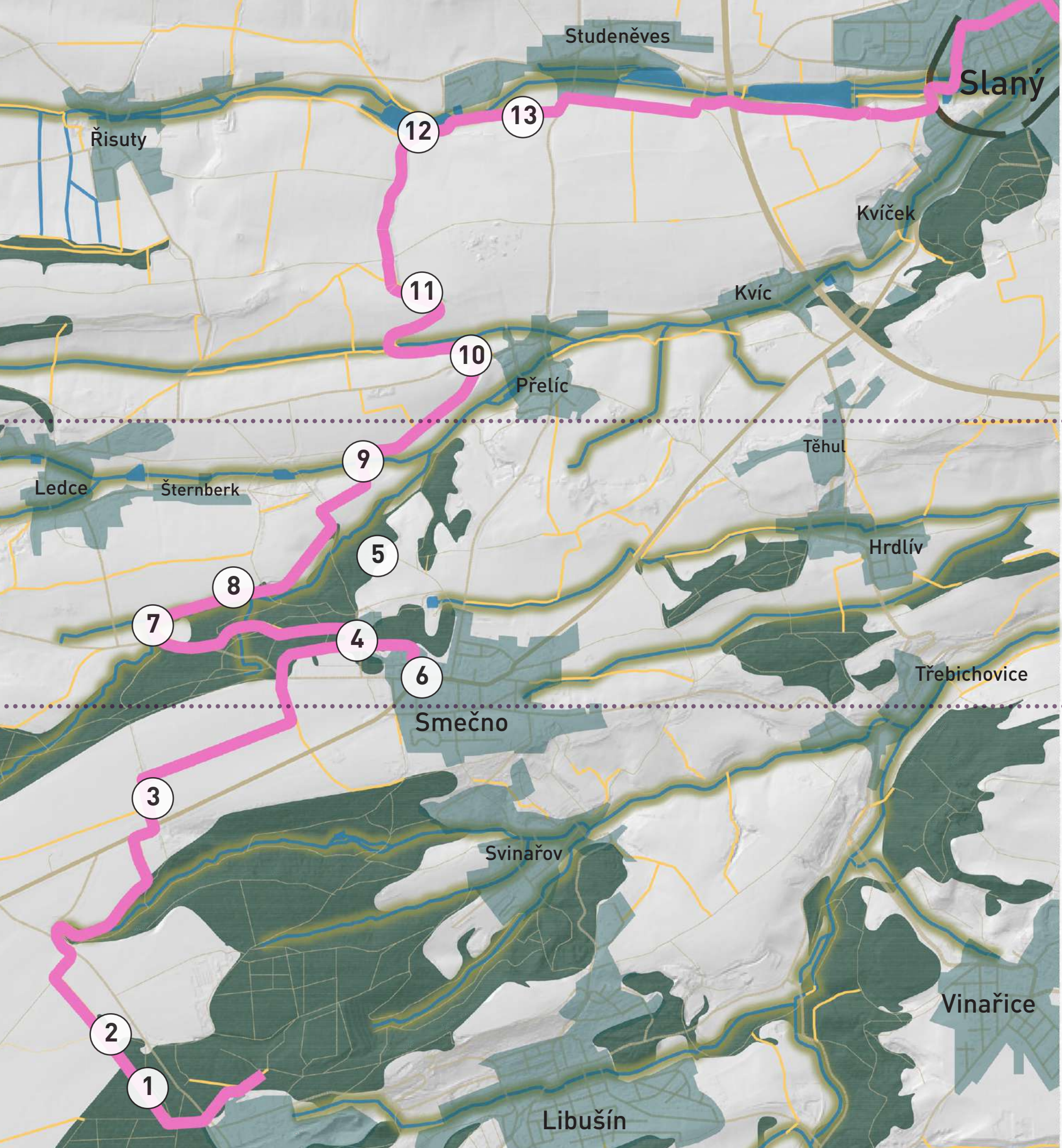
V několika detailech pracuji i s vegetací, jako je tomu například u detailu č.3, kde z aleje a sadu podtrhuji průhled od pyramidy na Smečenský zámek.

Všechny výkresy detailů mají stejnou legendu ploch a ostatní prvky a mobiliář popisují přímo ve výkresu. Na následující straně je vykreslená mapa celkové trasy navrhované naučné stezky s umístěním jednotlivých detailů a rozdělením částí.

Legenda pro výkresy detailů:

-  Lesy a stromové skupiny - NÁVRH
-  Lesy a stromové skupiny
-  Louky a travnaté porosty
-  Orná půda
-  Voda
-  Cesty
-  Úzkokolejka





13. CESTA NA SLANÝ
12. ODPOČINEK U RYBNÍKŮ

11. REMÍZY

10. NÁSTUPNÍ MÍSTO PŘELÍC

9. MOST ŠTERNBERK

8. CIHELNA

7. DĚTSKÉ HŘIŠTĚ

6. ODBOČKA DO PIVNICE

5. PRŮHLED NA ŠTERNBERK

4. NÁSTUPNÍ MÍSTO SMEČNO

3. PRŮHLED OD PYRÁMU NA ZÁMEK

2. DRÁŽNÍ ZMRZLINA

1. VLEČKA U DOLU SCHOLLER

Legenda

- Trasa úzkokolejky
- Návrh cestní sítě
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Lesní a polní cesty
- Železnice
- Hranice řešeného území
- Zastavěné území
- Vodní tok
- Vodní plocha
- Potoční niva
- Les

| 0.5 km |



ČÁST 1. ČÁST 2. ČÁST 3.

ČÁST 1.

VLEČKA U DOLU SCHOLLER

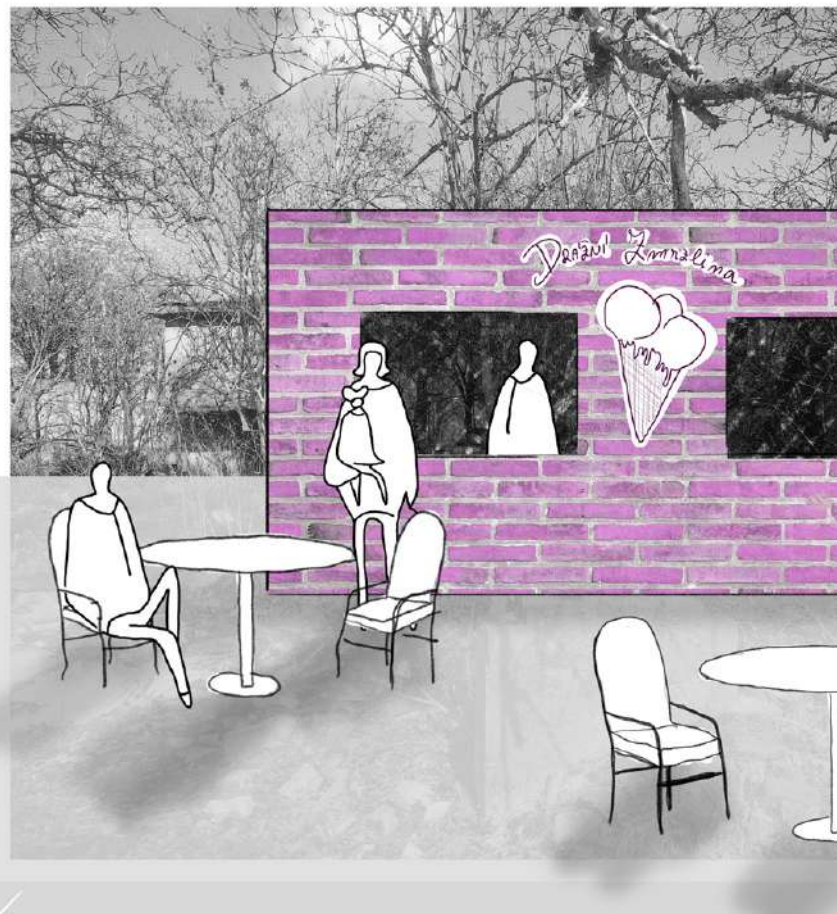
Prvním významným místem naučné stezky je zřídka využívaná vlečka vedle obce Libušín důl. Využívám současných kolejí pro tvorbu cesty vyplněním vnitřku hutněným štěrskem. Zábavným prvkem místa je šlapací drezína vedoucí od zrekonstruovaného domečku, který slouží jako zázemí pro její uschování. Druhá kolej slouží jako cesta a v zúžení do jedné koleje je vedena mimo současné kolejiště, aby nedošlo ke konfliktu mezi chodci a jezdci na drezíně. Drezína má oboustranný provoz a tím je řešena nemožnost jejího otáčení. Zároveň díky využití koleje za tímto účelem je možné stále pro jisté případy, jako například náklad dřeva z této lokality, využívat pro příjezd a odjezd vlaku. U domu je drezína ukončena současným valem a ukončením kolejiště. Od tohoto místa jsou navrženy nové koleje vedoucí do budovy pro úschovu drezíny.



ČÁST 1.

DRÁŽNÍ ZMRZLINA

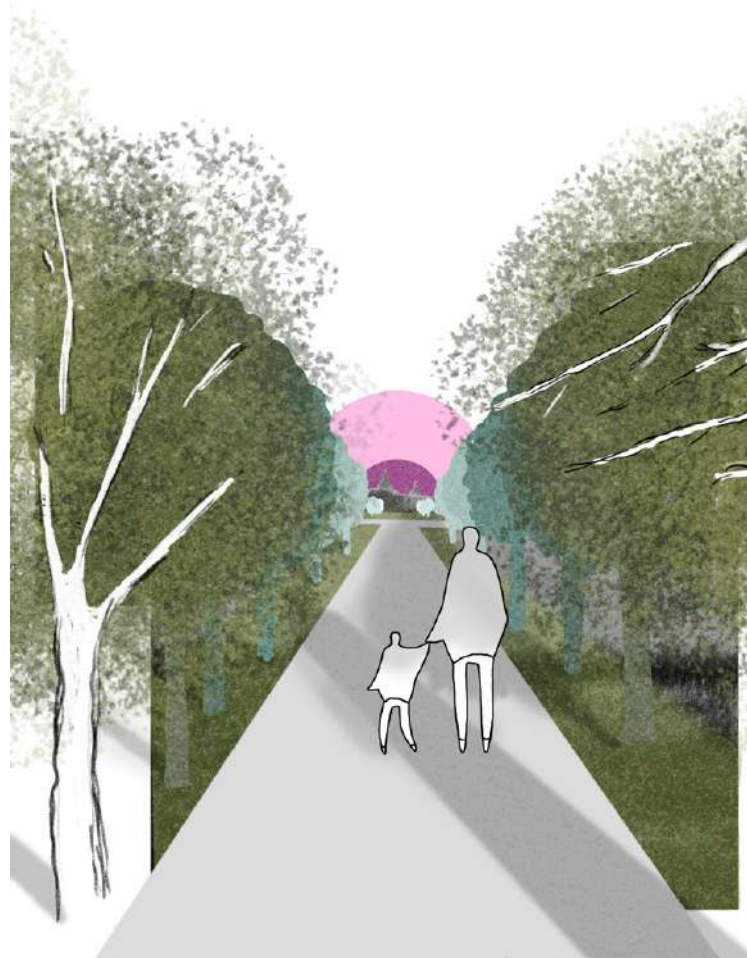
V lokalitě vlečky se nachází původní drážní budova úzkokolejky, kterou v návrhu rekonstruují pro provoz malého občerstvení. V budově se nachází prodejní prostor, sklad zásob a toaleta pro zaměstnance. Obsluha je zajištěna z pravé strany, kam je přivedena cesta od silnice. Z levé strany z přístavku je vytvořena toaleta pro návštěvníky. Z plácku podél navrhované obslužné komunikace navrhuji ruderální plochu, kterou doplňuji o skupinu vícekmenných bříz a borovici černou. Před občerstvením je v návrhu počítáno s posezením v podobě stolů a židlí.

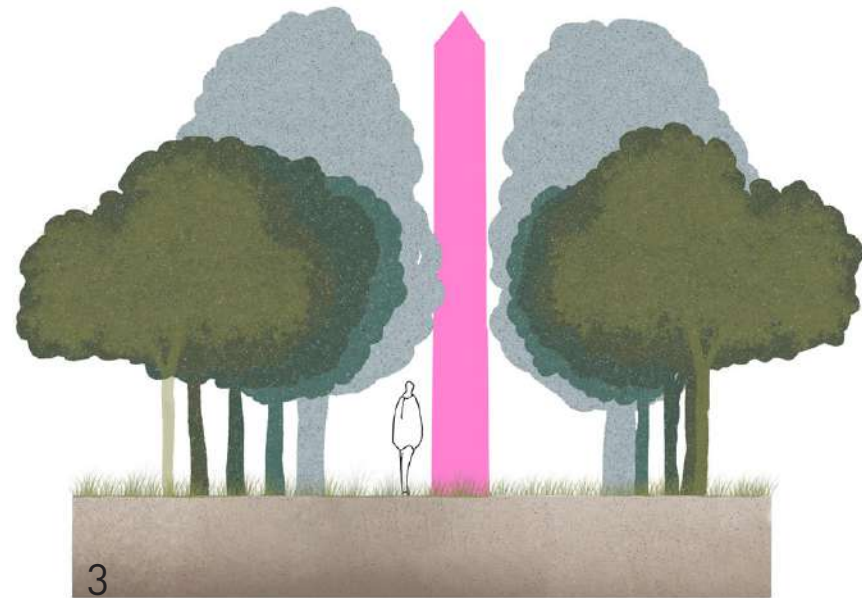


ČÁST 1.

PRŮHLED A SAD U PYRÁMU

Uprostřed polí za Smečnem se tyčí obelisk, místně zvaný pyrám zasvěcený bývalému pánovi Smečna hraběti Karlu Janu Nepomukovi Clam-Martinicovi, od tohoto místa je nádherný pohled na věže zámku a kostela na Smečně. V této lokalitě se také nacházely sady. V ose od pyrámu směrem na Smečno pokračuje navrhovaná trasa úzkokolejky, která následně uhýbá doleva směrem do lesa již v původní trase. Podél cesty navrhuji ovocnou alej v šířce 15m tak, aby byla ukázána důležitost tohoto průhledu. I přes ubočení cesty průhled pokračuje až ke Smečnu. Od průhledu na obě strany se nachází ovocný sad s rozestupy 6 metrů mezi jednotlivými řadami, kromě 15 metrů širokého průhledu. Vzniká tak komponovaná osa s pohledem na krásy Smečna rámovaná ovocnými stromy.





ČÁST 2.

NÁSTUPNÍ MÍSTO U SMEČNA

Trasa vede lesem, kde došlo k nárůstu náletových dřevin na původním tělese úzkokolejky - jak v zářezu, tak i na valu - v projektu počítám s probírkou dřevin a uvolněním cesty pro pěší. Za odbočkou na Smečno a za zatočením tělesa je val bývalé úzkokolejky pobouraný. Došlo k tomu v době budování elektrického vedení. Ovšem i přes tuto obtíž přineslo vybudování vedení příležitost v podobě průhledu. Od valu u Smečna lze tak díky tomu dohlédnout až do Šternberka. Místo přerušení navrhuji propojit, zároveň v lomu zatočení navrhuji nástup do „kolejiště“.

A. První zářez v krajině po původní trase, a tedy prvním opravdu dochovaným místem, je cca 5m hluboký a na dně zasypaný stavebním materiálem a odpadky, v projektu navrhuji vydláždít tento zářez do půlkruhového tvaru z cihel pro zpevnění cesty.

B. Opravdu důležitým místem trasy bývalé úzkokolejky je 2m vysoký zachovalý val podél cesty ze Smečna na Šternberk. Zde se původní trasa úzkokolejky točí a vede od Smečna směrem na Hradečno. V největším zlomu zatáčky a tedy nejbližším kontaktu se současnou cestou navrhuji propojení cesty s nástupním místem které tvoří schody z dubových hranolů. Ze strany je nástup doplněný o klouzačku.

Vrchol valu je nutné vyčistit. V návrhu nepočítám s likvidací všech náletových dřevin, pouze s těmi, které rostou na vrcholu v místě navrhované cesty. Zároveň dojde k probírce náletových dřevin po stranách valu.

C. Val byl z důvodu stavby elektrického vedení v místě za zatáčkou znourán, toto místo navrhuji propojit mostkem, aby byla zachována kontinuita trasy. Mostek tvoří dvě pevné lávky o šířce 70cm a 140cm z dubových hranolů, mezi nimi je za sníženým zábradlím lávka lanová.



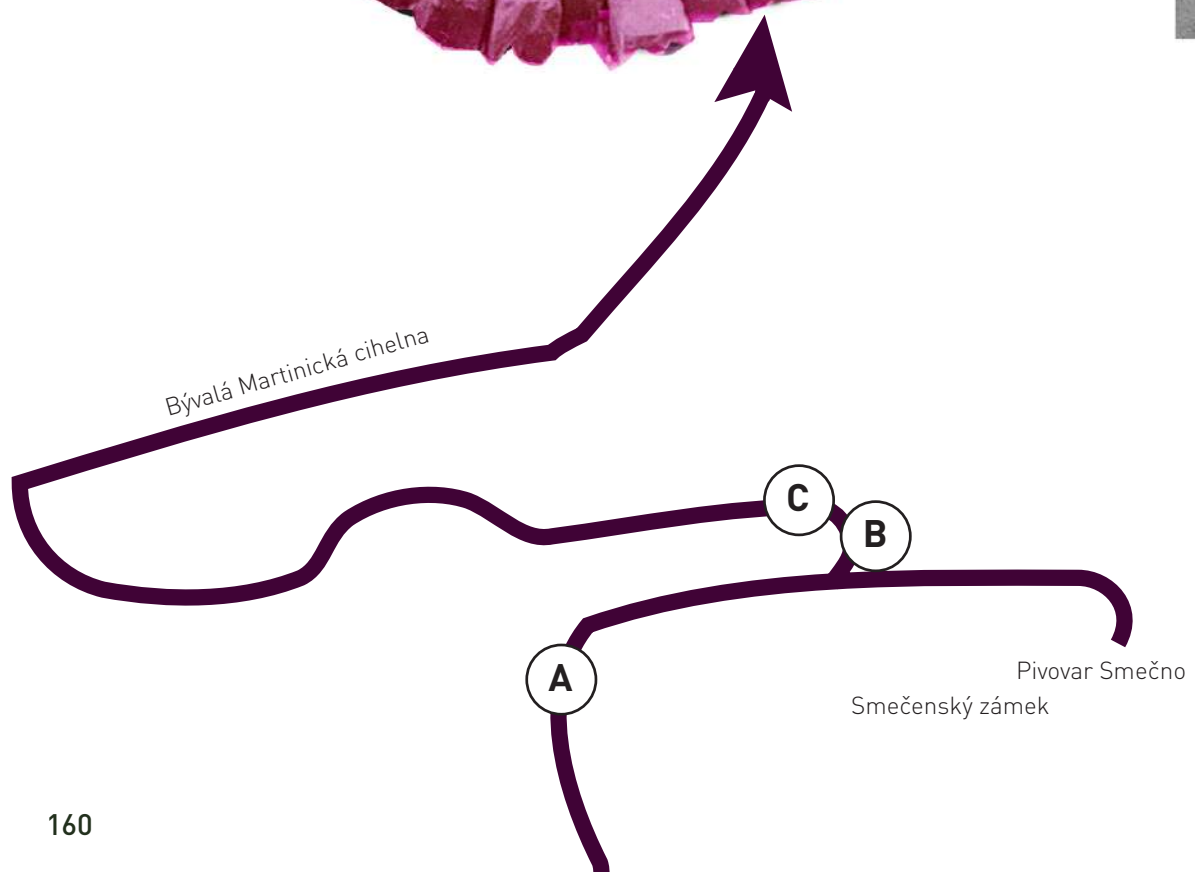
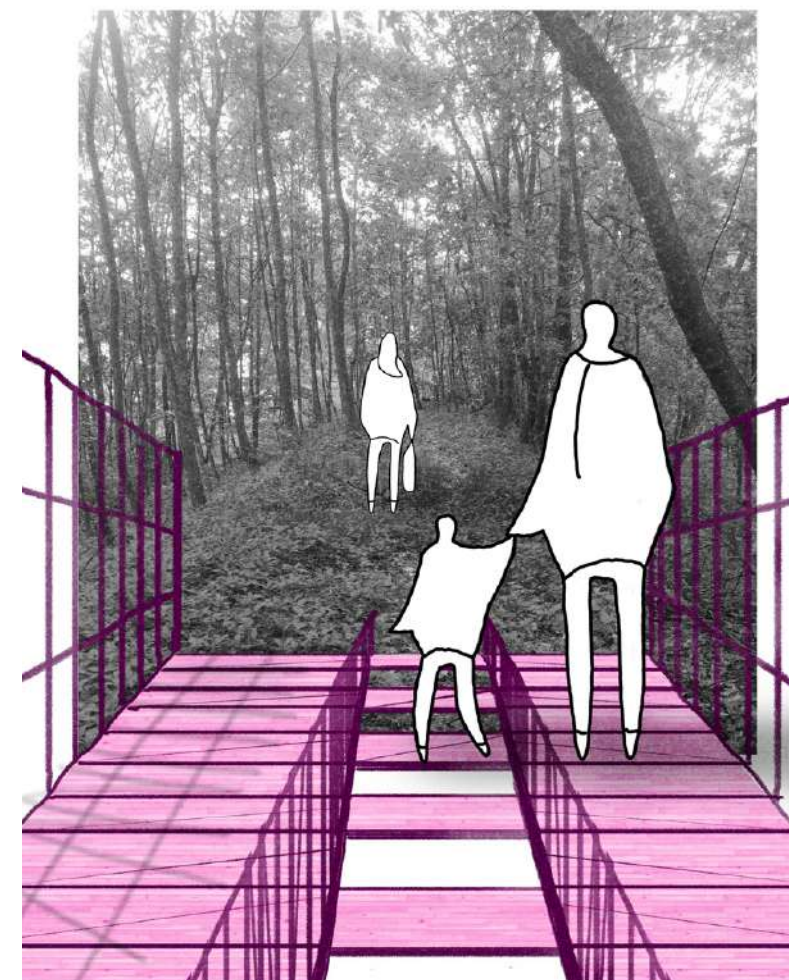
A. PŮVODNÍ ZÁŘEZ ÚZKOKOLEJKY



B. NÁSTUPNÍ MÍSTO



C. PROPOJENÍ POBOURANÉHO VALU



ČÁST 2.

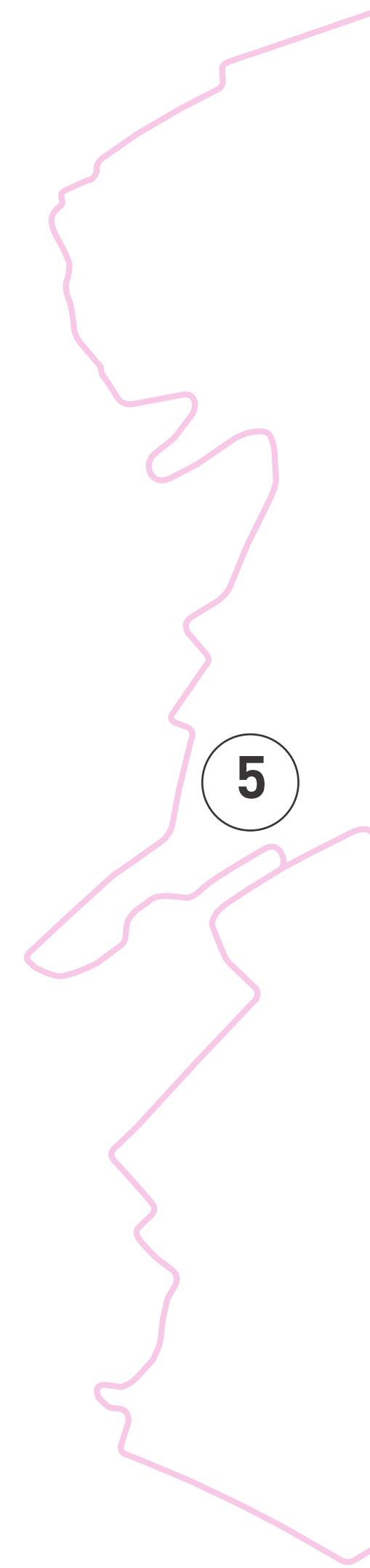
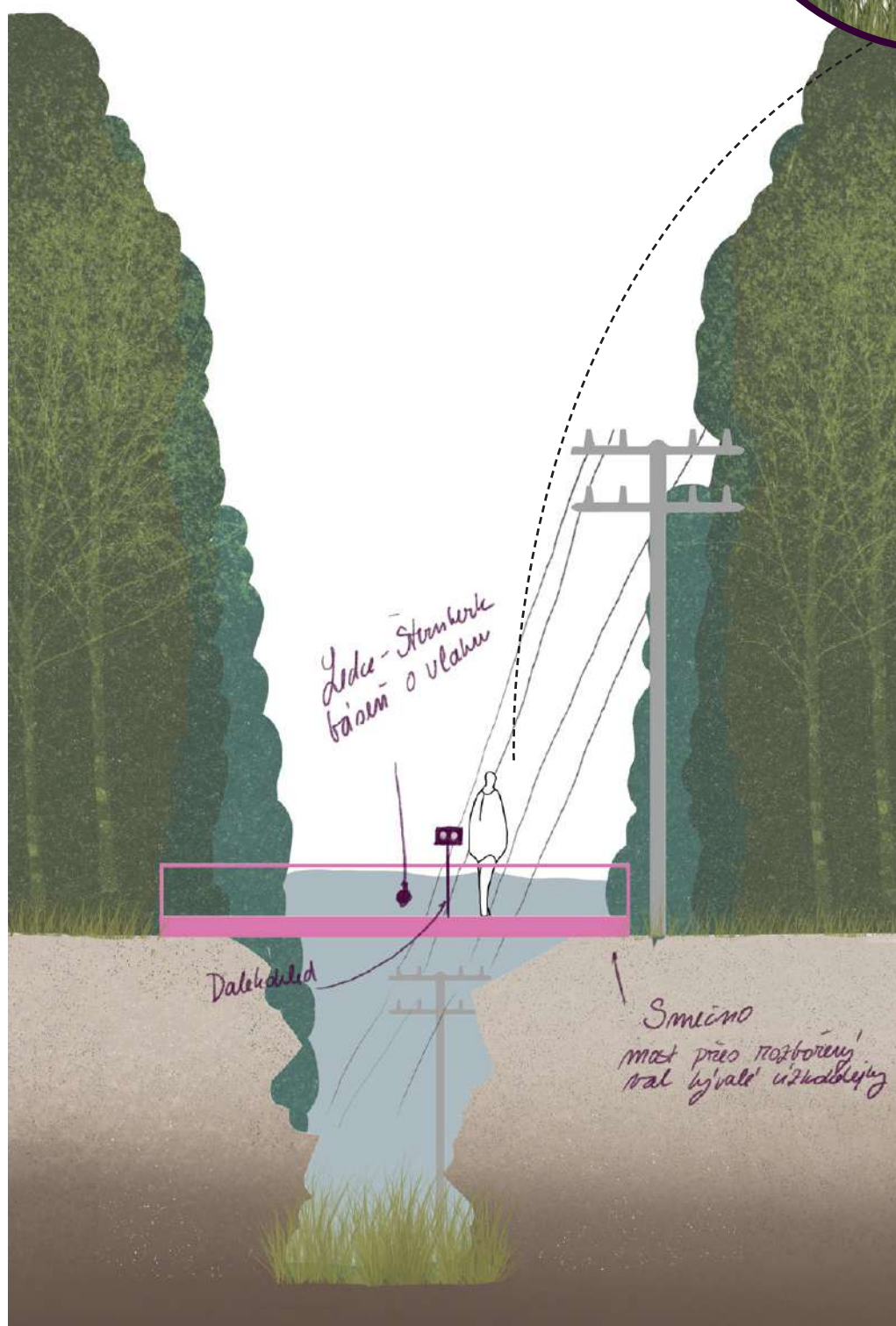
PRŮHLED NA ŠTERNBERK



Průhled, jak již bylo zmíněno, je vytvořen díky elektrickému vedení. Na novém mostku propojujícím rozbořený val úzkokolejky je umístěn dalekohled. Průhledem se návštěvník zahledí na ořechový remíz u Šternberka. Za stromy bude umístěna ocelová tabule, na které bude vyraženo...

„Pozor na vlak,
jede Havlák.
Z malé Kvíce
do Přelíce“

Původní rým o vlaku jezdícím po úzkokolejce. V rámci možného umístění multikeše (geocaching.com) se může jednat například o nápovědu k cílovému pokladu (keši).



ČÁST 2.

ODBOČKA DO SMEČENSKÉHO PIVOVARU

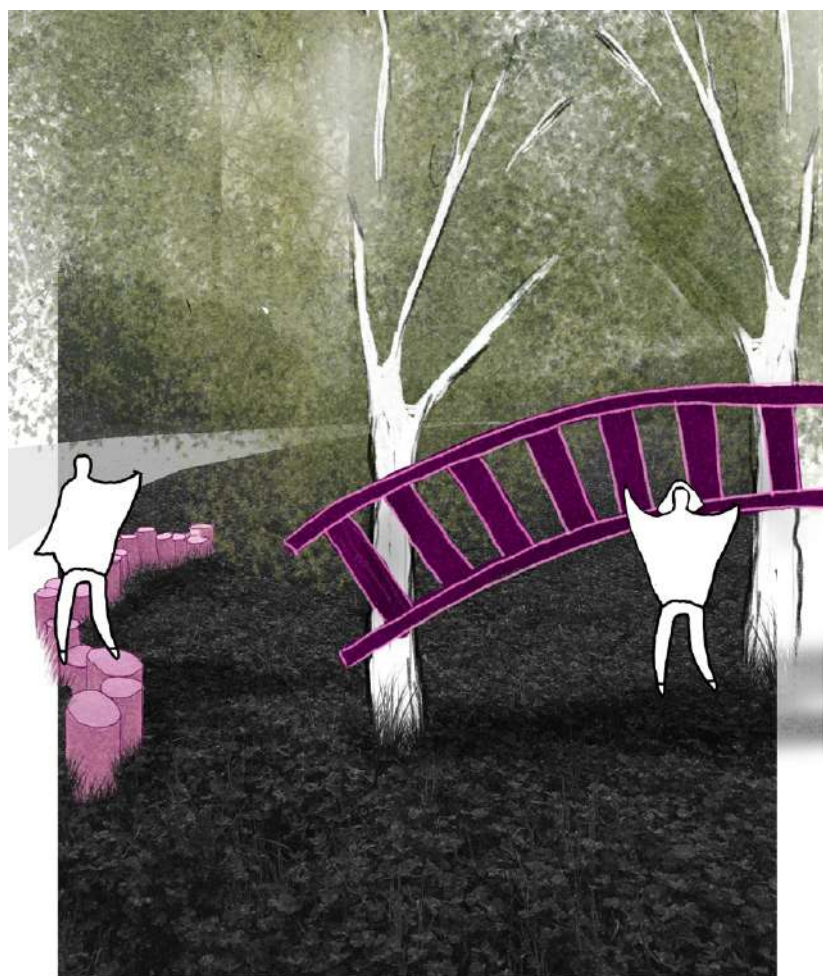
Úzkokolejka nebyla pouze linií vedoucí z bodu A do bodu B. U Smečna existovala odbočka k drážní budově, dochované na Smečně dodnes a zároveň obsluhovala Smečenský pivovar. V návrhu je od trasy úzkokolejky vedena odbočka právě k pivovaru, který je navržený zrekonstruovat a vytvořit zde občerstvení s výborným pivem. Cestu rámuje kolejnice, které dovedou návštěvníka přímo do dvora, zde se rozdělují a jedny vedou rovně, druhé pak do leva k hlavní budově pivovaru. Dvůr je jinak dlážděný a mezi kolejnici je navržená výsadba soliterního buku, který odkazuje k nezažitému názvu Smečna - Muncifaj neboli Buková hora.



ČÁST 2.

DĚTSKÉ HŘIŠTĚ

Dětské hřiště mezi Smečnem a Hradečnem má přírodní charakter. Navrhuji zde cestičku z kůlů různé výšky, houpačky, přírodní smyslový chodníček a velkou prolézačku - konstrukce z dřevěných kůlů. To vše je umístěno v rozvolněné výsadbě navazující na les. Také navrhuji landartový prvek u hřiště sloužící jako prolézačka a dále pak jako dílo připomínající původní účel trasy úzkokolejky **viz. Reference**. Jedná se o červené koleje ze dřeva umístěné všemožnými směry do výsadb. U dětského hřiště funguje kolej jako žebřík a končí sjezdovou tyčí.

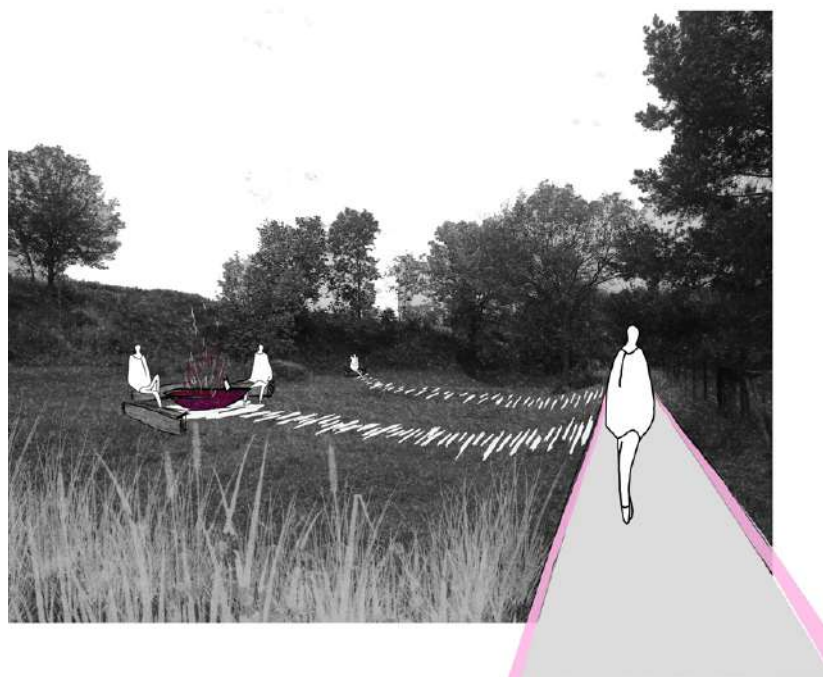


ČÁST 2.

BÝVALÁ MARTINICKÁ CIHELNA

Patrná terénní nerovnost ukazuje na místo bývalé Martinické cihelny, jejíž pozůstatky - cihly s raženou značkou C. M najdeme v krajině kolem Smečna na mnoha místech.

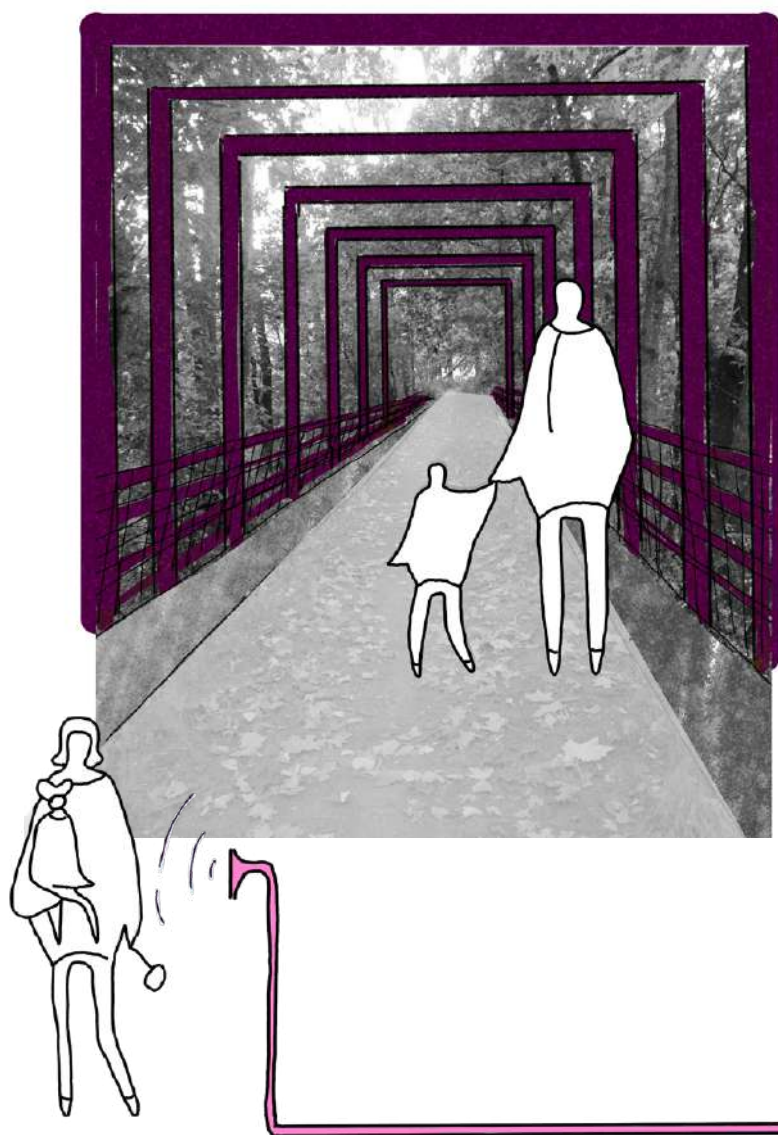
I tudy procházela úzkokolejka. Směrem od Smečna navrhuji prodloužit skupinu dřevin tak, aby vznikl dramatický pohled na cihelnu. Cesta zde bude tvořena kolejnicí vyplněnou zhutněným štěrkem. Kolmo na cestu budou ubočovat cestičky ze šlapáků, konkrétně z cihel, na jejichž konci bude mobiliář. Ten budou tvořit samotné lavice, ohniště s lavicemi, stůl s lavicemi. Na místě bývalé cihelny bude také použita tabule ukazující pravděpodobný vzhled cihelny v době provozu, na průhledném plexiskle. Celý prostor bude doplněn o stromovou skupinu. V současné době slouží plocha jako louka na seč. Tuto funkci v projektu zachovávám.



ČÁST 2.

DRÁŽNÍ MOST ŠTERNBERK

Na vrcholu drážního mostu ve Šternberku není pro návštěvníka tak patrné, že stojí na nějakém mostě. Je totiž tvořený valem vysokým 10 m. Pro větší patrnost a připomínku dráhy, na mostě navrhují konstrukci z ocelových rámců na nízkých zídkách, která bude tvořit iluzi tunelu/mostu. Jednotlivé rámy budou od sebe vzdálené po 5 metrech a ve spodní části budou spojené nízkým zábradlím ze stejného materiálu. Konstrukce zde bude také z bezpečnostního hlediska, kvůli možnému pádu z velké výšky. Na mostě je také navržený zvukový interaktivní prvek. Tvoří ho potrubní zvukovod, na jedné straně mostu je navržený „mikrofon“ v podobě trubky, zvuk se nese pod zemí na druhou stranu mostu, kde z „reproduktoru“ vychází zvuky či slova, která návštěvník řekne.



ČÁST 3.

NÁSTUPNÍ MÍSTO PŘELÍC

Nástupní místo u Přelíce jde po stopách původní trasy a odděluje od pole špičku o velikosti 0,5ha, která tvoří ideální příležitost pro založení louky. V louce se nachází stromová skupina a malá zvonička z kovových trubek, na které lze hrát kladívkem. Pod stromy také navrhuji lavičku s pohledem na přelickou dřevěnou zvonici. Trasa se napojuje na cestu, která míří od Přelíce k Drneckému potoku, kde se nacházejí pozůstatky překlenutí právě tohoto potoka mostkem pro úzkokolejku.

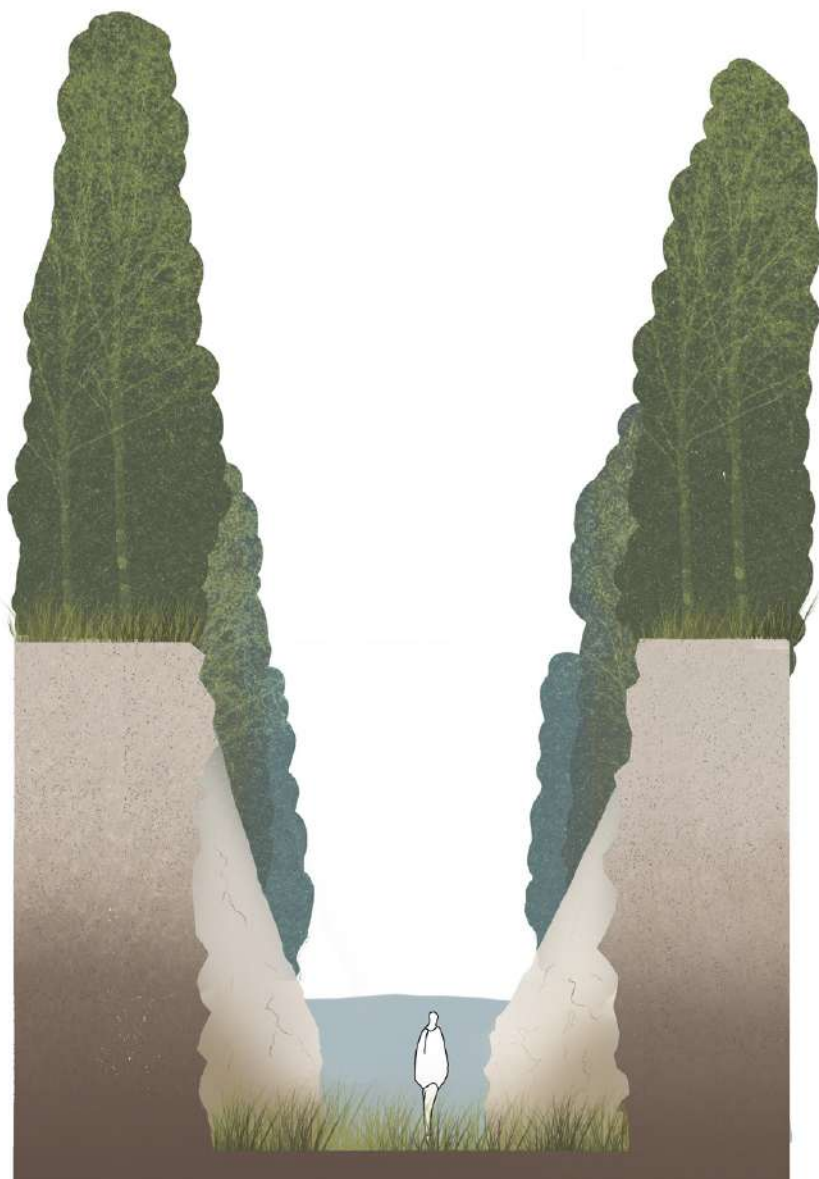


ČÁST 3.

DOPLNĚNÍ A VYČIŠTĚNÍ REMÍZU

Mezi zachovalým mostem přes potok a 10m hlubokým zářezem mezi Přelícem a Studeněvsí navrhuji rozdělení velkého půdního bloku po původní trase patrné především rozdílnou barvou pěstovaných plodin na poli. Ve stejné šířce navazuji na původní remízu i s podobným složením dřevin jako je *Prunus avium*, *Prunus spinosa*, *Prunus cerasifera*, *Quercus robur*, *Acer platanoides*, *Sorbus aucuparia* a další.

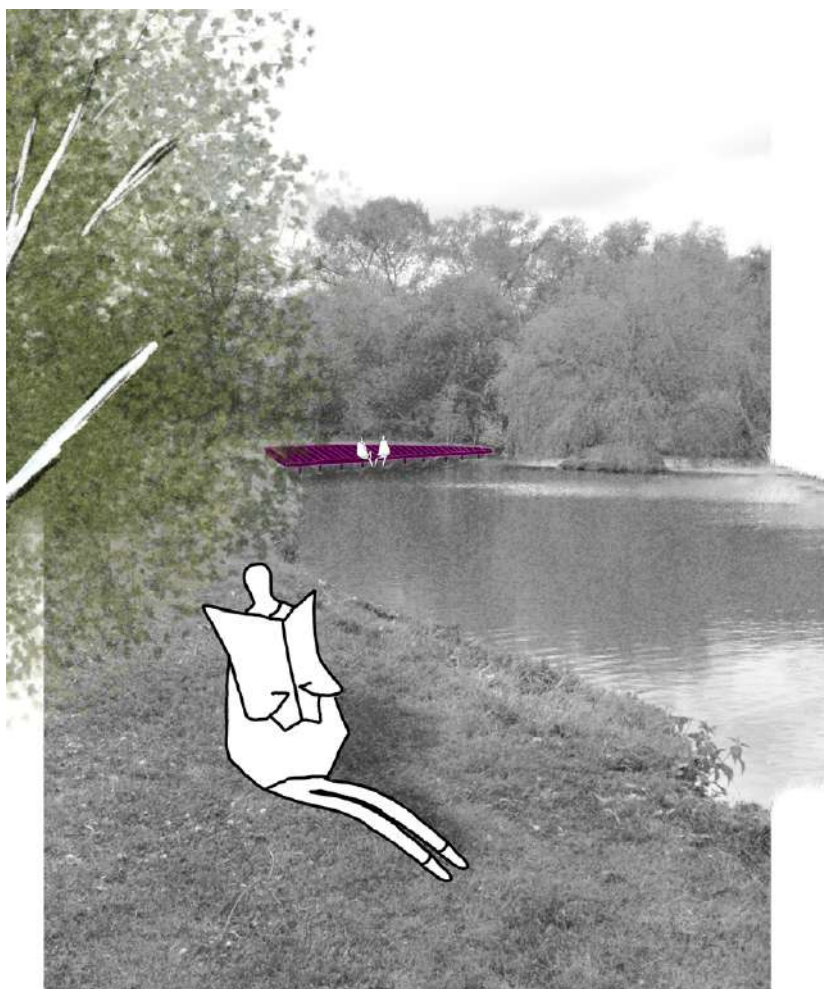
V zářezu navrhuji především bezpečnostní opatření - odstranění popadaných stromů, případně pokácení potenciálně nebezpečných dřevin, které rostou na vrcholu zářezu.



ČÁST 3.

ODPOČINEK U RYBNÍKŮ

Vzhledem k nedostatku míst ke koupání v řešeném území navrhuji změnu režimu Cukrovarského rybníka z chovného na koupací. Budou zde vytvořeny schůdky a molo pro lepší přístup do vody. Řisutský rybník zůstane chovný, ovšem bude do něj zakomponováno vyhlídkové molo, které budou moci využívat i rybář. Mezi rybníky je navržena louka, kterou prochází dvě cesty, jedna je trasa úzkokolejky a druhá tvoří přístup od kraje Studeněvsí a zároveň je odbočkou k posledním pozůstatkům na trase bývalé úzkokolejky, které tvoří most přes Drnecký potok, který protéká přes oba rybníky.



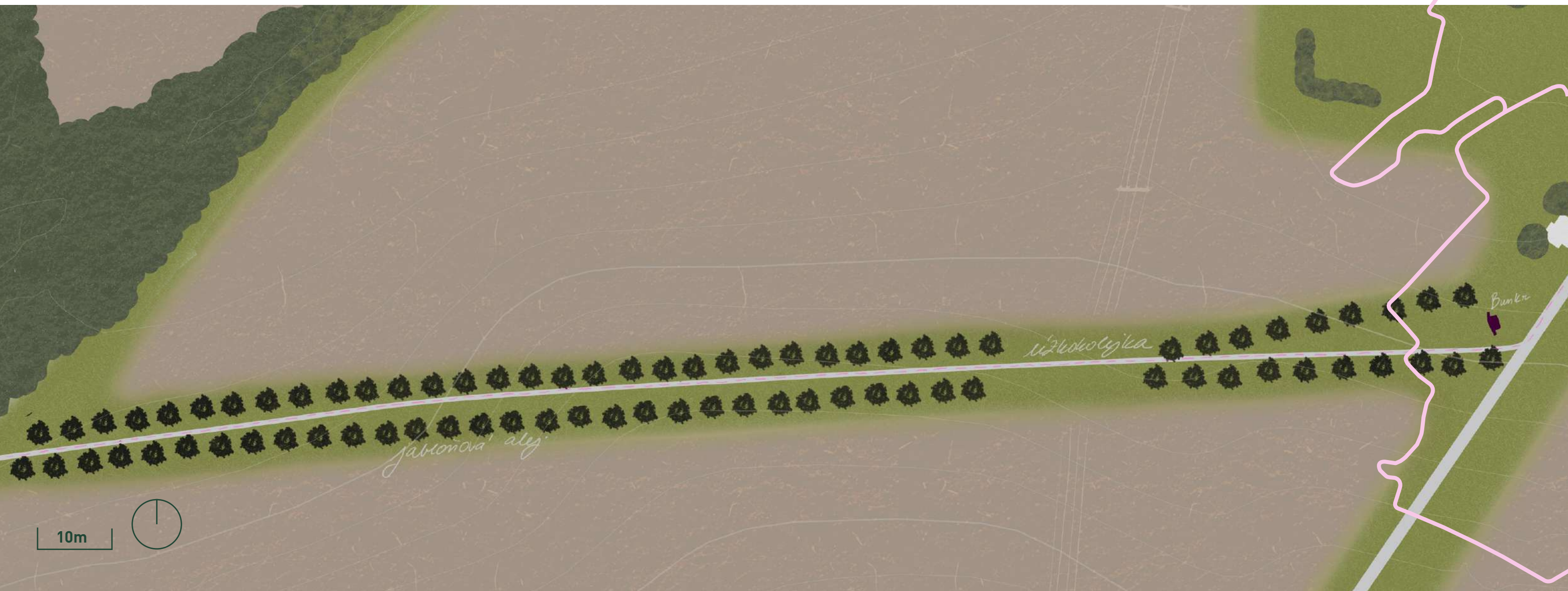
ČÁST 3.

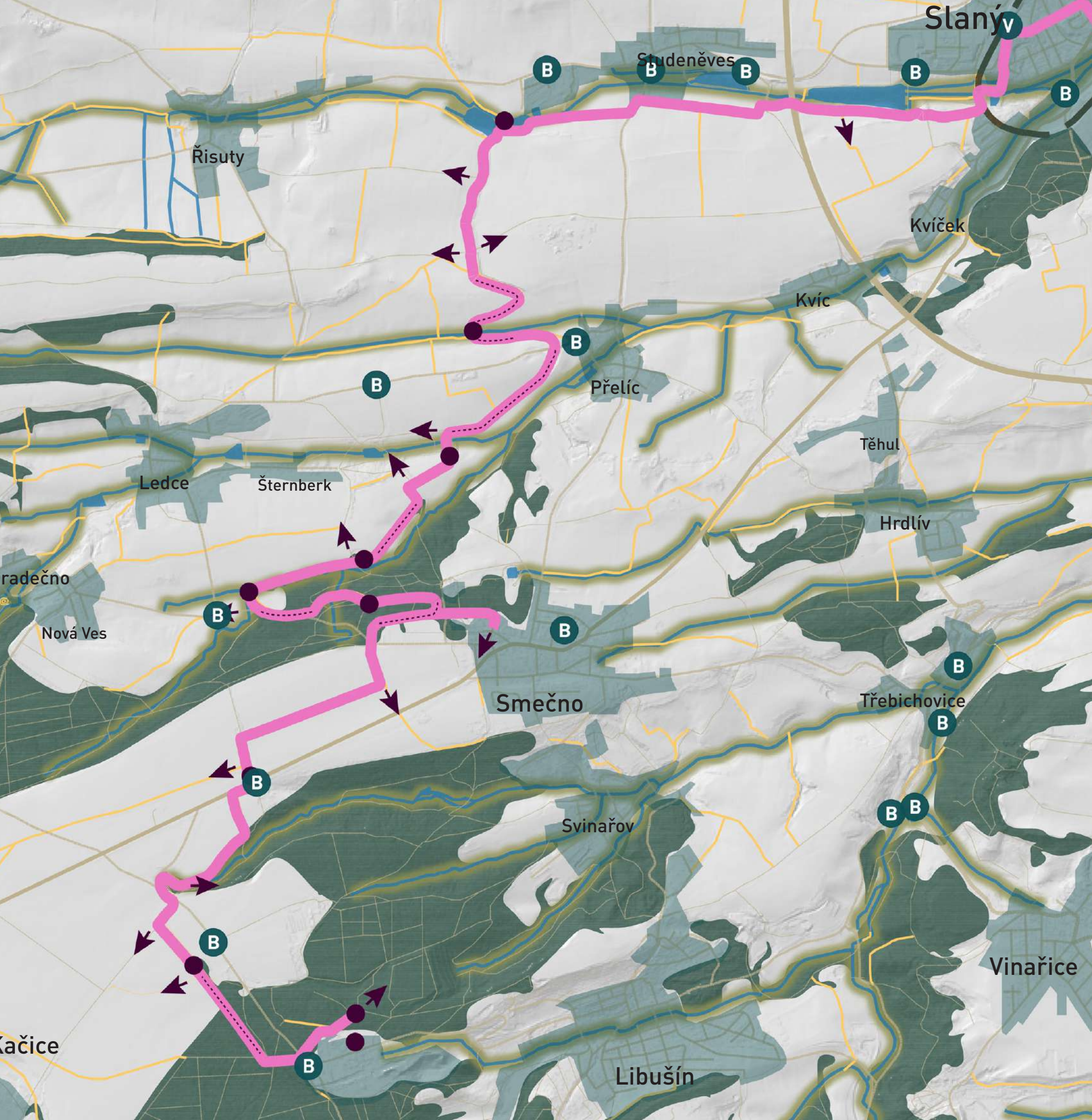
ALEJ VE STUDENĚVSI

Aby nebylo nutné se proplétat mezi domy ve Studeněvsi navrhují propojení od rybníků ke žluté turistické stezce, která vede podél Studeněvsi až do Slaného. Toto propojení opět předěluje velký blok orné půdy. Tvoří jej cesta s alejí, která je v jedno bodě přerušena kvůli vedení vysokého napětí. Poté alej pokračuje a rozděluje se do tvaru V, kdy jedna část tohoto V kopíruje cestu a druhá ubočuje k bunkru A-3/10/A-200 Z. Ostud vede chodník podél zástavby a po pár metrech přes silnici navazuje již zmíněná žlutá turistická trasa.



13





INFORMAČNÍ SYSTÉM

Informační systém naučné stezky „Po staré úzkokolejce Slaný - Kačice“ odkazuje na historii místa a zároveň ukazuje směry napojení na stezku.

Využívá 3 prvky informačního systému. Prvním je ukazatel směru napojení a současně ukazuje směr trasy úzkokolejky. Na dřevěném hranolu je umístěná ocelová deska s vyraženými směry a zároveň s celou linií trasy úzkokolejky se zvýrazněním bodu, kde se návštěvník nachází.

Druhým prvkem informačního systému je prvek liniový. Nad fyzickými pozůstatky úzkokolejky bude ve stromech natažené lanko s barevnými destičkami, indikující právě dochované pozůstatky. V některých částech trasy je cesta vedena vedle původního valu, a tak by mohlo dojít k záměně cesty za původní trasu. Díky liniovému informačnímu prvku, bude jasné, kde se nachází původní trasa.

Třetím prvkem informačního systému je ukazatel míst, která zanikla v průběhu času. Příkladem je bývalá martinická cihelna. V místě cihelny bude umístěna tabule s průhledným plexisklem, do kterého bude vyvedený náčrt předpokládaného vzhledu cihelny a popis tohoto místa.

Legenda

-  Ukazatel směru a orientace na trase
-  Liniový ukazatel tělesa bývalé úzkokolejky
-  Informační cedule zaniklých míst
-  Trasa úzkokolejky
-  Místní silniční síť
-  Silnice I. třídy
-  Silnice II. třídy
-  Ostatní komunikace
-  Lesní a polní cesty
-  Železnice
-  Hranice řešeného území
-  Zastavěné území
-  Vodní tok
-  Vodní plocha
-  Potoční niva
-  Les

0.5 km



5

————— Závěr

————— Poděkování

ZÁVĚR

ZÁVĚR A PODĚKOVÁNÍ

Závěr:

Práce s krajinou západního Slánska mne velmi bavila a obohatila mé vnímání pro mne již tolik známé krajiny. Nejvíc mě překvapilo množství zaniklých cest a také množství památek, které se na území nachází. Velmi mne mrzel fakt, že jsem nemohla zakomponovat tak výrazný prvek panoramatu, jako byl komín teplárny u dolu Scholler do návrhu, kvůli jejímu stržení v době provádění analýz. Ovšem možná díky tomu jsem si ještě víc uvědomila důležitost této práce z hlediska ochrany a zpřístupnění památek.

Práce se okrajově zabývala i biodiverzitou a nakládáním s dešťovou vodou, to by ovšem v tomto rozsahu vydalo na samostatnou práci. I tak jsem přesvědčená, že prostupnost byl správně zvolený první krok pro zlepšení krajiny západního Slánska.

Cílem práce bylo zpřístupnit krajinu sítí cest pro bezmotorovou dopravu, navázat na ni kulturní památky a pokusit se tímto způsobem o obnovení vztahu obyvatel Slánska k jejich krajině. I díky detailnímu řešení naučné stezky „Po staré úzkokolejce Slaný - Kačice“ si myslím, že se povedlo cíl splnit a navodit atmosféru bezmotorového fungování a větší svázání už tak blízkých vztahů obcí řešeného území.

Poděkování:

Nakonec bych ráda poděkovala všem, díky komu byl umožněn vznik této práce. Primárně bych chtěla poděkovat vedoucí své práce a vedoucí ateliéru Kláře Salzmanna za dodání odvahy se pustit do zpracování takto velkého území za motivaci a rady v průběhu celé práce. Dále bych ráda poděkovala asistentům ateliéru Zuzce Bečvářové a Tomáši Pozdechovi za skvělé podněty, rady, nápady a poznámky, které mi během všech konzultací práce dali..

Dále děkuji všem vyučujícím na Fakultě architektury, kteří mne v průběhu studia vedli a naučili mne mnohým věcem, které jsem mohla pro zpracování využít.

Také bych chtěla poděkovat městským architektům Královského města Slaný manželům Gulbišovým, za konzultaci a rozhovory o území a vyjádření se k mé práci.

V neposlední řadě bych chtěla poděkovat celé své rodině a svým přátelům za psychickou podporu po celou dobu studia, a tedy i zpracování této práce a především bych chtěla poděkovat Martinovi, bez kterého by práce o území západního Slánska a staré úzkokolejce nikdy nevznikla.



6

ZDROJE

ZDROJE

(Pozn. zdroje, které nebyly v průběhu práce zmíněny)

ZDROJE FOTOGRAFIÍ:

Kapitola Řešené území

1. <https://www.infoslany.cz/o-meste/ds-1034/p1=51>
2. <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/vinarstvi-kvic-ve-slanem>
3. <https://cs.wikipedia.org/wiki/Kv%C3%ADc>
4. https://cs.wikipedia.org/wiki/Netovice#/media/Soubor:Netovice_CZ_from_SW_190.jpg
5. https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_A_C/rQhNjn.jpeg?fl=res,2200,2200,1
6. https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_img_gU_i/g6ah5Y.jpeg?fl=res,2200,2200,1
7. <https://www.trebichovice.cz/obec/o-obci/>
8. <https://cs.wikipedia.org/wiki/Svina%C5%99ov>
9. <https://www.kacice.cz/galleries/kacice/>
10. <https://www.cestujemepocr.cz/Obec/Detail/2040/Hradecno>
11. https://cs.wikipedia.org/wiki/Ledce_%28okres_Kladno%29
12. <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/7333/drnek/>
13. <https://www.malikovice.cz/obec/soucasnost-obce/>
14. <https://risuty.cz/export/risuty/>
15. https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:M%C4%9Bsto_Sme%C4%8Dno,_okres_Kladno,_St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD_kraj.JPG
16. https://d34-a.sdn.cz/d_34/c_B_C/z7HQEt.jpeg?fl=res,2200,2200,1
17. <https://cs.wikipedia.org/wiki/Studen%C4%9Bves>
18. https://www.archeologickyatlas.cz/cs/lokace/libusin_kd_hradiste
19. https://cs.wikipedia.org/wiki/Vina%C5%99ice_%28okres_Kladno%29

Podkapitola Morfologie

(S) PP Smečenská rokle:

Soubor:PP_Smecenska_rokle_Smecno_KL_CZ_151.jpg

(A) Slánská hora:

<http://www.navzduchu.cz/ostatni/vzdusna-galerie/jen-tak-se-povalovat-na-hore/>

(C) Vinařická horka:

<https://www.nasekladno.cz/tip-na-vylet-vinaricka-hora/>

(D) Sv. Jiří

<https://www.kudyznudy.cz/aktivity/hradiste-libusin-nejvyznamnejsi-premyslovske-hra>

Fotografie bývalé Schmidtovi kruhové cihelny s.68

<https://en.mapy.cz/zakladni?source=base&id=2341469&gallery=1&sourcep=foto&idp=3283473&x=14.0753152&y=50.1851379&z=17>

Fotografie tepelné elektrárny dolu Scholler s.70

<https://en.mapy.cz/zakladni?source=osm&id=1067539030&gallery=1&sourcep=foto&idp=3063108&x=14.0295813&y=50.1638339&z=18>

ZDROJE INFORMACÍ:

Slánský obzor: ročenka Musejního spolku v Slaném. Slaný: Musejní spolek, 2005. ISSN 1214-3847.

<http://old.kultura.slansko.cz/upload/2008/09/pruvodce-slany-screen.pdf>

<http://www.pamatkyslany.cz/html/images/pamatky.pdf>

https://www.kpufo.cz/wkd/obraz/bh_slany.pdf

<https://www.idatabaze.cz/katalog/zemedelstvi/smecno:kladno/>

https://www.smecno.cz/e_download.php?file=data/editor/213cs_2.pdf&original=Strategie%20m%C4%9Bsta%20Sme%C4%8Dno%20%202017-2027.pdf

<https://kladensky.denik.cz/galerie/drazni-domek-ve-slanem-se-poroucel-k-zemi.html?back=-8161314-894-20&photo=4>

<https://www.obecjemniky.cz/obec/mapy-uzemni-plany-dokumenty-kronika/>

<https://www.drobnepamatky.cz/taxonomy/term/6931>

https://cs.wikipedia.org/wiki/Sme%C4%8Densk%C3%A1_rokle#/media/

https://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cerven%C3%BD_potok_%28p%C5%99%C3%ADtok_Bakovsk%C3%A9ho_potoka%29

<https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/9464/slany/historie/>

<https://www.hrdliv.cz/obec/historie/>

<http://podzemi.solvayovylomy.cz/techpam/techpam.htm>

<https://sites.google.com/site/starasolnastezka/home/o-soli/solne-cesty>

ZDROJE REFERENCÍ:

Zvukový prvek: <http://kolackova.cz/plastiky-zvirat-pro-park-zoologicka-kladno/>

Výtvarný prvek koleje: http://karinvandermolen.nl/?fluxus_portfolio=side-track

Interaktivní prvek zvonkohra: <https://swissfamilyfun.com/frick-sensory/>

Informační systém - liniový prvek: <https://www.flickr.com/photos/libbyros/4844955130/in/photo-stream/>

Informační systém - cedule zaniklých míst: <https://cz.pinterest.com/pin/610800768233990635/>

Informační systém - ukazatel: <https://www.turnerdesign.com.au/sunset-heritage-precinct>

ZDROJOVÁ DATA MAP A MAPOVÝCH PODKLADŮ

Zdrojová data v otevřeném formátu v elektronické podobě pro vypracování práce poskytl **Zeměměřičský úřad (ČUZK)**

Daále byla využita data z těchto serverů: Archiv - Geoprohlížeč ČUZK, Geoprohlížeč ČUZK, Old maps GEOLAB, Geoportal GOV, Mapy.cz, DATA 50 z Geoportal ČUZK

**KRAJINA ZÁPADNÍHO SLÁNSKA
- ZAPOMENUTÉ PERLY V KRAJINĚ**

**Diplomová práce
LS 2023**

BC. LENKA ČERNOHORSKÁ

