



**PRA
HA
KLAD
NO**



Bc. Václav Brejška

Diplomová práce

Koncepce rozvoje území Letiště - Kladno
vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Fakulta architektury ČVUT

LS 2017/2018

PRA
HA
KLAD
NO

OBSAH

úvod	_
analýza	A
koncept	B
návrh	C
autorská zpráva	D

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

letní semestr 2017_2018

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Václav Brejška
datum narození: 05/05/1993
akademický rok / semestr: 2017/18 LS
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
téma diplomové práce: **Koncepce rozvoje území Letiště – Kladno**

zadání diplomové práce:

1/ Popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce je celková koncepce rozvoje území v prostoru podél ideového záměru nového kolejového propojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno vedené v prostoru Dobrovíz – Hostouň – Hřebeč. Práce ověří možnosti urbanizace umožněné a vyvolané tímto novým rychlým spojením v prostoru dosud málo ovlivněném blízkostí Prahy a Kladna. Ambicí projektu je prověřit dopady vedení kapacitní dopravní infrastruktury na dosud povýtce venkovské území, včetně ověření omezujících územně technických limitů a navrhnout udržitelnou transformaci systému osídlení.

2/ Vzhledem k zadanému tématu není stavební program součástí zadání.

3/ Popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Autorská zpráva

Analytická část

Vize, cíle návrhu a principy zhodnocení území

Širší vztahy – prostor Kladno – Praha 1 : 100 000

Celková situace prostoru Kladno – Letiště 1 : 50 000

Studie – urbanistická koncepce vybraného sídelního celku 1 : 10 000 (1:25 000)

Urbanistické řešení rozvoje okolí stanice rychlodráhy ve vybraném sídelního celku 1 : 2 000; tezy / řezopohledy 1 : 2000

Perspektivy / vizualizace

Schémata

4/ Seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model vybrané části řešeného území ve virtuální realitě

Portfolio A4 (dle vzoru FA ČVUT)

Poster 4x A1 / 2x A0 (dle vzoru FA ČVUT)

CD

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být po shodě s vedoucím práce změněny. Měřítka výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta 20.2.2018 *Karel Brejška*

Datum a podpis vedoucího DP 20/2/2018 *Kaier*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

ko. L. ko. 18

94/

registrováno studijním oddělením dne

ko. L. ko. 18

PROHLÁŠENÍ AUTORA

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Václav Břejška AR 2017/2018, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ LETIŠTĚ - Kladno THE CONCEPT OF DEVELOPMENT AREA AIRPORT - Kladno	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc. Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	město, suburbanizace, krajina, železniční trať
Anotace (česká):	Reakce struktury osídlení na vstup nové kapacitní dopravní infrastruktury (železnice) v prostoru mezi dvěma významnými centry. Transit oriented development.
Anotace (anglická):	Urban structure reacts to the entry of the new high-capacity transport infrastructure (railway) in the area between two major centres. Transit oriented development.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 25. května 2018

podpis autora-diplomanta

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

ÚVOD

Diplomová práce se zabývá urbánním rozvojem území mezi Prahou a Kladnem, ve kterém je plánována významná novostavba dopravní infrastruktury. Záměr železničního propojení Prahy s Kladnem, které řeší i obsluhu letiště Václava Havla se připravuje již řadu let. Postupně se vyvíjí trasování, upřesňuje se rozsah provozu a typ zabezpečovacího zařízení na budoucí trati, ale málokde – pokud vůbec – se dozvíme, co nová železniční trať vyvolá v území, kterém prochází. Známa je problematika dopadů na životní prostředí. Ale co urbanistický dopad? Přitom otázky rozvoje obcí, suburbanizace a obytných kvalit celého území jsou neméně důležité než ekologické dopady a jistě i důležitější než technické aspekty takové stavby. Vždyť železniční trať je hlavně službou pro obyvatele a jako k takové by se k ní mělo přistupovat.

Cílem této práce by měl být ucelený pohled na rozvoj mikroregionu, rozprostírajícího se mezi pražským letištěm Václava Havla a Kladnem, kterým má procházet jedna z možných variant železničního spojení Praha – Kladno. Práce nemá ambici řešit technické provedení železnice, proto v tomto ohledu přejímá řešení, které již bylo v minulosti projektově prověřováno.

Tato diplomová práce by měla zodpovědět následující otázky:

- jaký potenciál představuje železnice pro obce v regionu?
- jak se region vypořádá s další suburbanizací, kterou nové spojení jistě vyvolá?
- jak by měla struktura osídlení na realizaci železnice reagovat?
- jak bude vypadat nová sídelní struktura?

Návrh bude propracován do několika měřítkových úrovní, přičemž největší návrhová měřítko (1:2000, 1:500) se zabývá rozvojem jedné konkrétní obce v řešeném území. Naopak menší měřítko poskytují celostní pohled na mikroregion mezi českou metropolí a největším středočeským městem. Zvláštní důraz je pak kladen na ochranu hodnot v území - stávající sídelní struktury, krajiny a zachování průhledů v prostoru, který díky reliéfu umožňuje divákovi přehlédnout takřka celé řešené území. Práce se naopak nezabývá problematikou rozvoje letiště Václava Havla ani transformačních území v Kladně, ačkoliv tato svými měřítky řešené území do jisté míry ovlivní,

Bc. Václav Brejška
květen 2018



analýza

A

VYMEZENÍ A POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Území, které řeší tato diplomová práce zaujímá prostor mezi Prahou a Kladnem. Na východě je ohraničeno dálnicí D7, na jihu pak dálnicí D6 a správní hranicí hlavního města Prahy (resp. areálu letiště Václava Havla v městské části Praha 6). Západní a severní okraj zájmového území tvoří silnice I/61 mezi Malým Přítočnem, Kladnem a Makotřasy.

Řešené území se nachází ve dvou okresech (Praha - Západ a Kladno) a leží se zde celkem 11 samostatných obcí a jedna součást statutárního města Kladna (Kročehlavy). Pro tuto práci je stěžejní záměr vedení nové železniční trati mezi Prahou a Kladnem, která je navržena v koridoru vedoucím středem tohoto území.

Plochý reliéf krajiny protínají údolí Dolanského a Lidického potoka. Krajina je mezi sídly je tvořena rozsáhlými lány, které jsou v údolích přerušeny lesními porosty. Souvislé zalesnění se nachází až na severovýchodě mezi Hřebčím a Kročehlavy.

→ **Vývoj území** (strany 12-13)

Sídla ve vymezeném regionu jsou si měřítkem blízka. Největší obec Hřebeč obývá okolo 2 100 obyvatel, nejmenší Malé Přítočno má 241 obyvatel.

→ **Struktura osídlení** (strany 14-15)

→ **Demografická analýza** (strany 16-17)

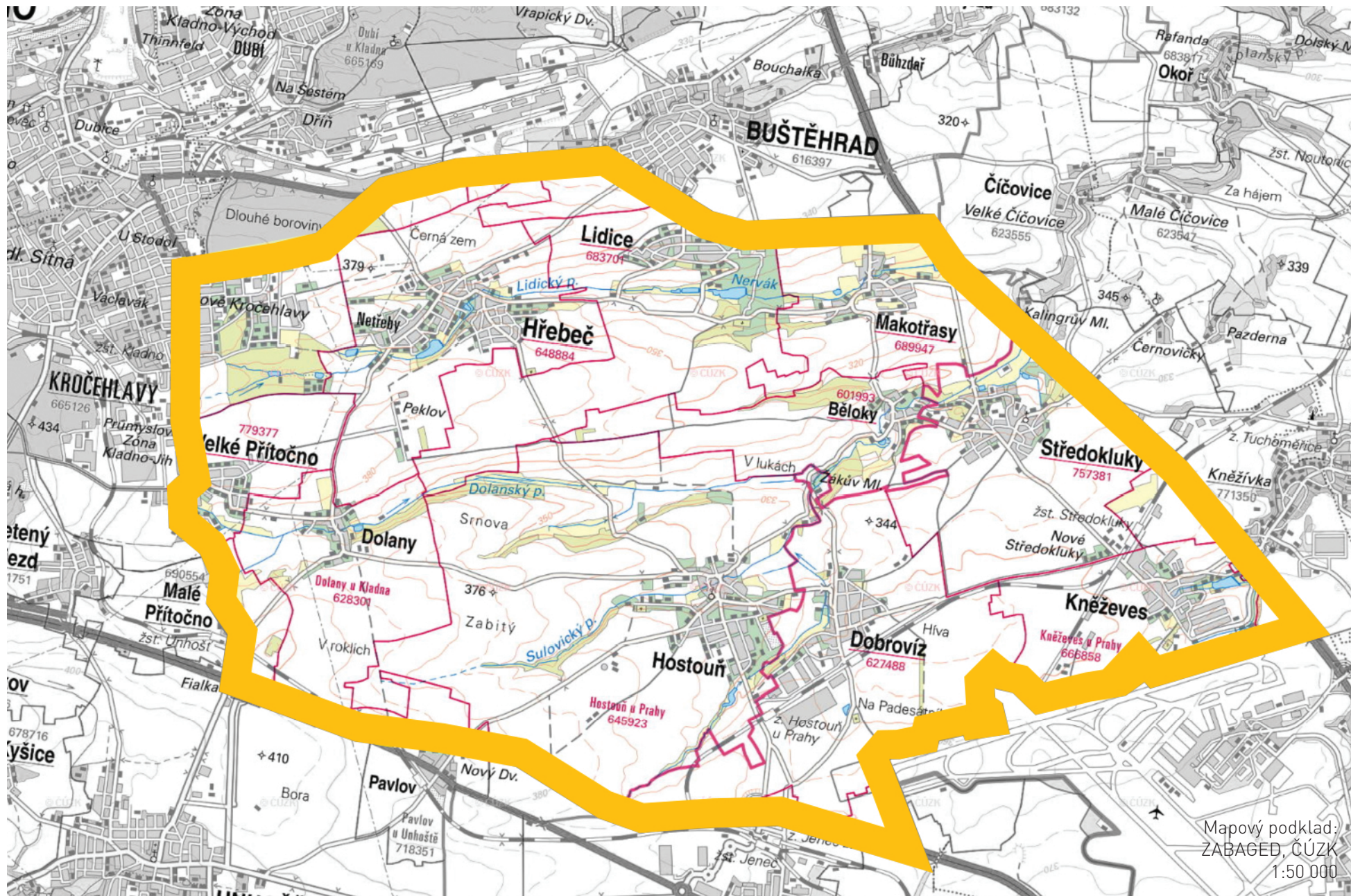
Rozloha

32 km²

Počet obyvatel

19 500

Oblast leží ve Středočeském kraji a okresech Praha-Západ a Kladno. Jednotlivé obce rozdělují prostor do celkem 11 katastrálních území. Mimo výše uvedených silničních komunikací je pro území významná ještě železniční trať Praha - Kladno (v jízdním řádu SŽDC označená jako č. 120). Právě její stav, který nevyhovuje potřebám spojení Prahy a největšího středočeského města je jedním z východisek pro tuto diplomovou práci.



Mapový podklad:
ZABAGED, ČÚZK
1:50 000

VÝVOJ ÚZEMÍ

Pravěk

Řešený prostor patří k nejstarším osídleným územím v českých zemích. Příhodné přírodní podmínky, především plošiny nad údolími vodních toků byly vyhledávaným útočištěm člověka již od paleolitu. Stálá sídla zde prokazatelně stála od neolitu. Až do 35. století před naším letopočtem lze vysledovat existenci osady tzv. lidu nálevkovitých pohárů, odkud pochází nejstarší doklady o práci s kovy na území dnešního Česka. Osada se dle archeologických nálezů nacházela východně od obce Makotřasy nad soutokem Dolanského a Lidického potoka.

Středověk

Současná sídelní struktura byla vytvořena do přelomu 11. a 12. století. Zemské desky v roce 1318 zmiňují s výjimkou Přítočna všechny obce, které zde najdeme i dnes. Celé území pochopitelně ovlivňovala blízkost české metropole, která se za vlády Karla IV. stala také hlavním městem svaté říše Římské. Předmětným územím probíhaly některé historické stezky z Prahy na západ. Jedna z nich je známá jako Erfurtská, resp. Sedlecká cesta, Narozdíl od pozdější doby nebylo ve středověku toto území ovlivněno těžbou a jednalo se tak o čistou zemědělskou krajinu. To se ve středověku týkalo také Kladna, které svojí ve-

likostí a významem odpovídalo okolním obcím, které jsou dnes vesnicemi.

Novověk

Teprve v 16. století došlo k povýšení Kladna na městečko a zhodnocení jeho významu. Doba pobělohorská znamenala pro region časté změny vlastníků. Teprve poté, co se Kladno a přilehlé obce dostaly do vlastnictví Benediktinů, kteří město po stavební stránce díky práci Ignáce Dietzenhofera významně pozvedli, se význam postupně zvyšoval. Přesto až do poloviny 19. století mělo Kladno jen něco přes 600 obyvatel a stále tak bylo svou velikostí srovnatelné s okolními obcemi.

19. století

Průmyslová revoluce se v regionu projevila hned na začátku významnou dopravní stavbou. Mezi Bruskou, která tehdy byla umístěna na předměstí Prahy, a tzv. Vejhybkou v dnešním Kladně byla vybudována koněspřežná železnice. Její vedení dodnes z velké části kopíruje dnešní železniční trať č. 120. V polovině 19. století byl na Kladně otevřen první uhelný důl. Zatímco Kladno rostlo a těžba s průmyslem jej postupně měnila, území mezi dnešním Ruzyním a Kročehlavy bylo stále klidnou zemědělskou krajinou se stáletí starými vesnicemi.

20. století

Pozice mezi nejvýznamějšími průmyslovými centry v Čechách zname-



Historická pohlednice zachycuje podobu Hostouň v 2. polovině 18. století (ze sbírky Michala Pupcsika).



Typové domy v Nových Lidicích v 50. letech 20. stol. (foto autor neznámý, historická pohlednice, sbírka obce Lidice)



Dobrovíz, zástavba z poloviny 20. století. (foto autor)



Logistický areál v Tuchoměřicích (foto autor)

nala, že obyvatelé regionu se mimo dosud převažujícího rolnictví stali i zdrojem pracovní síly pro průmysl, především pro kladenské doly a hutě. Relativní blízkost jednotlivých sídel a příznivý reliéf nevyžadoval až do doby nástupu automobilismu od poloviny 20. století budování nové infrastruktury.

Při popisu urbánního vývoje řešeného území nelze nezmínit tragický osud obce Lidice, která se až do 10. června 1942 příliš nelišila od sousedních vesnic. Obyvatele tvořili z velké části dělníci kladenských hutí. Vyvraždění mužů, velké části dětí a internace žen v koncentračních táborech byla následována efektivní likvidací obce, která byla vedena tak důkladně, že byl změněn i tok lidického potoka a reliéf krajiny. Od 50. let byla obec obnovována západně od té zničené, na jejímž místě se nachází památník.

Již v 30. letech 20. století se na severozápadním okraji Prahy začalo stavět civilní letiště Praha-Ruzyně. Obrovský rozmach letecké dopravy po druhé světové válce znamenal kontinuální rozšiřování letiště až do dnešní podoby.

Devadesátá léta znamenala ukončení těžby černého uhlí v kladenském revíru a likvidaci velké části průmyslové výroby (hutě Poldi).

21. století

Proměna společnosti, ekonomické možnosti státu a jeho obyvatel a v neposlední řadě také globalizace změnilly ve zhruba dvou dekadách část

řešeného území tolik, jako se to nepovedlo během staletí předtím. Samostatné obce začaly expandovat díky přílivu nových (především městských) obyvatel do dosud nezastavěné krajiny, naopak původní průmyslové areály v okolí Kladna z velké části nenašly další využití. Území ohraničily dva dálniční tahy, naopak se nijak nezměnilo železniční spojení mezi Prahou a Kladnem.

V posledních letech se v obcích přiléhajících k letišti objevily obrovské skladovací areály, které vnášejí zcela nové měřítko do obcí, v jejichž katastru leží. Postupně je přizpůsobována infrastruktura.

Ve srovnání s ostatními částmi Středočeského kraje jde ale stále o málo urbanizované území.

Zdroje:

CÍLEK, Václav. *Prohlédni si tu zemi*. 1. vydání. Praha: Dokořán, 2012.

KLÁPŠTĚ, Jan. *Proměna českých zemí ve středověku*. 1. vydání. Praha: Lidové noviny, 2012.

STRUKTURA OSÍDLENÍ

Sídelní strukturu v řešeném prostoru mezi Prahou a Kladnem tvoří výhradně venkovské osídlení v podobě 11 samostatných obcí a části sídliště Kročehlavy, které je součástí statutárního města Kladna.

| 1 Kněžveses

Obec Kněžveses se nachází severně od správní hranice hl. m. Prahy a uzavřeného areálu letiště. Jen zhruba 700 m od středu obce se nachází vzletová a přistávací dráha 06/24 ruzyňského letiště. Rostlá struktura zemědělských stavení uspořádaných okolo nevelké návsi je doplněna novějšími strukturami rodinných domů na severu (Nové Středokluky) a západě (Nová čtvrť). Obě zmíněné lokality měřítkově odpovídají starší zástavbě a navazují na ní.

Měřítkově zcela odlišný je nový skladový areál při jižním okraji obce. Tři haly dlouhé přes 300 metrů zřetelně předělují prostor mezi obcí a letištěm a urbanistické struktury obce zcela dominují. Další, již menší produkční areály jsou umístěny v blízkosti nádraží.

| 2, 3 Středokluky a Běloky

Ze správního hlediska samostatné obce Středokluky a Běloky jsou fakticky srostlé díky nové zástavbě postavené v 21. století. Obě obce mají zachovalá historická jádra. Ve Středoklukách stojí v centru obce kostel sv. Prokopa a kaple sv. Kříže. Kompaktní jádro obce je doplněno o pravidelnou strukturu rodinných domů z 20. století. Na západě se nachází již zmíněná nová zástavba, která plynule přechází v obec Běloky. Ta je podstatně menší, ale také méně kompaktní a zástavba je roztošena paprskovitě podél silnic.

| 4 Makotřasy

Obec blízko křižovatky dálnice D7 a silnice I/61. Na jádro obce navazuje na jihu pravidelná struktura rodinných domů, jejichž výstavba není dosud dokončena. O něco starší strukturu zástavby, která je viditelně oddělena od zbytku obce najdeme u Lidického potoka na západním okraji obce.

| 5, 6 Dobrovíz a Hostouň

Dvě samostatné, ale bezprostředně sousedící obce leží správně v odlišných okresech. To je zřejmě důvod, proč nedošlo k jejich administrat-

vnímu i urbanistickému spojení, ačkoliv například sdílí občanskou vybavenost. Větší Hostouň tvoří historické jádro na severu a pravidelně založená struktura rodinných domů směrem na jih s přibližně pravouhloú uliční sítí. V menším měřítku je podobné uspořádání patrné v Dobrovízi (6). Dominantní roli v urb+anistické struktuře ale zaujímají gigantické areály logistických firem, které správně náleží k Dobrovízi. Právě v těchto místech obě obce prakticky srůstají.

| 7 Lidice

Obec Lidice se na první pohled liší od všech ostatních obcí v regionu. Po válečném zločinu, který měl za následek likvidaci původních Lidic byla nová stejnojmenná obec založena západně od té původní. Plánovitě založení, použití typových domů, stavební uzávěra ale také citlivý pietní přístup k plánování obce jsou důvody, proč je struktura obce mimořádně kompaktní. Teprve v posledních letech přibývá nová zástavba, která je ale regulována, což je na první pohled na struktuře obce patrné.

| 8 Hřebeč

Největší samostatnou obcí v řešeném území je Hřebeč, nacházející se v údolí Lidického potoka. Díky své

velikosti už střed obce označujeme jako náměstí. Na západě se nachází místní část Netřeby, tvořená zástavbou z druhé poloviny 20. století. Nejnovější zástavba se soustředí na jižní kraj obce. Zajímavá je osada Peklov na jih od kompaktní zástavby Hřebče, pojmenovaná po údajně krutém posledním poddanském hraběti, který území spravoval. Tuto strukturu tvoří několik zbořeníšť a také nemnoho rodinných domů, které jsou od obce, k níž náleží odděleny rozsáhlými poli.

| 9,10 Malé a Velké Přítočno

Starší Malé Přítočno je malou obcí, kterou formuje přítomnost silnice I/61. Obci se zcela vyhnula nová výstavba na přelomu 20. a 21. století. Větší a novější Velké Přítočno prakticky srůstá s Kladnem, nová zástavba vzniká na severovýchodě směrem ke Hřebčici.

| 11 Dolany

Malá a urbanisticky kompaktní obec Dolany sestává ze stavení rozprostřených kolem cest. I tato obec neprošla v posledních desetiletích žádným stavebním rozvojem.



12 Kročehlavy

8 Hřebeč

7 Lidice

4 Makotřasy

3 Bělky

2 Středokluky

10 Velké Přítočno

11 Dolany

1 Kněževy

9 Malé Přítočno

6 Hostouň

5 Dobrovíz

M 1:50 000



DEMOGRAFICKÁ ANALÝZA

V oblastech s hustotou osídlení pod 30 obyvatel na hektar jsou jejich obyvatelé již zcela závislí na jediném druhu dopravy, a to osobním automobilu.

- Pavel Hnilička, Sídelní kaše.

V této části analýzy se zaměřuji na demografické veličiny, které jsou zásadní pro formování vize změn v území.

! Počet obyvatel

Veličina počtu obyvatel byla zjištěna dle dat Českého statistického úřadu k 1. 1. 2017. Představuje počet úředně přihlášených obyvatel v jednotlivých obcích. Údaj může být zkreslený obyvateli, kteří v území reálně přebývají, ale trvalé bydliště uvádí jinde (typicky v hlavním městě Praze). Hodnoty pro jednotlivé obce jsou uvedeny na protější straně.

! Přírůstek obyvatel

Vývoj počtu obyvatel v jednotlivých okresech Středočeského kraje je

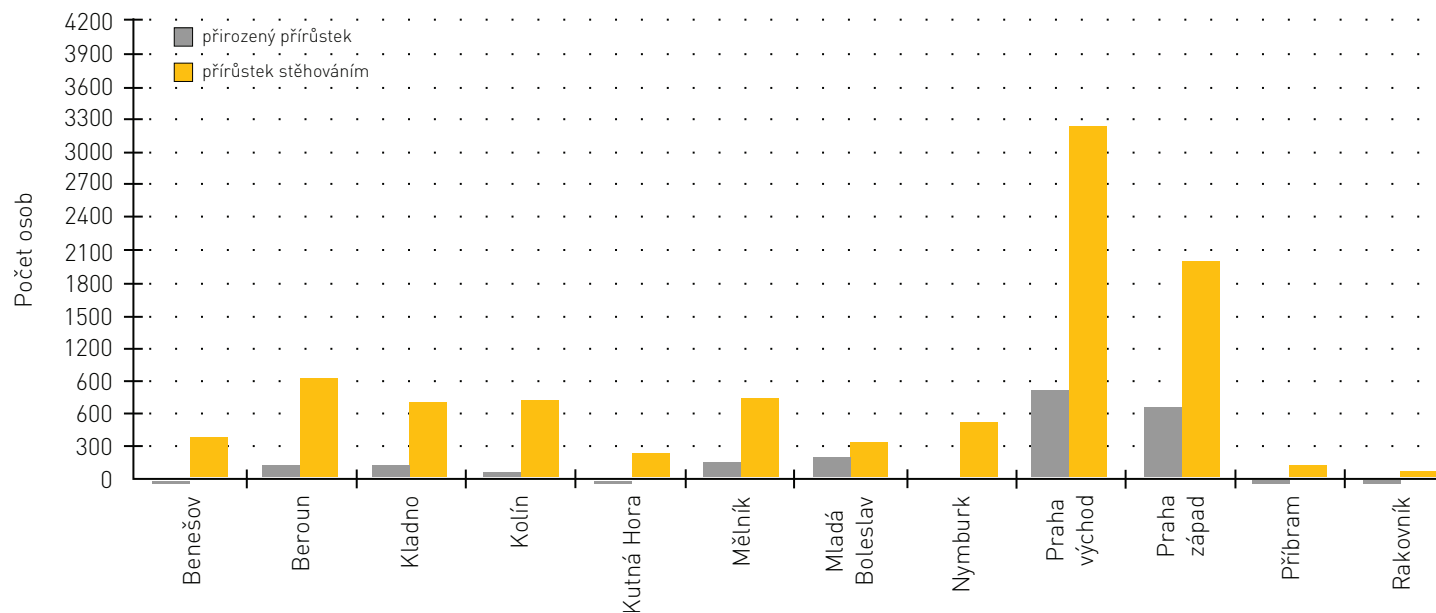
uveden pro srovnání suburbanizačního tlaku na jednotlivé lokality kolem Prahy. Z dat za rok 2016 je patrné, že největší počet nově přistěhovaných vykazuje kresy Praha-východ a Praha-západ, které jsou zároveň nejlidnatější. Okres Kladno i tak čelí vysokému poměru nově přistěhovaných vůči přirozenému přírůstku obyvatel, ny čemž se podílí jak samotné město Kladno, tak maneší obce s novou výstavbou rodinných domů. Je ale patrné, že tempo růstu je násobně pomalejší, než v suburbanizaci citelně postiženém okrese Praha-východ.

! Hustota osídlení

Pro formování návrhu rozvoje sídel podél nové železniční infrastruktury je klíčová hodnota hustoty osídlení. Pro účely této práce jsem použil tzv. noční hustotu, tedy již popsany počet trvale přihlášených obyvatel. Pro určení rozlohy k výpočtu je použita plocha zastavěného území, nikoliv rozloha celého katastrálního území dané obce.

Hodnotu nad 20 ob./ha vykazují obce Středokluky, Lidice, Hřebeč a Velké Přítočno. Obce Hostouň a Dobrovíz, v jejichž těsné blízkosti by měla

nová železnice vést vykazují hodnoty nižší. Hodnotu v Dobrovízi ovlivňuje přítomnost rozsáhlých skladovacích hal, podobně jako v Kněževsi. Ani jedna z obcí ale nesplňuje kritérium hodnoty 30 ob./ha, kterou je uvedena tato kapitola. V současném stavu je tak obsluha území novou železnicí neadekvátní.



Vývoj počtu obyvatel v okresech Středočeského kraje za rok 2016



M 1:50 000



zdroj: Český statistický úřad, data k 1.1. 2017

ŠIRŠÍ VZTAHY

I Infrastruktura

Řešená oblast tvoří osu spojení Prahy a Kladna. Praha je nejvýznamnějším sídlem v Česku, Kladno je nejlidnatějším středočeským městem. Proto mezi oběma sídly existují velmi silné vztahy, které jsou reprezentovány zejména dopravní infrastrukturou. Kladno je obslouženo ze severu i jihu vůči Praze radiálními dálničními tahy D6 a D7, ze kterých odbočuje silnice I/61. Řešené území je dále obsluhováno hustou sítí silnic II. a III. třídy.

Z historického hlediska měla v území velký význam železnice, která zde vznikla za účelem obsluhy průmyslu. V dnešní době je tato její funkce utlumena, zcela převažuje význam pro osobní dopravu, pro kterou ale není systémově uzpůsobena. Nejvýznamnější trať č. 120 (Praha-Kladno-Rakovník) je jednokolejná a neelektrizovaná. Navíc se vyhýbá současným centřům osídlení a její význam na přepravním výkonu se v relaci Praha - Kladno pohybuje jen okolo 10%.¹ I proto je v území navržen záměr nové železniční tratě, který je jedním z východisek této diplomové práce.

Významným zdrojem a cílem

cest v území je také letiště Václava Havla, které je nejvýznamnějším letišťem v Česku. Za rok 2017 odbavilo 15,4 milionu cestujících.² Letiště má význam pro celou republiku. Aktuálním problémem je chybějící adekvátní spojení s centrem Prahy, jakož i Kladnem.

I Vztahy

Nejvýznamnějším vztahem v regionu je vztah Prahy a Kladna. V důsledku socioekonomických změn v 90. letech 20. století se v Kladně podstatně snížil počet pracovních míst v těžbě a průmyslu. Od té doby výrazně narůstají vztahy mezi Kladnem a Prahou, kam každý den v roce 2016 za prací vyjíždělo 17 tis. obyvatel.³ Tento počet výrazně narostl v 90. letech, nyní se již dramaticky nezvyšuje, přesto je trend i kvůli suburbanizaci rostoucí.

Dalším důležitým vztahem jsou cesty z menších obcí v regionu do Kladna. I zde se projevuje silný význam hlavního města, který je v obcích v řešeném území majoritní a Kladno tak má pro obyvatele menších obcí význam především pro zajištění občanského vybavení.⁴

Důležitý vztah v území tvoří zaměstnan-

ci letiště Václava Havla, kteří bydlí ve Středočeském kraji, především v Kladně. Z analýzy vyplývá, že jejich počet není zanedbatelný (cca 5 tis.).⁵

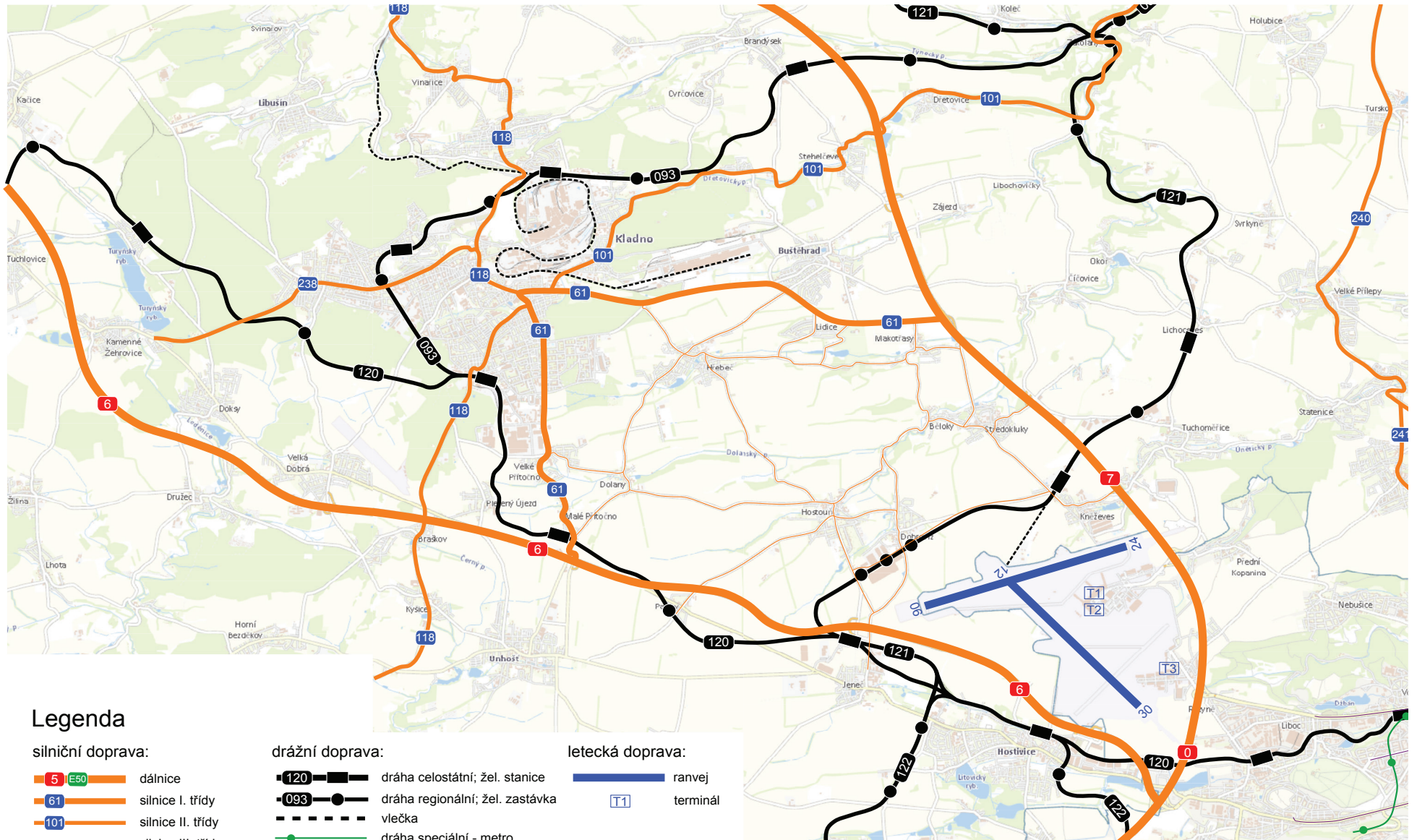
¹ Zdroj: ROPID, Regionální plán Pražské integrované dopravy na rok 2017 s výhledem na období 2018-2020

² Zdroj: Výroční zpráva společnosti Letiště Praha, a. s. za rok 2017

³ Zdroj: Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání, Sekce strategií a politik, IPR Praha, 2016.

⁴ Odvozeno z obsazenosti autobusových spojů v regionu. Zdroj: Přepravní průzkumy organizace IDSK.

⁵ Zdroj: Analýza dat mobilních operátorů. Kancelář prostorových informací, IPR Praha, 2017.



Legenda

silniční doprava:

- 5 E60 dálnice
- 61 silnice I. třídy
- 101 silnice II. třídy

dražní doprava:

- dráha celostátní; žel. stanice
- dráha regionální; žel. zastávka
- vlečka
- dráha speciální - metro

letecká doprava:

- ranvej
- T1 terminál

M 1:100 000



HODNOTY

1 Krajina

Kulturní, málo zalesněná zemědělsky využívaná krajina je jednou z největších devíz území. Lidický a Dolanský potok vytvářejí nehluboká údolí, mezi nimiž se rozprostírají rozsáhlé lány, na jejichž okrajích jsou umístěny jednotlivé obce. Kvalitní půda (zastoupení černozemě)¹ a příznivý geologický profil podloží předurčil toto území pro zemědělské využívání. Tuto funkci je třeba v co největší míře zachovat.

2 Vodoteče

Území protíná několik potoků. Jsou pojmenovány podle obcí, v jejichž blízkosti pramení (Dolanský p., Dobrovízský p.), resp. významných sídel podél toku potoka (Lidický p., Sulovický p.). Potoky vytvářejí mělká údolí, podél jejich toku se historicky nacházely mlýny, z nichž některé přežily do dnešní doby. Cenný je rovněž vztah historického osídlení a vody, který je patrný v jádrech některých obcí (Hostouň, Běloky), přes které potoky tečou. Pro zvýšení retenční schopnosti území jsou především na Sulovickém potoce vytvořeny nádrže, které jsou v současné době jádry rekreačního

využití v jednotlivých obcích.

3 Jádra obcí

Většina obcí v území má zachovalá cenná historická jádra s návsemi a veřejnými budovami (kostel sv. Bartoloměje v Dobrovízi, kaple Panny Marie v Hostouni). Jádra nebyla v posledních letech postižena suburbanizací a jejich podoba tak odpovídá době vzniku do současnosti zachovalé architektonické vrstvy (2. polovina 19. století).

Zvláštním případem je obec Lidice, vystavěná v 50. letech východně od nacisty zničené obce. Bezprecedentní příklad nově založené obce v druhé polovině 20. století je sám o sobě cenný, přestože se jedná ve srovnání s ostatními sídly o velmi mladou obec.

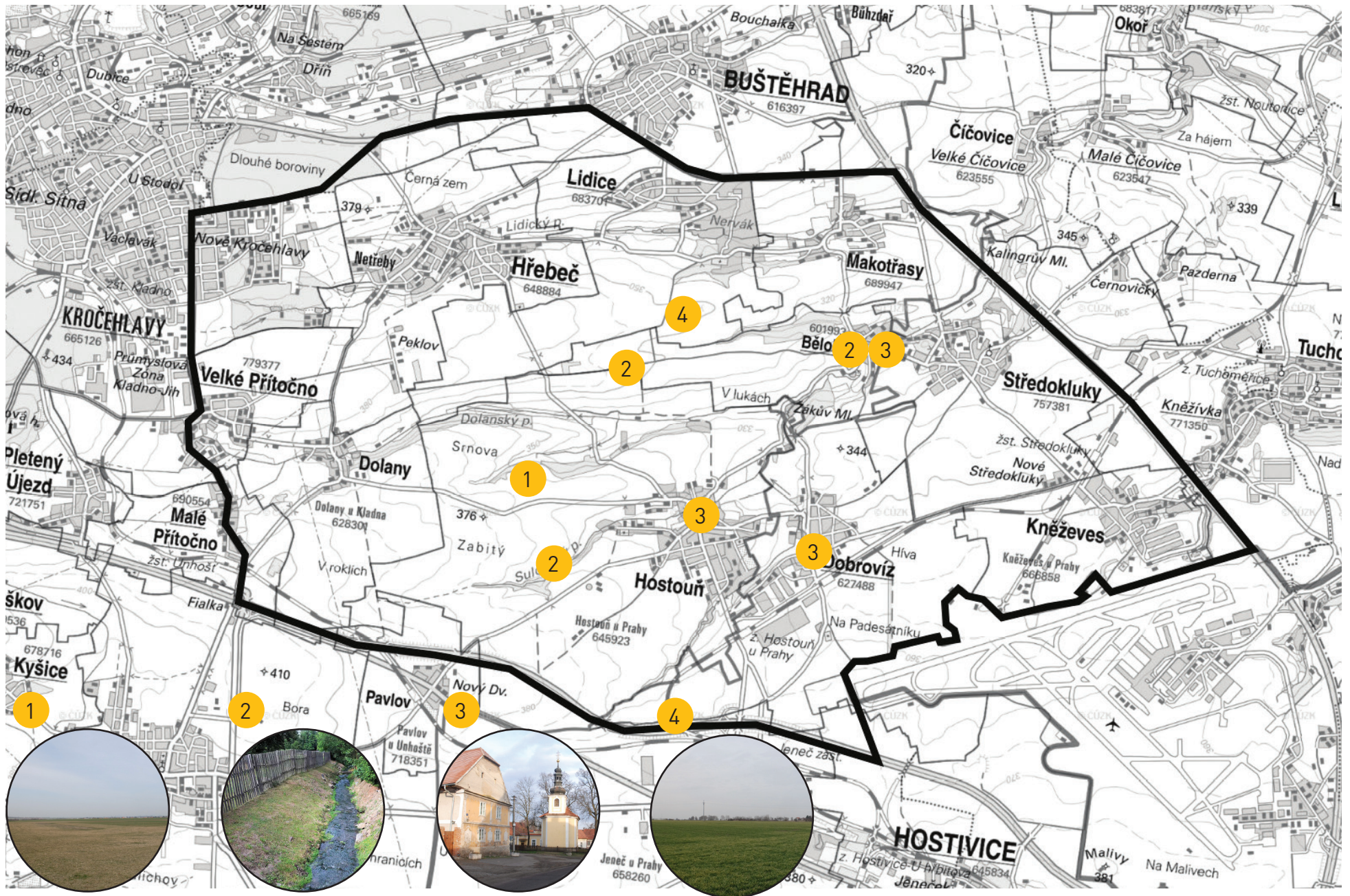
4 Průhledy

Fakt, že obce jsou v řešeném území umístěny zpravidla mimo údolí umožňuje vzájemný vizuální kontakt mezi jednotlivými sídly. Zvlášť patrné je to v případě Lidic, umístěných v jižním svahu a Hřebče, jejíž zástavba končí na jižním okraji hrany údolí Lidického potoka.

Uvedené hodnoty mají jedno společné - týkají se krajiny, která je v řešeném regionu mimořádně cenná a každý stavební vstup do tohoto území (ať už se jedná o obytnou výstavbu nebo infrastrukturu) by se měl zabývat otázkou ohleduplnosti k těmto hodnotám.

→ **Východiska návrhu** (strany 24-25)

¹ Zdroj: Geologická mapa ČR online, dostupné na www.geologicke-mapy.cz



PROBLÉMY

I 1 Neodstatečná udržitelná dopravní infrastruktura

Z hlediska silniční infrastruktury je území saturováno dostatečně. Horší je ale situace v oblasti tzv. udržitelných módů dopravy (železnice, cyklistika), pro kterou sice je infrastruktura v regionu vybudována, ale buď nedostačuje, nebo její potenciál není adekvátně využit.

Železniční trať č. 120 vede mimo hlavní sídla mikroregionu, navíc neobsluhuje letiště Václava Havla, což je problematické nejen z makropohledu hlavního města, ale dokonce i z pohledu řešeného území (viz strana 18 - Vztahy).

Co se týče cyklistické infrastruktury, ta je řešena pouze vyznačením tras na stávajících pozemních komunikacích, narozdíl například od blízkých Hostivic ale není zvyšována prostupnost území pro cyklodopravu.

I 2 Bariéry v území

Areál letiště a koridory dopravní infrastruktury znesnadňují prostupnost území pro pěší a cyklisty. Toto je patrné zejména ve třech lokalitách (viz protější strana). Areál letiště tvoří nutnou barié-

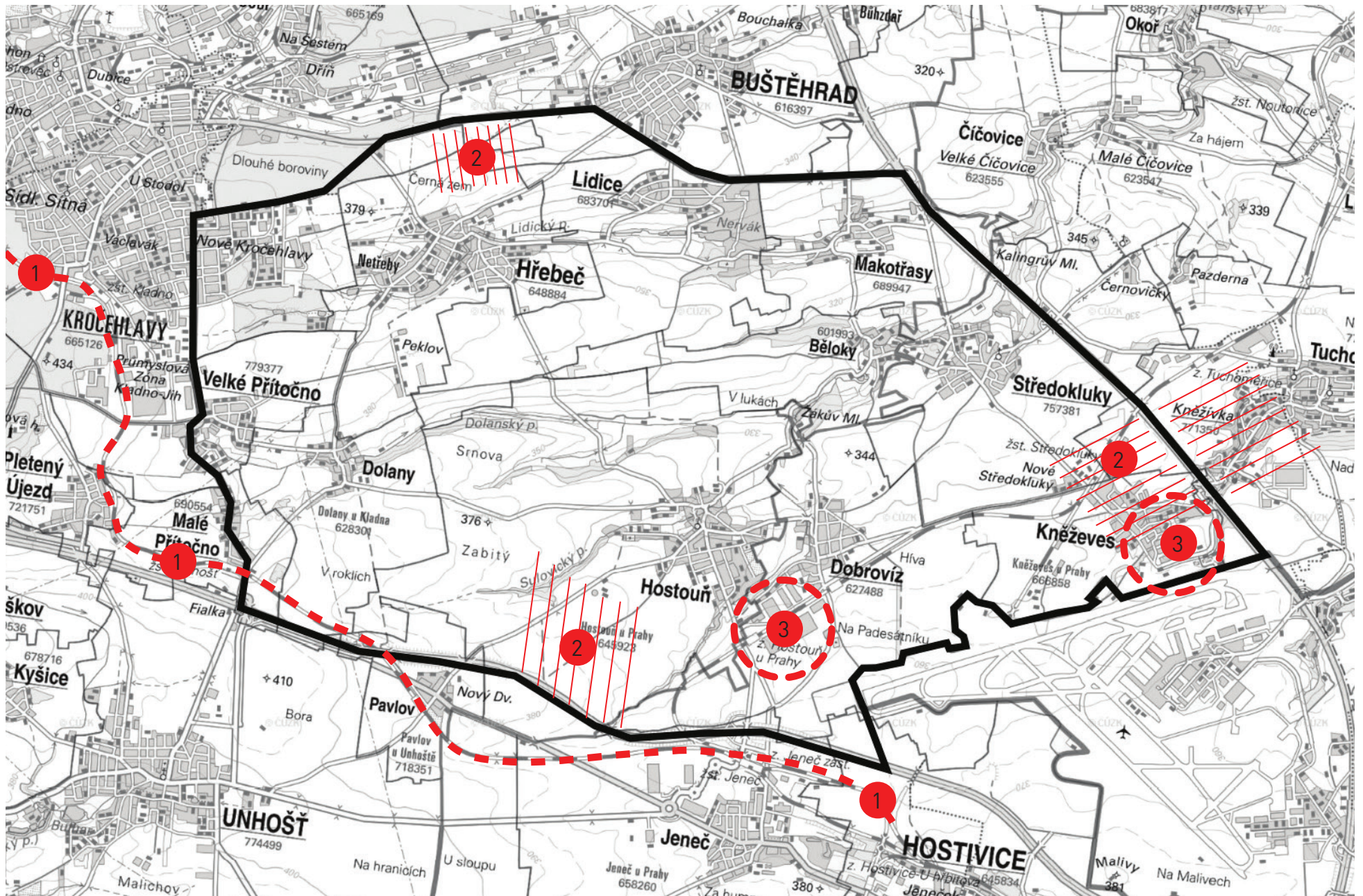
ru díky oplocení. Zbývající dvě lokality (koridory dálnice D7 a silnice I/61) neumožňují adekvátní průchodnost mezi oběma stranami v místech, kde je spojení vyžadováno. Tento problém úzce souvisí s předchozím bodem, zejména v případě cyklistické infrastruktury.

I 3 Neadekvátní zástavba

Většinu z hodnot, které jsou popsány na předchozí dvoustraně popírají novostavby logistických center vybudované v posledních 10 letech, které zcela popírají měřítko blízké zástavby a navíc způsobují nepřijatelné zatížení stávajících komunikací díky zavlečené nákladní dopravě.

Zároveň dochází k zastavování půdy bez větší přidané hodnoty.

→ **Východiska návrhu** (strany 24-25)



VÝCHODISKA NÁVRHU

- | 1: Jedná se o cenné území s kvalitní kulturní krajinou, která je málo urbanizovaná.
- | 2: Blízkost dvou významných center generuje významné dopravní vztahy.
- | 3: Suburbanizace v území probíhá, její míra je ve srovnání s ostatními obcemi kolem Prahy výrazně nižší.
- | 4: Obce jsou v současnosti kompaktní a jejich infrastruktura jim zatím dostačuje.
- | 5: Území není obslouženo rychlou a kapacitní veřejnou dopravou.
- | 6: Rovinatý charakter zastavěného území vybízí k využívání nemotorové dopravy.
- | 7: V území se nachází některé umělé bariéry, které znesnadňují průchodnost.
- | 8: Logistické areály území spíše zatěžují, užitek z jejich přítomnosti je minimální.
- | 9: Dá se očekávat další tlak na rozšiřování zástavby.

ZÁMĚR NOVÉ ŽELEZNIČNÍ TRATI PRAHA - KLADNO

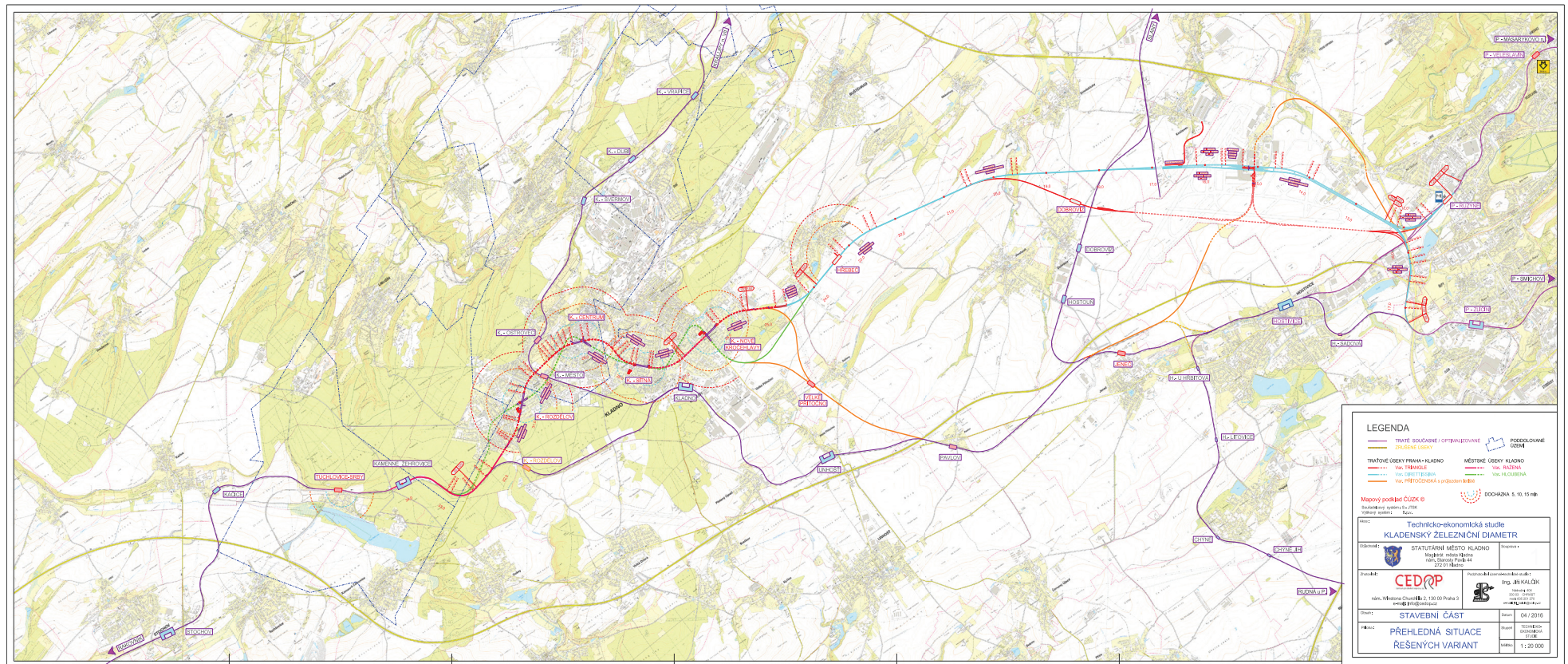
Protuto práci je dalším důležitým východiskem projekt železniční trati Praha - Kladno v nové stopě. Pro účely této práce jsem použil technicko-eko-

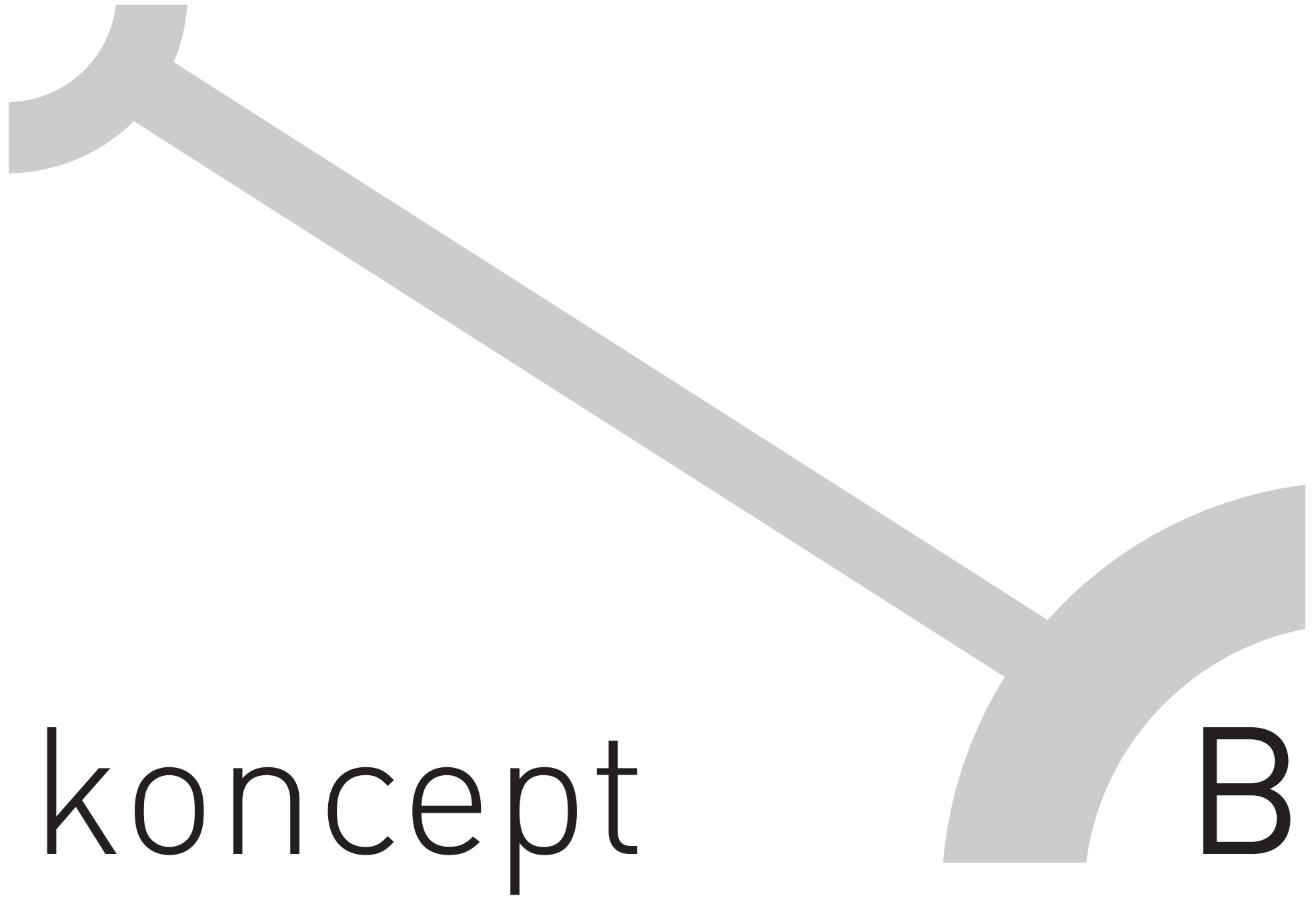
nomickou studii "Kladenský železniční diametr", kterou v letech 2015-2016 zpracovalo Centrum pro efektivní dopravu na objednávku Magistrátu města Kladna. Trať primárně řeší obsluhu letiště Václava Havla a spojení Prahy s Kladnem, nicméně v prostoru mezi těmito dvěma městy navrhuje dvě zastávky (Dobrovíz, Hřebeč). Pro účely mé práce jsem se rozhodl respektovat

tzv. variantu Triangle (červeně) v úseku mezi Prahou a Hřebečí a dále hloubenou variantu (zeleně) na zbylém úseku do Kladna. Hlavním důvodem byla opora této trasy v pražské územně-plánovací dokumentaci a blízkost navržené trasy obci Dobrovíz.

Tato práce si neklade za cíl posuzovat proveditelnost ani technické řešení

tohoto záměru. Místo toho se pokusí odpovědět na otázku, jaké změny by v případě realizace v daném území tato nová infrastruktura mohla vyvolat.





TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Pro tvorbu vize návrhu struktury osídlení podél nové železnice je zásadní teorie Transit oriented development, neboli dopravou podmíněný rozvoj.¹ Základem této teorie je snaha o rozvoj města navázaný na vedení kapacitní a udržitelné (zpravidla kolejové) infrastruktury. Cílem je mimo vytvoření nové urbánní struktury také redukce nutné automobilové dopravy díky nabídce atraktivní veřejné služby.²

Autoři Cervero a Ewing³ definují zásady, které mají vliv na funkčnost takto vytvořeného systému:

- hustota osídlení
- vzdálenost na zastávku
- dosažitelnost cíle dojíždky
- mix funkcí ve vystavěném prostředí
- celková kvalita vystavěného prostředí.

Jednou z prvních praktických ukázek této teorie je slavný kodaňský Fingerplan. Pod tímto názvem je známý strategický plán rozvoje Kodaně z roku 1947, který určoval rozvoj nové zástavby

podél 5 radiálních "prstů", které představovaly jednotlivé linky příměstské železnice. V docházkové vzdálenosti od jednotlivých zastávek vznikala nízkopodlažní zástavba, orientace na železnici byla ještě dále podpořena regionálním plánem z roku 1989, který určil umístění průmyslu a služeb do vzdálenosti ne větší než 1 km od jednotlivých železničních stanic.

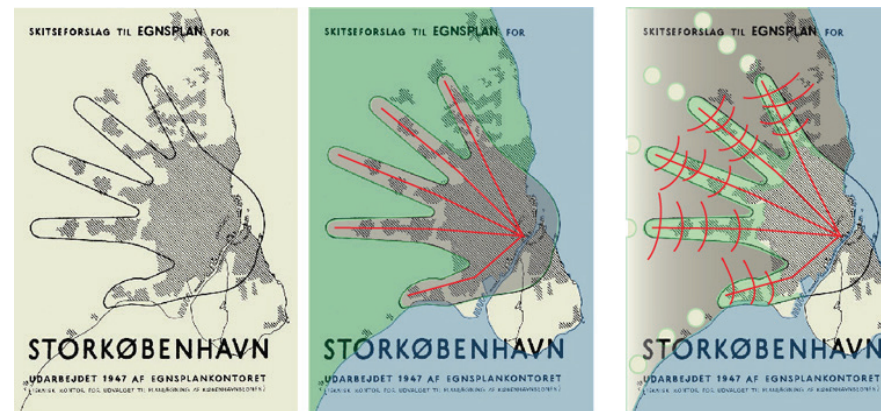
→ Zásady pro tuto práci

- transformace stávajících a výstavba nových sídel v docházkové vzdálenosti zastávek vlaku
- mix funkcí v bezprostřední blízkosti stanic, tato jako nová centra obcí
- kvalitní prostředí, minimalizace negativních dopadů nové železniční trati

¹ CALTROPE, Peter: The New American Metropolis (první použití termínu).

² FELCMAN J., ŠILHA M: *Uplatní se princip kodaňského fingerplanu i v České republice?* Urbanismus a územní rozvoj 4-6, ročník XIX, číslo 6/2016.

³ CERVERO, R. - EWING, R. Travel And The Built Enviroment. *Journal of the American Planning Association*.



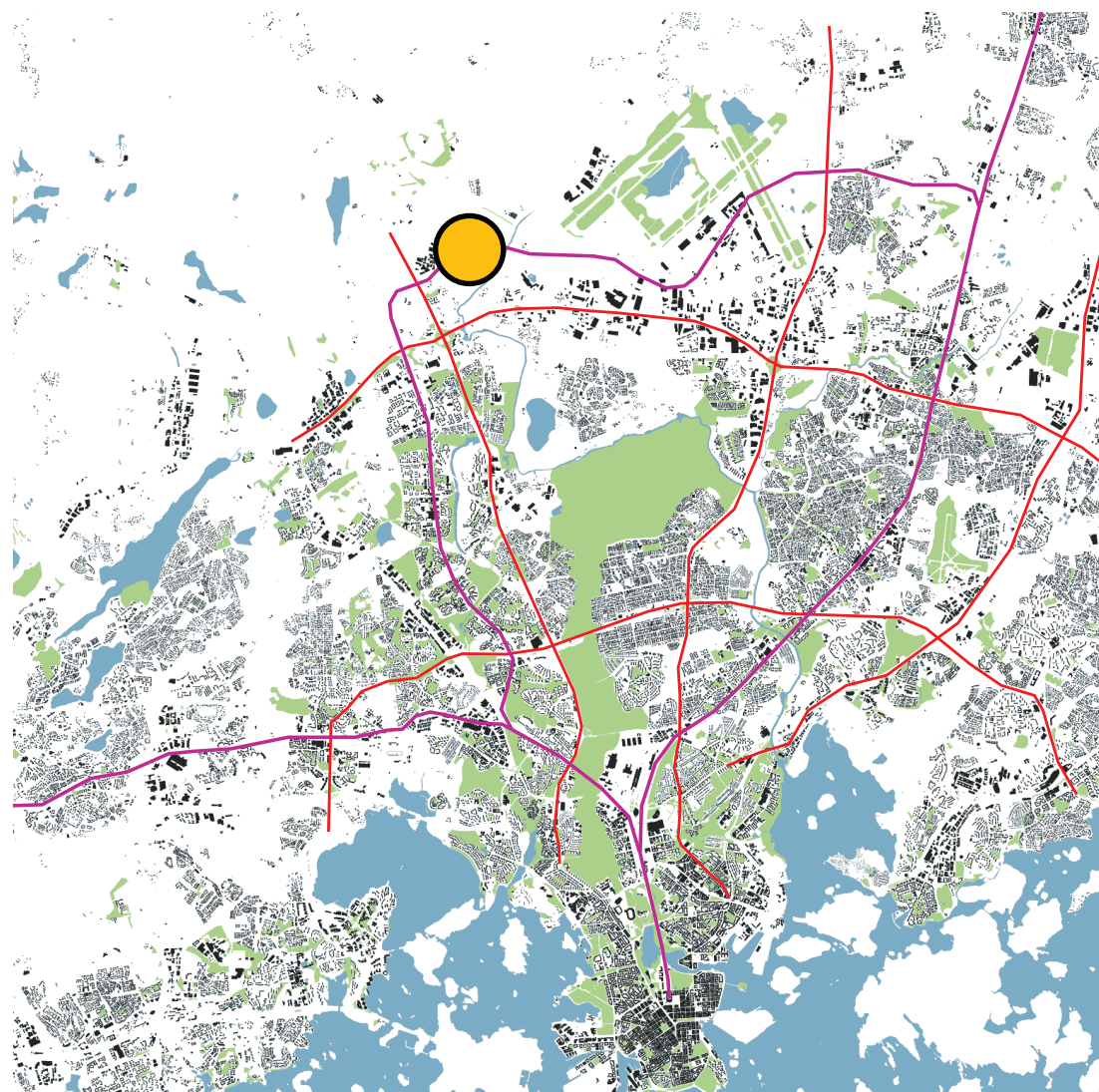
Ilustrace zásad kodaňského Fingerplanu (osídlení, trasy železnice, směry rozvoje). (Zdroj: Living Rail Association)



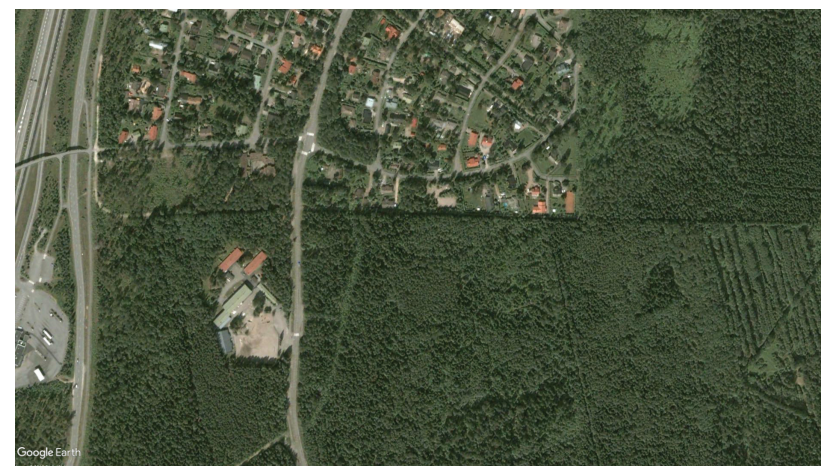
Potenciál trasy nové železnice (červeně) v řešeném území.

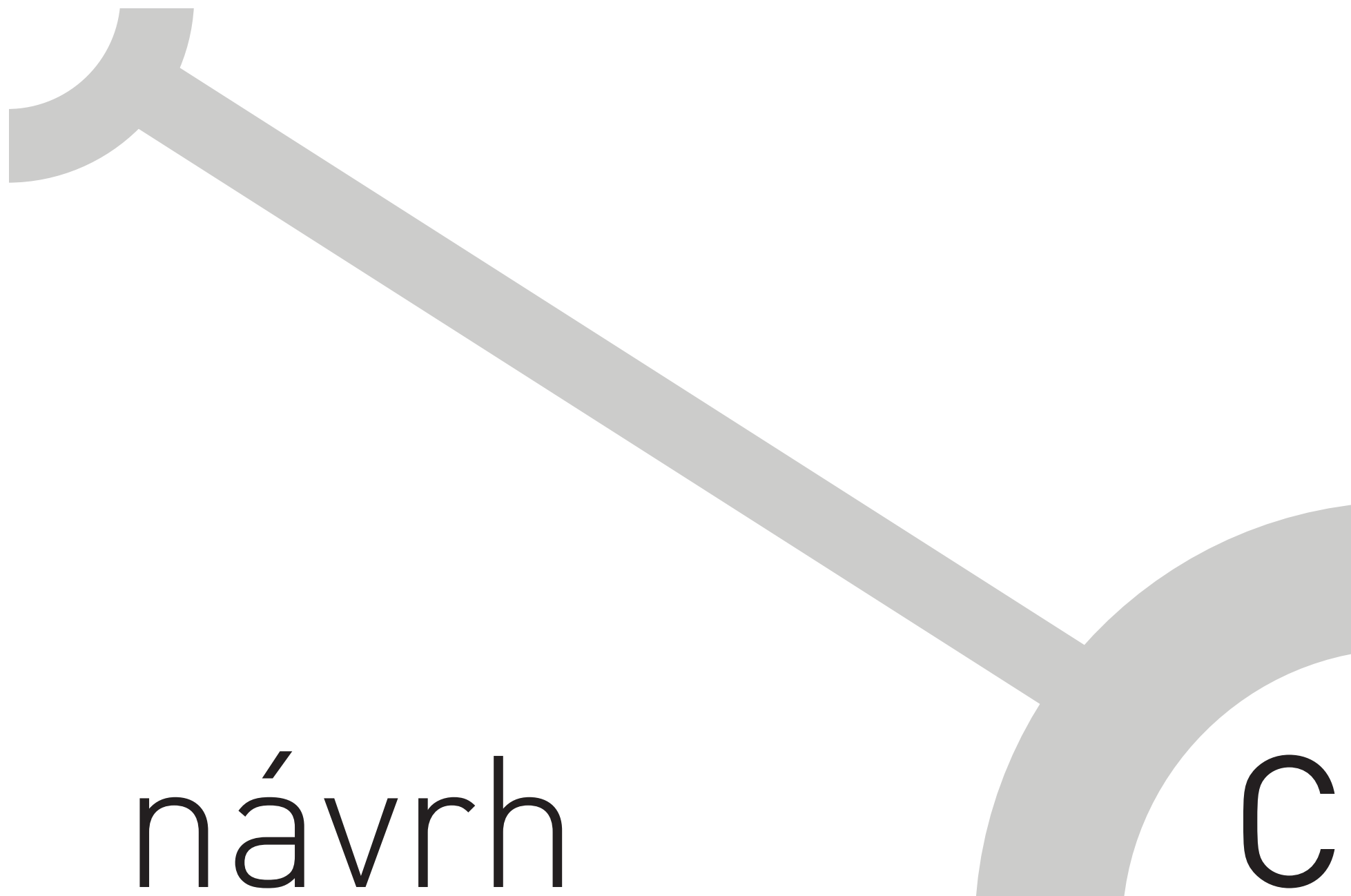
PŘÍKLAD ŘEŠENÍ

Situace srovnatelná s řešeným územím byla v rámci rešerší nalezena ve finské metropoli - Helsinkách. Od roku 2013 je v severní části města v provozu okružní železnice (tzv. Kehärata), která spojuje mezinárodní letiště Vantaa s centrem města oběma směry. V severozápadní části prochází železnice v blízkosti několika vesnic, které po vybudování železnice zažily radikální, ale řízený rozvoj v návaznosti na stanice nové železnice. Nabízím srovnání leteckých snímků z roku 2003 (nahore) a 2016 (dole). Na mapě vlevo vyznačena poloha v rámci Helsinek.



- železnice
- silnice





návrh

C

MĚŘÍTKA NÁVRHU

1:100 000

REGION

demografické hodnoty sídel,
meziregionální vazby

1:50 000

ŠIRŠÍ VZTAHY

regionální vazby, struktura
osídlení řešeného území a
jeho rozvoj

1:10 000

VYBRANÁ OBEC

koncepce rozvoje obcí Hos-
touň a Dobrovíz

1:2 000

OKOLÍ STANICE

nová městská struktura
navázaná na železnici

1: 500

DETAIL HLAVNÍHO VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

nové náměstí v Dobrovízi



REGION 1: 100 000

→ Řešené území samo o sobě nemá potenciál pro obsluhu železnicí. Všechny obce mají podstatně menší množství obyvatel (resp. hustotu zalidnění), která je uváděna jako minimální proto, aby se vyplatila obsluha železnicí (cca 70 obyv./ha).

→ Železnice v oblasti ale má řešit obsluhu Prahy, Kladna a letiště, železnice v řešeném území tak může být benefitem tohoto projektu, který může a nemusí být využit.

→ Železniční obsluha (výstavba zastávky) má smysl tehdy, je-li v docházkové vzdálenosti alespoň 2 000 obyvatel a půl druhého kilometru od zastávky alespoň další 1000 (možnost dojezdu na kole, viz strana 24, bod 6).¹

→ Přímé dopravní spojení s Prahou (jízdní doba na Masarykovo nádraží cca 25 minut) výrazně zvyšuje potenciál pro budování nové zástavby.

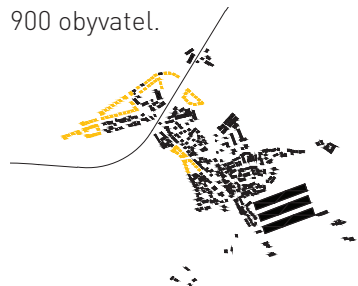
¹ KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. 2. vydání, Nakladatelství ČVUT, 2007.

KONCEPCE ROZVOJE REGIONU 1: 50 000

Rozvoj obcí indukovaný novou železniční tratí navrhují v následujících 5 lokalitách:

1: Kněžves

V Kněževsi navrhují rozvoj ve dvou lokalitách. Západně od současně zastavěného území směrem k Dobrovízi navrhují nízkopodlažní zástavbu rodinnými domy, další lokalita u současného nádraží by měla být řešena maximálně čtyřpodlažními bytovými domy. Obě lokality jsou navázány na cestu, která spojuje Dobrovíz a Kněžves a nová zástavba v Kněževsi je tak umístěna cca 1100 m od navrhované železniční stanice v Hostouni, čímž je zajištěna dostupnost pro Kněžvesany aniž by bylo nutné využívat motorovou dopravu. Kapacita nové zástavby činí přibližně 250 obyvatel, celá obec tak může mít až 900 obyvatel.



2: Středokluky

Ve Středoklukách navrhují novou zástavbu několika novými rodinnými domy pro dokončení struktury tak, aby byla obec kompaktnější. I tato zástavba se nachází u přímé pěší spojnice Středokluk s novou zástavbou v Dobrovízi. Vzdálenost od nové železniční zastávky činí přibližně 1500 m a je tak na hranici komfortní dojížděky na kole. Nová zástavba má kapacitu 70 osob.



3,4: Dobrovíz, Hostouň

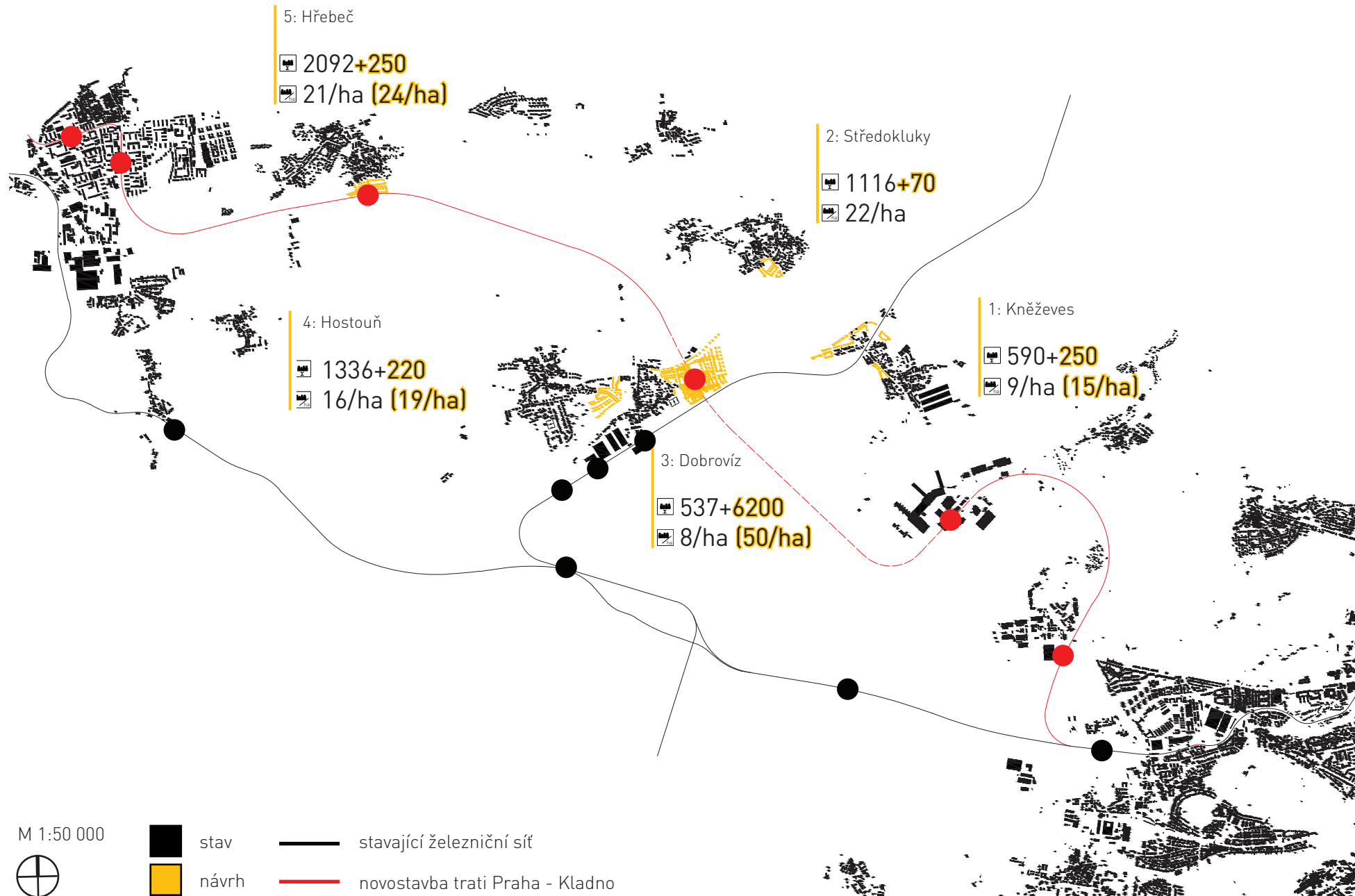
Koncepce rozvoje těchto obcí je předmětem návrhu v měřítku 1:10 000

→ strany 38-41

5: Hřebeč

V Hřebeči, kde je navržena další zastávka v řešeném území navrhují novou zástavbu v bezprostřední blízkosti nové dráhy tak, aby urbanistická struktura obce "dorostla" až k novému koridoru. Typologicky by se mělo jednat o tři až čtyřpodlažní bytové domy s kapacitou cca 250 nových obyvatel.





KONCEPCE ROZVOJE OBCÍ HOSTOUŇ A DOBROVÍZ 1: 10 000

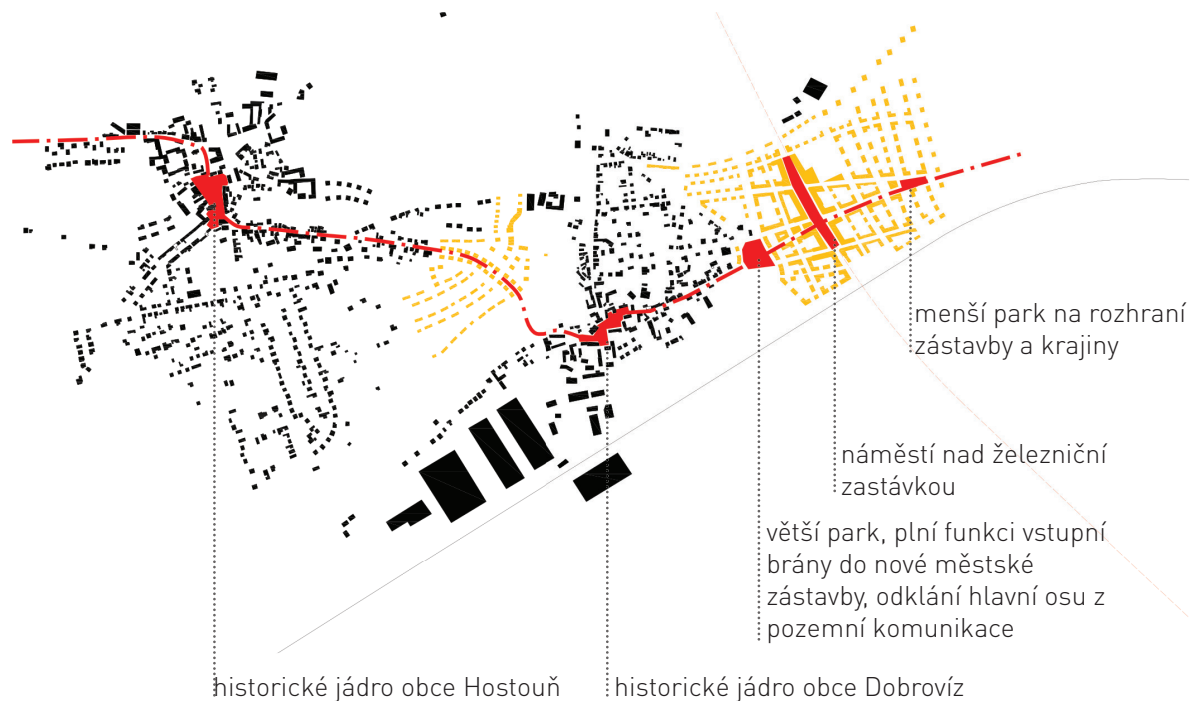
Základní myšlenkou je propojení dvou dosud samostatných obcí do jednoho urbánního celku:

- výstavbou na pomezí dvou dosud oddělených urbánních struktur ve stráni potoka
- vymezením základní urbánní osy (na schématu červeně), která je v současné struktuře vymezena spojnici hlavních veřejných prostranství (návsí)

Osa spojuje stávající centra dosud samostatných obcí, dále vymezuje obě dvě rozvojové lokality, v jejichž středu prochází.

Dalším důležitým prvkem, který obec sjednocuje je pravidelná síť veřejných prostranství navázaných na výše popsanou urbánní osu (resp. hlavní ulici). V Hostouni a Dobrovízi jsou takovými prostranstvími jádra obcí, v nové zástavbě pak centrální náměstí nad podpovrchovou železniční zastávkou a dvě menší parkové plochy.

→ Okolí stanice 1:2 000 (strany 42-43)



M 1:10 000



stav



návrh

stavající železniční síť



novostavba trati Praha - Kladno

vrstevnice po 2 m



KONCEPCE 1:10 000

Dle koncepce TOD (Transit oriented development) je hustota navržené zástavby odstupňována podle vzdálenosti od železniční zastávky. Ta je v centru nové zástavby v Dobrovízi. Celá nová čtvrť se nachází ve zhruba pětiminutové pěší dostupnosti na zastávku (viz schéma). Nízkopodlažní rodinné domy na pomezí Hostouně a Dobrovíze se pak nachází v zóně čtvrt hodinové pěší dostupnosti (resp. pětiminutové dostupnosti na kole). Nejvzdálenější části obce Hostouň, kterou v návrhu ponechávám v současném stavu jsou k zastávce vzdáleny přibližně 2 km, což představuje přibližně půlhodinovou pěší dostupnost a 15 minut jízdy na kole.

→ Transit oriented development (strana 28)





OKOLÍ STANICE

1:2 000

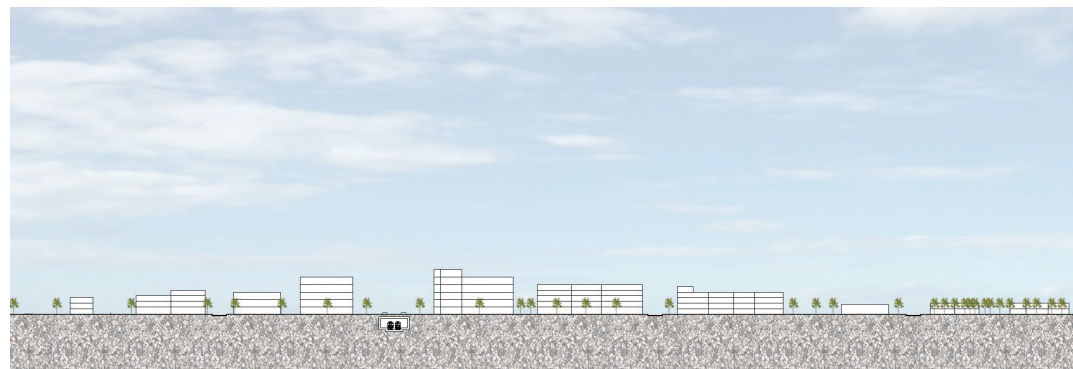
Hlavní pozornost této práce se soustředí na návrh nové čtvrti v obci Dobrovíz, která se nachází v bezprostřední blízkosti nové vlakové zastávky. Hlavním motivem je popsání urbánní osy, která novou čtvrť spojuje jak se stávající dobrovízskou zástavbou, tak i se sousední obcí Hostouň.

Přímo nad železnicí, která je v obci Dobrovíz vedena v mělkém hloubeném tunelu se nachází ústřední veřejné prostranství - náměstí, které protíná mimo zmíněné hlavní obecní třídy také další ulice ve východozápadním směru.

Kolem tohoto přirozeného centra nové zástavby se nachází nejvyšší stavby, počet podlaží směrem k okrajům čtvrti postupně klesá a to jak ve směru do okolní krajiny (jih, východ, sever), tak i směrem k současné zástavbě Dobrovíze.

→ Výška zástavby (strana 44)

Důležitým prvkem jsou veřejná prostranství místního charakteru, která jsou rovnoměrně distribuována napříč čtvrtí. Část z nich má charakter parku, další tvoří předprostor významným čtvrtěvým budovám.

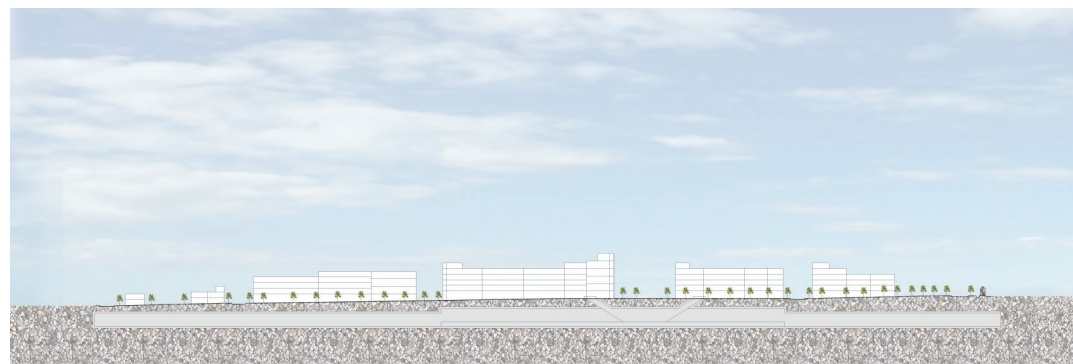


Řez A-A' (hlavní obecní třídou)

Zástavba stoupá směrem k výškově dominantně nové zástavby, kterou tvoří rohový objekt radnice. Na okrajích jsou umístěny místní parky, které tvoří přechod mezi touto novou čtvrtí a okolní krajinou (na východě, vpravo), resp. se stávající zástavbou (na západě, vlevo).

Řez B-B' (náměstím)

Z řezu je patrné umístění podpovrchové železniční zastávky pod náměstím s výstupy, které směřují k hlavní obecní třídě. Rovněž v tomto směru je uplatněn kompoziční princip navyšování zástavby směrem do středu (k radnici) a snižování směrem k okrajům.





OKOLÍ STANICE

1:2 000 - VÝŠKA ZÁSTAVBY



Počet podlaží:

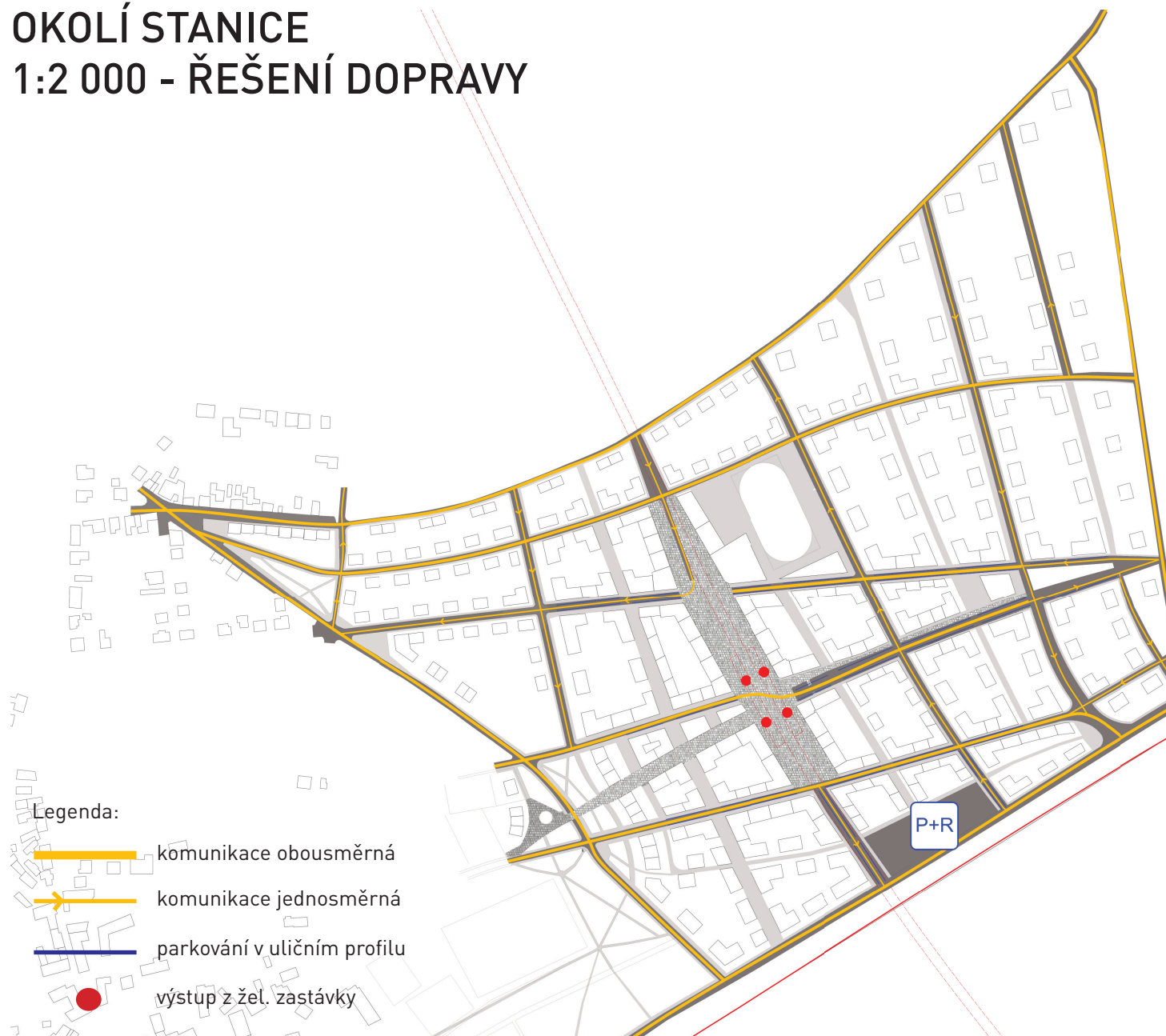


OKOLÍ STANICE 1:2 000 - ZELEŇ





Stromořadí mají mimo svých městotvorných funkcí také význam pro kompozici. Vyznačují totiž významná veřejná prostranství. Mimo tří parků jsou umístěna ještě na obou okrajích hlavního náměstí, dále propůjčují hlavní urbánní ose charakter městské třídy a pro zvýšení kvality veřejného prostranství jsou stromy vysazeny také na záchytném parkovišti při hlavní silnici.



OKOLÍ STANICE 1:2 000 - ŘEŠENÍ DOPRAVY



Legenda:

-  komunikace obousměrná
-  komunikace jednosměrná
-  parkování v uličním profilu
-  výstup z žel. zastávky

Čtvrť je koncipována tak, aby veškerá tranzitní doprava využila stávající komunikaci na jižním okraji území (silnice Tuchoměřice - Dobrovíz) a nezatěžovala obytné území. U této komunikace v přímé pěší dostupnosti železniční zastávky je situováno parkoviště P+R s kapacitou cca 100 automobilů. Ostatní komunikace v území jsou obslužné, severojižní směr je zpravidla koncipován jako jednosměrné komunikace. Přes centrální náměstí vedou dvě zklidněné komunikace pro zajištění obsluhy.

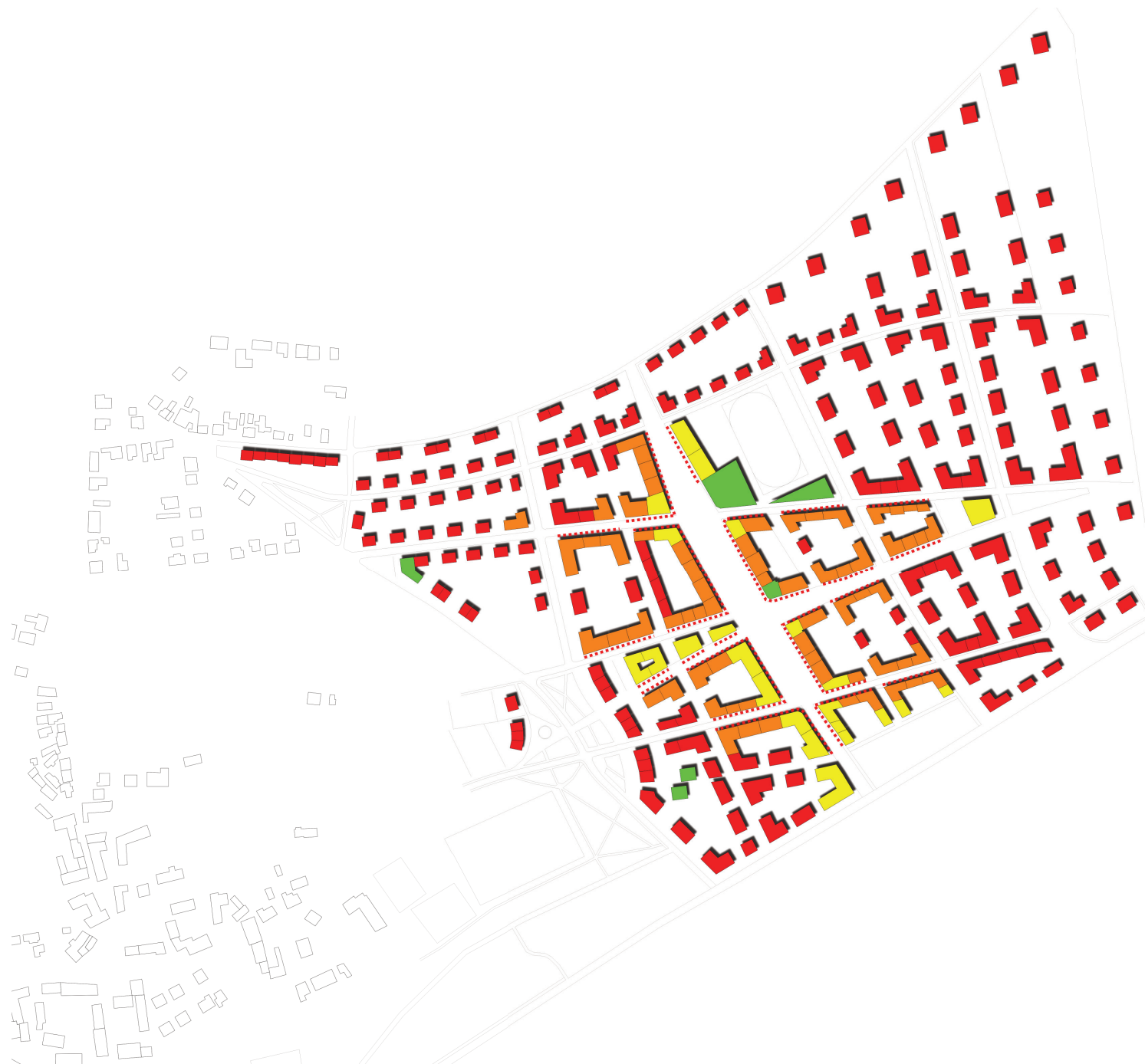
Doprava v klidu je mimo zachytaného parkoviště řešena stánkami v uličním profilu, jejichž umístění zhruba kopíruje lokalizaci aktivního parteru. Předpokladem je zajištění rezidenčních stání v rámci jednotlivých objektů.

Schéma zachycuje také vedení dvou železničních tratí - stávající povrchové při komunikaci Tuchoměřice - Dobrovíz a nově navržené podpovrchové s výstupy do prostoru centrálního náměstí.

OKOLÍ STANICE 1:2 000 - PARTER

Aktivní parter je navržen ve středu nové zástavby na náměstí a v přilehlých ulicích, které lemují vícepátrové, zpravidla polyfunkční budovy.

Funkce jednotlivých objektů je patrná ze schématu. Na okrajích čtvrti jsou umístěny čistě rezidenční objekty, směrem k hlavnímu náměstí se objevují objekty polyfunkční, retailové a veřejné.



Legenda:

- bydlení
- polyfunkce*
- retail/administrativa
- veřejné objekty
- aktivní parter

* převažuje funkce bydlení

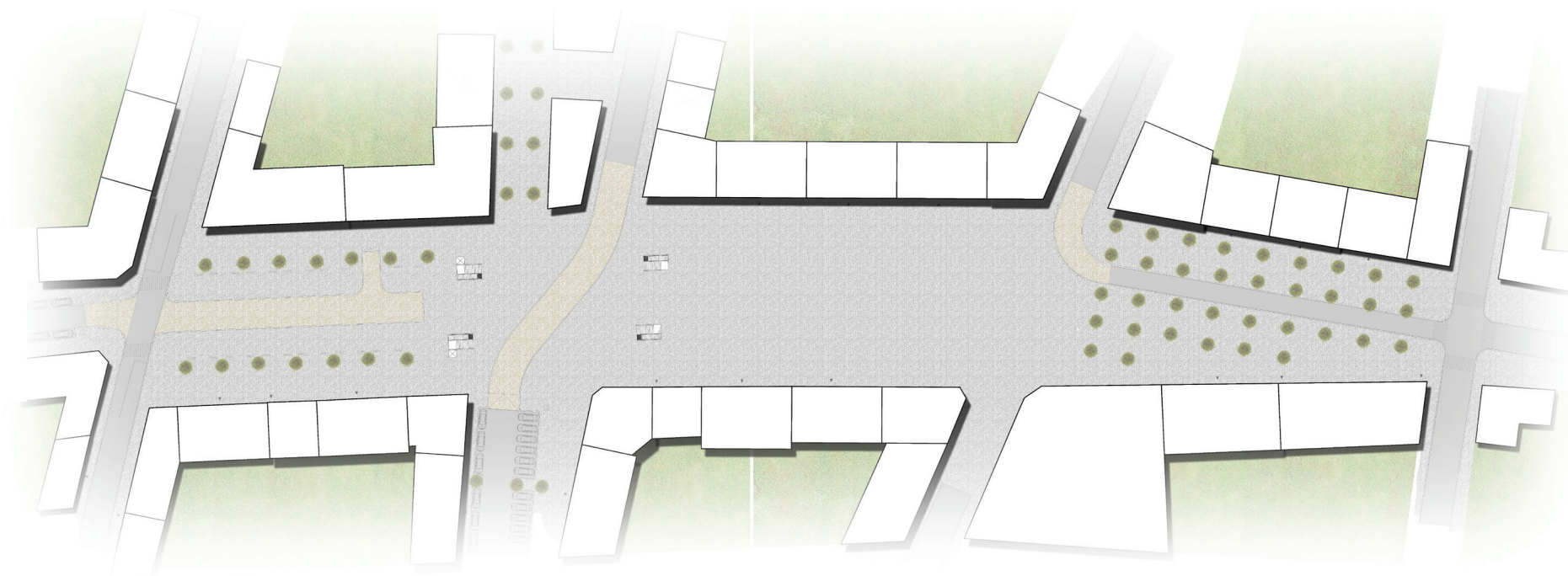
DETAIL NÁMĚSTÍ 1:500

Hlavní veřejné prostranství nové čtvrti je zároveň ústředním prostorem srostlých obcí Hostouň a Dobrovíz (viz návrh v měřítku 1: 10 000). Nachází se nad zahlobenou železnicí, která určuje jeho severojižní orientaci.

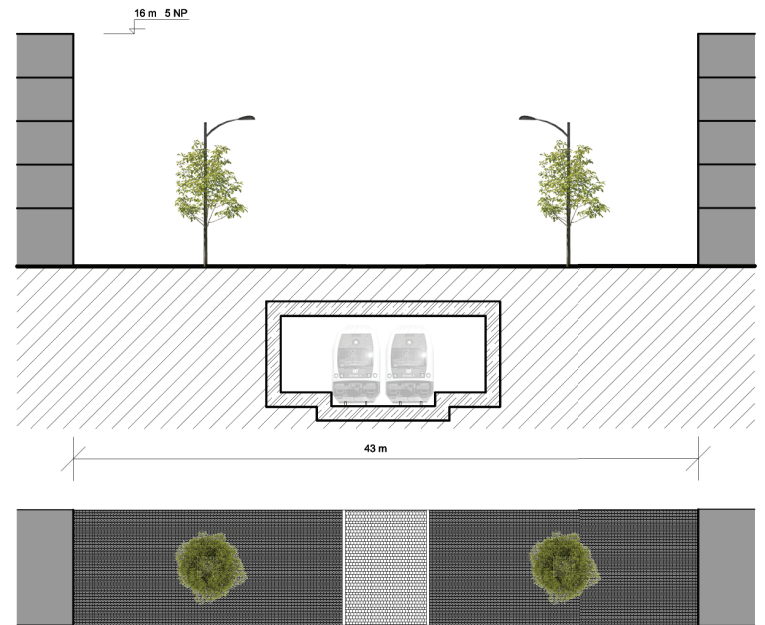
Po délce je rozděleno na tři rozdílné prostory. Jižní část (na výkrese vlevo) je lemována polyfunkčními a administrativními budovami s aktivním parterem, kvůli jehož obsluze je plocha náměstí pojížditelná. Po stranách je umístěno stromořadí a mobiliář. Jsou sem také zaústěny dva výstupy z podzemní železniční zastávky.

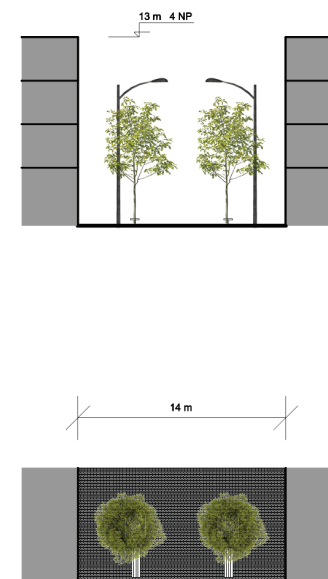
Střední část slouží jako hlavní shromažďovací prostor, nejsou zde proto stromy a plocha je jednotně vydlážděna. Volné prostranství umožňuje využití pro kolektivní akce (koncerty, trhy, shromáždění) a zároveň ponechává volný pohled na dominanty nové čtvrti - radnici a školu. K té je zajištěn bezbariérový přístup díky přerušení komunikace.

Severní část náměstí je koncipována jako parková plocha se stromy, která je oblosužena zklidněnou jednosměrnou komunikací, která zároveň umožňuje zásobování přílehlých objektů.



⊕ M 1:500 (zmenšeno)





DETAIL OBECNÍ TŘÍDY 1:500

Urbánní osa, která spojuje Hostouň s Dobrovízí a je i jedním z hlavních veřejných prostranství nové čtvrti je koncipována primárně pro pěší. V části z ní je vyloučena motorová doprava, je

použita jednotná dlažba v celém profilu ulice, její význam je dále zdůrazněn stromořadím. Průhled ulicí směrem k náměstí je ukončen dominantou - budovou radnice, která je nejvyšším objektem v obcích Hostouň i Dobrovízí. V uličním profilu je navržen mobiliář k podpoře pobytové funkce tohoto veřejného prostranství.

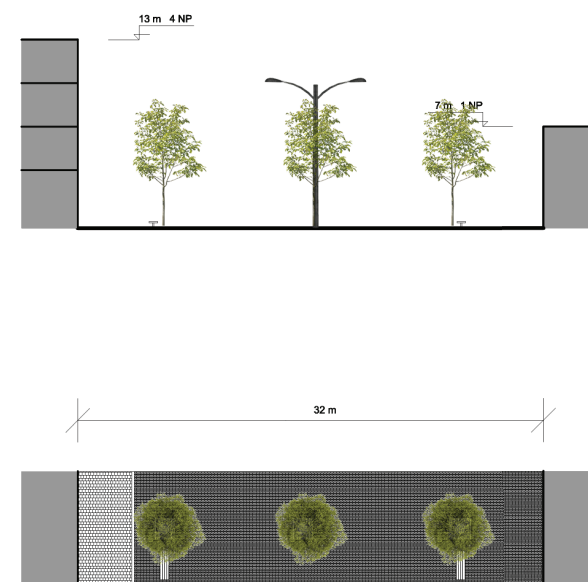




DETAIL MALÉHO NÁMĚSTÍ 1:500

Menší náměstí je umístěno na konci hlavní urbánní osy před objektem, který je zamýšlen jako obchod. Náměstí protínají zklidněné komunikace, prostor před prodejnou je vydlážděn a opatřen

stromořadím s nezbytným mobiliářem. V ploše náměstí je odlišným druhem a formátem dlažby vyznačena plocha pro obsluhu přilehlých objektů, kterou je v případě nutnosti možné projíždět.





autorská
zpráva

D

AUTORSKÁ ZPRÁVA

Diplomová práce se zabývá koncepcí rozvoje území mezi Prahou a Kladnem, kde má výhledově vést koridor nové železnice, která spojí Prahu, letiště Václava Havla a Kladno. Práce se v několika měřítkách zaměřuje na návrh, jak může sídelní struktura zareagovat na vstup kapacitní dopravní infrastruktury.

Hlavním teoretickým základem návrhu je teorie Transit Oriented Development, tedy rozvoj území vyvolaný dopravní infrastrukturou, zde novou železniční tratí. Metoda návrhu vycházela od nejmenšího měřítka (1:100 000) po největší (1:500). V nadregionálním měřítku byl sledován počet obyvatel v jednotlivých obcích v Praze a na západ od ní ve Středočeském kraji pro zjištění potenciálu pro nové stavební zásahy. Ve stupni měřítka 1:50 000 byla prověřena současná sídelní struktura, limity dalšího rozvoje a potenciální plochy a koridory, ve kterých území jednotlivým obcím umožňuje další rozvoj. V návaznosti na navržený koridor železnice bylo určeno několik lokalit, které byly v tomto měřítku schematicky rozvedeny včetně bilance nových obyvatel.

Největší potenciál pro rozvoj byl zjištěn v případě obce Dobrovíz. Příznivá poloha koridoru železnice, blízkost dalšího sídla (Hostouň) a neukončená struktura byly východisky pro návrh nového sídelního celku, který zahrnuje obě dosud samostatné obce Hostouň a Dobrovíz. V rámci druhé jmenované byla v přímé návaznosti na železnici navržena nová čtvrť pro přibližně 6 200 obyvatel, která má městský charakter, byť měřítkově uzpůsobený předměstské zástavbě. Na úrovni měřítka 1:10 000 byla definována struktura veřejných prostranství a stavebních bloků, ve větším měřítku 1:2000 byla řešena celá čtvrť s podrobností jednotlivých objektů. Důležitým krokem v této úrovni bylo určení výškové kompozice sídla. Nová zástavba se totiž nachází v rovinaté krajině a každá nová stavba tak vstupuje razantně do krajinných panoramat, která je třeba chránit. V nové čtvrti jsou tak navrženy maximálně pětipodlažní budovy s jedinými dvěma výškovými dominantami o šesti podlažích. Více jak 50% zástavby má do 3 nadzemních podlaží a navazují tak jak na současnou dobrovízskou zástavbu, tak na otevřenou krajinu.

V měřítku 1:500 byl zpracován návrh centrálního veřejného prostranství nové čtvrti. Tím je náměstí umístěné nad železniční tratí, která je v této části trasy vedena pod povrchem a jsou tak omezeny negativní vlivy železničního provozu na okolí. V rámci prostoru náměstí jsou navrženy tři prostory odstupňované mírou otevřené plochy, množstvím vysázených stromů a možností pojíždět povrch prostranství. Ve stejném měřítku, ale v menší podrobnosti se projekt zaměřuje i na návrh dalších důležitých prostranství a to hlavní obecní třídy, která spojuje obce Hostouň a Dobrovíz a protíná také výše zmíněné náměstí. Poslední detailně navrženou lokalitou je místní náměstí při západním okraji nově navržené čtvrti.

Bc. Václav Brejška
květen 2018

V úvodu této práce jsou uvedeny otázky, na které toto dílo mělo odpovědět. Jako zakončení této práce uvádím shrnutí výsledků.

Nová železniční infrastruktura má pro rozvoj regionu velký význam, ačkoliv obce v řešeném území nejsou důvodem pro její realizaci. Přesto může jejich rozvoj pomoci ekonomickým aspektům projektu, protože železniční dopravu využijí i noví obyvatelé v blízkých obcích. Dá se očekávat, že existence atraktivního spojení s Prahou dále zvýší tlak na urbanizaci území, která probíhá již v současné době. Projekt proto přináší pohled na regulaci tohoto jevu a snahu soustředit nové obyvatele do pěší, resp. cyklistické dostupnosti zastávek na nové dráze. Může tak sekundárně dojít k ochraně stávajících urbánních struktur. Pro větší rozvoj je vhodné území východně od stávající zástavby obce Dobrovíz, kude nová trať projde a kde tato práce navrhuje výstavbu nové čtvrti (spíše městečka) pro zhruba 6000 obyvatel. V dalších obcích je výstavba sledována pouze schematicky, nicméně i tam je snaha o navázání zástavby do dostupnosti nových zastávek vlaku.

Konkrétní "urban design" merita této práce, tedy nové čtvrti v Dobrovízi odpovídá předmětské zástavbě, důraz je kladen na kontakt s okolní krajinou a ochranu průhledů na Lidice před údolím Lidického potoka, čemu odpovídá výšková kompozice nové zástavby. Nová čtvrť by měla nabídnout dostatek služeb, rekreačních ploch a infrastruktury pro zajištění "města krátkých vzdáleností".

