

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

OBEC HORNÍ VLTAVICE



TEXTOVÁ ČÁST



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

územní studie veřejných prostranství _ Horní Vltavice | 2018

Název projektu:

Územní studie veřejného prostranství vybraných lokalit ORP Vimperk

Horní Vltavice**Zpracovatel**

Ars Fabrica, s.r.o.
Na Dolinách 8/30
147 00 Praha 4

ICO: 26493225
DIC: CZ26493225



Tel: +420 241433563
E-mail: info@arsfabrica.com
Web: www.arsfabrica.com

Architektura, urbanismus

Ing. Mgr.akad.arch. Ivo Kraml
Autorizace: ČKA 02940

Tel: +420 777 641 164
E-mail: kraml@arsfabrica.com

Ing.arch.MgA. Květa Čulejová

Tel: +420 608 608 534 961
E-mail: culejova@arsfabrica.com

Krajina a zeleň

Mgr. Vladimír Ledvina

Tel: +420 774 499 570
E-mail: v.ledvina@krajinotvorba.cz

Pořizovatel:

Město Vimperk, Steinbrenerova 6, 385 01 Vimperk
Městský úřad Vimperk, odbor výstavby a územního plánování

1 ÚVOD

1.1 CÍL STUDIE

Cílem územní studie je vytvoření funkčně stabilních a aktivních veřejných prostranství v zájmovém území obce Horní Vltavice. Územní studie řeší prostorové uspořádání vybraného území, problémy týkající se nedostatečných ploch pro dopravu v klidu v řešených lokalitách a navrhuje funkční náplň stávajících ploch veřejných prostranství včetně systému ploch zeleně. Dále navrhuje odpočinková a relaxační místa a zejména prověřuje potřebu dopravního napojení a navržení pěších tras, případně zón. Na základě této územní studie lze koncepčně řešit veřejný prostor s ohledem na potřeby místních obyvatel i obce. Územní studie bude po schválení možnosti jejího využití pořizovatelem a vložení do evidence územně plánovací činnosti sloužit jako podklad pro rozhodování o změnách v daném území.

1.2 PODKLADY

Při zpracování územní studie bylo vycházeno zejména z následujících dokumentací a podkladů:

- digitální katastrální mapa ve formátu *.dgn
- územně plánovací podklady ve formátu *.dgn
- územní plán sídelního útvaru Horní Vltavice v platném znění včetně jeho změn
- ortofoto – letecké snímky území
- pozemky a budovy ve vlastnictví obce ve formátu *.shp
- pasport komunikací (*.shp)

1.3 PRÁVNÍ VYMEZENÍ POJMU VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ

Pojem veřejné prostranství vymezuje § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, takto: „Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky o další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“

Dále je pojem veřejné prostranství zmíněn ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. v aktuálním znění, o obecných požadavcích na využívání území. Zde jsou stanovena kritéria, která mají být dodržena při navrhování nových veřejných prostranství. V § 7 je uvedeno:

(1) „Plochy veřejných prostranství se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem.

(2) Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelné s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m²; do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.“

1.3.1. Pojem veřejného prostranství

Zákon o obcích obsahuje jedinou současnou definici veřejného prostranství, jež je zmíněna výše. Veřejná prostranství jsou otevřené prostory, které jsou přístupné každému bez omezení (nezáleží tedy na vlastnictví zahrnutých pozemků) a umožňují obecné užívání. Veřejná prostranství se tedy mohou nacházet jak na pozemcích veřejných (obecní, krajské či státní), tak na pozemcích soukromých.

Veřejná prostranství slouží k užívání veřejností a plní většinou více vzájemně souvisejících funkcí. Dle § 34 zákona o obcích jsou jako veřejná prostranství vymezena všechna *náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory*. Z tohoto vymezení plyne, k čemu jsou veřejná prostranství využívána. Jedná se především o obsluhu území a s ní spojené funkce – důležitá je funkce **dopravní** (všechny typy dopravy pěší /kolo/ motorizovaná doprava, doprava v klidu/v pohybu). Dopravní funkce se týká především veřejných prostranství typu ulice, chodník apod., ale také náměstí či parků. Další důležitou funkcí je **pobyt a setkávání**,

(zde se jedná především o náměstí nebo plochy veřejné zeleně na sídlištích) a poslední neméně důležitá je funkce **rekreační** (například parky a jiná veřejná zeleň, hřiště).

Veřejná prostranství jsou místa, kde dochází ke každodennímu setkávání obyvatel, k jejich pobytu a rekreaci, umožňují navazování a také udržování kontaktů mezi obyvateli sídla navzájem. Veřejná prostranství jsou tímto důležitá pro společenský chod sídla.

1.4. DĚLENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství lze dle charakteru rozdělit na dva typy, a to na veřejná prostranství, na kterých převažuje zpevněný typ povrchu (ulice, náves, centrální prostor) a na veřejná prostranství, jež jsou převážně nezpevněná (veřejná zeleň, parky).

1.4.1. Typologie veřejných prostranství

Pro Územní studii veřejných prostranství obce Horní Vltavice byla veřejná prostranství rozdělena v základním členění na 5 typů (centrální prostor / náves, ulice, zeleň, parkoviště, ostatní), v detailním členění pak na celkem 9 typů:

o Centrální prostor / náves

Centrální prostor (náměstí nebo náves) je jedním ze základních prvků ve struktuře sídla. Především v minulosti byl takový prostor důležitým středem sídla, místem pro shromažďování a setkávání veřejnosti, pro obchod, plnil reprezentativní funkci. V současné době jsou tyto funkce částečně potlačeny. Centrální prostor přesto tvoří v rámci sídla jeden z nejdůležitějších bodů, ať už z hlediska společenského, orientačního nebo kompozičního.

V Horní Vltavici se nachází v současnosti jeden hlavní centrální prostor, který vznikl, oproti historickým, které pozbyly na významu, později. Centrální prostor tvoří budova Obecního úřadu, na ni volně navazující hasičská zbrojnice, předsunutá zpevněná plocha se sběrnými nádobami na komunální odpad a protilehlé parkoviště s množstvím turistických informačních tabulí a rozcestníků. Nejedná se v pravém slova smyslu o náves nebo náměstí, ale s ohledem na přítomnost budovy veřejné správy a relativní blízkost Základní a mateřské školy je tento prostor takto obecně vnímán. Původní „centrum“, kdy v pravém slova smyslu se o centru díky typologii historické zástavby a řazení budov především podél hlavních komunikací, nedá hovořit, se nacházelo severněji. Mělo přímou návaznost na silnici I/4 a zahrnovalo také budovu pošty, hostince, a kostelík na návrší. Toto místo také nadále zůstává lokálně důležitým veřejným prostranstvím.

o Ulice

Ulice jsou základním liniovým prvkem ve struktuře sídla. Ulice mají funkci především obslužnou dopravní, mohou zde však být i podmínky pro setkávání, pobyt na ulici, rekreaci. Velmi záleží na měřítku ulice a na jejích vlastnostech, zda má dostatečnou šířku, zda je doplněna o chodník, zda jsou zde vhodná místa k odpočinku apod. Ulice v Horní Vltavici byly rozděleny do celkem 4 kategorií:

o Ulice hlavní

Jedná se o ulice, na nichž probíhá hlavní dopravní a tranzitní funkce. Často jsou to historické cesty, které se formovaly v minulosti a tvoří hlavní liniovou síť tras v sídle. Jsou významné především pro automobilovou dopravu. V rámci studovaného území zde byla zařazena především silnice I. třídy, tah Vimperk - Strážný (I/4).

o Ulice vedlejší

Jedná se o ulice, jež nejsou hlavními tahy, zároveň je však nelze zahrnout mezi ulice obytné – mají vyšší význam. Tato kategorie tedy tvoří přechod mezi hlavními a obytnými ulicemi. Jedná se o silnice II směř Borová Lada a Kvilda a silnici II. třídy na Zátoň a Lenoru.

o Ulice obytná

Obytné ulice slouží převážně přilehlým nemovitostem, případně sem byly zařazeny také méně významné boční uličky (vedoucí např. ke kostelu apod.). Tyto ulice jsou málo zatíženy dopravou v pohybu, často se však podél nich nacházejí parkovací plochy.

o Ulice nezpevněná

Vedlejší nebo obytné ulice, jež nemají zpevněný povrch, byly zařazeny do této kategorie. Jedná se především o polní cesty nebo štěrkové cesty.

o Zeleň parková

Veřejná prostranství osázená zelení, která jsou využívána především pro rekreaci. Do této kategorie jsou zařazeny plochy veřejné zeleně, které jsou cíleně osázeny parkovými stromy či keři; oproti plochám přírodní zeleně je tato zeleň více upravována a udržována. Kromě funkcí rekreační a relaxační je zde důležitá i ekologická funkce.

V Horní Vltavici se nenacházejí větší souvislé plochy zeleně, které lze zařadit do této kategorie a to ani ve studii řešeném území. Do určité míry lze snad do ní zařadit menší ucelenou plochu mezi budovou obchodu a sídla Policie ČR a historickou budovou hostince (nejstarší na Šumavě), táhnoucí se v krátkém úseku k hornímu parkovišti směrem západním ve svahu se vzrostlými stromy.

o Zeleň přírodní

Do kategorie zeleně přírodní byly zařazeny přírodní nebo přírodě blízké plochy zeleně. Jedná se o travnaté nebo jiným porostem kryté plochy z velké části na pozemcích obce. Většina těchto ploch plní hlavně ekologickou funkci, některé však i rekreační.

Nejvýznamnější plochou této kategorie v Horní Vltavici jsou přirozené břehy řeky Teplé Vltavy a na ně navazující okolí. V jižní části sídla jsou to od řeky se zvedající zalesněná návrší, souvislé plochy se vzrostlými stromy jsou pak i na východním, či severovýchodním okraji sídla, v jeho intravilánu, některé z nich s mokřady.

o Parkoviště

Vymezena jsou rozlehlejší parkoviště, která primárně slouží svému účelu. Nebyla vymezena parkoviště nebo parkovací plochy na jiných veřejných prostranstvích, parkovací pruhy podél komunikací (tyto skutečnosti jsou vždy popsány u každého veřejného prostranství).

o Ostatní

Zde byla zařazena ostatní veřejná prostranství, u nichž nebylo možno definovat hlavní způsob využití.

1.4.2. Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územně plánovací dokumentaci

(výňatek z publikace, vydané Ministerstvem pro místní rozvoj ČR v roce 2017)

Návesní prostor

Náves je nejvýznamnějším prostorem vesnice. Představuje zpravidla historickou část obce s dochovaným půdorysným a prostorovým členěním zástavby. Je dobře identifikovatelná u vybraných pravidelných forem založených vesnic. Náves se jen výjimečně vyskytuje i u novějších prostorových celků, což je nedostatek; nová plocha by měla být navržena včetně veřejného prostranství plnicího prostorově i účelově funkci návsi.

Uliční prostor

Uliční prostor je základní skladebný článek vesnice. Ulici nejčastěji tvoří kompaktní řadová sevřená zástavba nebo volně stojící izolované domy s hřebenem kolmo nebo souběžně s komunikací, případně soubory staveb (např. velkostatky). Starší zástavba obvykle vytváří organické tvary ulic. Novější zástavba se často rozrůstá

podél komunikací, které jsou vedeny v trase původně účelových komunikací. Ty zpřístupňovaly zemědělské pozemky v okolí vesnice. Místní komunikace vznikly jejich rozšířením a postupným obestavěním. Vytváří tak paprscitou síť s krátkými spojovacími úseky mezi obestavěnými účelovými komunikacemi. Další zástavba je zpravidla plánovaná jako pravouhlý rastr ulic.

Veřejná prostranství

Urbanistickou strukturu vesnice významně ovlivňují prostory veřejných prostranství. Veřejná prostranství na vesnici slouží pro mnoho kulturních a společenských účelů – lidové zábavy, slavnosti, pouťové a cirkusové atrakce. Zahrnují plochy pro stánkový prodej, plochy pro trhy, jarmarky, herní plochy, památníky obětem válek, drobnou církevní architekturu, vývěsní informační tabule, ale i zastávky hromadné dopravy a parkování apod. Většinu těchto účelů zpravidla plní plocha návsi. Zelené plochy s vysokými dřevinami, které jsou součástí veřejných prostranství, podtrhují význam centrálních prostorů a jsou významově i orientačně dominantními plochami v urbanistické struktuře vesnice.

Dopravní a technická infrastruktura

Na urbanistickou strukturu vesnice mají výrazný dopad trasy komunikací. Při rozšiřování zástavby pro bydlení jsou velmi často účelové komunikace (polní cesty) upravovány na místní komunikace a zástavba pokračuje podél nich do volné krajiny. Urbanistickou strukturu vesnice narušují frekventované komunikace vyšších tříd, které roztínají sídlo na dvě části. Ty se časem mnohdy začnou rozvíjet jako dvě samostatná sídla, aby nemusely překonávat bariéru rušné komunikace. Urbanistickou strukturu vesnice mění rovněž velké odstavné a parkovací plochy. Značnou roli v urbanistické struktuře vesnice sehrávají také šířky komunikací. Šířku ovlivňuje mimo jiné nutnost uložení inženýrských sítí do vozovky, případně do zeleného pásu nebo chodníku. Charakteru uličního prostoru a dalších veřejných prostranství výrazně prospívá, pokud je možné odstranit stožáry vzdušného vedení elektrické energie. Podobně prospěšný je výběr odpovídajících stožárů veřejného osvětlení zejména při komunikacích a při značených přechodech komunikací v zastavěné části vesnice.

Typ půdorysu vesnice, tj. forma založení vesnice - rostlá či pravidelná.

1. rostlé formy (přírodní / nepravidelné formy)

1.1 hromadné vesnice

1.2 lineární vesnice (uliční / silniční / řádkové / potoční vesnice)

2. pravidelné formy (geometrické / normové formy)

2.1 lánové vesnice – vesnice s lánovou / délkovou plužinou

2.2 návesní vesnice

2.3 lineární vesnice (uliční / silniční / řádkové / potoční vesnice, ulicovky atd.)

Urbanistické uspořádání nejstaršího osídlení

O urbanistickém uspořádání nejstaršího osídlení u nás jsme informováni pouze díky archeologickým průzkumům. – Parcelace raného středověku Vesnice raného středověku (9.–11. století) se nachází v tzv. staré sídelní struktuře, většinou ve vazbě na románský kostel.

Parcelace vrcholného středověku

V období vrcholného středověku (11.–14. století) měly ekonomické poměry přímý následek v potřebě jasné organizovaného dělení přidělené půdy. To se odrazilo v urbanistické struktuře existujících i nově zakládaných sídel. Přelidnění sousedních oblastí území na západ od našeho, tehdy řídko osídleného území, vyvolalo proces středověké kolonizace. V jejím důsledku vznikly tisíce nových sídel. Byla vytvořena sídelní struktura v podobě, jakou známe v současnosti. Vrcholně středověké uspořádání vesnice je výrazně pravidelné a vychází z lánového

uspořádání (nejčastěji: usedlost–zahrada–sad s vnějším ohraničením cesta–polností). Takto založený urbanistický koncept fungoval až do poloviny 20. století bez větších zásahů.

Plošná struktura sídel v 15. až 18. století

V uvedeném období již nedochází k tak rozsáhlému osídlování jako během vrcholně středověké kolonizace. Výjimkou je tlak šlechty na dosídlení i odlehlejších kopcovitých a hornatých lokalit. Již během vrcholného středověku některé vesnice zanikly, buď proto, že se ukázaly hospodářsky jako neživotaschopné nebo byly zničeny během husitských válek. Nárůst počtu obyvatel ve vesnicích při jejich dosídlování po třicetileté válce vedl k dělení původních lánových pruhů. Centrální prostory návsi a pozemky podél komunikací byly zastavovány drobnějšími objekty bezzemků. Na opuštěných pozemcích ve vesnici (ale i ve volné krajině) vznikají panské velkostatky.

Historická sociální diferenciac vesnice

Plošnou strukturu sídla ovlivňovalo dodatečné dělení parcel a zahušťování zástavby v již existujících vesnicích. Šlo především o chudší chalupy a domky. Zaplňovaly se i návsní prostory k provozování řemesel. Mnohé vesnice s původně velkorysým návsním prostorem svůj charakter zcela ztratily, jiné tlaku čelily vyčleňováním stavebních míst zejména u cest na okraji vesnice.

Vývoj do druhé světové války

Až do poloviny 20. století pokračuje neorganizované zastavování návsi, rozrůstání se zástavby podél komunikací, vznik dělnických kolonií. Zástavba pro bydlení, která vznikala do začátku 20. století, obsahuje formy, jež jsou tvořené pásy domů s okapovou nebo štítovou orientací střech do veřejného prostoru. Řady štítové orientovaných stavení jsou často propojované bránami. Další formou uvedeného období jsou tři nebo i čtyřstranné dvorcové statky.

Vývoj po druhé světové válce

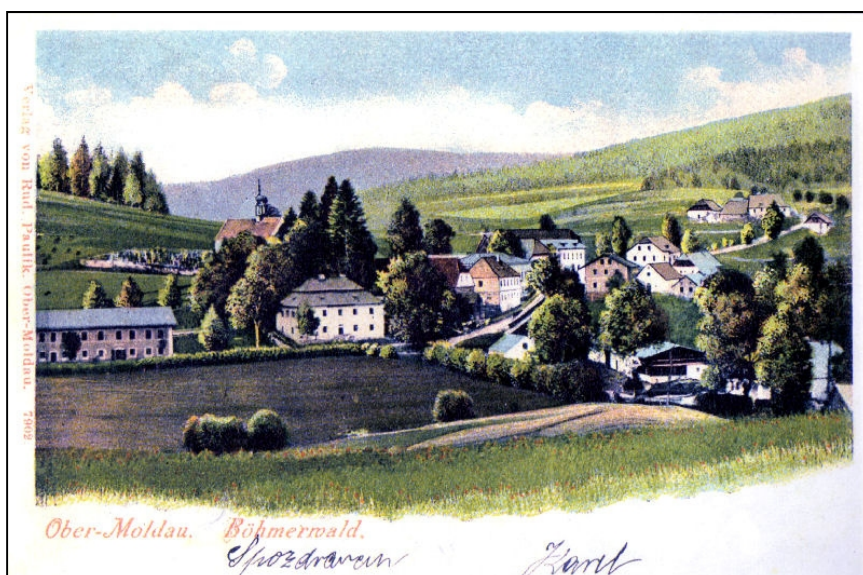
Druhá polovina 20. století zpřetrhala vazbu usedlosti na obdělávanou půdu. Hluboké středověké parcely se staly neefektivní, jejich majitelé je začali dělit a zastavovat. V posledních 70-ti letech způsobilo největší stavební rozvoj na vesnici slučování zemědělských družstev do velkého komplexu a s tím spojená potřeba bydlení pracovníků v místě zaměstnání. Současný stavební rozvoj souvisí se zájmem o bydlení ochotou vlastníků k prodeji pozemků. Zástavbu pro bydlení z období let 1950 až 1990 představuje forma izolovaných rodinných domků, dvojdomků, řadových a bytových domů, sestavovaných téměř výlučně do formy ulic, nebo malých návsi. Izolované a řadové formy se objevují i v současnosti. Oproti urbanistické bohatosti starší zástavby, je novější zástavba urbanisticky výrazně chudší.



Obr.1

Ober Moldau /
Horní Vltavice

Historická kolorovaná
pohlednice
Pohled od východu na
centrální zástavbu
podél komunikace,
vprostřed historický
hostinec, kostelík na
návrší skrytý mezi
stromy



Obr.2

Ober Moldau /
Horní Vltavice

Historická kolorovaná
pohlednice
Pohled od jihu na
centrální zástavbu
podél komunikace
a kostelík na návrší



Obr.3

Ober Moldau /
Horní Vltavice

Historická pohlednice
Panoramatický pohled
od jihu na sídlo a na
údolí řeky



Obr.4

Ober Moldau /
Horní Vltavice

Historická pohlednice
Pohled od jihu na
centrální zástavbu při
hlavní i vedlejší
komunikaci, místo
budovy dnešního OÚ
a kostelík na návrší



Obr.5

Ober Moldau /
Horní Vltavice

Historická kolorovaná
pohlednice
Pohled od východu
na centrální zástavbu
podél komunikace,
vprostřed historický
hostinec, kostelík
na návrší skrytý mezi
stromy



Obr.6

Ober Moldau /
Horní Vltavice

Historická fotografie
Pohled od jihu na
centrální zástavbu
podél komunikace,
kostelík na návrší.
V popředí technická
památková mostu přes
řeku.

2 ANALYTICKÁ ČÁST

2.1 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Zájmové území pro Územní studii veřejných prostranství se nachází v k. ú. Horní Vltavice a jeho rozloha je cca 20 ha.

Obec Horní Vltavice (německy Ober Moldau) se nachází v okrese Prachatice v Jihočeském kraji, zhruba 11 km jižně od Vimperka. Leží v horním zakončení Hornovltavické brázdy na Šumavě, poblíž ústí Kubohuťského potoka do řeky Teplé Vltavy. Skrze Horní Vltavici probíhá silnice I/4, spojující Vimperk s hraničním přechodem Strážný/Philippsreut; vychází odtud silnice II/167 směrem na Borová Lada a Kvildu. Žije zde 363 obyvatel. Historicky je obec Horní Vltavice přirozenou spádovou obcí pro blízký region, ale nepatří mezi obce s rozšířenou působností.

Požadavek na pořízení územní studie veřejného prostranství nevychází z platného územního plánu sídelního útvaru obce Horní Vltavice z roku 2000, ale z urbanistické dispozice sídla. V původně „zemědělské vesnici“ (tzn. s tradičním urbanistickým uspořádáním hospodářských a obytných staveb) došlo v době minulé k dostavbě bytových domů bez řešení veřejných prostorů. V současné době k další dostavbě dochází v okrajových částech obce a je třeba řešit bezpečné pěší propojení sídla.

Řešené území, které řeší územní studie, zahrnuje území podél hlavní silnice I/4, která vede středem obce. Hranice řešeného území na severu začíná vstupem do obce, vede za bytovou zástavbou na východní straně obce podél Kubohuťského potoka až k budově obecního úřadu, a dále pokračuje přes volnou plochu až k areálu obecní ČOV k řece Teplá Vltava. Na jihu vede přes státní silnici I/4 a zahrnuje dolní část lyžařského areálu a okolí domu s pečovatelskou službou, most k novostavbám pod vrchem s kótou 841 a vede zpět podél zemědělského areálu.

Další odkazy:

Kraj:	Jihočeský (NUTS3 – CZ031)
Okres:	Prachatice (NUTS4 – CZ0315)
Obec:	Horní Vltavice (NUTS5 – CZ031555020)
Katastrální území:	Horní Vltavice
Výměra obce:	5,880 km ²
Počet obyvatel:	353 (k 1. 1. 2017)
Pověřený obecní úřad:	Horní Vltavice
Správní obvod:	Vimperk
GPS souřadnice:	13° 45' 31" E , 48° 57' 25" N
Nadmořská výška:	805 m n. m.

První písemná zmínka: rok 1 359

Části obce Horní Vltavice: Horní Vltavice, Březová Lada, Nová Horní Vltavice, Polka, račí, Slatina, Žlíbky.

2.2 ŠIRŠÍ VZTAHY

Z hlediska širších vztahů jsou pro řešené území významné především záměry obsažené v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje (dále ZÚR JČK) týkající se silničních komunikací.

Předmětem stavby je přeložka silnice I/4 v obvodu Horní Vltavice, a to od místa napojení na současnou silnici I/4, ležícího asi kilometr pod Kubovou Hutí, po křižovatku se silnicí I/39 v Nové Houžně. Přeložka silnice I/4 bude řešena od napojení do současné trasy pod Kubovou Hutí v km 9,550 do km 14,000, kde se v blízkosti křižovatky se silnicí I/39 napojí na přeložku silnice I/4 v úseku Nová Houžně–Hlaniště. Důležitými stavebními objekty budou

tří mosty na nové přeložce a jeden most na přeložce silnice II/167. Protože od vypracování Dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) uplynulo již mnoho let a v zájmovém území docházelo k upřesňování prvků územního systému ekologické stability (ÚSES), je třeba v počátečních pracích na DÚR vypracovat dokumentaci, která stanoví zásady pro křížení přeložky silnice s biokoridory a upřesní rozsah biocentra, kterého se přeložka v jeho západní okrajové části dotkne. Uskutečnění tohoto záměru bude mít vliv na snížení objemu dopravy po silnici I/4, jež nyní zatěžuje řešené území.

Obecné principy pro návrh

Navržené úpravy veřejného prostoru v sídle a zejména centrálního veřejného prostoru (náměstí, park, okolí kostela, obřadní síně) vycházejí z původního geometrického založení obce a historicky daných základních principů (vesnice přírodní nepravidelné formy – uliční/silniční). Navržené řešení tak respektuje původní charakter obce a nadále ho rozvíjí s ohledem na současně možnosti architektonické i stavební. V případě dalšího vývoje obce, s ohledem na současné standardy, je nutné zavést některé prvky novodobého charakteru a v mobiliáři používat drobné atributy užívané i v městském prostředí. To se týká i materiálových povrchů. V úseku od historické návsi k veřejnému předprostoru bývalého zámku původní principy, spoluutvářející venkovský ráz, přirozeně přecházejí do soudobých povrchů a postupů.

Vymezení majetkových vztahů

Níže uvedená mapa zobrazuje pozemky v majetku obce Horní Vltavice a řešené území ÚSVP



Pozemky v majetku obce Horní Vltavice, vedené v digitalizované formě mapy KN

Komunikace a veřejný prostor

Horní Vltavici prochází silnice I/4 (Praha – Strakonice – Volyně – Vimperk – Strážný). Z této silnice před obcí směrem západním odbočuje silnice II/167 (Borová Lada – Kvilda). Přibližně ve středu obce u budovy OÚ odbočuje silnice III. třídy (Zátoň, Kaplice, Lenora).

Obcí přímo neprochází žádná železniční trať, nicméně cca 500m severovýchodně od obce je železniční zastávka H.V. neelektrifikované jednokolejné železniční trať Strakonice – Volary s číslem 168. Tato trať je významnou regionální alternativou k silniční spojnici směrem na hranice s Německem. Je preferovanou spojnici vnitrozemí se Šumavou nejen v letních, ale i zimních měsících, kdy zajišťuje dopravu do zimních středisek (např. Kubova Huť, Horní Vltavice). Neméně důležitá je tato trasa pro nákladní železniční dopravu, především pak jako alternativa pro dopravu vytěženého dřeva z šumavských lesů.

Autobusové nádraží se nachází v obci blízko jejího současného centra přímo při komunikaci I/4. Do Horní Vltavice jezdí regionální linky z Vimperka, provozované regionálními dopravci.

Prostranství kolem páteřních komunikací sídla a nádraží jsou důležitá veřejná prostranství. Jejich podoba je determinovaná dobou jejich vzniku (stavby) a ovlivněna proměnami, kterými veřejná doprava po desetiletí prošla.

2.3 CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

2.3.1 Historie

2.3.1.1 Stručná historie obce

Obec leží v údolí Teplé Vltavy nedaleko Boubína. První zmínky se datují rokem 1359. Pro odlišení od Vltavice Dolní bývala v minulosti zvána prostě Vltava. Byla založena na jedné z větví Zlaté stezky, která vedla od Vimperka k bavorskému Freyungu. V roce 1910 žilo zdejších 479 obyvatel v 64 domech. Z nich uvedlo 463 němčinu jako svou obcovací řeč. Dominantou obce je kostel Panny Marie, sv. Josefa a sv. Jana Nepomuckého, prostá barokní stavba, z roku 1726. Loď je plochostropá s velkým kůrem, podepřeným dodatečně v 19. století dvěma páry železných litých sloupů. Na přelomu 19. a 20. století nechal majitel sklárny v Lenoře osadit do oken presbytáře obrazy na skle. V interiéru jsou dva vzácné obrazy Petra van Roye z let 1724-25. U mostu přes Vltavu stojí kaplička sv. Jana Nepomuckého z druhé poloviny 18. století a nedaleko zachovalá původní zemědělská usedlost volarského typu s vyřezávanou pavlačí. V roce 1618 byla v obci založena sklářská huť na zrcadlové sklo. Na hřbitově je hrobka Kraliků z Meyrwaldu, majitelů sklárny v Lenoře. Hřbitov s množstvím litinových křížů inspiroval Jaroslava Seiferta k básni Hřbitov v Horní Vltavici.

2.3.1.2 I. vojenské mapování

I. vojenské mapování probíhalo v letech 1780-1783. Z mapy je patrná řeka Teplá Vltava v přírodní podobě s mokřinami, přítokem Kubohuťského potoka a páteřní cesta od Vimperka směrem na Strážný a dále do Německa. Od ní se odpojuje cesta východním směrem na Zátoň a západní na Borová Lada. Vyznačen je i most. Zástavba sídla se nachází kompletně pouze na sever od řeky při obou komunikacích. Zřetelný je v západním okraji i kostel Panny Marie. Půdorys obce by se dal nejlépe označit jako návesní-silniční. Charakter zástavby se dá charakterizovat osamocenými domky, některé mohou být se záhumením, zahradami.



2.3.1.3 Císařské povinné otisky stabilního katastru

Na mapě stabilního katastru z roku 1825 je možné sledovat reálnější konkretizaci a mírné rozšíření zastavěného území, částečně i jižně od řeky (vzniká náves v návaznosti na hlavní silnici). Hlavní uliční síť je již zformována ve značném rozsahu do současné podoby. Stále je patrný charakter krajiny a sídla, ovlivněný řekou. Na ni navazující louky, minimálně pole, vzdáleněji i lesní plochy. Klikatící se trasa Kubohuťského potoka je v mapě zřetelnou linkou. Díky většímu měřítku jsou zpřesněny půdorysy jednotlivých domů a pozemků, lépe lze vidět charakter zástavby s domy podél obou cest i úzkou cestu, směřující ke kostelu. Zřetelným centrem zůstává kostel s okolím, pod ním budova hostince a další obytné a hospodářské budovy.



2.3.1.4 III. vojenské mapování

Na mapě III. vojenského mapování z let 1876-1878 nelze pozorovat z urbanistického hlediska zásadní změnu.



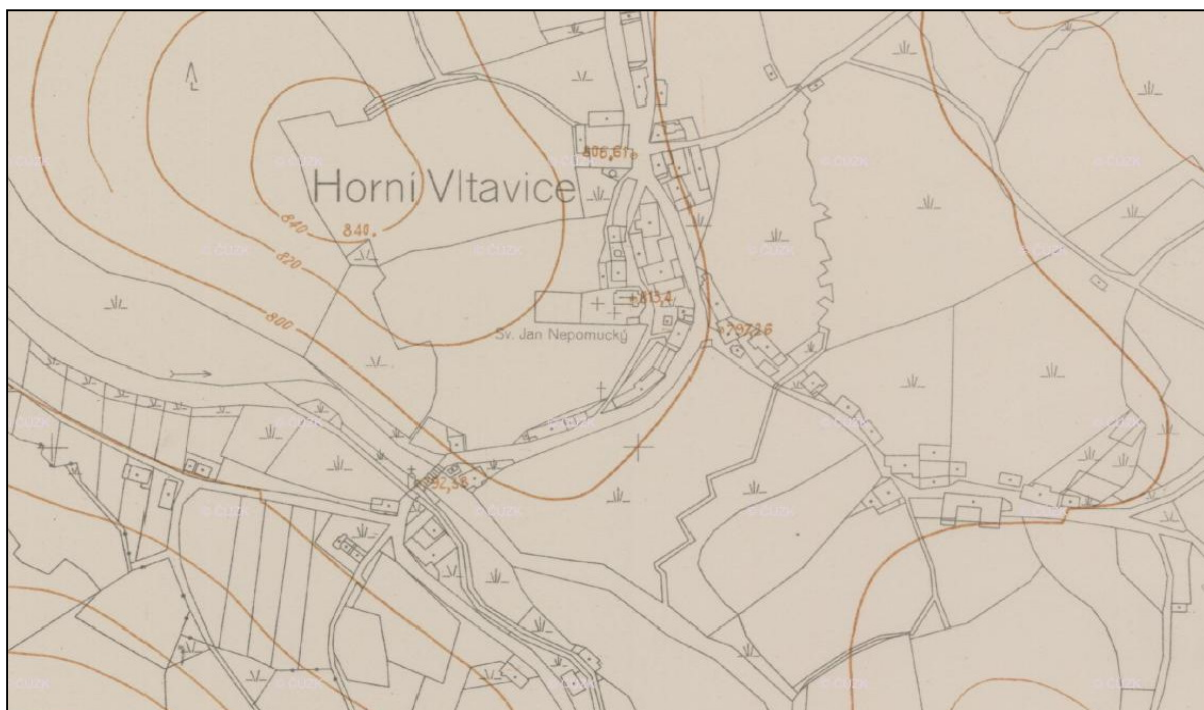
2.3.1.5 50. léta 20. století – letecký snímek a státní mapa odvozená (1950)

Na leteckém snímku lze vidět, jak se sídlo rozrostlo a proměnilo za 30 let od mapování. Lze konstatovat, že nejsou zřetelné zásadní změny v urbanizaci a zastavení obce. Přes řeku je již moderní železobetonový obloukový most. V historickém centru kolem návsi stojí ve větší míře rovněž stále původní staré domy.



Ortofotomapa (1952)

V druhé polovině 20. století, v souvislosti se socialistickou výstavbou, došlo k zásadním změnám v řešeném území. Z důvodů potřeby větších kapacit bydlení, vyvolané hospodařením v lesích či zemědělském statku, byly při hlavní komunikaci od Vimperka po její levé straně směrem k historickému centru vystaveny bytové domy.



Výřez ze Státní mapy odvozené (1950)

Budova základní školy a mateřské školky se rozrostla při komunikaci, blízko mostu přes řeku Teplá Vltava. V posledních letech dochází k výstavbě nových rodinných domů při nově realizované okružní komunikaci na východním svahu, západně za kostelem. Zemědělský areál je situován v severozápadním okraji obce, dochází též k výstavbě domů a rekreačních objektů v údolí při samotné řece. Charakter sídla a jeho nároky na občanskou vybavenost stále více ovlivňují areály zimních sportů (lyžařské vleky), narůstají nároky na kvalitní ubytování. V létě je využíván kemp, zvláště vodáky, protože u mostu je nástupní místo pro spouštění lodí na řeku. S tím souvisí i nároky na parkovací kapacity a správu obce. Budova obecního úřadu je situována na křižovatku silnic I. a II. třídy. Je tak de facto položen základ novým veřejným prostranstvím či proměně původních, jak je známe nyní a jak s nimi pracuje ÚSVP.

2.3.2 Prostorové uspořádání

Základní urbanistická koncepce obce Horní Vltavice je výrazně ovlivněna přírodními podmínkami, především pak polohou při řece Teplá Vltava. Směrem jižním a západním se krajina od řeky přirozeně zvedá. První budovy obce vznikly podél tranzitní cesty do Německa, ale i směrem na Zátoň a Lenoru. Domy postupně olemovaly jednostranně obě tyto hlavní komunikace, tvořící půdorysně obrácené písmeno Y. V druhé polovině 20. stol. byly další stavby umísťovány i na opačnou stranu hlavní severojižní komunikace.

Další dominantou sídla je pak kostel P. Marie z roku 1724., stojící ve svahu západním směrem na kraji sídla.

V současné době plní funkci středu obce prostor u hostince a pošty, jehož význam ale klesá. Těžiště obce, díky umístění budov veřejné správy a domu sociálních služeb jižním směrem, stále více přebírá otevřený prostor u budovy obecního úřadu na křižovatce hlavní cesty a cesty směrem na Zátoň. Do tohoto místa je nově situováno i soudobé relaxační centrum (herní prvky pro děti, plocha na volejbal), turistické sezení a množství informačních turistických tabulí a rozcestníků. Parkoviště u OÚ slouží také jako výchozí bod pěšího výletu směr Boubín.

V současnosti kvalitní centrální veřejný prostor typu návěs v obci chybí. V přízemí budov podél hlavní komunikace I/4 jsou umístěny obchody a služby pro obyvatele.

Centrální část sídla dotváří autobusové nádraží, které však v současné době slouží z části plochy také jako sběrný dvůr (nádoby na tříděný odpad).

Nová zástavba se rozrůstá především na návrší východního a severovýchodního svahu nad kostelem. Plochy zemědělského areálu jsou umístěny v mírném odstupu od hlavní komunikace vpravo, při vjezdu do obce.

Budovy s nejvyšší historickou hodnotou se nacházejí v centrální části (kostel, hostinec), ale i v jižní okrajové části při řece (kaplička, obytné stavení). Zástavba obce je tvořena kombinací hromadného bydlení (tři a čtyřpodlažní bytové domy se sedlovými střechami) nalevo podél příjezdové komunikace od Vimperka a bydlení individuálního (na již zmíněném svahu a také v údolí řeky za mostem). Nemalou část budov představují budovy s kombinovanou funkcí s využitím pro rekreační účely (ubytování hotelového typu v individuální zástavbě). Tyto typy jsou reprezentovány především jednopodlažními domy. V okrajovějších částech se nacházejí také rodinné, nejčastěji dvojpodlažní, domy. Veřejnou vybavenost představuje především budova základní a mateřské školy u hlavní komunikace, budova pošty, budova obchodu COOP a také autobusové nádraží, které je situováno v relativně dobré docházkové vzdálenosti od centra obce i od školních budov.

2.3.3 Dopravní a technická infrastruktura

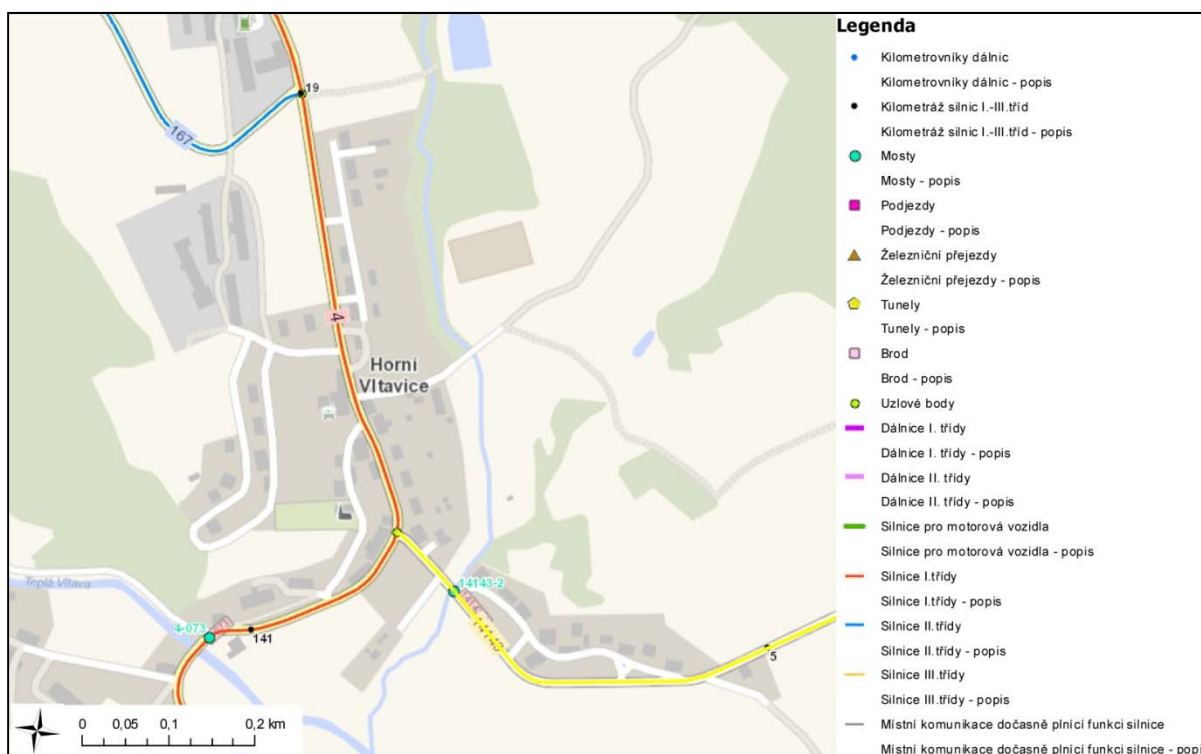
Řešené území je z dopravního hlediska umístěno v přímé návaznosti na silnici I/4 (Praha - Strakonice – Volyně - Vimperk- Strážný). V Horní Vltavici se na tuto hlavní silnici napojuje silnice II/167 směr Borová Lada a Kvilda a silnice III směr Zátoň. Důležitou technickou infrastrukturu představuje most přes řeku Teplá Vltava (č-4-073) (kulturní památka) a mostek přes Kubohuňský potok.

Silniční doprava

Řešeným územím prochází ve směru od severu na jih velmi frekventovaná páteřní silnice I/4, spojující vnitrozemí s částí Šumavy a dále pokračující směrem na hraniční přechod Strážný / Philippsreut/ a dále do Německé spolkové republiky. Z této komunikace v severní části centra obce pak vychází západním směrem silnice II/167 směr Borová Lada a v jižní části centra směrem východním silnice III/14143 směr Zatoň. Obě tyto komunikace, vycházející z komunikace hlavní, vytvářejí v obci významné křižovatky, které jsou v současnosti díky dobrým rozhledovým trojúhelníkům relativně bezpečnými místy. Hlavní komunikace I. třídy, jejíž trasa je dána historickými souvislostmi, urbanismem a polohou vodotečí, však nevyhovuje dnešním nárokům na tranzitní, zvláště kamionovou dopravu., Doprava obec velmi zatěžuje nejen četností hodinového průjezdu vozidel, ale i parkováním vozidel při komunikaci, zvláště podél komunikace na ploše parkoviště u prodejny COOP. Dopravní zátěži odpovídá dopravní značení a regulace dopravy, která se alespoň částečně snaží eliminovat negativní vlivy. Přes skutečnost, že v úseku hlavní komunikace, procházející sídlem, je značených několik přechodů pro chodce a omezena rychlost, není situace pro chodce komfortní, přívětivá a zcela bezpečná. Tuto skutečnost má zásadněji řešit obchvat obce Horní Vltavice, vedený východně od sídla. Jde o záměr obsažený v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje (dále ZÚR JČK) týkající se silničních komunikací.

Předmětem stavby je přeložka silnice I/4 v obchvatu Horní Vltavice, od místa napojení na současnou silnici I/4, ležícího asi kilometr pod Kubovou Hutí, po křižovatku se silnicí I/39 v Nové Houžně. Přeložka silnice I/4 bude řešena od napojení do současné trasy pod Kubovou Hutí v km 9,550 do km 14,000, kde se v blízkosti křižovatky se silnicí I/39 napojí na přeložku silnice I/4 v úseku Nová Houžná–Hlinišť.

Uskutečnění tohoto záměru bude mít vliv na snížení objemu dopravy po silnici I/4, jež nyní zatěžuje řešené území.



Základní komunikační osy _zdroj ŘSD (2018)

Intenzita dopravy na komunikaci I/4 Vimperk - Strážný udává v roce 2016 roční průměr denních intenzit všech vozidel při průjezdu obcí [počet vozidel / 24 hod] údaj 3 231, u silnice II/167 směr Borová Lada a Kvilda pak hodnotu 425.

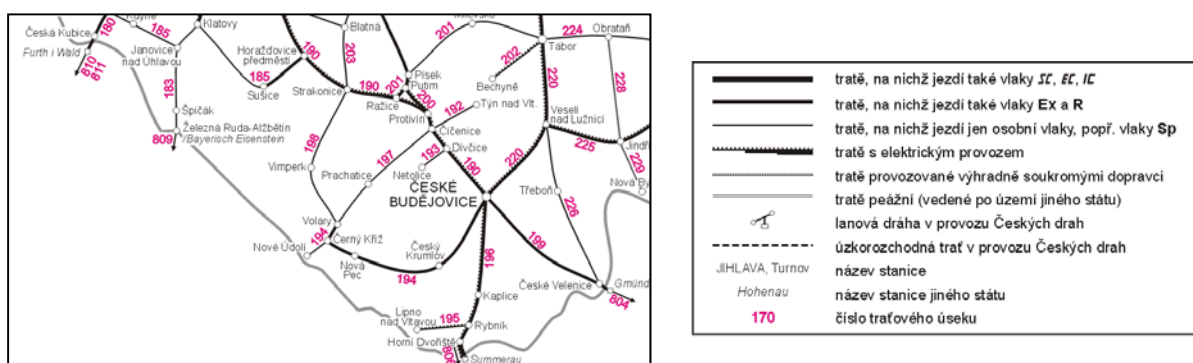
Doprava v klidu je řešena pro návštěvníky obce především odstavením vozidel na malých lokálních parkovištích (u obecního úřadu, u obchodu COOP, nebo na nezpevněné ploše v zatáčce za mostem (pro návštěvníky lyžařského areálu). Další lokální parkovací plochy v řešeném území jsou většinou v návaznosti na bytové domy.

Autobusová doprava

Autobusové nádraží se nachází v obci blízko jejího centra přímo při komunikaci II/171. Autobusové linky dálkových spojů jedoucích z Prahy zastavují ve Čkyni vždy na autobusové zastávce na autobusovém nádraží (nyní funkčních 8 nástupišť). Dál pak pokračují směrem na Vimperk nebo na Prachatice. Jsou to linky provozované různými dopravci, nejčastěji ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Do Čkyně jezdí i regionální linky z Vimperka či Prachatic provozované regionálními dopravci.

Železniční doprava

Obcí přímo neprochází žádná železniční trať, nicméně cca 500m severovýchodně od obce je železniční zastávka H.V. neelektrifikované jednokolejné železniční trať Strakonice – Volary s číslem 168. Tato trať je významnou regionální alternativou k silniční spojnici směrem na hranice s Německem. Je preferovanou spojnici z vnitrozemí směrem na Šumavu nejen v letních, ale i zimních měsících, kdy zajišťuje dopravu do zimních středisek (např. Kubova Huť, Horní Vltavice). Neméně důležitá je tato trasa pro nákladní železniční dopravu, především pak jako alternativa pro dopravu vytěženého dřeva z šumavských lesů.



Výřez mapy železničních tratí ČR

Cyklistická doprava

Obcí prochází dálková cyklotrasa, vedoucí krásnými partiemi Pošumaví. Jedná se o Šumavskou silniční cyklotrasu č. 33, Christiana Battaglii, 103 km, Železná Ruda, Prášíly, Srní, Modrava, Kvilda, Borová Lada, **Horní Vltavice**, Stožec, Nová Pec.

Obtížnost: střední

Značení: silniční

Komunikace: cyklostezka, účelová komunikace

Povrch: asfalt, zpevněný povrch

Vhodné pro všechny typy bicyklů

Řešeným územím v krátkém úseku cca 350 m, z části podél hlavní komunikace č. I/4 prochází turistická stezka s názvem Vimperská zlatá stezka (Pasov – Strasskirchen – Röhrnbach – Freyung – Strážný – Horní Vltavice – Solná Lhota (Salzweg) – Vimperk). Stezka je zaměřena na seznámení s historickou trasou vimperské větve obchodní Zlaté stezky, po které byla do Čech dopravována z Německa sůl a další zboží. Vycházela z německého Pasova a větvila se do tří hlavních tras. Horní stezka, zvaná též Zlatá cesta, vedla přes Kvildu a Kašperské Hory dále do vnitrozemí (též kašperskohorská větev), střední větev vedla přes Strážný a Vimperk

a dolní větve vedla přes Volary a Prachatice (prachatická větev). Na třicetkilometrové trase stezky mezi Vimperkem a Philippsreutem je dvanáct zastavení osazených informačními panely.

Lyžařské vleky

V Horní Vltavici se nachází za hranicí řešeného území lyžařský areál Nad Kovárnou. Jde o lyžařské středisko, nabízející ideální podmínky rodinám s dětmi, začínajícím lyžařům snowboardistům a lyžařským výcvikům, dobře si na hlavní sjezdovce zalyžují i náročnější lyžaři. Tento areál však vyvolává nároky na parkovací plochy, které jsou v současné době nedostatečné. Proto jsou navrženy 2 nové v území, řešeném ÚSVP.

Pěší doprava

Horní Vltavice je ideálním východiskem cesty do turisticky zajímavých míst. Celý katastr obce je protkán sítí turistických tras, které nabízejí množství výletů po okolí. Z Horní Vltavice je možné se vydat do Boubínského pralesa, na vrchol Boubína či k Johnovu kameni, který byl postaven v masívu Boubína na styku tří polesí a byl věnován lesmistru Josefu Johnovi, jenž měl velkou zásluhu na zřízení boubínské rezervace.

Turistické trasy:

- Horní Vltavice - podél toku Vltavy - Pod Hornovltavickými pastvinami - Polka - Větrná Skála - Žďárské sedýlko - Knižecí pláň - Furík - Bučina (zde po zelené směr Kvilda nebo přes hraniční přechod do Německa).
- Horní Vltavice - Pod Mlýnským vrškem (zde zelená směr Zátoň - odtud možnost po modré na Boubín)
- Horní Vltavice - Žlíbky - Strážný.
- Horní Vltavice - Kubova Huť - po Zlaté Stezce Arnoštka - Korkusova Huť - Brantlova Pila (zde zelená směr Horní Vltavice nebo Kvilda přes Šindlov) - Klášterec - Vimperk.

Vodní doprava

V řešeném území se nevyskytují plochy využívané vodní dopravou. Jako vodácká trasa je vedena řeka Teplá Vltava, nicméně její využití je velmi ovlivněno stavem průtoku vody.

Letecká doprava

V řešeném území se nenachází žádné letiště.

Vodovodní síť

Obec Horní Vltavice má vybudovaný vodovod pro veřejnou potřebu, který byl vybudován v roce 1994. Tvoří ho několik zdrojů, které jsou umístěny na severu obce. Z nich je voda přiváděna do VDJ Nový 250 m³. Další zdroj je umístěn poblíž vodojemu Horní Vltavice 50 m³. Z obou vodojemů je voda gravitačně přiváděna do spotřebišť. V současné době je napojeno na vodovodní síť 300 obyvatel.

Zásobování obce pitnou vodou vyhovuje i do budoucna. Na stávající vodovod bude napojena nová zástavba a zbytek obyvatel. Ve výhledu se uvažuje s napojením části Nová Horní Vltavice a obce Zátoň na stávající vodovod obce Horní Vltavice.

Kanalizace

V obci Horní Vltavice je vybudována jednotná kanalizační síť. V roce 1992 byla vybudována centrální ČOV, do které jsou svedeny všechny větve kanalizačního řadu. Odpadní vody jsou čištěny na mechanicko-biologické čistírně odpadních vod, kterou tvoří předčištění a biologická část. Odpadní vody vypouštěné do kanalizace mají charakter běžných odpadních vod. Samotné rozvody kanalizace se dají rozdělit na starou kanalizační síť, která je z betonových trub DN 300 – 600, a na nové kanalizační řady převážně z trub kameninových DN 300.

V obci Horní Vltavice je navrženo rozšíření stávající kanalizační sítě z PVC DN 300 v délce cca 2,9 km. Je rekonstruována, došlo ke změně technologie a provzdušňování.

Zásobování plynem

Správní území obce Horní Vltavice není plynofikováno.

Zásobování elektrickou energií

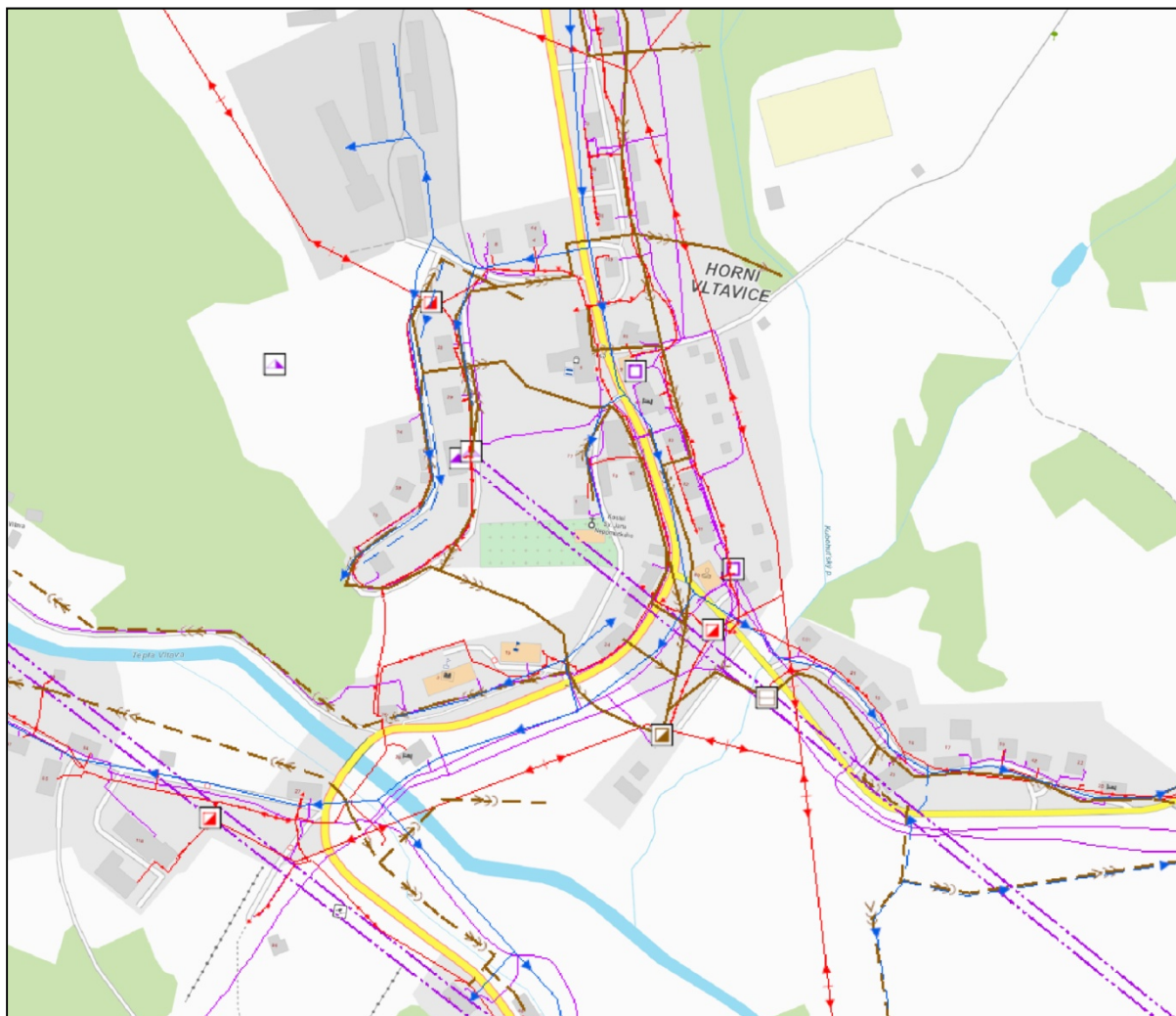
Obec Horní Vltavice je zásobována elektrickou energií po venkovních vedeních 22 kV z rozvodny R 110/22 kV Vimperk.

Stávající kmenové linky jsou v dobrém technickém stavu a mají rezervu výkonu. Stávající sekundární síť vyhovuje pro dnešní zatížení a v návaznosti na novou výstavbu se bude postupně přizpůsobovat a ve vybraných úsecích kabelizovat do země. Dimenzování této sítě se provede s ohledem na druh topného média.

Vedení NN je v sídle Horní Vltavice vedeno převážně po kabelech v zemi, v ostatních sídlech po sloupech. V některých částech bude nutná postupná rekonstrukce vedení. V rámci výstavby nových objektů bude provedena kabelizace do země. Nutné bude také zokruhování kabelové sítě NN po vybudování dalších trafostanic. Soustava TN-C bude v nově realizovaných objektech řešena jako TN-C-S.

Komunikační vedení

V řešeném území obce Horní Vltavice se nenacházejí základnové stanice a zařízení na komunikační síti mobilních operátorů a České telekomunikační infrastruktury.



Výřez z mapy *_technická infrastruktura (2018)*

2.3.4 Systém sídelní zeleně

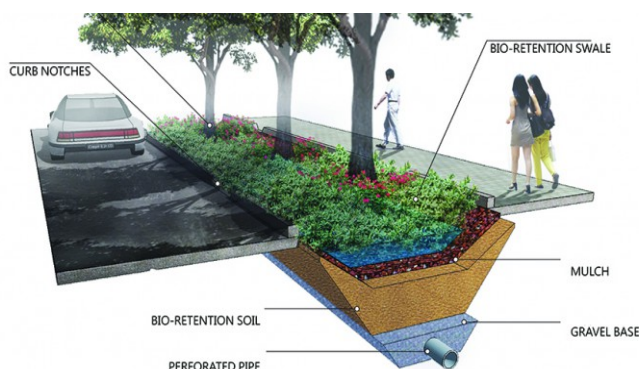
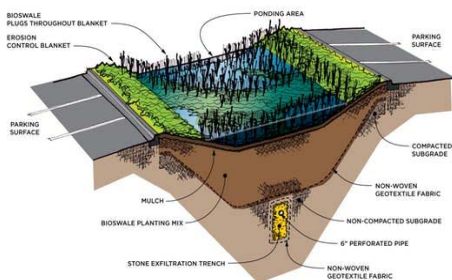
V řešeném území se nachází několik celistvých ploch zeleně. Většinou se jedná o travní plochy, osázené sporadicky vzrostlými stromy. Plochy s celistvou vzrostlou zelení se v řešeném území nenacházejí. Vysledovat lze výsadbu stromů, vhodných do místního klimatického pásma (břízy, javory, jehličnany), lokálně v malých úsecích podél hlavních komunikací. Větší vzrostlé stromy v malých skupinkách se vyskytují u kostela a lokalitě nad budovou obchodu COOP u turistického odpočívadla. Jejich rozmístění je volné, na principu přírodního parku. K řešenému území v jihozápadní části přiléhá zalesněná návrší nad řekou (kempem).

Na území tří souborů 3 bytových domů se vyskytuje vzrostlá zeleň pouze výjimečně, což je pro toto území značným nedostatkem. Obecně lze konstatovat, že veřejná zeleň se stromy (solitéry nebo stromořadí) je v sídle v řešeném území spíše nedostatečná. Týká se to zejména komunikací, ale i veřejných prostranství. Skutečnost jen velmi málo eliminuje zeleň soukromá na zahradách rodinných domů či v chatkové zahrádkářské kolonii východně od linie bytových domů.

Původní druhy stromů, vhodné pro výsadbu v obci Horní Vltavice, jsou *Acer pseudoplatanus* (javor horský), *Betula verrucosa* (bříza bradavičnatá), *Fraxinus excelsior* (jasan ztepilý), *Sorbus aucuparia* (jeřáb ptačí), případně také *Abies alba* (jedle bělokora), *Fagus sylvatica* (buk lesní), *Quercus petraea* (dub zimní), *Tilia platyphyllos* (lípa velkolistá), *Ulmus glabra* (jilm horský) a na vlhkých místech *Alnus glutinosa* (olše lepkavá), *Alnus incana* (olše šedá) a různé druhy domácích vrb (*Salix* sp.).

Současné trendy s ohledem na klimatické změny sledují také správné hospodaření s dešťovou vodou, tj. odvodnění parkovišť a komunikací a vyústění dešťové kanalizace do „dešťových zahrad“ („Rain Garden“, „Bioswale“), příp. akumulace dešťové vody ze střech bytových domů do nádrží na zalévání zahrádek, záhonů a stromů.

Jedním z možných technických řešení, jak hospodařit s dešťovou vodou, je plošné povrchové zasakování. Tento model je možné aplikovat v místních podmínkách např. v zeleném pásu mezi bytovými domy a hlavní komunikací při levé straně při příjezdu od Vimperka. Mezi objekty plošného zasakování patří zejména zasakování ve **vsakovacím průlehu** či **vsakovací rýze**. Zasakovací průlehy jsou finančně nejméně nákladné a stavebně nejsnáze proveditelné řešení. Přítok dešťové vody je řešen jako plošný z přilehlé zpevněné plochy. Jednou z možností, je předsadit objekt před další objekt pro hospodaření s dešťovou vodou, a to jako vhodné řešení pro snížení objemu přitékajících srážkových vod a pro jejich předčištění. Pro návrh zasakovacích průlehu je předem nutné zjistit geologické podmínky podloží hydrogeologickým průzkumem.



Bioswales jsou vyspádané větší plochy osázené zelení, které umožňují odvedení, zasakování a filtraci dešťové vody (často doplněny drenáží). Využívají se u větších ploch - školní hřiště, parkovací plochy nebo velké křižovatky, příp. podél komunikací. Mohou efektivně chránit vodní toky před znečištěnou povrchovou vodou (splach z komunikací).

Suché / polosuché poldry jsou snížené plochy, které umožňují zasakování vody v případě povodňového rizika. Za běžné situace v nich není voda vůbec (suché) nebo jen částečně (polosuché). Poldry mají většinou ve spodní části odtok, který se dá regulovat. Využití na velkých plochách na krajích měst nebo v krajině.

2.3.5 Vodstvo

Nejdůležitějším vodním tokem, který v krátkém úseku protíná řešené území, je řeka Teplá Vltava. Do ní vtéká jako levostranný přítok Kubohuťský potok. V rámci vodohospodářského řešení se v obci neuvažuje o zpracování protipovodňových opatření.

2.3.6 Krajinný ráz

Řešené území je dotčeno 2. zónou chráněné krajinné oblasti Šumava s Naturou 2000 (EVL Šumava) a záplavovým územím Teplé Vltavy.

Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje vymezují nadregionální biokoridory v rámci územního systému ekologické stability na území Jihočeského kraje.

Z prvků ÚSES se zde střetávají NBL 173 s názvem Modravské slatě, Roklan – Vltavská niva s RBC 629 s názvem Račí.

Lokálním biokoridorem v katastru obce Horní Vltavice jsou BK 6 Bukovec – Boubín, BK 16 Blanice – Boubín, BK 20 Zátoňská hora – Boubín.

Regionální biocentrum v rámci územního systému ekologické stability na území Jihočeského kraje v katastru obce Horní Vltavice představuje LBC 365 Boubín.

2.3.7 Podmínky pro ochranu hodnot a charakteru území

2.3.7.1 Ochrana přírodních hodnot území

Území obce Horní Vltavice je celé pod Správou národního parku Šumava a řešené lokality jsou v Chráněné krajinné oblasti Šumava. Z tohoto důvodu je potřeba zachovat a doplnit skladbu vzrostlé zeleně blízké zdejší přírodě.

V blízkosti řešeného území se nachází Zátoňská mokřina. Jedná se o ev. č. 5691 jihovýchodně od obce Horní Vltavice v okrese Prachatice. Chráněné území se rozkládá v prostoru mezi silnicí Horní Vltavice – Zátoň a řekou Teplou Vltavou. Oblast spravuje Správa NP a CHKO Šumava.

Předmětem ochrany je mozaika iniciálních stádií acidofilních bučin, údolních jasanovo-olšových luhů, rašelinných a podmáčených smrčín se zbytky vlhkých pcháčových luk a vlhkých tužebníkových lad přecházející ve střídavě vlhké bezkolencové louky vltavské nivy jako samovolně se vyvíjející les na ladem ležícím bezlesí; populace kosatce sibiřského, kriticky ohrožené druhy plazů a jejich spontánně se vyvíjející biotopy: zmije obecná, silně ohrožené druhy obojživelníků a jejich spontánně se vyvíjející biotopy: čolek horský, silně ohrožené druhy plazů: slepýš křehký, ohrožené druhy plazů, obojživelníků a jejich spontánně se vyvíjející biotopy: užovka obojková, ropucha obecná, ohrožené druhy rostlin ponechané bez hospodaření v jejich spontánně se vyvíjejících biotopech: dřípátka horská, vemeník zelenavý, oměj horský, lilie zlatohlavá, kosatec sibiřský; zajímavé a typické druhy jako součást dynamicky se vyvíjejícího ekosystému: zvonečník černý, kopytník evropský, lýkovec jedovatý, kokořík přeslenitý, konvalinka vonná; silně ohrožené druhy ptáků a jejich biotopy: jeřábek lesní; ohrožené druhy ptáků a jejich biotopy: ořešník kropenatý, sluka lesní.

Necelé 3 km východně od obce Horní Vltavice se nachází Jilmová skála, přírodní památka ev. č. 934 v okrese Prachatice.

2.3.7.2 Ochrana civilizačních a kulturních hodnot území

Kulturní památky v řešeném území jsou **venkovská usedlost čp. 27** (č. 44678/3-5973), **most silniční č. 4-073** (č. 44677/3-5934), **kaple sv. Jana Nepomuckého** (č. 22574(3-3562), **kostel Panny Marie z roku 1724** (č. 16085/3-3561) a **zájezdní hospoda čp. 10**. Ve středu obce lze nalézt archeologické nálezy kat. 2 – středověké a novověké jádro vsi.

2.4 VYMEZENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství byla vymezena na základě ortofotomapy, katastrální mapy, rozbořem dalších dodaných podkladů a průzkumy v terénu. Primárně byla veřejná prostranství vymezována podle hranic pozemků, pokud však jejich hranice neodpovídala parcelní hranici, byla upravena podle fyzického stavu. Veřejná prostranství byla vymezena nezávisle na jejich příslušnosti k vlastnictví obcí Horní Vltavice.

V případě komunikací byly tyto často rozčleněny na několik dílčích částí z důvodů jejich přesnější specifikace (často v křižovatkách, nebo pokud se mění charakter komunikace). Naopak sídliště a centrální prostor byly vymezeny jako souvislá veřejné prostranství (bez vyčlenění zeleně, komunikací apod.), z důvodů komplexního zhodnocení. Prostranství parkovišť a zeleně byly vymezeny jen tam, kde se nacházejí na větší kompaktní ploše, tedy ne například zelené pruhy u komunikací nebo jednotlivá parkovací místa. V řešeném území bylo vymezeno celkem 6 významných veřejných prostranství (ozn. A až F), která jsou řešena podrobněji samostatně.

Pro každé veřejné prostranství byl vytvořen soubor charakteristik, které dané prostranství popisují a jejichž určení bylo nezbytné k definování současného stavu jednotlivých veřejných prostranství. U každého prostranství byl určen jeho typ (viz kapitola 1.4.1. Typologie veřejných prostranství), zda je ve vlastnictví obce, povrch prostranství, estetika prostranství. U prostranství, která jsou zároveň komunikacemi, pak byla popsána přítomnost chodníků, povrch komunikace, přítomnost zeleně lemující komunikaci a příp. i stav komunikace. Analýzou zjištěných charakteristik byly identifikovány problémy pro každé veřejné prostranství (viz problémový výkres).

Charakteristiky veřejných prostranství

Rozdělení veřejných prostranství dle typu veřejného prostranství je popsáno v kapitole 1.4.1. Typologie veřejných prostranství.

U všech řešených lokalit - veřejných prostranství byl identifikován povrch prostranství, jehož posouzení umožnilo základní určení prostranství (zpevněné, nezpevněné a kombinované). Jako veřejné prostranství se zpevněným povrchem byly vyčleněny ulice, bývalá náves (centrální prostory) a parkoviště, jako veřejná prostranství s nezpevněným povrchem byly vyčleněny plochy zeleně. Do veřejných prostranství s kombinovaným povrchem byly zařazeny všechny obytné soubory sídlištního typu, která musí být řešena komplexně a není vhodné od sebe oddělovat složky, jež tvoří sídliště jako celek (zeleně, parkovací plochy, komunikace apod.) a plochy, kde je v současnosti povrch částečně zpevněný a částečně nezpevněný. Větší plocha zeleně – souvislé travní plochy se skupinovou lokální výsadbou nebo zcela bez ní jsou rozmístěny v řešeném území při jeho severním okraji při hlavní komunikaci, nad zástavbou a parkovištěm při ní, a také při stejné komunikaci před mostem přes řeku v návaznosti na ČOV. Do této skupiny lze přiřadit také zeleň v areálu ZŠ a MŠ i ve svahu mezi nimi a hřbitovem. Mimo tyto se v centru nenachází žádná větší plocha zeleně. Ve větší míře se nachází souvislejší přírodní zeleň se vzrostlými stromy za hranicí řešeného území, které ve východní hranici tvoří linie Kubohuťského potoka. Obecně lze však konstatovat, že obec netrpí citelným nedostatkem zeleně, a to díky skutečnosti, že je v přímém kontaktu s šumavskou přírodou (NP Šumava). Výjimečně se setkáme se zelení uliční, tu však není možné využít k rekreaci.

U ulic bylo celkově posuzováno více charakteristik. Z hlediska bezpečnosti je důležitým ukazatelem přítomnost chodníků na komunikaci. V úseku komunikace bylo sledováno, zda je lemována jedním chodníkem, má chodníky po obou stranách, nebo chodníky chybí. Přibližně polovina komunikací v řešeném území je bez jakéhokoliv chodníku, je však potřeba uvést, že je to včetně komunikací, jež chodníky nepotřebují. Přijatelný, nikoli ideální výsledek posuzování je, že téměř polovina komunikací v řešeném území je lemována přinejmenším chodníkem jedním, jhlavní komunikace 1/4 v centru v krátkých úsecích je lemována dvěma chodníky.

Analytické schéma reflektuje rozmístění komunikací v řešeném území a ukazuje hlavní komunikační tahy obcí. Je patrné, které komunikace slouží především automobilové dopravě. Jsou vymezeny obytné a pěší zóny, pěší komunikace a cyklostezky/cyklotrasy.

V území převažují komunikace funkční třídy C3, což jsou obslužné komunikace uvnitř obytných útvarů, jež zpřístupňují objekty a území. Dále jsou přítomny běžné komunikace funkční třídy C2, jež doplňují spojení

sběrných komunikací v zástavbě. Důležitou páteří komunikací je silnice č. I/4 v klasifikaci B1. Charakteristiky jednotlivých funkčních tříd komunikací jsou popsány v příloze I - Funkční třídy komunikací.

U komunikací byl také zkoumán materiál jejich povrchu. Téměř 5/6 komunikací je asfaltovaných. Je to zejména hlavní tah vedoucí obcí a dále většina místních komunikací, vzniklých v minulosti i současnosti. Pouze jedna ulice (ulička) je ze štípané kamenné dlažby (ulička vedoucí od hlavní silnice podél hranice pozemku školy ke kostelu).

Obecně se jedná často o ulice řešené de facto jako obytné zóny, kde platí jiná pravidla pro vozidla a komunikace může být využívána chodci v celé její šíři. Nezpevněných komunikací je zanedbatelná část a nacházejí se mimo řešené území.

Důležitým prvkem, jenž celkově utváří vzhled z veřejného prostranství, je zeleň. Ta byla vymezena jako samostatný typ veřejného prostranství, jelikož je však liniová zeleň častým doplňkovým prvkem komunikace, byla hodnocena i jako samostatná charakteristika ulice. Přítomnost zeleně při komunikaci byla rozčleněna do 4 skupin – **ne** (komunikace není lemována nebo doplněna zelení a v současné době neexistuje možnost, jak ji doplnit – například je celý povrch ulice zpevněný, chodník a silnice zabírají veškerou plochu), **ano** (komunikace je lemována úmyslně vysázenou zelení – např. záhony, keře), **trávník** (okolí komunikace je zatravněno, zde se nabízí možnost doplnit další vegetací) a **přírodní** (přirozené louky, les apod.). V případech, kdy prostranství není omezeno (např. obklopeno domy), byla zeleň hodnocena v širším vztahu k přilehlému okolí (maximální vzdálenost 1m). Z analýzy je patrné, že zřetelným nedostatkem zeleně není postižena žádná oblast v řešeném území, tedy ani komunikace. Komunikací, která by mohla v rámci Horní Vltavice být vhodným příkladem k doplnění zeleně v mezerách mezi stávajícími stromy, je komunikace hlavní I/4, kde se nachází nebo je navrhován model chodník – zeleň – vozovka (úsek při vjezdu od Vimperka), příp. zeleň – chodník – vozovka – zeleň – chodník (úsek od křižovatky směr Zatoň po železobetonový obloukový most). V prvním úseku je to úseku komunikace, která souvisí s bytovými domy. Bylo zjištěno, že zřetelná část komunikací (např. pravá strana rovinky směr Kubova Huť ještě v zastavěném území obce) má alespoň po jedné straně trávník, kde by se dala realizovat další výsadba zeleně, například malokorunných stromů, keřů nebo trvalkových záhonů na principu hospodaření s dešťovou vodou v zastavěném území sídla. Obecně výsadba vzrostlejší zeleně, než je pouhý trávník, by navíc zabránilo degradaci takových ploch, zvláště v lokalitě bytových domů. Tam pro nedostatek oficiálních parkovacích míst zelené plochy často trpí tím, že jsou využívány jako parkoviště.

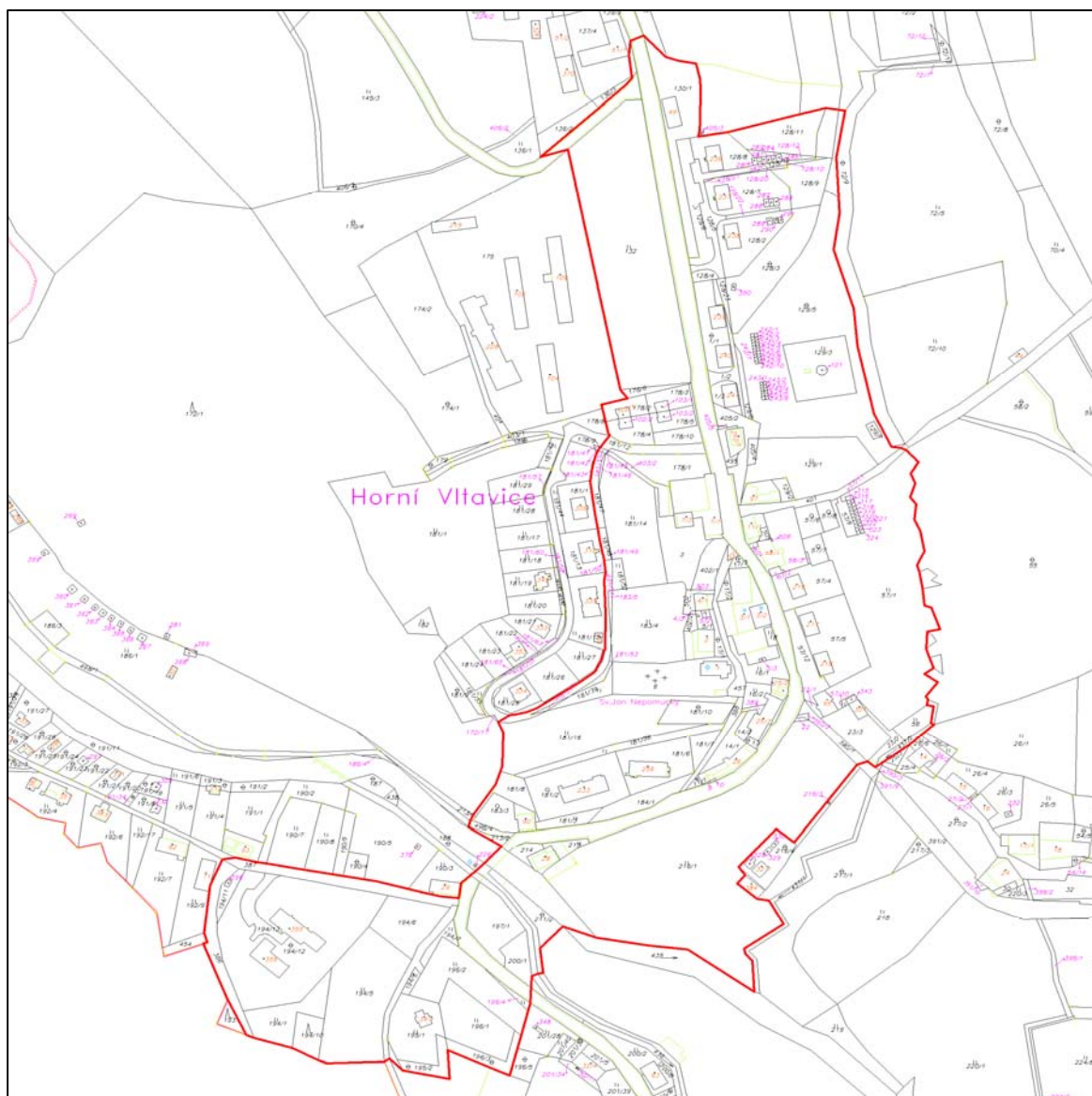
Poslední charakteristikou, zkoumanou u komunikací, byl jejich stav. Ten byl ověřován průzkumem území a byl posuzován s ohledem na typ povrchu. Rámcově byla zvolena čtyřstupňová škála: výborný – dobrý – dostatečný – nedostatečný. Většina komunikací v řešeném území je v dobrém stavu, hlavní komunikace č. I/4 a komunikace od této silnice ke kostelu je ve stavu výborném.

Jako poslední byla hodnocena estetika veřejného prostranství, a to u prostranství všech druhů. Protože estetické působení na jedince může být velmi subjektivní, bylo do celkového hodnocení započteno množství různých vlivů, jež celkový vzhled prostranství ovlivňují, a to nejen prvky samotného veřejného prostranství, ale také jeho nejbližšího okolí. Jedná se o harmonii celkového vzhledu prostranství, stavu zeleně, stavu povrchů, ale i mobilíáře, vzhledu okolí (pořádek/nepořádek v okolí prostranství, fasády okolních domů, upravenost zahrad, nevzhledné objekty jako kontejnery na odpad).

Prostranství jsou bodově hodnocena v intervalu 1-5, kdy 1 znamená nejlepší vzhled z hlediska estetiky a 5 nejhorší vzhled. Průměrné je hodnocení „3“, jež označuje průměrné, ničím speciálně nevynikající či nevyčívající prostranství. U komunikací – „ulic“ jsou to především ty, které jsou upravené, ale chybí jim zeleň, nebo ty se zelení, která je ponechána ladem. Body jsou v těchto případech často snižovány právě za špatný stav zeleně nebo za špatný stav vozovky. Téměř čtvrtina z plochy veřejných prostranství je hodnocena 2 body, jako prostranství s nadprůměrnou estetikou, přibližně další čtvrtina třemi body, jako průměrná. Podprůměrně je hodnoceno cca dvě čtvrtiny z rozlohy veřejných prostranství. Potěšující je, že žádné z veřejných prostranství nedosáhlo na 5 bodů a jeho estetika nebyla hodnocena jako nedostatečná, i když např. prostor před Obecním úřadem se k němu kriticky blíží.

2.5 VYBRANÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Na základě rozboru charakteristik veřejných prostranství, jež jsou zobrazeny ve schématech, průřezů v území a konzultací zpracovatele a objednatele, bylo vymezeno 6 veřejných prostranství VP, označených písmenem A až F, jež byla ve studii zpracována detailně. Tyto prostory pro detailní zpracování v některých případech vznikly sloučením několika veřejných prostranství.



Řešené území nad katastrální mapou

Podle platné územně plánovací dokumentace (ÚPSÚ Horní Vltavice z roku 2000 včetně jeho 4 změn) se řešené území nachází v plochách s funkčním využitím dopravy, smíšeného bydlení a občanského vybavení. Žádná z těchto funkcí nezakazuje vymezenou plochu využít pro veřejné prostranství či dopravní a technickou infrastrukturu.

V řešeném území se nacházejí stávající malé veřejné prostory se zpevněnými typy veřejných prostranství (ulice). Hlavním obsahem ÚSVP je jejich regenerace, případně propojení do lépe fungujícího systému, a vytvoření jednoho nového veřejného prostranství, které naváže na stávající veřejné prostory, zklidní pohyb a dopravu v centru, vyřeší pohyb chodců, usměrní pohyb školáků i pohyb turistů v letním i zimním období. Dále je obsahem prověření bezpečných přechodů přes silnici I. třídy a řešení chodníku podél hlavního tahu obcí. Součástí je i

prověření možnosti vedení chodníku přes soukromé pozemky a případné stavební úpravy v kolizních částech. Je řešena návaznost pěší a cyklo dopravy do místních částí např. ke kempu.

A. Parkoviště při řece Teplá Vltava

(zeleň, parkoviště, ostatní)

Veřejné prostranství v těsném kontaktu s památkou železobetonového mostu přes Teplou Vltavu vymezuje právě řeka a ohyb hlavní komunikace, kdy obě opouští Horní Vltavici, aby pokračovaly jihovýchodním směrem. Ve vnitřním ohybu zatáčky víceméně na úrovni komunikace je stávající plocha, tvořená částečně hutněnou navážkou, bez povrchové úpravy, která slouží především v zimních měsících jako parkoviště pro návštěvníky, využívající blízký sportovní areál. V létě zatravněná plocha slouží jako stání pro přívěsy s loděmi, protože lze tudy snadno dojet k samotnému nástupnímu místu vodáků. Funkce tohoto veřejného prostranství je určena dosavadními zvyklostmi a potřebami. Hlavními problémy se jeví provizornost prostoru, nekvalitní šterkopiskový povrch a nerentabilní využití.

Souvisejícím problémem je bezpečná dostupnost prostoru pro pěší s ohledem na frekventovanou hlavní komunikaci, kterou je nutné překonat a rovněž bezpečné spojení s vlastním sídlem (jeho obytným centrem i historickou a správní částí). Bezpečnými chodníky nedisponuje most ani po jedné straně. Problémem je dvojice garáží s terasou, přistavěných k obytné vile (dnes byty v majetku obce), která působí jako bariéra. Z těchto důvodů je, kromě vytvoření regulérního parkoviště a nástupiště vodáků, potřebné vyřešit dopravu v klidu, dopravní značení a nalézt a navrhnout opatření, která umožní realizaci bezpečné alternativní trasy pro pěší nejen k areálu, ale i podél hlavní komunikace směrem do centra obce.

B. Území mezi hlavní komunikací I/4 a ČOV (k řece), okolí kapličky

(zeleň, parkoviště, ostatní)

Veřejné prostranství, relativně velké rozlohy, v přímé návaznosti na zastavěnou část obce, vymezuje kromě hlavní komunikace a komunikace směr Zátoň, areál ČOV a řeka Teplá Vltava. I s ohledem na tyto vstupní limity (ochranné pásmo ČOV, zátopové území řeky) je možné nalézt, formou zónování funkcí a jejich doplněním, novou, bohatší formu využití tohoto prostranství. Na prostranství se v současnosti nachází zóna s dětským neoploceným hřištěm a plocha malého sportoviště (volejbal atd.). Plocha je příležitostně využívána pro různé kulturní akce, slavnosti a setkání (párty stany).

Jako hlavní problémy v tomto prostranství byly definovány: nahodilost rozmístění jednotlivých prvků (funkcí), nekoncepční a omezené možnosti využití zatravněné plochy, redukované množství zeleně při hlavní komunikaci. Všechny tyto nedostatky umocňuje absence dostupnosti prostranství pro pěší po zpevněných komunikacích a bezpečné, funkční napojení tohoto území na centrum obce. Špatné je napojení na budovu obecního úřadu, na další soliterně zastavěné plochy za řekou i za hlavní komunikací (parkoviště, lyžařský areál, objekt domu s pečovatelskou službou atd.). V návrhu tohoto VP je zdůrazněna nutnost nadále uchovat přírodní charakter tohoto území, omezit jeho urbanizaci pouze na zásahy nezbytně nutné a využívat takové formy krajinářské architektury a dopravního řešení, které budou respektovat kontext přírody.

C. Okolí obecního úřadu

(centrální prostor, ulice, zeleň, parkoviště, ostatní)

Veřejné prostranství v okolí správních budov bývá chloubou a vizitkou každého sídla, předurčuje u jeho návštěvníků úsudek o podobě obce. Jinak tomu nemůže být ani v případě Horní Vltavice. Posunem těžiště zastavěné plochy obce od historického jádra jižním směrem, vystává přirozená potřeba revitalizovat a koncepčně řešit veřejný prostor navazující na budovu obecního úřadu. K budově přiléhá velká plocha, vniklá dřívější demolicí a přestavbou starší budovy, která zahrnuje i objekt hasičské zbrojnice a objekty, sloužící pro obec jako skladové a servisní. Jako hlavní problém v tomto prostranství byla zdůrazněna skutečnost, že značná část

plochy slouží, kromě parkování pro zaměstnance OÚ a návštěvy, také jako sběrný dvůr (nádoby na tříděný odpad), a sklad techniky pro údržbu obce v letních a zimních měsících. Přesun tohoto „hospodářského dvora“ mimo veřejné správní centrum do areálu blízko ČOV je základní podmínkou proměny a rehabilitace prostranství. Problematická je v současnosti, kromě použitých povrchů zpevněných ploch (živice v špatném stavu, štěrky), absence vymezení značeného organizovaného parkování. Na ploše u obecního úřadu se parkuje chaoticky, na ploše v pásu přes komunikaci je umožněno kolmé pakovací stání, nikoli však jednoznačně definované. Samostatným problémem řešeného území, které se postupně stalo nejen centrem správním, ale i turistickým, je rozmístění, vzhled i četnost „turistického mobiliáře“. Především poněkud živelná nadpočetnost informačních turistických tabulí, (mnohdy se zdvojenými či i vícečetnými informacemi), spolu se směrovníky, deklasuje tento prostor a vytváří jakýsi vizuální smog. Proto neméně významným úkolem je i rehabilitace tohoto, pro turisty důležitého, informačního oddychového prostoru a nalezení jednotného charakteru území s plochou u obecního úřadu. Je potřeba do něj integrovat i bezbariérovost (přístup do budovy OÚ rampou ze severozápadní strany). Samostatným tématem k řešení je stávající poloha transformátoru NN a trasa nadzemního vedení na sloupech přes plochu, v kontaktu s budovou Obecního úřadu.

Toto území si vyžaduje prioritně kultivaci bez ohledu na skutečnost, zda v budovách zůstane dále Obecní úřad a ubytovací kapacity, nebo bude Obecní úřad přesunut do jiné budovy (ideálně doporučeno uvažovat o novém multifunkčním – kulturním a správním využitím budovy památného hostince v historickém centru při hlavní komunikaci). Došlo by k uvolnění prostoru pro rozšíření ubytovacích kapacit v majetku obce. O tomto zásadním koncepčním kroku z hlediska dalšího rozvoje obce je vhodné zahájit široký dialog vedení obce s obyvateli, kteří zde žijí.

D. Okolí autobusového nádraží a bytové domy při příjezdu do obce od severu

(ulice, sídliště, zeleň, parkoviště, ostatní)

Bod veřejné dopravy – nádraží, v tomto případě autobusové, je jedním z důležitých veřejných prostranství každého města nebo obce. Mnohdy je toto místo prvním, na kterém se ocitne nejen turista, mířící do Horní Vltavice. Jako ve většině obcí, i v Horní Vltavici bylo realizováno autobusové nádraží v době výstavby a budování socialismu. Budova samotná plní dostatečně svoji funkci. Studie doporučuje její modernizaci ekonomicky přiměřenou formou, s cílem upravit vnější vzhled v duchu architektonických trendů budov pro horské prostředí a současných materiálových a technických možností.

Hlavní problém k řešení v tomto prostranství nepředstavuje samotná budova, ani organizace autobusových stání – nástupišť, ale „hnízdo“ s nádobami na tříděný odpad, které se vyskytuje v zadní části prostranství a podoba živěné plochy navazující na travní plochu u bytovek.

Na území autobusového nádraží navazuje zelený pás, táhnoucí se severním směrem mezi hlavní komunikací a jednotlivými bytovkami, orientovanými podélnými fasádami v mírném odstupu od ní. V tomto území je zásadním handicapem neexistence bezpečné komunikace pro pěší, která by vedla ze zemědělského areálu k prvnímu bytovému domu a dále do jejího centra. Rovněž schází jednoznačné vymezení parkovacích ploch pro účely bytových domů. Doplnkově je pak vhodné se zabývat zelení, a to nejen vzrostlou (doplnění aleje podél komunikace), ale také nízkou okrasnou a funkční s ohledem na kultivaci životního prostředí obyvatel domů i hospodaření s dešťovými vodami.

E. Okolí historického hostince a prodejny COOP a okolí kostela P. Marie

(centrální prostor = náves, ulice, zeleň, parkoviště, ostatní)

Veřejné prostranství je hodnotné svojí polohou a historickým původem, kontextem s přírodou a místními pamětihodnostmi. Bohužel, v současné době neprávem pozbylo na svém významu. Příspěly k tomu časté změny majitelů důležitých nemovitostí, někdy i necitlivé rekonstrukce i přestěhování OÚ mimo tuto lokalitu. Význam místa je dochován díky policejní službě a objektu obchodu a služeb. Právě historická cesta, vedoucí od hlavní komunikace vzhůru ke kostelu a klesající dolů k silnici a k řece, je z urbanistického hlediska, spolu

s budovami většího měřítka (objekt bývalého hostince) a vzrostlou zelení, těmi základními hodnotnými prvky, které stále utvářejí genius loci a připomínají zašlé časy Horní Vltavice

Hlavní problém tohoto prostranství je neopodstatněná ztráta priority z hlediska celospolečenského významu. Trendy rozšiřovat zastavěnost obce, mnohdy nelogicky z hlediska urbánního, na úkor rehabilitace, opravy nebo vkládání nové náplně stávajícím, již stojícím objektům v centru, je patrna i v tomto případě. Právě od určení priorit, vyplývajících ze široké odborné analýzy, ke které má přispět i tato ÚSVP, se má odvíjet posloupnost dalších kroků rozvoje obce. Dlouhodobé cíle, uskutečňované prostřednictvím nástrojů územního plánu, územních studií i dalších dílčích projektových dokumentací, musí mít přednost před snadno realizovatelnými, parciálními, neprovázanými kroky. Právě při určení budoucí podoby tohoto veřejného prostoru se naskytá správě obce příležitost naplnit cíle, pro něž pořízuje tuto ÚSVP. Z takto vymezených hlavních problémů pak vyplývají problémy dílčí, které jsou vizuálně snadno rozpoznatelné. Do této kategorie problémů lze zařadit vzhled kulturní památky hostince, který je bez využití, chátrá, majitel ho nabízí k prodeji, vzhled veřejného parkování a vzhled mobiliáře. Samostatným problémem je pak prostupnost územím pro pěší, zvláště z parkovací plochy nad objektem obchodu a služeb i z plochy zeleně za ní v návaznosti na dlážděnou komunikaci, stoupající kolem hostince ke kostelu.

F. Okolí bytových domů v centru obce u budovy OÚ

(ulice, sídliště, zeleň, parkoviště, ostatní)

Toto veřejné prostranství de facto navazuje na prostranství označené písmenem C. Tvoří je předprostor před třemi bytovými domy, který je tvořený živičnými plochami – chodníky podél fasád domů a pásy zeleně, přilehlými ke komunikaci. Pásy zeleně jsou předělovány plochami vjezdů mezi budovy. Na kraji těchto ploch jsou umístěny nádoby na komunální odpad. Stojí buď volně nebo v designově i technicky nevhodných přístřešcích. Plochy mezi domy slouží někde pro živelné parkování, někde pro skládky dřeva apod. Plocha, přiléhající ke štítu budovy Obecního úřadu, slouží jako parkovací místo pro cca 3 až 4 automobily.

Hlavním problémem v tomto prostranství byla stanovena právě nejednoznačnost vymezení funkce jednotlivých ploch (parkování, kontejnery) a použité materiály na tyto plochy. Živičná plocha, před jižní fasádou budovy OÚ, se žlabem pro odvod dešťové vody, v návaznosti na vlastní chodník, vybízí k revizi řešení s ohledem na možnost umístění drobné záhonové zeleně, která by kultivovala tento prostor.

3 NÁVRHOVÁ ČÁST

Návrhovou část ÚSVP lze rozdělit na dvě dílčí části. První z nich se zabývá obecně řešeným územím, tedy všemi veřejnými prostranstvími vymezenými na základě analytické části. Pro takové veřejné prostranství byly na základě analýzy definovány problémy, které jsou zobrazeny v problémovém výkrese. V textové části jsou problémy popsány a je nastíněno doporučení, jak je případně řešit.

Druhá část návrhu je věnována šesti veřejným prostranstvím, jež byla vybrána pro detailní rozpracování (A až F). U těchto případů se územní studie zabývá problémy více do hloubky, nabízí jejich konkrétní řešení, včetně návrhu urbanistické koncepce, návrhu dopravní a technické infrastruktury, návrhů zeleně a doporučuje architektonické řešení pro další zpracování (především vzhled objektů, materiálové řešení, vybavení apod.).

3.1 STANOVENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

Na základě analýzy bylo v rámci řešeného území definováno několik druhů problémů, jež se objevují v hojnější míře, a které lze je typologizovat. Vybrané problémy byly následně rozděleny dle typu do skupin a byla k nim navržena doporučení pro jejich řešení.

Nejvýznamnějšími problémy, které lze v rámci řešeného území sledovat, jsou problémy s parkováním, resp. s jeho organizací, nedostatek regulace pro dopravu v klidu, dále problémy s lokálním nedostatkem zeleně podél komunikací, její částečně nevhodnou druhovou skladbou. Dále to jsou problémy spojené s absencí povrchů komunikací, které jsou často nevhodné, problémy sklonu pěších komunikací v centru obce směrem

k autobusovému nádraží, příp. problémy množství komunikací a jejich trasování. Problémem je rovněž nevhodné řešení centralizovaného uskupení nádob na tříděný odpad obecně, zvláště pak v lokalitě u autobusového nádraží či obecního úřadu / hasičské zbrojnice.

Problém parkování je spojen i s problémem přehlcení dopravou. Tento fenomén můžeme sledovat jak na dopravě v pohybu, tak na dopravě v klidu. Vytížení silnice I/4, vedoucí centrem obce, je vysoké. Okolí silnice je velmi zatěžováno emisemi, prachem a dalším znečištěním z automobilové dopravy, závažné je i zatížení hlukem, které je obzvláště nepříjemné pro obyvatele, kteří bydlí v blízkosti komunikace. Dalším aspektem přetížení dopravou v pohybu je i snížení bezpečnosti pro chodce a cyklisty. V řešeném území se nachází úsek silnice I/4, kde chodník zcela chybí. V úseku od budovy pošty k Obecnímu úřadu jsou části, kde je širší asfaltovaná krajnice vozovky, ale nikoli bezpečný chodník. Chodci jsou nuceni jít při samém okraji vozovky, což je při intenzitě dopravy na této silnici náročné na pozornost jak jejich, tak řidičů. Situaci chodců, především dětí, řeší historická dlážděná pěší pojezdová komunikace, vedoucí od budovy historického hostince ke kostelnímu návrší a směrem dolů k budovám ZŠ a MŠ. Chodníky se nacházejí v centru obce při hlavní komunikaci na jedné z jejích stran, částečně nejsou z výše uvedených příčin realizovány.

Problém dopravy v klidu je spojen se skutečností, že v letních měsících i zimní sezóně, veřejná prostranství slouží jako parkoviště, a jsou plná. Při současném stavu, o prostoru historické návsi a prostoru u budovy OÚ se dá mluvit spíše o parkovišti, než o reprezentativním veřejném prostranství v pravém slova smyslu. Parkování, zvláště v samotném centru obce, vytváří i estetický problém. Rozhled v hlavních osách prostorů veřejných prostranství je totiž rušen parkujícími vozy. Některá prostranství nepůsobí příliš udržovaně, a proto byl definován problém poukazující na skutečnost, že prostranství by potřebovalo úpravu či větší pozornost při údržbě. Jedná se většinou o drobnější záležitosti – rozbitý obrubník, schody, zábradlí ve špatném stavu apod., případně nevyhovující stav komunikace, špatná krajnice atd.

Další problémy jsou spojeny s nevyužitím potenciálu prostranství typu park anebo návěs / historický centrální prostor. Často zde chybí mobiliář, je nevhodně umístěn, nebo špatné skladby co do spektra možností funkce a potřeb, má nevhodnou podobu do dané lokality, prostředí, příp. je zde nedostatek míst pro relaxaci a odpočinek. Pokud chybí lavičky nebo jiné možnosti k posezení, nebo jsou na nevhodných místech, lidé místo nenavštěvují prostor cíleně a pouze jím procházejí. U několika dílčích veřejných prostranství je proto navrženo doplnění mobiliáře, což procházející na tato místa více přitáhne nebo místa obecně zkultivuje. Nevyužití plochy, kde by bylo možno zlepšit podmínky pro aktivní odpočinek, jsou vyznačeny v analytickém/ problémovém výkresu/.

Posledním identifikovaným problémem je nedostatek vhodně upravených a koncepčně založených ploch veřejné zeleně. U prostranství se setkáváme s vyšlapáváním nových chodníků v trávnicích (např. pod hranou hlavní komunikace v jejím ohybu, v travní ploše u ČOV, kde jsou dětské herní prvky nebo malá sportovní plocha).

3.2 DOPORUČENÍ PRO ÚPRAVU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Výše popsané problémy byly následně rozděleny dle typu do 6 skupin, k nimž byla navržena doporučení, a to:

- Vymezení parkovacích míst, řešení problémů s parkováním

Prostranství, která byla vyhodnocena jako vhodná pro toto doporučení, jsou na problémovém výkresu značena symbolem P v modrém kolečku. Takto jsou vymezena prostranství, kde je vhodné navrhnout nové využití stávajících ploch k lepší prostupnosti pro dopravu a lepšího využití prostoru pro parkovací místa. Může se jednat o plochy, ulice, kde se parkuje při okraji vozovky a kde by bylo vhodné tento problém řešit například vymezením parkovacích míst či jejich reorganizací. Jednoznačněji by se určila místa, kde se parkovat smí a nesmí. Pokud se tento problém týká větších ploch (parkoviště), pak značí, že by se parkování mělo přeorganizovat a pokusit se najít další místa, kde by bylo možné vymežit odstavné plochy. Řešením je tato parkovací místa zrušit nebo omezit a důsledně využívat např. časově omezené parkování.

Konkrétněji jsou řešení popsána v pasportech jednotlivých veřejných prostranství.

▪ **Doplnění / úprava zeleně**

Nedostatek zeleně nebo její špatný stav značí **symbol stromu v zeleném poli**. Při řešení problému je nutné brát ohled na typ veřejného prostranství. Pokud se jedná o ulice, často je největším problémem, že vegetaci vůbec nelze doplnit, jelikož je celá plocha zpevněná. Je nutné zvážit, zda jsou chodníky do budoucna potřebné plánovat na obou stranách ulice a zda by jeden z nich nemohl být nahrazen zeleným pásem, případně upravit širší stávajících chodníků na minimální hodnotu 1,5 m a zbylý pruh mezi silnicí a chodníkem osázet trávou. Vhodné jsou i trvalkové směsi, které ulice výrazněji oživí. Nevhodná druhová skladba pozdějších dosadeb, resp. špatný stav zeleně na rozsáhlejších prostranstvích typu park, je možné řešit výsadbou nových rostlin a výměnou nevhodných a nevýznamných dřevin za druhy vhodné a hodnotné. Pokud zezeň chybí na zpevněných prostranstvích, je vhodné doplnit tyto prostory alespoň rostlinami ve větších květináčích

▪ **Potřeba údržby / úpravy prostranství**

Některá prostranství mají vyšší potřebu údržby nebo potřebují úpravu – tyto problémy jsou pro každé z řešení VP specifické a jsou popsány u každého z nich. Často se však dají řešit jednoduše – opravou chodníku, novým povrchem vozovky, prořezáním stromů, natřením a opravou zábradlí apod.

▪ **Doplnění mobiliářem**

Nedostatek mobiliáře na prostranstvích lze řešit jeho doplněním na vhodná místa, konkrétně se jedná dle typu označeného prostranství o lavičky, odpadkové koše, stojany na kola apod. Vhodné je v rámci jednoho prostranství použít jednotný styl mobiliáře.

▪ **Doplnění objektů pro odpočinek / relaxační zóna**

Jedná se o místa, která byla vytipována jako vhodná pro odpočinkovou nebo relaxační zónu. Zde je vhodné doplnit k tomu určený mobiliář. Umístění menších i větších herních prvků není potřebné.

▪ **Vymezení pěších ploch / úprava pěších ploch**

Na některých komunikacích zcela chybí chodníky, což je problémem zejména ve frekventovaných částech obce podél silnice č. I/4. Jiné pěší plochy jsou ve špatném stavu a potřebují opravu či rekonstrukci. Doplňujícím problémem, spojeným s pěšími plochami, je částečně nevhodné trasování chodníků a cest, především u souboru bytovek. Vhodným řešením je trasy legalizovat a vyšlapané cestičky vydláždít.

Ostatní

Častým problémem je umístění kontejnerů na tříděný odpad ve veřejných prostranstvích. Je tomu např. v blízkosti autobusového nádraží či Obecního úřadu. Vhodné je využít např. přístřešky či ohrádky, které kontejnery alespoň částečně skryjí, a které je možné nechat porůst popínavými rostlinami či jinak doplnit zelení.

3.3. KONCEPCE OBJEKTŮ VYMEZUJÍCÍ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ NEBO SE NACHÁZEJÍCÍ UVNITŘ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

3.3.1. Analytická část - východiska řešení rozhraní veřejných prostranství a ostatních ploch.

Na základě znalosti urbanistického prostředí obce Horní Vltavice a způsobu oplocení, který je v obce v naprosté převažujících případech běžný, je možno konstatovat, že nepřipustné je nové vysoké netransparentní oplocení (zejména ve formě masivní zdi). Toto oplocení je v rozporu s typicky používaným nízkým transparentním oplocením v obci Horní Vltavice a znamenalo by riziko ohrožení architektonicko-urbanistického rázu sídla a narušení prostředí z hlediska krajinného rázu v této pohledově vysoce exponované lokalitě.

Pro zajištění zachování architektonicko-urbanistického rázu sídla a lokality a zajištění přiměřeného rozhraní veřejných a privátních prostor jsou uvedeny v následujících kapitolách zásady řešení oplocení v blízkosti veřejných prostranství.

3.3.2. Regulace oplocení vymežujících veřejná prostranství či na ně navazujících.

Pro hraniční oplocení mezi soukromými pozemky a veřejnými plochami a v prostorech mezi parcelami do vzdálenosti 5 m od uliční hranice parcely musí být dodrženy tyto podmínky:

Ploty budou mít výšku max. 150 cm, s podezdívkou do výšky max. cca 50 cm (s výjimkou opěrných zdí).

Oplocení orientované do uličního prostoru musí být střídme a plocha mezi sloupky musí být řešena transparentní výplní (z důvodů zajištění kontroly nad veřejným prostorem - prevence kriminality). V rámci uličního prostoru je nutné usilovat o co nejjednodušší architektonické pojetí plotů, podezdívek a příp. opěrných zdí tvořících součást oplocení pozemků, a to vč. zohlednění řešení vstupů a vjezdů na pozemek a skříní pro připojení a měření elektřiny a plynu a umístění prostor pro nádoby na komunální odpad. Pro tento účel je doporučeno zajistit vzorový projekt oplocení, nejlépe ve 2 - 3 alternativách jeho řešení.

Sloupky a podezdívky mohou být kamenné (vč. gabionu), betonové, z lícových cihel či omítnuté. Sloupky mohou být kovové, výplňové plotovky s pletivovou sítí či tahokovem nebo řídkými plaňkovými výplněmi. Pokud budou tyto ploty doplněny živým plotem, měl by živý plot být zastříhován ve výšce max. 120 cm, přičemž podmínkou je použití původních druhů dřevin vhodných do místních podmínek (habr, buk, smrk,...) a nikoli importovaných konifer apod. (zeravy, cypřišky, jalovce čínské, ...).

Ploty v rozhledových trojúhelnících křižovatek musí být provedeny dle výše uvedených zásad a navíc musí splnit podmínku výrazné průhlednosti výplní od výšky 90 cm. Vymezení rozhledových trojúhelníků bude součástí návazných stupňů projektové dokumentace (DUR) a respektování uvedených podmínek je nutné z důvodů zajištění technických a bezpečnostních podmínek dopravního řešení.

3.3.3. Regulace svahů, násypů, zářezů a opěrných zdí vymežujících veřejná prostranství či na ně navazujících.

Řešení svahů, násypů, zářezů a opěrných zdí vymežujících veřejné prostranství či na ně navazujících z grafické části ÚSVP, částečně pak i z příčných řezů územím a v případě velmi svažitého terénu (cca 15 - 25 %) je možné řešit rozhraní pozemku a veřejného prostranství opěrnou zdí, případně opěrnou zdí a vjezdem na pozemek a do garáže rodinného domu v úrovni nivelety komunikace. V rámci doporučené navazující územní studie pro regulaci zástavby je s ohledem na svažitost území nutno řešit umístění hmot budov ve vztahu k relativně velmi svažitému terénu a uličnímu prostoru.

3.3.4. Regulace budov, přilehlých či nacházejících se v blízkosti či v plochách veřejných prostranství

V prostorách veřejných prostranství nebo v jejich bezprostřední návaznosti jsou situovány budovy. Tyto budovy většinou vymežují otevřenou plochu veřejného prostranství (náves, náměstí, ulice). V této studii lze konstatovat, že základní zásady pro hmotové ztvárnění nových domů, pokud by s nimi bylo uvažováno v proluce, na volném stavebním pozemku nebo náhradou za demolicí stávajícího, musí respektovat místně typické a tradiční tvarosloví řešení budov a domů typických pro prostředí Šumavy.

Doporučeno je proto pravouhlé řešení půdorysu ve tvaru obdélníku, výjimečně ve tvaru L. Půdorys hlavní hmoty domu by měl ve vztahu k půdorysu vedlejších hmot délkově převažovat. Hmota domu by měla být jednoduchá a střídá, bez zbytečného členění nadbytečným množstvím vedlejších prvků typu arkýř, rizalit, balkon či lodžie. Orientace hlavního hřebene, a tudíž i osy hlavní hmoty domu má podmínku kolmosti k hranici (ose) uličního prostoru.

3.3. KONCEPCE OBJEKTŮ VYMEZUJÍCÍ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ NEBO SE NACHÁZEJÍCÍ UVNITŘ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

3.3.1. Analytická část - východiska řešení rozhraní veřejných prostranství a ostatních ploch.

Prvky dopravní infrastruktury

Obecně stanovené principy řešení dopravní infrastruktury v rámci veřejných prostranství:

- Připojení staveb na komunikace se navrhuje přednostně formou chodníkového nebo stezkového přejezdu, případně jiným způsobem nenarušujícím komfort křižovaného chodníku a respektujícím prostorovou kontinuitu pěších.
- Komunikace s nejnižší intenzitou motorové dopravy se doporučuje přednostně řešit jako zóny s omezenou rychlostí se smíšeným provozem motorové a bezmotorové dopravy.
- Vzhledem k poměru intenzity dopravy, provozu pěších, potřeby parkování, provozu veřejné dopravy, je potřeba zhodnotit vstupní údaje, potřeby obce v dané lokalitě a vše promítnout adekvátně do konečného dopravního řešení.
- Obecně pro hlavní průjezdnou komunikaci v místech větších šířek bez rozlišení funkce (současné široké vyasfaltované plochy s průjezdem hlavní komunikace pro provoz vozidel, parkování, zastávka autobusu atd.) platí pravidlo zúžení na požadované šíře jízdních pruhů a rozdělení funkce. Díky tomu se jasně a čitelně uskuteční provoz vozidel, parkování, přechodů, autobusových zastávek. Opatření je navrženo formou nejnutnějších potřeb v prostoru návsi.
- Definovat různé povrchy jiným, rovinným systémem vydláždění pro autobusovou zastávku a pro přechody pro chodce s použitím světlejšího a kontrastně rozdílného maloformátového kamenného dláždění.
- Dopravní značení při vjezdu do zvýšené plochy v centru sídla označit pro zpomalení alternativní svíslou značkou příčného prahu (plata).
- Nájezdové rampy do zvýšené plochy v rámci centra sídla (plata) opatřit žlutým (alternativa bílým) výrazným pruhováním na asfaltu před rampou.
- V rámci jednoho povrchu pojízdné komunikace (dlažba kamenná, zámková) definovat rozdílné povrchy jiným, rovinným systémem vydláždění (např. pro přechody pro chodce použitím světlejšího a kontrastně rozdílného maloformátového kamenného dláždění).
- V případě velmi frekventované komunikace I. třídy, procházející centre sídla, regulovat při vjezdech rychlost pomocí chodeckého zpomalovacího semaforu. Chodecký zpomalovací semafor je inteligentní zařízení omezující rychlost vozidel, která překračují povolenou rychlost ve spojení s chodeckým světelným signalizačním zařízením, které umožňuje bezpečné přecházení přes přechod na místech se zvýšenou intenzitou chodců a výskytem dopravních nehod. K optimalizaci chodu SSZ slouží videodetektor, který monitoruje boční vjezdy na komunikaci, případné tvorby kolon či jiných kolizních situací. Poskytuje řadu nadstavbových funkcí. Zařízení umožňuje automatické zapnutí/vypnutí semaforu ve stanovený čas (například v noci). Ve vypnutém stavu bliká oranžová.
- Alternativně u všech vjezdů do veřejného prostranství osadit zpomalovací pruhy nebo výrazné vodorovné značení s jasným odkazem na zpomalení vozidel.

Prvky technické infrastruktury, veřejné osvětlení

- Sítě technické infrastruktury v zastavěném území umísťovat zejména do uličního prostoru.
- Uspořádání sítí technické infrastruktury v uličním prostoru musí respektovat stávající stromořadí nebo solitérní zeleň a umožnit jejich obnovu a doplnění.
- Podzemní i nadzemní vedení sítí technické infrastruktury soustřeďovat ve společných trasách, pokud je to možné, přednostně je ukládat pod terén.
- Prostorové uspořádání sítí technické infrastruktury musí splňovat minimální vodorovné vzdálenosti při souběhu, minimální svíslé vzdálenosti při křížení a minimální krytí podle příslušných technických norem.
- Jednotné veřejné osvětlení s důrazem na svícení pouze na veřejný prostor s teplým bílým světlem (Běžné žlutooranžové sodíkové výbojky jako zhruba 2000 K) s utlumenou svítivostí ve formě ocelového stožáru s povrchovou úpravou pozink s variantním řešením ve formě černé matné barvy. Vrcholová lampa jako jednoduchý půlkulový tvar s hlavním svítícím tokem směrem dolů - variantně svítící symetricky se sloupem ve

středu nebo na výložníku, svítící asymetricky. Výška stožáru volena s ohledem na situaci (do 5 m v parkovém prostoru, do 7 m v uličním prostoru). Doporučeno je svítidlo Philips TownTune Central Post-Top DTD. Toto svítidlo má jednoduchý, čistý design, který lze integrovat do různých prostředí, a možnost přizpůsobení prostřednictvím široké škály příslušenství, které dodává obcím nenapodobitelný charakter, zatímco během dne se může stát kvalitní součástí městského mobiliáře.

- Do veřejného prostoru typu parkově upravená plocha nebo přírodní park - zeleň doplnit zabudovaná zemní svítidla (nasvícení uměleckého objektu nebo pomníku), doplnit svítidla pro scénické / slavnostní/ osvětlení a doplnit sloupková svítidla pro osvětlení hlavní trasy /pěšiny u chodníku) pro pěší.

Stromy a vegetace

- Nová výsadba vzrostlých stromů – ideálně pouze listnatých do nepravidelné aleje jako příjezd do jednotlivých statků. Výsadbu nových stromů dělat v duchu původních nepravidelných rozmístění do nově definovaného veřejného prostoru.
- Keřové porosty a původní výsadbu nevhodných vyšlechtěných stromů zcela odstranit, kromě stávajících soliterních vzrostlých stromů. Ke stávajícím vzrostlým stromům vysadit nové dřeviny.
- Velké travnaté plochy schopné zasakování srážkových vod z travní směsi parkové vhodné pro pobyt osob.
- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů schopné zasakování srážkových vod s výsadbou travní směsi typu vysoké květnaté louky.
- V rámci revitalizací veškerých travnatých ploch provést dosev vhodně zvolenou travní směsí. Technologie (aerifikace, vertikutace, dosev) optimálně aplikovat na všech travnatých plochách, po domluvě také na plochách soukromých pozemků před domy tvořícími náves.
- Záhonové výsadby (zvláště dekorativních cibulovin) jsou do prostoru centra v podhorském nebo horském prostředí vhodné především do záhonů - částí parkových ploch při pěšinách, příp. i do okrajů pozemků před domy tvořícími centrum sídla. Možné je také obecné přidávání jarních cibulovin do travnatých ploch podél pěšin a chodníků.

Předpokládá se využití těchto domácích stromových druhů:

Buk lesní – *Fagus sylvatica*

Bříza bělokorá – *Betula pendula*

Dub letní - *Quercus robur*

Dub zimní – *Quercus petraea*

Hloh sp. - *Crataegus sp.*

Hrušeň polnička - *Pyrus pyraeaster*

Jeřáb ptačí - *Sorbus aucuparia*

Lípa srdčitá - *Tilia cordata*

Lípa velkolistá – *Tilia platyphyllos*

Javor klen – *Acer pseudoplatanus*

Jilm drsný – *Ulmus glabra*

Olše lepkavá – *Alnus glutinosa*

Olše šedá – *Alnus incana*

Jedle bělokorá – *Abies alba*

Třešeň ptačí - *Prunus avium*

Při okrajích a jako nižší pás mezi stromořadím při komunikaci a ostatní stromovou výsadbou bude výsadba podle potřeby doplněna keřovými výsadbami domácích druhů keřů, jakými jsou například:

Brslen evropský - *Fuonymus europaeus*

Líska obecná - *Corylus avellana*
 Svída krvavá - *Cornus sanguinea*
 Kalina obecná – *Viburnum opulus*
 Růže šípková – *Rosa canina*
 Olše zelená (*Alnus viridis*)

Kde to bude možné z hlediska prostorových limitů dané lokality, budou přednostně navrženy taxony domácích druhů dřevin, které se běžně vyskytují v přírodních ekosystémech v daných geografických podmínkách.

Materiály a povrchy

- Povrch komunikace na vyvýšeném „platu“ z maloformátové kamenné dlažby kladené klasickým starým způsobem do oblouku.
- Povrch pojízdné komunikace I. třídy a místní obslužné – jedno nebo obousměrné vč. krajnice z živичného povrchu.
- Povrch pojízdné komunikace místní a obslužné v centru (historický kontext) z kamenné dlažby štípané (možná kombinace odstínů šedé a hnědé).
- Povrch chodníků standard mimo historické lokality nebo lokalitu související – živичný povrch nebo zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).
- Povrch chodníků v centru sídla podél hlavních i vedlejších navazujících komunikací – kamenná štípaná nepravidelná dlažba malého měřítka, obrubníky kamenné.
- Povrch pojízdného chodníku - ulice (většinou zvýšený oproti základní niveletě živичné komunikace, na kterou navazuje - z kamenné dlažby štípané (možná kombinace odstínů šedé a hnědé).
- Povrch kolem kontejnerů „hnízda“ s nádobami na tříděný odpad – ze zámkové dlažby šedé nebo béžové, paravánové krycí zástěny dřevěné, lazura odstín ořech.
- Obrubníkové lemování chodníků, ostrůvků zeleně - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace, v centru sídla v historickém kontextu obrubníky kamenné.
- Povrch parkovací plochy standardní v živичném provedení, mimo centrum sídla pak doporučené oddělení vozovky a parkovací plochy s použitím zámkové dlažby na parkovací plochu.
- Povrch parkovací plochy v centru sídla nebo individuálně v lokalitě s historickým kontextem – v návaznosti na živичnou nebo dlážděnou plochu kamennou dlažbou v provedení ze štípané kamenné dlažby šedohnědého odstínu středního nebo malého formátu.
- Povrch parkovacích ploch mimo centrum sídla v individuálních případech ze zatravnovací betonové dlažby s ohledem na možnost vsaku srážkových vod.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.
- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů, schopné zasakování srážkových vod, s rozdílnou vzrostlejší travní směsí (luční směsí, květinové kombinace s travinami).
- Betonové nášlapné kameny různých průměrů, tvořící pěší komunikace napříč travnatými plochami.
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).
- Ploty, tam, kde je jich potřeba, převážně jen dřevěné plaňkové přírodně oxidované do šeda.

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v klasické moderní formě, s opěradlem, případně (např. v parku) s područkami v ergonomickém tvaru, s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém základu, lavičky ideálně umístěné s možností přesunutí dle potřeb veřejného prostoru.
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar obložený dřevěnými lamelami v přírodní lazure s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.

- Dětské hřiště nebo uskupení herních prvků pro děti s použitím certifikovaného vybavení, sestávajícího v dostatečné míře z dřevěných elementů. V případě obytného souboru (sídlíště) je možné použít prvky celokovové v kombinaci s plastem, lany atd.
- Nové nebo upravené pozice pro seskupení – „hnízda“ s nádobami na tříděný odpad řešit formou pohledového překrytí nádob formou dřevěné zástěny tak, aby ve veřejném prostoru nebyl rušivým elementem v provedení s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém rámu.
- Informační turistický systém (infotabule, rozcestníky, směrovníky, turistická sezení otevřená nebo krytá) – revidovat nutný počet infotabulí. I mnohdy vícenásobné sdělení téže informace. Rozmístění (pozice) infotabulí s ohledem na efektivitu sdělení v konkrétním místě. V místech, kde je to prostorově a kontextuálně možné, řešit infotabule jako obchozí a tedy oboustranné. Nové prvky informačního systému sídla nebo turistického řešit pro CHKO Šumava v jednotném designu v moderní formě s použitím kovu, dřeva laminátů, plexi.
- Veřejné osvětlení komunikací a parkových ploch se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku ve dvou výškách stožáru v barevném provedení černá barva (antracit).

Venkovní reklama

- Provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech (např. info tabule s odkazem na penzion, hotel). A další variantní možnost pouze na jednom drobném místě, např. na autobusovém nádraží, zastávce ve formě jasně definovaného malého formátu.
- V určitých lokacích (především v historickém centru, v blízkosti kulturních památek) není venkovní reklama žádoucí.
- V případě nutnosti dle individuálního odborného posouzení provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech.

3.5. VYBRANÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Důležitým, prioritním cílem návrhu VP je stanovit pravidla použití jednotlivých prvků od zeleně přes druhy povrchů pro komunikace po zvolený mobiliář. Případně, má-li konkrétní veřejné prostranství potenciál, stanovit rovněž měřítko a podobu případných dostaveb, novostaveb (podlažnost, tvar střech atd.), utvářejících veřejné prostranství v přirozené vzájemné koexistenci. Cílem je vytvořit charakteristický celek, který odpovídá lokalizaci sídla z hlediska jeho polohy, charakteru krajiny (Šumava), kulturně historických tradic, ale také s ohledem na jeho velikost, vybavenost atd. Takto utvářená - plánovaná, modernizovaná prostranství v sídle dávají jejich uživateli, návštěvníkovi, turistovi jednoznačnou informaci o vyspělosti i koordinaci všech stupňů územního plánování, činnosti samosprávy sídla a pomáhají díky charakteristické podobě konkrétního prostoru v sídle návštěvníkovi se lépe orientovat (historické centrum, památná místa, významná zeleň atd.).

Obecně lze konstatovat, že návrh úprav soustavy významných veřejných prostranství v obci Horní Vltavice je hierarchizován. Za nejdůležitější jsou považována ve velké většině veřejná prostranství v původním historickém centru a prostranství v novodobém správním centru. Tato prostranství spolu s lokalitou u technické památky železobetonového mostu řeší ÚSVP podrobněji. Je navržen např. jiný materiál na povrch chodníků v historickém území sídla, při páteřní komunikaci či v širším území, navazujícím na historické území (centrum). V současné době tento veřejný prostor získal na významu (nová funkce budov, výstavba atd.). V ostatních případech na veřejná prostranství již, s odkazem na historický kontext, nejsou kladeny nároky na plnění reprezentativní funkce. Přes to se v takových případech jedná o řešení estetická, funkční, s menšími nároky na investice při realizaci (betonové dlažby a obrubníky atd.) i jednodušší opravitelností v případě havárie inženýrských sítí atd.

Podobný přístup je volen i s ohledem na použitý mobiliář či veřejné osvětlení. Územně plánovací dokumentace sídla, konkrétně územní plán v jeho poslední platné podobě (změna č. 7) upravil či upřesnil formou dílčích změn několik částí území, z nichž některé jsou i součástí území, které bylo zadavatelem určeno pro řešení v rámci ÚSVP. Jedná se o dílčí změnu č. 3, která m.j. řeší navrženou plochu dopravní infrastruktury (v územním plánu

ozn. ZM3/DI). Ta navrhuje stezky se zpevněným povrchem s využitím i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Některé trasy budou využívat již stávající zpevněné cesty. Součástí řešení jsou i navržené vycházkové i cyklistické trasy a nástupní místa na vycházkové i cyklistické trasy. Další dílčí změna č.7 (ve změně územního plánu č.7 ozn. jako ZM4/R2) se týká území u železobetonového obloukového mostu (plocha pro rekreaci jako nástupní místo pro splouvání řeky). Takto aktualizované, poslední změnou územně plánovací dokumentace sídla stanovené principy, USVP plně respektuje.

3.5.1. PARKOVIŠTĚ PŘI ŘECE TEPLÁ VLTAVA (VP A)

Územní plán sídelního útvaru Horní Vltavice, konkrétně jeho změna č. 7, zahrnuje i dílčí Změnu č.4 ÚPSÚ, která doplňuje dvě plochy pro rekreaci, z nichž jedna se týká řešeného veřejného prostranství VP A.

Plocha rekreace ZM4/R2 je vymezena pro vytvoření nástupního místa pro sezónní splouvání Teplé Vltavy v jižní části sídla Horní Vltavice. Současně bude sloužit i jako výchozí bod turistické stezky. Část plochy byla řešena již Změnou č. 3 ÚPSÚ Hor. Vltavice jako návrh dopravní infrastruktury - nástupní místo na vycházkové i cykl. trasy. Plocha rekreace se nachází v zastavěném území mezi tokem Teplé Vltavy a silnicí I/4 v sídle Horní Vltavice. Lokalita se nachází na nezemědělské půdě. V současné době dochází v této oblasti k nárůstu požadavku na rekreační využití, především pak v péři turistice, cyklistice a vodáctví. Tato plocha bude využívána jako výchozí bod se zázemím k těmto aktivitám. Napojení na dopravní i technické infrastruktury je dobré. Návrh přispívá k dobrému rekreačnímu využití území při zachování jeho vysoké kvality.

Úkolem studie v případě tohoto veřejného prostranství na jižním okraji obce je přeměna stávající zpevněné plochy, vniklé částečně navážkou, na dvojúrovňové parkoviště, sloužící návštěvníkům lyžařského areálu, ale také jako nástupní místo pro vodáky ke splavnění Teplé Vltavy. Cíle lze dosáhnout formou jednoznačného vymezení parkoviště a jeho zkapacitnění spolu s dopravním řešením v návaznosti na komunikaci přiměřenými investicemi. Kromě zpevněné plochy ze zatravněvací dlažby bude po jeho severním obvodu realizován pod horní parkovací plochou krytý parkovací pás. Parkoviště bude přístupné jednak od jihu po nově vyznačeném přechodu pro chodce v návaznosti na realizovaný ostrůvek a chodník a jednak od severu - z centra obce pěším přivaděčem - novým chodníkem pod komunikací č. I/4, ústícím na nově navrženou lávku cca 30 m východně od stávajícího hlavního mostu.

3.5.1.1. Návrh urbanistické koncepce

Urbanistická koncepce respektuje způsob využití plochy dle územního plánu sídla. Tvarové, prostorové i výškové řešení parkoviště s nástupní plochou pro vodáky a krátkodobé zastavení autobusu, návrh umísťuje do zatáčky silnice č. I/4, a reaguje tak na stávající konfiguraci terénu, návaznost na silnici i na výškové poměry ve vztahu k řece. Lokalita má navrženo nové propojení směrem k centru obce novým chodníkem, jehož součástí je i lávka přes řeku.

3.5.1.2. Návrh dopravní a technické infrastruktury

Veřejné parkoviště je přístupné samostatným vjezdem a výjezdem v úrovni komunikace, část parkovacích stání je pak přístupná odbočením z hlavní komunikace sjezdem k řece. Tato stání jsou krytá, umístěná pod základní „horní“ parkovací plochou. Pěší propojení parkoviště a nástupní plochy pro vodáky je zajištěno směrem severním, k centru obce, pomocí nové komunikace – chodníku. Jeho součástí je nová lávka, překonávající řeku cca 30 m jihovýchodně od stávajícího železobetonového obloukového mostu. Napojení parkoviště směrem jižním, v návaznosti na lyžařský areál, je navrženo pomocí přechodu pro chodce s navazujícím zvýšeným ostrůvkem. S ohledem na umístění tohoto přechodu de facto při vjezdu do obce od Stážného a velké dopravní zátěži osobní i nákladní dopravou, je doporučeno regulovat při vjezdu rychlost pomocí chodeckého zpomalovacího semaforu.

Stávající technická infrastruktura uložená pod zemí nebude navrženým řešením narušena. Nově je doplněno areálové osvětlení parkovací plochy svítidly typu LED v souvislosti s částí řešeného veřejného prostranství. Jednotné veřejné osvětlení je navrženo s důrazem na svícení pouze na veřejný prostor s teplým bílým světlem

(Běžné žlutooranžové sodíkové výbojky jako zhruba 2000 K) s utlumenou svítivostí ve formě ocelového stožáru s povrchovou úpravou pozink s variantním řešením ve formě černé matné barvy. Vrcholová lampa jako jednoduchý půlkulový tvar s hlavním svítícím tokem směrem dolů - variantně svítící symetricky se sloupem ve středu nebo na výložníku, svítící asymetricky. Výška stožáru volena s ohledem na situaci (do 5 m na parkovišti, do 7 m podél komunikace). Doporučeno je svítidlo Philips TownTune Central Post-Top DTD. Toto svítidlo má jednoduchý, čistý design, který lze integrovat do různých prostředí, a možnost přizpůsobení prostřednictvím široké škály příslušenství, které dodává obcím nenapodobitelný charakter, zatímco během dne se může stát kvalitní součástí městského mobiliáře

3.5.1.3. Návrh ploch zeleně

Návrh zeleně je determinován přírodním charakterem této lokality (blízkost vodního toku). Stávající zeleň je zcela zachována. Návrh respektuje umístěním parkoviště lokální biocentrum LBC269 (niva řeky) i blízký lokální biokoridor LBK261. Stávající travní plochy s mokřadním biotopem nejsou situovány parkoviště ani nástupní plochou pro vodáky dotčeny. V ploše parkoviště je navržena dosadba několika stromů (např. olše šedá, dub zimní) do zvýšených zelených ostrůvků. V těchto ostrůvcích je možná podsadba stromů souvislou skupinou okrasných trav a trvalek zamulčovaných štěrkem. Budou vybrány takové druhy nových stromů, které jsou vhodné do místních podmínek.

3.5.1.4. Požadavky na podrobné řešení

3.5.1.4.1. Architektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiálové řešení)

Návrh nové lávky přes řeku Teplá Vltava a navazujících chodníků vychází z potřeby vytvořit nový spojovací prvek mezi obcí a novým parkovištěm, nástupní plochou pro vodáky a v širších souvislostech i lyžařským areálem. Proto je situována na pozemky ve vlastnictví obce do blízkosti stávajícího mostu. Osazení lávky nad řeku je doporučeno tak, aby její vyústění na obou krajích přirozeně a logicky navázalo na navrhované pěší komunikace a jejich části, či na prodloužení stávajících. Doporučená šíře lávky a chodníku je 2,5 m. Lávka o délce cca 20 m a rozpětí cca 14 m s konzolovitými přesahy cca 3 m od uložení na obou stranách je doporučena navrhnout s využitím postupů, které umožňují současné technologie. Konstrukce lávky musí být zvolena s ohledem na lokalitu, rozpětí a i ekonomickou přiměřenost. Adekvátně tomu je doporučeno řešit lehkou, jednoduchou až lapidární konstrukci. Mostovka lávky je potřebné navrhnout v dostatečné šíři (1,5 m / 2,3 m), což naplňuje standardní požadavky na míjení se dvou chodců nebo průjezd cyklisty. Se zábradlím lávky je možno pracovat jako s výtvarným prvkem

Materiály a povrchy

- Povrch chodníků – zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).
- Obrubníkové lemování chodníků, ostrůvků zeleně - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace.
- Povrch parkovacích plochy a komunikace k řece ze zatravněvací betonové dlažby s ohledem na možnost vsaku srážkových vod.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.
- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů, schopné zasakování srážkových vod, s rozdílnou vzrostlejší travní směsí (luční směsí, květinové kombinace s travinami).
- Povrch mostovky lávky např. z dřevěného roštu z odolného typu dřeva (např. sibiřský modřín).
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).

3.5.1.4.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

V tomto veřejném prostranství je doporučen mobiliář tvarově odlišný od typu, doporučeného na veřejných prostranstvích v centru. Důvodem je skutečnost, že toto území je již v extravilánu obce v přírodním prostředí, kde dominantním prvkem je řeka a zeleň.

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v jednoduché elementární formě, v přírodní barvě dřeva, mořený pouze přírodní lazou nebo s hloubkovou impregnací bez lazury na ocelovém základu,
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar v přírodní lazure s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.
- Informační systém, t.j. infotabule týkající se lokality (příroda, lyžařský areál atd.), v jednotném designu v moderní formě s použitím kovu, dřeva laminátů. Ideálním řešením je vytvořit designový jednotný, přírodními motivy a prvky inspirovaný mobiliář informačního systému, vhodný do území CHKO Šumava.
- Lávka přes potok v elementárním statickém řešení a jednoduché konstrukci s dřevěným pochozím roštěm (případně i zábradlím).
- Veřejné osvětlení komunikací a parkovací plochy se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat parková svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku v nižší výšce stožáru (do 5 m) v barevném provedení černá barva (antracit), svítidla sloupková do 1 m ve stejném barevném provedení.

Venkovní reklama

- Provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech (např. info tabule s odkazem na penzion, hotel). A další variantní možnost pouze na jednom drobném místě, např. na autobusovém nádraží, zastávky ve formě jasně definovaného malého formátu.

3.5.2. ÚZEMÍ MEZI HLAVNÍ KOMUNIKACÍ I/4 A ČOV (K ŘECE), OKOLÍ KAPLIČKY (VP B)

Jedná se o veřejné prostranství, které tvoří rovinatá zatravněná plocha. Dnes je využíváno především příležitostně. Malá část je použita pro rozmístění několika prvků dětského hřiště, další slouží jako malá sportovní plocha s prosívkovým povrchem (volejbal). Vlastní zatravněná plocha v letní sezóně slouží pro pořádání kulturních akcí, setkání organizovaných obcí (párty stany). Toto území je přístupné od parkoviště naproti obecnímu úřadu, případně z areálu ČOV, a také krátkým provizorním chodníkem z velkoformátové betonové dlažby, vedoucím od křižovatky několik desítek metrů pod mezi hlavní komunikace. Nelogicky je náhle ukončeno v travní ploše. Území nabízí potenciál především pro rozvinutí funkce relaxační, oddychové, sportovní, tedy volnočasových aktivit. Nová organizace prostoru a efektivnější vymezení jednotlivých funkcí spolu s rekonstrukcí a protažením chodníku k nově navrhované lávce, vedoucí k parkovišti na opačném břehu Teplé Vltavy, tvoří základní kroky k jeho užívání. Dojde k lepšímu zhodnocení lokality, která je v blízké docházkové vzdálenosti z centra obce a nabízí pro volnočasové aktivity ideální interakci s přírodou a řekou.

3.5.2.1. Návrh urbanistické koncepce

Urbanistická koncepce lokality se navrženými úpravami v rámci ÚSVP nemění. Dochází k upřesnění polohy, resp. konkrétnímu a koordinovanému vymezení jednotlivých funkcí pro volnočasové aktivity v rámci stávající travní plochy mezi ČOV a hlavní silnicí.

3.5.2.2. Návrh dopravní a technické infrastruktury

Drobné úpravy dopravního řešení v okolí kapličky a mostu a doplnění chodníku v krátkém úseku v návaznosti na most po pravé straně směrem do centra obce jsou navrženy s ohledem na vylepšení bezpečnostního komfortu chodců (kamenná štípaná dlažba). Chodník po obou stranách v rámci úseku mostovky stávajícího železobetonového mostu zůstává stávající v živěném provedení. Plocha mezi objektem kapličky a vlastní vozovkou je navržena k vydláždění z kamenné štípané dlažby. Po levém boku plochy se dá sestoupit po jednoramenném schodišti níže na stávající pěšinu, vedoucí podél pravého břehu řeky. Místní obslužná komunikace, počínající odbočením z hlavní silnice č. I/4 před mostem směrem do kempu a k objektům rekreačního bydlení, má navržen po celé šíři zvýšený přejezdový pás z dlažby stejného typu. Na ten nově navazuje chodník, který je možné napojit na stávající, vedoucí mírně do svahu nad hlavní silnicí k objektům

Základní školy a školky (opět štípaný kámen). Toto řešení je umožněno demolicí stávajících garáží, předsazených k objektu bydlení, které jsou ve vlastnictví obce, a které dosud bránily bezpečnému průchodu chodců podél hlavní silnice.

Stávající technická infrastruktura uložená pod zemí nebude navrženým řešením narušena. Doporučeno je v rámci návrhu nového typu mobiliáře vč. veřejného osvětlení v obci vyměnit stávající designová a technicky zastaralá svítidla VO, osvětlující silniční komunikaci a vzdálený chodník, vedoucí ke škole a školce.

Jednotné veřejné osvětlení je navrženo s důrazem na svícení pouze na veřejný prostor s teplým bílým světlem (Běžné žlutooranžové sodíkové výbojky jako zhruba 2000 K) s utlumenou svítivostí ve formě ocelového stožáru s povrchovou úpravou pozink s variantním řešením ve formě černé matné barvy. Vrcholová lampa jako jednoduchý půlkulový tvar s hlavním svítícím tokem směrem dolů - variantně svítící symetricky se sloupem ve středu nebo na výložníku, svítící asymetricky. Výška stožáru do 7 m v uličním prostoru. Doporučeno je svítidlo Philips TownTune Central Post-Top DTD. Toto svítidlo má jednoduchý, čistý design, který lze integrovat do různých prostředí, a možnost přizpůsobení prostřednictvím široké škály příslušenství, které dodává obcím nenapodobitelný charakter, zatímco během dne se může stát kvalitní součástí městského mobiliáře

3.5.2.3. Návrh ploch zeleně

Toto území tvoří z velké části právě zelené plochy (trávník – louka). Jedná se o plochu vymezenou hlavní komunikací Vimperk - Strážný, komunikací směr Zátoň, areálem ČOV a levým břehem řeky. Na tomto území v dobré docházkové vzdálenosti od středu obce je hodnotný především jeho přírodní charakter a blízkost řeky s jejím specifickým biotopem. Návrh doplňuje novou stromovou výsadbu mezi stromy stávající a to podél hlavní komunikace v místech, kde původně stromy byly, ale z různých důvodů chybí (forma jednostranné aleje). Doporučena je výsadba javorů horských (*Acer pseudoplatanus*), jilmů drsných (*Ulmus glabra*), příp. jiných druhů vhodných stromů.

Kombinovaná výsadba je situována za kratší strany víceúčelové sportovní plochy, umístěné v ploše travní. Jedná se o výsadbu stromů a keřů s cílem vytvořit funkční zábranu s cílem omezit unik míčů během hry.

Ze stromů je možné použít olše šedé (*Alnus lvana*), příp. i jehličnany smrk ztepilý (*Picea abies*) a jedle bělokorá (*Abies alba*) a další. Z keřů jsou vhodné autochtonní druhy vyšších hustě rostoucích keřů – kalina obecná (*Viburnum opulus*), vrba sp. (*Salix sp.*), olše zelená (*Alnus viridis*) a další.

Další kombinovaná výsadba souvisí s vytvořením zelené bariéry. Žádoucí je „skrýt“ areál ČOV a skladového technického objektu obce, oddělit jej optickou clonou od sportovně relaxační plochy při pohledu od severozápadu, a od hlavní komunikace. K tomu je vhodné použít výsadbu podobného druhového složení, jako u sportovní plochy, s doplněním několika dominantních stromů (buk lesní, javor klen, dub zimní, lípa velkolistá).

Konkrétní druhové složení výsadeb musí být řešeno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Důraz bude kladen na použití autochtonních druhů.

3.5.2.4. Požadavky na podrobné řešení

3.5.2.4.1. chitektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiálové řešení)

V této lokalitě studie volí dva odlišné přístupy pro použití materiálů na povrchy pěších komunikací či pojezdových chodníků (přejezdových pásů). Důvodem je jejich pozice v řešené lokalitě a kontext s konkrétním místem. V případě nových chodníků či pochozích ploch vč. pásu pojezdového chodníku v přímém kontaktu a návaznosti na historickou kapličku je zvolena dlažba z kamenných odštěpků. Toto materiálové řešení koresponduje nejen s nároky památkové péče, ale i s koncepční provázaností formou materiálového řešení. Naopak nově navržený chodník na protější straně hlavní silniční komunikace, v souvislosti s propojením nově navrženého parkoviště a parkovišť v blízkosti budovy Obecního úřadu, je zvolen v modernějším pojetí formou zámkové betonové dlažby. Důvodem je snaha o hierarchizaci prostorů (lokalit) z hlediska jejich funkce a významu, kdy chodníku v kontextu ploch parkovišť a sportovně relaxační plochy více odpovídá právě od kamene odlišný materiál betonu.

Materiály a povrchy

- Povrch chodníků standard - zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).
- Povrch chodníků v přímém okolí kapličky a mostu podél hlavních i vedlejších navazujících komunikací – kamenná štípaná nepravidelná dlažba malého měřítka, obrubníky kamenné.
- Povrch pojízdného chodníku – zvýšený pás komunikace (zvýšený oproti základní niveletě živičné komunikace, na kterou navazuje - z kamenné dlažby štípané (možná kombinace odstínů šedé a hnědé).
- Obrubníkové lemování chodníků, ostrůvků zeleně - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace, v historickém kontextu obrubníky kamenné.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).

3.5.2.4.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

V tomto veřejném prostranství je doporučen mobiliář, tvarově odlišný od typu, doporučeného na veřejných prostranstvích v centru. Je tomu tak proto, že toto území je na pomezí intravilánu a extravilánu obce a z hlediska otevřených ploch zeleně a ploch travních převážně již v přírodním prostředí, kde dominantním prvkem je nedaleká řeka Teplá Vltava.

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v klasické moderní formě, s opěradlem, případně (např. v parku) s područkami v ergonomickém tvaru, s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém základu, lavičky ideálně umístěné s možností přesunutí dle potřeb veřejného prostoru.
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar obložený dřevěnými lamelami v přírodní lazure s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.
- Dětské hřiště nebo uskupení herních prvků pro děti s použitím certifikovaného vybavení, sestávajícího v dostatečné míře z dřevěných elementů. V případě obytného souboru (sídlíště) je možné použít prvky celokovové v kombinaci s plastem, lany atd.
- Veřejné osvětlení komunikací a parkových ploch se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku ve dvou výškách stožáru v barevném provedení černá barva (antracit).

Venkovní reklama

- Provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech (např. info tabule s odkazem na penzion, hotel).
- V případě nutnosti dle individuálního odborného posouzení provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech.

3.5.3. OKOLÍ OBECNÍHO ÚŘADU (VP C)

Toto území je de facto druhým novodobým centrem obce, a proto si zasluhuje pozornost s ohledem na jednoznačné vymezení a reorganizaci zpevněných ploch a funkcí souvisejících s turistickou infrastrukturou (označníky, směrovky, sezení, parkoviště). Území nalevo od komunikace směr Zátoň je dnes využíváno převážně pro činnosti spojené se správou a údržbou obce. Budova Obecního úřadu v samotné „T“ křižovatce, za ní stojící budova hasičské zbrojnice s ubytovacími kapacitami v podlaží, kontejnerová stání na tříděný odpad (de facto místní sběrný dvůr) a velká živičná plocha před těmito budovami, z části využívaná pro parkování zaměstnanců a návštěvníků úřadu, jsou základními elementy, které určují pro tuto lokalitu souvislosti provozní a funkční. Území napravo od komunikace směr Zátoň je menší než protější. Tvoří jej ke komunikaci přilehlý pás

šterkové plochy, určené pro kolmé nebo šikmé parkování. Za ním jsou směrem ke křižovatce rozmístěny informační tabule a rozcestníky a turistický přístřešek.

Studie řeší jednoznačně zónování funkcí ploch tohoto veřejného prostranství s ohledem na budovu Obecního úřadu, orientaci vstupu, parkovací kapacity pro zaměstnance, návštěvníky úřadu i turisty a rozmístění a podobu nádob na tříděný odpad. Vzhledem k významu území z hlediska četnosti návštěvníků studie neopomíjí ani doplnění zeleně vč. okrasné a to formou půdopokryvných či jiných záhonových výsadby i stromovou dosadbou. Cílem je pomocí volby použitých materiálů, typu mobiliáře a revizí stávajícího řešení vytvořit důstojné a přívětivé prostředí pro turisty a návštěvníky Obecního úřadu.

3.5.3.1. Návrh urbanistické koncepce

Studie tohoto veřejného prostranství nemá vliv na jeho stávající urbanistické řešení. Zůstává též zachována stávající funkce jednotlivých ploch i objektů, které je z části také vymezují. Respektovány jsou i stávající přístupy pro chodce a dopravní řešení, vč. pozice parkovacích ploch, informační zóny pro turisty atd.

3.5.3.2. Návrh dopravní a technické infrastruktury

Studie respektuje stávající dopravní infrastrukturu v základním rozvržení funkčních ploch i dopravního řešení. Jedná se o stávající pás s parkovacími stáními podél komunikace směr Zátoň hned za odbočkou z hlavní komunikace č.1/4. Parkovací stání jsou zde jednoznačně vymezena, do řešení je integrován i sloupek stávající dobíjecí stanice pro elektromobily. Stejně tak jednoznačně je na boku budovy Obecního úřadu vymezeno malé parkoviště pro zaměstnance (2+1 stání). Ve stávající rozsáhlé živichné ploše před budovou OÚ a hasičské zbrojnice je nově reorganizováno stávající nekoncepční řešení, působící provizorním a rovněž nereprezentativním dojmem. Studie do tohoto prostoru umísťuje regulérní parkoviště s kolmými stáními ve 3 řadách, od vlastní komunikace oddělené zvýšenými ostrůvky zeleně. Stávající živichná plocha před jihozápadní fasádou Obecního úřadu, navazující plynule přímo na komunikaci směr Zátoň (živice, odvodňovací žlab + kanalizační vpust') bude částečně redukována vytvořením novým trojúhelníkovým ostrůvkem okrasného záhonu. Rozhledové trojúhelníky i normové šíře jízdních pruhů komunikace jsou dodrženy.

Stávající technická infrastruktura uložená pod zemí nebude navrženým řešením narušena. Doporučeno je v rámci návrhu nového typu mobiliáře vč. veřejného osvětlení v této lokalitě rovněž vyměnit stávající designově i technicky zastaralá svítidla VO, osvětlující silniční komunikaci a částečně i parkoviště (jedna nižší lampa) a doplnit je o další ve stejném designovém provedení.

Jednotné veřejné osvětlení je navrženo s důrazem na svícení pouze na veřejný prostor s teplým bílým světlem (Běžné žlutooranžové sodíkové výbojky jako zhruba 2000 K) s utlumenou svítivostí ve formě ocelového stožáru s povrchovou úpravou pozink s variantním řešením ve formě černé matné barvy. Vrcholová lampa jako jednoduchý půlkulový tvar s hlavním svítícím tokem směrem dolů - variantně svítící symetricky se sloupem ve středu nebo na výložníku, svítící asymetricky. Výška stožáru do 7 m v silničním/uličním prostoru. Doporučeno je svítidlo Philips TownTune Central Post-Top DTD. Toto svítidlo má jednoduchý, čistý design, který lze integrovat do různých prostředí, a možnost přizpůsobení prostřednictvím široké škály příslušenství, které dodává obcím nenapodobitelný charakter, zatímco během dne se může stát kvalitní součástí městského mobiliáře

3.5.3.3. Návrh ploch zeleně

Návrh zeleně se soustřeďuje na stromové dosadby a především na vytvoření ostrůvků pro okrasnou zeleň (záhony) v kontaktu s budovou Obecního úřadu. Tento druh zeleně v dané lokalitě chybí a je žádoucí s ohledem na funkci budovy veřejné správy, polohu v obci i návaznost na turistický ruch (parkoviště – výchozí bod pro cestu na Boubínský prales, turistický info systém, sezení).

Podél parkoviště, na které navazuje jižním směrem rozsáhlá travní plocha, je v této ploše navržena krátká alej – jednořadá výsadba stromů (např. javor klen, lípa srdčitá). Jeden strom je umístěn i do nově vzniklého středového ostrůvku na protější straně komunikace č.14143, oddělujícího komunikaci od parkoviště. Záhonové okrasné

výsadby jsou pak navrženy do bočních ostrůvků stejně jako do dvou ploch (půloblouková a trojúhelníková) v souvislosti s parterem budovy obecního úřadu. Plošně drobné okrasné záhony jsou umístěny i v souvislosti s turistickým infosystémem. Na těchto místech budou vytvořeny smíšené trvalkové záhony s převahou vhodných okrasných trav, zamulčované štěrkem nebo kačirkem, které vyžadují pouze minimální údržbu a přitom vytvářejí silný okrasný efekt po dobu téměř celého roku. Jedná se o záhony typu „Silbersommer“ neboli záhony s vyšším stupněm autoregulace. Jsou to smíšené záhony trvalek, cibulovin a okrasných trav, kde v jednom záhonu roste náhodně rozmístěno několik různých druhů a tato směs, díky svému složení, vytváří zelenou plochu vysoce atraktivní po celý rok. Rostliny se do těchto záhonů vysazují dle specifického plánu a mulčování se provádí vrstvou štěrku bez mulčovací textilie.

Konkrétní druhové složení výsadeb musí být řešeno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Důraz bude kladen na použití autochtonních druhů.

3.5.3.4. Požadavky na podrobné řešení

3.5.3.4.1. Architektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiálové řešení)

Řešení parteru této lokality je do značné míry ovlivněno jejím exponovaným umístěním v rámci obce. Její poloha při křižovatce hlavní komunikace Vimperk - Strážný a odbočky směr Zátoň logicky vyvolala umístění parkovacích ploch a turistického mobiliáře (směrovek, informační tabule, turistické sezení) do tohoto místa. K umístění rovněž přispěla i samotná budova Obecního úřadu v této lokalitě. Studie respektuje stávající funkční rozmístění jednotlivých ploch parteru, vázaných na budovy či stávající drobnou architekturu i komunikaci a dopravní obslužnost, nicméně ve všech případech (parkoviště, turistické sezení a související zpevněné plochy) je upravuje a koncipuje do jednotného estetického celku. Jak už bylo zmíněno výše, v případě VP B z hlediska materiálového řešení povrchů i zde je aplikován stejný přístup. Protože se jedná o novodobé centrum obce, je zde použita na chodníky, vč. pojezdových, betonová zámková dlažba, na parkovací plochy pak živice nebo dlažba zatravnovací. Oba typy betonové dlažby je doporučeno volit v provedení typu (tvaru, skladby, kombinaci „kamenů“) tak, aby se odlišovaly od nejběžněji používaných typů, které se aplikovaly na pěší komunikace a zpevněné plochy dříve. Dnes se používají pouze ze setrvačnosti a hodí se spíše do městského prostředí, na sídliště, nikoli do obce typu Horní Vltavice, nacházející se na území CHKO Šumava.

Pro mobiliář, a to nejen typizovaný, ale i atypický, jakým jsou prvky informačního systému a vybavení pro turisty, je doporučeno používat stejně jako dosud dřevo se světlým mořením, nebo ideálně bez moření, pouze s bezbarvou matnou lazurou. Optimálním přístupem z hlediska povrchové úpravy a barevnosti, který dosud neprávem vyvolává nedůvěru samospráv obcí i organizací, pečujících o krajinu, je použití kvalitního dřeva s hloubkovou impregnací, bez nátěrů a lazur, které se nechá přirozeně patinovat do šedé barvy postupným procesem oxidace.

Materiály a povrchy

- Povrch pojezdové komunikace I.až III. třídy a místní obslužné – jedno nebo obousměrné vč. krajnice z živického povrchu.
- Povrch chodníků standard - zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).
- Povrch kolem kontejnerů „hnízda“ s nádobami na tříděný odpad – ze zámkové dlažby šedé nebo béžové, paravánové krycí zástěny dřevěné, lazura odstín ořech.
- Obrubníkové lemování chodníků, ostrůvků zeleně - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace.
- Povrch hlavní parkovací plochy standardní v živicném provedení.
- Povrch parkovací plochy v kontaktu s turistickou info zónou ze zatravnovací betonové dlažby s ohledem na možnost vsaku srážkových vod.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.

- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů, schopné zasakování srážkových vod, s rozdílnou vzrostlejší travní směsí (luční směsí, květinové kombinace s travinami).
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).

3.5.3.4.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

Podoba mobiliáře na tomto veřejném prostranství sehrává významnou roli s ohledem na jeho exponovanou pozici v obci. Návštěvníci a turisté se v této lokalitě přirozeně více koncentrují. Je to výchozí bod pro turistické výlety. Informační systém pro turisty byl umístěn postupně, bez možnosti jakékoli koordinace jeho podoby a je ve stavu, který je pro moderní, reprezentativní prostranství v CHKO z pohledu moderních trendů a přístupů těžko akceptovatelný. Stávající hlavní materiály, jakými jsou dřevo, kámen, kov, jsou logicky použity i na novém mobiliáři a prvcích drobné architektury (kryté turistické sezení). Jejich tvarové i grafické řešení a umístění je důležitým úkolem pro vedení obcí. To se týká nejen Horní Vltavice, ale i dalších obcí na území CHKO Šumava nebo Národního parku Šumava. Obce by pomocí konzultací s těmito organizacemi měly volit cestu, která by vedla k jednotnému manuálu turistického mobiliáře. Podobný koordinovaný přístup by měl být volen i v případě tvorby jednotného informačního systému obce. Dobrým příkladem jeho moderního použití je obec Kvilda.

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v klasické moderní formě, s opěradlem, případně (např. u Obecního úřadu) s područkami v ergonomickém tvaru, s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém základu. Lavičky ideálně umístit s možností přesunutí dle potřeb veřejného prostoru.
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar obložený dřevěnými lamelami v přírodní lazure s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.
- Nové nebo upravené pozice pro seskupení – „hnízda“ s nádobami na tříděný odpad řešit formou pohledového překrytí nádob formou dřevěné zástěny tak, aby ve veřejném prostoru nebyl rušivým elementem v provedení s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém rámu.
- Informační turistický systém (infotabule, rozcestníky, směrovníky, turistická sezení otevřená nebo krytá) – revidovat nutný počet infotabulí na mnohdy vícenásobné sdělení téže informace i rozmístění (pozice) s ohledem na efektivitu sdělní v konkrétním místě. Tam, kde je to prostorově a kontextuálně možné, řešit infotabule jako obchozí a tedy oboustranné. Nové prvky informačního turistického systému sídla řešit pro CHKO Šumava v jednotném designu v moderní formě s použitím kovu, dřeva, laminátů, plexi.
- Veřejné osvětlení komunikací a parkových ploch se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku ve dvou výškách stožáru v barevném provedení černá barva (antracit).

Venkovní reklama

- Provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech (např. info tabule s odkazem na penzion, hotel). A další variantní možnost pouze na jednom drobném místě, např. na autobusovém nádraží, zastávce ve formě jasně definovaného malého formátu.

3.5.4. OKOLÍ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ A BYTOVÉ DOMY PŘI PŘÍJEZDU DO OBCE OD SEVERU (VP D)

S tímto veřejným prostorem se nejčastěji setkávají cestující, přijíždějící do obce autobusem anebo automobilisté, přijíždějící do obce buď za zimním sportem, nebo mířící dále po tranzitní silnici I/4 směr Strážný do Německé spolkové republiky. Studií řešená první část veřejného prostranství představuje doplnění komunikace pro pěší – chodníku podél hlavní silnice při příjezdu po její levé straně. Zaměřuje se na dosadbu a revitalizaci alejové výsadby. Moderní způsob řešení hospodaření s vodou v krajině (tzv. vsakovací průleh či vsakovací rýha) představuje v pásce zeleně mezi komunikací a bytovkami. Druhou část studií řešeného území představuje oblast autobusového nádraží. Zde je soustředěna pozornost především na vyřešení nového umístění

kontejnerového stání na tříděný odpad. Zvažuje přesun kontejnerů od severní fasády budovy nádraží, protože kontejnery stojí na pozemku, který není ve vlastnictví obce. Součástí návrhu je i oddělení vozovky a živičné plochy autobusového nádraží úzkým zeleným pásem. Výrazným krokem, který má přispět k regulaci rychlosti na hlavní komunikaci č. I/4 v obci, se může stát umístění přechodového semaforu při vjezdu do obce.

3.5.4.1. Návrh urbanistické koncepce

Úpravy veřejného prostranství, které navrhuje studie v této lokalitě, nemají vliv na stávající urbanistickou koncepci. Funkční plochy v území i dopravní řešení jsou zcela respektovány. Změny či doplnění se týkají doplnění chodníků, změny pozic kontejnerových stání v rámci areálu autobusového nádraží, dosadeb zeleně atd.

3.5.4.2. Návrh dopravní a technické infrastruktury

Stávající dopravní infrastruktura zůstává zachována. Nově je ke stávajícímu systému chodníků doplněn chodník podél hlavní komunikace č. I/4 po její levé straně při příjezdu do obce od Vimperka (za stávající alejovou výsadbou) a od křižovatky komunikace směr Borová Lada po místní komunikaci, stoupající směrem západním. Od tohoto místa podél komunikace již pokračuje stávající chodník. V krátkém úseku u autobusového nádraží, blízko místa napojení na stávající chodník, je nutné pro realizaci chodníku provést zatrubnění stávajícího příkopu, odvádějícího dešťové vody. V případě velmi frekventované komunikace I. třídy, procházející centrem sídla, je navrženo v této lokalitě při vjezdu do obce regulovat rychlost pomocí chodeckého zpomalovacího semafor. Chodecký zpomalovací semafor je inteligentní zařízení, omezující rychlost vozidel, která překračují povolenou rychlost, a ve spojení se světelným signalizačním zařízením, umožňuje bezpečné přecházení přes přechod na místech se zvýšenou intenzitou chodců a vyšším výskytem dopravních nehod. K optimalizaci chodu SSZ slouží videodetektor, který monitoruje boční vjezdy na komunikaci, případné tvorby kolon či jiných kolizních situací. Poskytuje řadu nadstavbových funkcí. Zařízení umožňuje automatické zapnutí/vypnutí semaforu ve stanovený čas (například v noci), ve vypnutém stavu bliká oranžově.

3.5.4.3. Návrh ploch zeleně

V této lokalitě se jedná o lokální stromové dosadby do stávající jednostranné aleje vzrostlých stromů, táhnoucí se podél pravé strany komunikace č. I/4 od odbočky směr Borová Lada až do centra obce. Původně zde stromy byly, ale dnes z různých důvodů chybí. Je doporučeno vysadit stromy stejného druhu listnáčů jako jsou stávající zbylé stromy (lípy, javory, břízy).

Další drobná lokální úprava se týká umístění úzkého vyvýšeného, obrubníky vymezeného ostrůvku, který odděluje vozovku hlavní komunikace a živičnou plochu nástupišť před budovou autobusového nádraží. Zde je vhodný okrasný záhon s výsadbou cibulovin a okrasných trav a trvalek.

V rámci tohoto veřejného prostranství je vzorově naznačena možnost hospodaření s vodou v rámci jejího zasakování v souvislosti s okrasnou a funkční zelení. Nabízí se k tomu stávající pás zeleně šíře cca 8 m mezi hlavní silnicí a chodníkem, pojízdnou plochou před dvěma trojicemi bytových domů.

Mezi objekty plošného zasakování patří zejména zasakování ve vsakovacím průlehu či vsakovací rýze. Zasakovací průlehy jsou finančně nejméně nákladné a stavebně nejsnáze proveditelné řešení. Přítok dešťové vody je řešen jako plošný z přilehlé zpevněné plochy. Jednou z možností, je předsadit objekt před další objekt pro hospodaření s dešťovou vodou, a to jako vhodné řešení pro snížení objemu přitékajících srážkových vod a pro jejich předčištění. Pro návrh vsakovacích průleहů je předem nutné zjistit geologické podmínky podloží hydrogeologickým průzkumem. Do těchto vsakovacích průleहů lze dobře aplikovat také výsadbu různých druhů okrasných trvalek a trav. Konkrétní druhové složení výsadeb musí být řešeno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Důraz bude kladen na použití autochtonních druhů.

3.5.4.4. Požadavky na podrobné řešení

3.5.4.4.1. Architektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiálové řešení)

Úpravy parteru v této lokalitě se týkají změn materiálů ploch veřejného prostranství pouze omezeně a to vzhledem ke skutečnosti, že hlavním tématem je přesun a nová podoba „hnízd“ s kontejnery na tříděný odpad a nový úsek chodníku od křižovatky Borová Lada směrem do obce. Jelikož v této lokalitě je VP již mimo centrální prostor sídla, použity jsou zámkové betonové dlažby (chodník, plocha pod kontejnery), ostatní pojezdové plochy na základní vozovkové úrovni vč. areálu autobusového nádraží jsou nadále živičné. Zástěny kontejnerového „hnízda“ jsou doporučeny s výplní dřevěnými lamelami v kovových rámech (dřevo v odstínu světlé až bezbarvé lazury).

Materiály a povrchy

- Povrch chodníků standard - živičný povrch nebo zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).
- Povrch kolem kontejnerů „hnízda“ s nádobami na tříděný odpad – ze zámkové dlažby šedé nebo béžové, paravánové krycí zástěny dřevěné, lazura odstín ořech.
- Obrubníkové lemování chodníků, ostrůvků zeleně - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace, v centru sídla v historickém kontextu obrubníky kamenné.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.
- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů, schopné zasakování srážkových vod, s rozdílnou vzrostlejší travní směsí (luční směsí, květinové kombinace s travinami).
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).
- Ploty, tam, kde je jejich potřeba, převážně jen dřevěné plaňkové přírodně oxidované do šeda.

3.5.4.4..2 Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

V tomto veřejném prostranství je mobiliář použit oproti jiným v omezeném rozsahu. Jedná se o 2 nové lavičky u budovy autobusového nádraží, odpadkové koše a nové stožáry se svítidly veřejného osvětlení.

Podoba mobiliáře na tomto veřejném prostranství sehrává důležitou roli s ohledem na jeho význam a exponovanou pozici v obci. V této lokalitě se návštěvníci a turisté více koncentrují.

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v klasické moderní formě, s opěradlem, případně (např. v parku) s područkami v ergonomickém tvaru, s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém základu, umístěné s možností přesunutí dle potřeb veřejného prostoru.
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar obložený dřevěnými lamelami v přírodní lazure s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.
- Nové nebo upravené pozice pro seskupení – „hnízda“ s nádobami na tříděný odpad řešit formou pohledového překrytí nádob formou dřevěné zástěny tak, aby ve veřejném prostoru nebyl rušivým elementem v provedení s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazurou na ocelovém rámu.
- Veřejné osvětlení komunikací a parkových ploch se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku ve dvou výškách stožáru v barevném provedení černá barva (antracit).

Venkovní reklama

- Provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech (např. info tabule s odkazem na penzion, hotel). A další variantní možnost pouze na jednom drobném místě, např. na autobusovém nádraží, zastávce ve formě jasně definovaného malého formátu.

3.5.5. OKOLÍ HISTORICKÉHO HOSTINCE A PRODEJNY COOP, OKOLÍ KOSTELA P. MARIE (VP E)

Jedná se o veřejné prostranství, které je vázáno na historické centrum obce. Tvořené je menší plochou, která navazuje na hlavní komunikaci před dvoupodlažní budovou historického hostince, (údajně nejstaršího na

Šumavě), dnešní prodejnu potravin COOP a služebnou Policie. Přiléhá k němu další menší plocha, využívaná jako parkovací. Z místa u hostince vede jižním směrem vzhůru historická cesta ke kostelu, která klesá dolů k hlavní silnici. Na straně přes silnici, naproti hostinci, se nachází budova pošty. I přes to, že je zde již zmíněná pošta, služebna Policie a obchod, genius loci místa je zde stále patrný. Přispívá k němu malebná ulička, která vede ke kostelu s vhodně použitým povrchem zádlaby ze štípaného kamene i citlivý přístup k architektuře stavení. Je škoda, že jedna z budov při silnici je v ruinách, zbylo jen obvodové zdívo, zarostlé zelení. Svoji roli při ztrátě významu tohoto místa pro obec sehrála i skutečnost, že kulturní památka hostince je dlouhodobě uzavřena a pomalu chátrá.

Studie řeší rehabilitaci tohoto významného veřejného prostoru, který je vyváženým protikladem novodobému správnímu a turistickému centru, posunutému níže ke křižovatce Strážný / Zátouň. Nejedná se pouze o úpravy použitých materiálů, vhodných pro tento typ lokality, ale i o historický kontext a o horské prostředí. Důležitá je revize organizace parkovacích stání, ploch zeleně vč. okrasné. K tomu je připojeno téma pěšího propojení, dosadby stromové parkové zeleně a dovybavení „háječku“ sezením, dětským hřištěm i uměleckým dílem. Pokud se podaří pro budovu hostince nalézt adekvátní náplň (budova s velkým a jedinečným potenciálem pro rozvoj obce), dostane tento veřejný prostor zásadní impuls pro celkovou obrodu. Původní funkce společenská – shromažďovací, kulturní, obchodní a turistická, může být dále rozvíjena formou soudobých architektonických i krajinařských a zahradnických výrazových prostředků.

3.5.5.1. Návrh urbanistické koncepce

Urbanistické řešení lokality navazuje na stávající řešení a dále rozvíjí její podstatné funkce s ohledem na skutečnost, že se jedná o původní centrum obce. S tím souvisí koncentrace původní zástavby i původní historická síť komunikací (hlavní komunikace, odbočka stoupající vzhůru směrem ke kostelu). Řešení vychází z respektování pozice a současné funkce (příp. původní – budova hostince) budovy a veřejného prostranství jako místa setkávání, oddechu, ale i servisu a služeb pro místní obyvatele a návštěvníky obce.

3.5.5.2. Návrh dopravní a technické infrastruktury

Dochází k jednoznačnému vymezení jednotlivých parkovacích ploch formou vodorovného značení. Jedná se o parkoviště ve svahu ve vyšší etáži nad stávajícím, které je oproti hlavní komunikaci na vyšší úrovni (u jižní fasády budovy COOP a služebny Police ČR). Další menší, jednoznačně vymezenou plochou (3 parkovací stání) je stávající plocha pod opěrnou zídou, blízko budovy historického hostince. Nové vymezení těchto parkovacích míst formou vodorovného značení s úpravou plochy zeleně a změnou povrchů, má za cíl, v případě malého parkoviště, eliminovat možnost zastavení či stání nákladní soupravy v tomto prostoru. Příjezd ke všem parkovacím plochám je zachován na principu stávajícího dopravního řešení. Součástí řešení pro pěší je doplnění sítě pěších komunikací – parkových cest, pěšin s mlatovým povrchem v území ve svahu nad parkovištěm. V rámci parkové výsadby jsou navržena jednoramenná schodiště. Toto řešení nově nabízí možnost efektivního propojení komunikace pro pěší od horního parkoviště směrem k veřejnému otevřenému prostoru před budovou hostince a dále po místní komunikaci (s povrchem ze štípané dlažby) směrem ke kostelu.

3.5.5.3. Návrh ploch zeleně

Návrh zeleně v tomto významném veřejném prostranství se soustřeďuje na úpravu jednotlivých zelených prvků a to jednak z hlediska jejich vymezení – půdorysu, v kontextu s řešením parkování, jednak z hlediska nových výsadeb a vytvoření parkové plochy nové kvality. Cílem je vytvořit vhodné podmínky pro pobyt, relaxaci i hru dětí, a to nejen pro místní obyvatele, ale i návštěvníky obce, kteří se z parkovišť vydávají za památkami a přírodou místního kraje.

První dílčí území, které studie upravuje, se týká malé plochy zeleně pod svahem, resp. kamennou opěrnou zídou. Je prvotně vyvolané úpravou parkovacích míst. V rámci nového pohledu na druhovou skladbu zeleně v tomto místě s ohledem na kontext místa (historický hostinec, výchozí bod do uličky ke kostelu) je navržen

okrasný záhon a lavička v koncepci jednotného mobiliáře obce. Pro tento záhon je vhodná kombinovaná výsadba osvědčených trvalek a cibulovin, příp. nízkých a půdopokryvných růží.

Druhým dílčím územím v rámci tohoto VP je založení nové plochy zeleně formou přírodního parku ve svahu nad stávajícím parkovištěm. Síť cestiček v travní ploše doplňují vícepruhové stromové výsadby listnatých stromů. S ohledem na místní klimatické podmínky, konkrétní místo i jeho měřítko, jsou doporučeny např. dub zimní, buk lesní, javor klen, jedle bělokorá, lípa srdčitá a další. Tuto oddychovou a relaxační plochu doplňuje umělecké dílo (socha), kolem níž je možné realizovat, stejně tak jako v pásu nad parkovištěm, okrasné záhony. Jednat se může o smíšené štěrkové trvalkové záhony s vyšším stupněm autoregulace. Jsou to smíšené záhony trvalek, cibulovin a okrasných trav, kde v jednom záhonu roste náhodně rozmístěno několik různých druhů a tato směs, díky svému složení, vytváří zelenou plochu vysoce atraktivní po celý rok bez vysokých nároků na údržbu. Rostliny se do těchto záhonů vysazují dle specifického plánu a mulčování se provádí vrstvou štěrku bez mulčovací textilie. Konkrétní druhové složení výsadeb musí být řešeno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Důraz bude kladen na použití autochtonních druhů.

3.5.5.4. Požadavky na podrobné řešení

3.5.5.4.1. Architektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiálové řešení)

Na území tohoto veřejného prostranství již existuje vhodný příklad, jaký druh povrchu (materiál vč. měřítko – velikosti) je vhodné používat v centru obce, zvláště jedná-li se o místo s historickým kontextem a dochovaným geniem loci. Jedná se o původní místní komunikaci, stoupající od komunikace hlavní jižním či jihozápadním směrem za budovou hostince vzhůru směrem k památnému kostelu. Místní obslužná komunikace formou pojízdného chodníku (de facto pěší zóna s vjezdem pouze pro dopravní obsluhu a rezidenty), bez dělení „chodník vozovka“ plně vyhovuje nárokům, kladeným na tento typ komunikace. V totožném provedení, z hlediska použitého materiálu typu základy, je doporučeno pokračovat i na další části komunikace (v klesání od kostela opět k hlavní komunikaci č. 1/4).

Materiály a povrchy

- Povrch pojízdné komunikace I.třídy vč. krajnice z živičného povrchu.
- Povrch pojízdné komunikace místní a obslužné (ke kostelu) z kamenné dlažby štípané (možná kombinace odstínů šedé a hnědé).
- Povrch chodníků (vč. pojízdných u COOP) podél komunikace č.1/4 - zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).
- Povrch pojízdného chodníku - ulice (většinou zvýšený oproti základní niveletě živičné komunikace, na kterou navazuje - z kamenné dlažby štípané (možná kombinace odstínů šedé a hnědé).
- Obrubníkové lemování chodníků, ostrůvků zeleně - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace, v kontaktu s kamennou dlažbou v historickém kontextu obrubníky kamenné.
- Povrch parkovací plochy (2 stávající většího rozsahu na terénních kaskádách) standardní v živičném provedení
- Povrch parkovací plochy individuálně v lokalitě s historickým kontextem (u budovy historického hostince) – v návaznosti na živičnou nebo dlážděnou plochu kamennou dlažbou v provedení ze štípané kamenné dlažby šedo hnědého odstínu středního nebo malého formátu.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.
- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů, schopné zasakování srážkových vod, s rozdílnou vzrostlejší travní směsí (luční směsi, květinové kombinace s travinami).
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).
- Ploty, tam, kde je jich potřeba, převážně jen dřevěné plaňkové přírodně oxidované do šeda.

3.5.5.4.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

Pro veřejné prostranství sídla Horní Vltavice je volen mobiliář, který splňuje požadavky, kladené na tento typ prostoru. Jedná se o lavičky, odpadkové koše, svítidla VO a také o prvky drobné architektury, jakými jsou umělecké dílo a prvky vybavení dětského hřiště v nově navrženém přírodním parku. Drobný mobiliář je volen s ohledem na historickou podstatu místa, v kombinaci dřeva a kovu, v moderním tvarosloví, vycházejícím z tradičních charakteristických znaků designu.

Vybavení dětského hřiště je doporučeno z prvků z akátového dřeva. Ty jsou výjimečné díky svému vzhledu i vlastnostem akátu samotného. Nerovnosti rostlého akátového dřeva, jeho různá tloušťka i křivost dělají z každého typu unikát. Přirozená forma a struktura dřeva je neopakovatelná a dodává hřišti individuální charakter. Na pohled přívětivé oblíny a křivky, na omak příjemný povrch, ale tvrdé a odolné jádro. Akát je jednou z nejtvrdších, a tedy nejodolnějších domácích dřevin. Díky svým jedinečným vlastnostem, hustotě dřevní hmoty a přirozeně vysokému obsahu impregnačních látek je schopen odolávat povětrnostním vlivům, parazitům, houbám, plísním a drobným škůdcům. Tematické herní sestavy vytvářejí své malé světy ve vesnicích, v přírodních areálech. V kontextu horského prostředí Šumavy je možné použít herní prvky inspirované přírodou a živočichy či zvířaty (mravenec, cvrček, mamut atd.).

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v klasické moderní formě, s opěradlem, případně (např. v parku) s područkami v ergonomickém tvaru, s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazuroou na ocelovém základu. Umístěné s možností přesunutí dle potřeb veřejného prostoru.
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar obložený dřevěnými lamelami v přírodní lazure s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.
- Dětské hřiště nebo uskupení herních prvků pro děti s použitím certifikovaného vybavení, sestávajícího v dostatečné míře z dřevěných elementů.
- Veřejné osvětlení komunikací a parkových ploch se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku ve dvou výškách stožáru v barevném provedení černá barva (antracit).

Venkovní reklama

- Provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech (např. info tabule s odkazem na restauraci). A další variantní možnost pouze na jednom drobném místě, např. na autobusovém nádraží, zastávce ve formě jasně definovaného malého formátu.
- V určitých lokacích (především v historickém centru, v blízkosti kulturních památek) není venkovní reklama žádoucí.
- V případě nutnosti dle individuálního odborného posouzení provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech.

3.5.6. OKOLÍ BYTOVÝCH DOMŮ V CENTRU OBCE (VP F)

Veřejné prostranství není velké svojí rozlohou, ale důležité svojí polohou při hlavní komunikaci. Z jedné strany k němu přiléhá budova Obecního úřadu s navazujícím samostatně řešeným veřejným prostorem, ze strany opačné se v jeho blízkosti nachází budova starého hostince s dalším veřejným prostranstvím. Studie se v tomto území soustřeďuje na úpravu a jednoznačné funkční a materiálové vymezení ploch od komunikace směrem ke třem bytovým domům (parkování pro obyvatele). Nově je navržen při komunikaci chodník, přechod pro chodce přes hlavní silnici. Doplňkově je navržen nový mobiliář, upraveny boxy na popelnice, ale také parkování u štítové zdi budovy úřadu a doplněna rampa pro zřízení bezbariérového vstupu do budovy. Studie zahrnuje i drobné zásahy do úpravy zeleně, pásové okrasné záhony v travní ploše).

3.5.6.1. Návrh urbanistické koncepce

Vzhledem k rozloze veřejného prostranství, jeho charakteru a stabilizovaným urbanistickým poměrům, nemají navrhované úpravy veřejného prostranství vliv na stávající urbanistické uspořádání.

3.5.6.2. Návrh dopravní a technické infrastruktury

Návrh respektuje stávající dopravní infrastrukturu, která je dána jednak hlavní komunikací č. I/4, jednak dopravou v klidu, kterou představují komunikace pro pěší a jednak parkovacími plochami pro obyvatele rodinných domů. Návrh přináší vyšší uživatelskou kvalitu pro obyvatele bytových domů. Vymezuje plochy parkovacích stání formou zpevněné plochy ze zatravnovací dlažby, (vždy pro 3 osobní automobily) při severní štítové fasádě bytového domu. Parkovací stání jsou přístupná pro automobily po nového pojízdného chodníku ze zámkové dlažby, který vede od hlavní komunikace po linii fasád domů. Po krajích této plochy jsou umístěny kontejnery (popelnice) na komunální odpad a lavičky. Nově je doplněn chodník u hlavní komunikace vedoucí od autobusového nádraží podél bytových domů až k budově Obecního úřadu. U této budovy je v současnosti živichná plocha, která je využívána pro parkování. Plocha je nově ze zámkové dlažby formou pojízdného chodníku a jsou na ní vymezena 2 standardní a 1 invalidní parkovací stání. Nový alternativní přístup do budovy Obecního úřadu bude bezbariérový formou rampy.

3.5.6.3. Návrh ploch zeleně

V tomto veřejném prostranství se jedná, vzhledem k rozloze i konkrétním podmínkám, pouze o drobné doplnění zeleně formou pásů okrasných záhonů mezi dvěma krajními stávajícími stromy. Záhony, s ohledem na lokalitu (při hlavní komunikaci, v blízkosti budovy Obecního úřadu s parkovištěm a nově navrženým bezbariérovým vstupem do budovy) by měly být co nejméně náročné na údržbu. Budou tedy zvoleny smíšené štěrkové trvalekové záhony s vyšším stupněm autoregulace. Jsou to smíšené záhony trvalek, a okrasných trav, kde v jednom záhonu roste náhodně rozmístěno několik různých druhů a tato směs díky svému složení vytváří zelenou plochu vysoce atraktivní po celý rok bez vysokých nároků na údržbu. Rostliny se do těchto záhonů vysazují dle specifického plánu a mulčování se provádí vrstvou štěrku bez mulčovací textilie. Konkrétní druhové složení výsadeb musí být řešeno v rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Důraz bude kladen na použití autochtonních druhů.

3.5.6.4. Požadavky na podrobné řešení

3.5.6.4.1 Architektonicko-stavební řešení parteru (zejména materiállové řešení)

Nové materiállové řešení parteru se soustřeďuje, vzhledem k malému rozsahu a typu území, na výměnu stávajícího živichného povrchu ve vjezdových pásech. Tyto pásy jsou nově navrženy jako pojezdový chodník ze zámkové dlažby. Nově je z důvodu bezpečnosti doplněn chodník ze zámkové dlažby při komunikaci a je navržena zatravnovací betonová dlažba na parkovací plochy mezi domy. Beton typově jako materiál odpovídá širšímu konceptu materiállového řešení ploch parteru lokalit mimo vlastní historické centrum. Stávající kovové otevřené boxy na popelnice zůstávají ve stejné pozici, ale jsou nahrazeny novými v kombinaci kovových rámu, s otevíracími částmi s výplní z dřevěných lamel s povrchovou úpravou v přírodní světlé barvě. Zastřešení je doporučeno provést titanžinkovým plechem.

Materiály a povrchy

- Povrch pojízdné komunikace I.třídy z živichného povrchu.
- Povrch chodníků standard - zámková dlažba šedé nebo béžové barvy (ideálně maloformátová – ne typ „kost“).

- Povrch pojezdného chodníku – pásy od silnice po hranu předních fasád bytových domů (většinou zvýšený oproti základní niveletě živičné komunikace, na kterou navazuje - ze zámkové dlažby šedé nebo béžové barvy
- Obrubníkové lemování chodníků - standardně betonový obrubník silniční nebo parkový dle situace.
- Povrch parkovacích ploch přilehlých k severním fasádám bytových domů ze zatravnovací betonové dlažby s ohledem na možnost vsaku srážkových vod.
- Plochy mimo komunikaci travnaté, schopné zasakování srážkových vod.
- Zelené kruhové ostrovy kolem stromů, schopné zasakování srážkových vod, s rozdílnou vzrostlejší travní směsí (luční směsí, květinové kombinace s travinami).
- Ocelové lampy veřejného osvětlení s ideálně černou matnou úpravou (barva antracit).
- Ploty, tam, kde je jejich potřeba, převážně jen dřevěné plaňkové přírodně oxidované do šeda.

3.5.6.4.2. Vybavení veřejného prostranství, drobná architektura, mobiliář

V plošně relativně malém veřejném prostranství oproti předchozím se jedná o doplnění laviček, výměnu VO a novou podobu boxů na popelnice.

Mobiliář

- Jednotný vzhled laviček v klasické moderní formě, s opěradlem, v ergonomickém tvaru, s dřevěnými lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazuroou na ocelovém základu, umístěné s možností přesunutí dle potřeb veřejného prostoru.
- Odpadkové koše jako jednoduchý válcový tvar obložený dřevěnými lamelami v přírodní lazuře s vložkou koše z ocelového plechu, jako samostatně stojící nebo alternativně jako zavěšený koš na ocelové tyči.
- Nové nebo upravené pozice s nádobami na komunální odpad řešit formou pohledového překrytí nádob formou kovového boxu v kombinaci s dřevěným opláštěním (např. s lamelami v přírodní barvě dřeva mořenými pouze přírodní lazuroou) tak, aby ve veřejném prostoru nebyl rušivým prvkem.
- Veřejné osvětlení komunikací a parkových ploch se stává především v denním čase významnou součástí mobiliáře. Používat svítidla LED jednotného provedení a typu centrální nebo na výložníku ve dvou výškách stožáru v barevném provedení černá barva (antracit).

Venkovní reklama

- V této lokalitě není venkovní reklama žádoucí.
- V případě nutnosti dle individuálního odborného posouzení provést jako lokální značení jednotnou a minimalistickou formou na předepsaných místech.

4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Základním obsahem územní studie je vymezení veřejných prostranství na území obce Horní Vltavice a zpracování jejich analýzy, kterou je možné využít pro veškeré činnosti spojené s využíváním veřejných prostranství a s plánováním jejich změn. Vymezení veřejných prostranství bylo zpracováno nad katastrální mapou a lze je zapracovat do územního plánu sídla.

Návrhy vybraných prostranství lze využít jako podklad pro další podrobnější studie a projektovou dokumentaci.

ULICE (PĚŠÍ CESTY, SILNICE)

- Je potřeba dbát na kvalitu podoby architektonického detailu a využití parteru přilehlých objektů. Směrem do ulice umisťovat prostory pro obchody a služby s přímým vstupem z ulice, a nikoliv technické zázemí.
- Dopravní uspořádání ulice a její tvarosloví, stejně jako umístění technických objektů a vybavení mobiliářem je nutno podřídit kompozici celku. Konceptci návrhu či parterových úprav ulice, její výslednou podobu, je nutné

odvíjet od vyhodnocení jejího urbanistického významu a převládajícího charakteru (pěší cesta, silnice páteřní nebo ostatní) a jejího potenciálu.

- Součástí ulice jsou i průhledy dotvářející obraz ulice a usnadňující orientaci chodce. Průhledy je důležité zachovávat, případně dokomponovat stromy, stromořadími.
- Prostorové uspořádání ulice a její objektové vybavení je nutné komponovat pro lidské měřítko, pro chůzi, a nikoliv pouze pro motorovou dopravu.

VÝZNAMNÁ MÍSTA KŘÍŽENÍ

- Místotvorný potenciál významných míst křížení a prostranství, vzniklý rozšířením ulic (plácky, nároží, zákoutí apod.), je vhodné využít například k vytvoření charakteristického, příjemně neformálního pobytového prostranství, umístěním solitérního stromu, pobytového mobiliáře, drobných architektonických prvků či výtvarných děl.
- Usilovat o rozvoj těchto míst jako kvalitního veřejného prostranství plnohodnotně využitelného pro všechny skupiny obyvatel sídla.

CENTRÁLNÍ PROSTOR / NÁVES

- Využití centrálních otevřených prostorů je nutné navrhovat jako polyfunkční.
- Centrální prostor novodobý / historický navrhovat tak, aby nabízel volný prostor pro shromáždění většího počtu lidí, dostatek míst k sezení, stín, prvky obohacující vnímání a užívání prostředí např. vodní prvek či umělecké dílo.
- Dopravní uspořádání a jeho tvarosloví, stejně jako umístění vegetačních prvků, technických objektů a vybavení mobiliářem, je nutné podřídit kompozici celku.
- Plocha centrálního prostoru / návsi nesmí obsahovat bariéry, které brání zejména přirozenému pěšímu pohybu.
- Měřítko drobných objektů v prostoru je nutné navrhovat tak, aby odpovídalo míře celkového prostoru.

PARKOVÉ PLOCHY A TRAVNATÉ PLOCHY

- Při návrhu nových ploch zeleně nebo při úpravách stávajících ploch stejné funkce zohledňovat jak urbanistické, tak krajinné souvislosti.
- Reflektovat atmosféru místa, srozumitelnost a logiku parkových a travnatých ploch v rámci širších souvislostí i vztahu člověka k místu.
- Při umísťování interaktivních volnočasových prvků — sportoviště, dětská hřiště, umělecké prvky apod., nesmí tyto prvky přebíjet přírodě blízký charakter prostoru a musí být do prostoru vhodně zakomponovány. Je nutné také respektovat důležité a dominantní výhledy a pohledy zájmovým územím.

5. POŽADAVKY NA ZMĚNU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

ÚSVP obce Horní Vltavice nevyvolává požadavky na úpravy územně plánovací dokumentace sídla.

6. PŘÍLOHY

6.1 GRAFICKÉ PŘÍLOHY

- 1 Hlavní výkres 1 : 1 000
- 2 Problémový výkres 1 : 1 000
- 3 Širší vztahy a majetkové poměry 1 : 2 000
- 4 Zeleň 1 : 1 000
- 5 Inženýrské sítě 1 : 2 000
- 6 Řez 1 : 1 000

- 7 VP A - parkoviště při řece Teplá Vltava 1 : 200
- 8 VP B - území mezi hlavní komunikací I/4 a ČOV (k řece), okolí kapličky 1 : 200
- 9 VP C - okolí Obecní úřadu 1 : 200
- 10 VP D - okolí autobusového nádraží a bytové domy při příjezdu do obce od severu 1 : 200
- 11 VP E - okolí historického hostince a prodejny COOP a okolí kostela P. Marie 1 : 200
- 12 VP F - okolí bytových domů v centru obce 1 : 200

- 13 Vizualizace parkoviště při řece Teplá Vltava (VP A)
- 14 Vizualizace parkoviště při řece Teplá Vltava (VP A)
- 15 Vizualizace parkoviště při řece Teplá Vltava (VP A)
- 16 Vizualizace okolí Obecní úřadu (VP C)
- 17 Vizualizace okolí Obecní úřadu (VP C)

6.2. OBRAZOVÁ PŘÍLOHA

I – Mobiliář, materiály a barevnost - referenční vyobrazení

6.3. TABULKOVÁ ČÁST

I – Funkční třídy komunikací

Pozn.: Po dohodě s pořizovatelem ÚSVP bylo u některých výkresů dohodnuto jiné měřítko vzhledem k rozměrům (rozsahu) řešeného území.