

1. Úvod

Statická doprava tíží v současnosti téměř všechna urbanizovaná území. V posledních letech dochází, nejen v naší republice, ale na celém světě k prudkému nárůstu, především osobních automobilů. V době, kdy stupeň automobilizace dosahuje hodnot převyšujících čtyři sta vozidel na sto obyvatel (tj., kdy značná část rodin vlastní jedno nebo více vozidel), stává se spěšné řešení potřeb parkování závažným společenským problémem. Snaha o uspokojivé hledání odpovědi vychází z principu, že se jedná o jednu z významných služeb obyvatelstvu. Problém bývá řešen za pomoci tzv. regulace parkování, která se obvykle děje prostorovým omezením. Jedná se o úpravu dopravního prostoru ve snaze o zmírnění dominance motorové dopravy a poskytnutí většího prostoru pěším, obyvatelům a životu obce vůbec.

Zklidňování dopravy je zřetelné i z obecného trendu používání typů autobusových zastávek. Zatímco dříve byly preferované autobusové zastávky se zálivem, v současnosti nastává zřetelný příklon k zastávkám na jízdním pruhu. Právě ty jsou považovány za vítanou formu výše zmíněného zklidňování dopravy.

Nesmíme zapomínat, že prostory místních komunikací patří mezi nejdůležitější veřejné prostory v obcích všech velikostí. Ve velké míře vtiskují obci jedinečnost a prožitek z okolního prostředí. Tento sociální prostor je také místem, kde se setkáváme s ostatními lidmi, a proto jeho kvality přispívají k dlouhodobému pobytu lidí v ulicích a před jejich domy.

Rozvoj příjemného parteru je do značné míry ovlivněn i samotnou existencí městského mobiliáře. Jde o mnohé objekty drobné architektury a zařízení, které jsou důležité pro řádný chod urbanizovaného území.

Ve své bakalářské práci se snažím o vytváření komunikací pro pěší, které budou zajišťovat pohodlné a bezpečné podmínky pro chodce, pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Pro snadný pohyb osob s pohybovým postižením eliminuji a zajišťuji překonávání rozdílů ve výškových úrovních. Pro osoby s úplnou nebo částečnou ztrátou zraku vytvářím základní prvky pro zajištění samostatného a bezpečného pohybu a prostorové orientace.

V problematice parkování vycházím z požadavků zadavatele pro vytvoření parkovacích stání ve vymezených lokalitách, které budou zajišťovat určitý komfort pro návštěvníky obce.

Pro navrhování autobusových zastávek bude kladen důraz na snadné a pohodlné nastupování a vystupování cestujících, na ochranu cestujících před nepříznivým počasím. Příjemné prostředí autobusových zastávek bude vytvářeno za pomoci městského mobiliáře, který má současně za úkol naplňovat potřeby uživatelů hromadné dopravy.

1.1 Údaje o zadáních a podkladech

1.1.1 Základní údaje

Zadavatelem bakalářské práce je Obecní úřad v Těškovících, zastoupený Ing. Martinem Sedlákem, starostou obce Těškovice, zaměstnancem Technoprojektu Ostrava. Bakalářská práce je zpracována pro aktuální potřeby obce Těškovice.

1.1.2 Mapové a textové podklady

Zadavatelem byly dány k dispozici mapové a textové podklady:

- digitální podoba katastrální mapy obce.
- digitální podoba zaměření inženýrských sítí v obci.
- digitální podoba ortofotomapy obce v měřítku 1:2000 a 1:5000.
- územní plán obce - texty v digitální podobě.
- územní plán obce - grafická část v papíru:
 - Komplexní urbanistický návrh, návrh dopravy 1 : 5000.
 - Návrh funkčního zónování 1 : 5000.
 - Technické vybavení vodního hospodářství, energetika, spoje 1 : 5000.
 - Výkres veřejně prospěšných staveb 1 : 5000.
 - Komplexní urbanistický návrh, regulace zástavby, návrh dopravy (souvislé zastavěné území). 1 : 2000
 - Zonace souvislého zastavěného území 1 : 2000.
 - Technická vybavenost – vodní hospodářství 1 : 2000.
 - Technická vybavenost – energetika, spoje 1 : 2000.
 - Vyhodnocení záboru půdy 1 : 5000.
 - Širší vztahy 1 : 25000.
- program obnovy venkova, pouze jeho textová část.

2. Rekapitulace teoretických východisek

2.1 Územní plánování

2.1.1 Územní plánování – obecné cíle

Dle zákona č.183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území.

Dalším cílem je ochrana a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, proto je kladen značný důraz i na hospodárné využívání zastavěného území a ochranu nezastavěného území.

2.1.2 Územní plánování – úkoly a činnosti:

- úkolem je řešení funkčního využití území, návrh věcné a časové koordinace, a to s ohledem na hodnoty daného území.
- posouzení stavu území.
- určení limitů využití území.
- návrh funkčního a prostorového uspořádání území.
- určení rekonstrukčních, rekultivačních a asanačních zásahů v území.
- určit ochranu chráněných území, objektů.
- vymezit oblasti klidu a ochranná pásma (pokud nevznikají podle jiných předpisů).
- posouzení územně-technických důsledků připravovaných staveb a jiných opatření v území.
- určuje umístění staveb a územně-technické, architektonické a urbanistické zásady pro jejich výstavbu a řešení.
- určuje zdroje a rezervy území pro jeho další rozvoj.

2.1.3 Nástroje územního plánování

Základními nástroji územního plánování jsou územně plánovací podklady, územně plánovací dokumentace a územní rozhodnutí.

Územně plánovací podklady tvoří:

- územně analytické podklady – zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj v daném území, jeho hodnoty, omezení změn v území z důvodů veřejného zájmu. Zachycují veškeré limity využití území.
- územní studie (nahrazuje dřívější urbanistickou studii) – navrhuje, prověřuje a posuzuje možné řešení vybraných problémů.
- politika územního rozvoje – určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových a mezinárodních souvislostech. Koordinuje tvorbu a aktualizaci zásad územního rozvoje.

Územně plánovací dokumentace tvoří:

- zásady územního rozvoje – stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Vyhodnocuje vlivy na udržitelný rozvoj území.
- územní plán – stanoví základní koncepci rozvoje území obce, území hlavního města Prahy a území vojenských újezdů. Je závazný pro regulační plán a pro vydávání územních rozhodnutí.
- regulační plán – v řešené ploše stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu ŽP. Vymezuje veřejně prospěšné stavby.

Územní rozhodnutí

- o umístění stavby nebo zařízení.
- o změně využití území.
- o změně stavby a o změně vlivu stavby na využití území.
- o dělení nebo scelování pozemků.
- o ochranném pásmu.
- o stavební uzávěře a územním opatření o asanaci území.

2.1.4 Urbanismus (urbs = město)

Urbanismus je vědeckým, technickým a výtvarným oborem. Počítá se za jeden z nástrojů územního plánování, který vychází z architektury. Obsahuje metody, postupy a činnosti vedoucí k harmonickému usměrnění lidského osídlení. Při těchto postupech

nedodržuje striktně zákony a předpisy, především se snaží hledat obecně platné zásady a ty uplatňovat. Výsledkem bývá teorie nebo dílo.

2.2 Město a jeho struktura

2.2.1 Urbanistická struktura města

Urbanistická struktura města má dvě stránky, funkční a prostorovou. Jednotlivé prvky vytvářejí městský celek. Soustava funkčních složek vychází ze základních funkcí: bydlení, výroba, rekreace, zeleň, doprovázené funkcemi obslužnými, občanským a technickým vybavením a dopravou. Funkční obsah a kompozice jsou pro každé město individuální.

Objemovou a prostorovou skladbu hmot a ploch na území města tvoří prvky přírodní a umělé. Mezi přírodní prvky se řadí terén, voda a zeleň. Umělé prvky jsou statické, dynamické a doplňky.

2.2.2 Funkční zóny města

Obytná zóna města

Bydlení plní základní potřebu lidské společnosti při uspokojování životních potřeb člověka. Bydlení uspokojuje nároky fyziologické, psychologické a sociologické.

Bydlení má plnit a obsahovat funkce, jejichž důležitost je proměnná v čase:

- zásobování energiemi a zbožím denní potřeby.
- služby – opravy, vzdělání, zdravotní péče.
- zásobování vodou.
- odstraňování odpadů.
- možnost rekreace.
- dopravní obsluha bydlení.
- doprava informací – pošta, internet atd.

Zóna občanské vybavenosti

Občanským vybavením rozumíme ty zařízení a objekty sídla, jež slouží periodickým potřebám obyvatel. Občanská vybavenost závisí na růstu životní úrovně.

Základní občanské vybavení bývá obvykle vázáno k obytné skupině či k obytnému okresu, bývá soustředěno většinou do center měst. Do základního občanského vybavení

patří základní škola, mateřská škola, jesle, prodejny potravin, průmyslového zboží, restaurace, kulturní zařízení a další.

Rekreační zóna města

Rekreace je jednou ze základních a nezbytných funkčních složek sídelních útvarů městského a venkovského typu. Rekreační plochy prostupují všemi ostatními funkčními zónami. Zelené rekreační plochy jsou zastoupeny ve všech městských částech, tj. v městském centru, obvodech a čtvrtích, příměstské oblasti a volné krajině.

Výrobní zóna

Funkční složka výroby (všechny zaměstnanecké sektory – I., II., a III. sektor), je spolu s dalšími základními funkčními složkami osídlení, tj. bydlením, vybavením a rekreací, jednou ze základních složek, která zásadně určuje prostorovou formu celého osídlení. Spoluurčuje základní formu sídla, města i venkovské obce.

2.2.3 Městská zeleň

Zeleň je soubor živých a neživých prvků uspořádaných podle estetických zásad do vícefunkčních kompozic, které utvářejí nebo doplňují dané prostředí. V uměle vytvořeném urbanizovaném prostředí se uplatňuje svou biologickou podstatou jako přirozená protiváha.

Městská zeleň patří do kompetence nižších správních jednotek (především obcí). Krajinná zeleň vymezuje plochy, u kterých rozvoj vegetačních prvků není přímo závislý na péči člověka. Jejich existence je zajištěna převážně fungováním přirozených regulačních mechanismů.

Třídění zeleně podle jejího charakteru:

- zeleň veřejná, která v sobě zahrnuje parky, zeleň náměstí a jiných veřejných prostranství, uliční stromořadí, veřejně přístupná doprovodná zeleň.
- zeleň vyhrazená, jde o zeleň občanského vybavení, zeleň škol, sportovních a kulturních zařízení, zeleň u zařízení služeb a institucí.
- mezi zeleň obytných souborů se počítají především zahrady u rodinných domků.
- ostatní zeleň je vymezena zahrádkářskou kolonií, hřbitovy, hygienickou ochranou kolem průmyslové zástavby atd.

Třídění podle dostupnosti:

- zeleň volně (veřejně) přístupná: parky, veřejné městské prostory, rekreační lesy a louky, zeleň obytných souborů, volně přístupná, ochranná a izolační zeleň.
- omezeně přístupná zeleň: zeleň občanského vybavení a hřbitovů.
- nepřístupná zeleň: zahrady, zahrádkářské a chatové osady.

Funkční typy zeleně řadíme do dvou základních skupin:

- plochy, kde zeleň plní hlavní funkci, u kterých je většina dominantních funkcí vázána na vlastní zeleň (vegetaci).
- plochy, na nichž zeleň plní funkci doplňkovou k základním plochám se stavební funkcí.

Mezi funkční typy zeleně patří například park, parkově upravovaná plocha, nábrežní zeleň, rekreační zeleň, ochranná zeleň, zeleň hřbitovů, uliční stromořadí, zeleň obytných souborů, školních a kulturních zařízení, sportovních zařízení, průmyslových závodů atd.

Systém zeleně se dále sestává ze vzájemné kombinace a provázání ploch s nízkou zelení (trávníky), se středně vysokou zelení (keře), vysokou zelení (stromy) a s ostatními přírodními prvky či umělými prvky.

Význam zeleně je nenahraditelný pro obraz sídelního útvaru, proto musíme brát ohled na racionální tvorbu, která v sobě zahrnuje biologickou podstatu zeleně.

2.2.4 Městský mobiliář (objekty drobné architektury)

Městský mobiliář (MM) zajišťuje řádný chod a obsluhu s charakteristickým umístěním ve veřejném prostoru měst a obcí. MM je často chápán jako něco, co pomáhá naplňovat a kompletovat technickou a další účelovou obsluhu urbanizovaného území, napomáhá k dokonalejší funkci tohoto území.

Mezi MM tedy patří různé přístřešky a zařízení na stanicích autobusů, tramvají, trolejbusů, sloupy s informacemi o jízdním řádu, reklamní a informační sloupy, billboardy a informační zařízení, zařízení městského a turistického orientačního systému, tabule, zařízení vertikálního dopravního značení a signalizace, betonové i jiné patníky, parkovací zábrany, odstavné stojany pro jízdní kola, svítidla veřejného osvětlení atd. Z tohoto výčtu je jasné, že jde o extrémně nesourodý soubor.

Mezi prvky MM řadíme vše, co má veřejně prospěšnou funkci a nachází se ve veřejném prostoru, vše co může být dočasně snadno a rychle demontováno, odstraněno a opětovně instalováno.

2.3 Statická doprava

2.3.1 Místní komunikace

ČSN 73 6110 dělí místní komunikace podle urbanisticko-dopravní funkce na funkční skupiny:

A – rychlostní, s funkcí dopravní.

B – sběrnou, s funkcí dopravně-obslužnou.

C – obslužnou, s funkcí obslužnou.

D – komunikace se smíšeným provozem.

- D1 komunikace se smíšeným provozem.

- D2 komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel.

A - Rychlostní komunikace plní funkci plynulého a bezpečného převedení soustředěných proudů vnitřní a vnější dopravy v uspořádání jako přivaděč, průtah nebo okruh. Zajišťuje vazbu na vnější síť dálnic a rychlostních silnic.

B – Sběrné místní komunikace přivádí dopravu obce na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace, tvoří hlavní dopravní osy obcí a plní funkci obsluhy přilehlé zástavby. Jsou hlavním nositelem trasy veřejné hromadné dopravy.

C – Obslužné místní komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a stavby. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okresy. Na těchto komunikacích mají být v co největší míře aplikována opatření pro regulaci rychlosti.

D – komunikace se smíšeným provozem a komunikace s vyloučením motorového provozu – komunikace pro chodce mají zajistit podmínky vysoké bezpečnosti provozu, minimalizovat subjektivní pocit ohrožení, umožnit dostatečnou svobodu pohybu, zaručit co nejmenší rušení jinými účastníky silničního provozu.

2.3.2 Komunikace pro chodce

Provoz chodců (pěší doprava) je integrovanou součástí dopravního a územního plánování v obcích a musí být zvažován společně s požadavky ostatních účastníků

provozu, ale též v rámci výtvarných aspektů obecního prostoru. Bezpečnost pohybu chodců je zajišťována regulačními opatřeními a přednostně se musí zajistit i bezpečnost cest dětí do školy.

Na komunikacích s oboustrannou zástavbou a aktivním využitím okolí (např. obchody, zařízení služeb) a místech soustředěných zastávek veřejné dopravy je dominantní liniová poptávka po přecházení. Kromě pohybu chodců se v určitých zónách musí brát v úvahu i pobytová funkce prostorů pro chodce (chodníky).

Uspořádání komunikace pro chodce:

Pro provoz chodců v obcích slouží stezky / pásy / pruhy pro chodce vedené v přidruženém prostoru, v průchodech nebo po samostatných trasách. Dále jsou to komunikace se smíšeným provozem funkčních podskupin D1 (pěší a obytné zóny) a komunikace bez chodníku.

Šířka jednoho pruhu pro chodce je 0,75 m, pás pro chodce je násobkem počtu pruhů. Počet pruhů určuje požadovaná kvalita pohybu chodců a výkonnost komunikace pro chodce. Pruh / pás pro chodce se odděluje od hlavního dopravního prostoru bezpečnostním odstupem 0,50 m, případně 0,25 m.

Ve stavebně stísněných podmínkách a v úsecích s nízkou intenzitou provozu chodců lze v odůvodněných případech navrhnout volnou šířku pásu pro chodce menší, nejméně však 1,00 m při největší délce 50 m. Bezpečnostní odstup musí být zachován. V odůvodněných případech ve stísněných podmínkách současného stavu se při rekonstrukcích volí následující možné úpravy a opatření:

- šířka jízdního pruhu se zúží na nejmenší hodnotu.
- oboustranný pás pro chodce o šířce 1,50 m se navrhne bez bezpečnostního odstupu.
- chodník se navrhne pouze jednostranný při zachování nejmenších šířek 1,50 m .

Optimální podmínky provozu chodců se zajišťují důslednou aplikací bezpečnostních a uklidňovacích prvků. Tato opatření mají v zájmu bezpečnosti chodců zajistit zejména dodržování povolené rychlosti.

2.3.3 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Základní názvosloví dle ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel):

- odstavné a parkovací plochy – plochy, které slouží k odstavování a parkování vozidel.
- parkování – umístění vozidel mimo jízdní pruhy komunikací (např. po dobu nákupů, návštěvy, zaměstnání). Parkování můžeme podle délky rozdělit na krátkodobé (do 2 hodin trvání) a dlouhodobé (nad 2 hodiny trvání).
- odstavování – umístění vozidla mimo jízdní pruh komunikací (zpravidla v místě bydliště) po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá.
- stání – plocha sloužící k odstavení (odstavné stání) nebo parkování (parkovací stání) vozidla.

Zařazení vozidel do skupin dle přípustnosti parkování (ČSN 30 0024):

- vozidla skupiny 1: osobní automobily, motocykly, mopedy a jejich přípojná vozidla.
- vozidla skupiny 2: nákladní automobily, autobusy, speciální automobily.
- vozidla skupiny 3: tahače, přípojná vozidla, jízdní soupravy, kloubové autobusy, traktory a samojízdné pracovní stroje.

Tabulka č.1 – třídění a orientační rozměry vozidel a jízdních souprav

Vozidlo			Orientační rozměry v m			
Skupiny	podskupiny	druh	šířka	délka	výška	rozvor
1	O1	malé a střední osobní automobily	1,65	4,25	1,50	2,40
	O2	velké osobní automobily a karavany	1,80	5,00	1,90	2,80

Tabulka č.2 – velikost stání a šířka komunikace mezi stáními

Řazení	Vozidlo skupiny	Rozměry stání v m		Šířka komunikace	Plocha potřebná pro 1 vozidlo v m ² při stání		Vozidel na 100 m
		šířka v m	délka v m		jedna řada	více řad	
Podélné	O1	2,00	5,50		11,00		18,20
	O2	2,20	6,50		14,50		15,40
šikmé 45°	O1	3,20	4,40	2,90	23,50	17,50	31,20
	O2	3,40	5,10	3,40	29,00	18,50	29,40
šikmé 60°	O1	2,60	4,80	3,10	20,50	15,50	38,50
	O2	2,80	5,50	3,50	25,00	19,50	35,70
kolmé	O1	2,25	4,50	6,00	23,5	17,00	44,40
	O2	2,40	5,30	6,00	27	20,00	41,70

Navrhování odstavných a parkovacích stání:

- na parkovacích pruzích podél komunikací, kde se stání řadí podélně ke komunikaci.
- na parkovacích pásech podél komunikace, kde se stání řadí kolmo nebo šikmo ke komunikaci.
- na samostatných plochách, kde se stání řadí podél vnitřních komunikací zpravidla kolmo nebo šikmo k nim v jedné řadě nebo ve více řadách za sebou.

Umísťování odstavných a parkovacích stání:

Odstavné a parkovací stání pro vozidla skupiny 1 (osobní automobily, motocykly) se mohou umísťovat v obytných částech měst. Počet odstavných a parkovacích stání u jednotlivých druhů staveb stanoví ČSN 73 6110 (Projektování místních komunikací).

Při umísťování odstavných a parkovacích stání se musí dodržet hygienické a technické požadavky.

Hygienické požadavky:

Při navrhování umístění odstavných a parkovacích stání se musí dbát na základní hygienické požadavky na ochranu životního prostředí. Musí se respektovat zejména ochrana před hlukem, chvěním a výfukovými plyny a ochrana povrchových a podzemních vod před znečištěním.

2.3.4 Autobusové zastávky

Umístění a stavební uspořádání zastávek, které se řídí ČSN 73 6425 (Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky).

Termíny a definice:

- Linková osobní doprava: pravidelné poskytování služeb na určené trase dopravní cesty, při které cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách, a je zabezpečována autobusy nebo jiným druhem silničního motorového vozidla.
- Městská hromadná doprava: veřejná linková doprava osob, provozování k uspokojování přepravních potřeb.

Nástupiště:

Musí mít rovný, neklouzavý a zpevněný povrch. Výška nástupních hran nad vozovku je 0,12 m až 0,20 m. Šířka nástupiště musí být taková, aby umožňovala bezpečný pohyb cestujících. Nejmenší stavební šířka nástupiště (od nástupní hrany na protější hranu nástupiště) je 2 m, ve stísněných podmínkách intravilánu 1,7 m.

Vybavení zastávek:

Zastávky se označují a vybavují označníkem umístěným na zastávkovém sloupku. Označník musí být umístěn tak, aby byl viditelný pro všechny účastníky silničního provozu.

Tabulka pro jízdní řády se umísťuje zpravidla na zastávkovém sloupku kolmo k nástupní hraně anebo rovnoběžně s ní, směrem na čekací plochu.

Ochrana cestujících:

Na zastávkách se doporučuje zřizovat přístřešky, na významných zastávkách i krytá nástupiště. Nejmenší volná výška přístřešku mimo průjezdný prostor komunikace je 2,2 m.

3. Rekapitulace základních poznatků o řešeném území

3.1 Historie území

O založení Těškovic neexistují spolehlivé historické prameny. České osídlování tohoto kraje začalo ve 2. polovině 12. století. Dokladem českého osídlování jsou místní názvy obcí. O době založení svědčí i jejich trojúhelníkový návesní půdorys. První písemná zmínka o existenci Těškovic pochází až z roku 1377. Téhož roku byly Těškovice jmenovány na přidělení Opavska na vévodství krnovské a opavské. Do roku 1430 nelze jednoznačně říct, komu ves patřila. Teprve v tomto roce je v zemských deskách knížectví opavského zaznamenán jako majitel Těškovic a Kunovic Václav Fakl z Čechendorfu, jinak z Přívozu.

V roce 1848 byla Těškovicím přiznána obecní samospráva a do roku 1858 byly stavby ve vesnici převážně dřevěné. V roce 1866 byla vystavěna kaple, poté následovala výstavby nové školy a založení hasičského sboru. V roce 1907 byl vystavěn nový obecní hostinec.

Po 2. světové válce se obec dále rozvíjela. Modernizoval se bytový fond a v některých částech obce byly vybudovány sítě technické infrastruktury. Největší a nejdůležitější stavbou v Těškovicích byla přístavba kulturního domu, která byla zahájena v roce 1964.

V roce 1979 byla obec sloučena s Pustou Polomí a od roku 1990 je opět samostatnou obcí.

3.2 Vymezení řešeného území

3.2.1 Širší vztahy zájmového území

Obec Těškovice se nachází zhruba 18 km jihozápadně od centra Ostravy a 17 km jihovýchodně od centra Opavy. Těškovice jsou samostatnou obcí s dominantní funkcí obytnou.

Na severu sousedí s k.ú. Pusté Polomi, na severovýchodě s Kunovicemi, východně se Zbyslavicemi a Bítovem, jižní hranice tvoří k.ú. Tisku, jihozápadní Buškovice a severozápadní Hlubočce.

Přes katastrální území obce nejsou vedeny žádné trasy nadřazených soustav technické infrastruktury. Regionální biokoridor prochází západní částí katastrálního území.

Těškovice mají vytvořenou hlavní vazbu na Pustou Polom, kam dojíždí žáci od 6. do 9. třídy základní školy a obyvatelé za lékařskou péčí. Dojížděka za prací směřuje na Ostravu a na Opavu. Tato města jsou současně obchodní, kulturní a společenská centra.

3.2.2 Limity ve využití území

Bydlení

Nová obytná výstavba bude realizovaná ve vybraných lokalitách navazujících na stávající zástavbu, na větších zahradách a v prolukách mezi stávající zástavbou. Výstavba mimo zastavěné území nebude povolována.

Občanská vybavenost

Běžné zařízení občanské vybavenosti lze umístit kdekoli v obytné zóně, pokud provozem nebudou rušit obytnou funkci. Pro nové objekty občanské vybavenosti je nutno zabezpečit dostatečnou kapacitu odstavných ploch.

Zeleň

Stávající vzrostlé stromy je nutno chránit (mimo topoly vlašské). Sortiment nově vysazovaných dřevin musí vycházet z druhové skladby okolní krajiny.

Doprava

Musí se dbát na zachování územních rezerv pro parkování a garážování pro stupeň automobilizace 1 : 3,5.

ÚSES

Budou respektovány podmínky ochrany místního ÚSES jako základ uchování přírodního bohatství v území. Rušivá činnost (umísťování staveb, pobytová rekreace) a činnosti snižující ekologickou stabilitu budou nepřipustné.

3.3 Charakteristika přírodních podmínek

3.3.1 Geomorfologické a geologické poměry

Podle regionálního členění reliéfu České republiky náleží k.ú. Těškovice do celku Nízkého Jeseníku.

Nadmořská výška obce je v rozmezí od 455 m.n.m. do 308 m.n.m. Zastavěná část se nachází přibližně ve výšce od 418 m.n.m. do 440 m.n.m. Souvislá zástavba Těškovice

tvoří kompletní celek zhruba uprostřed katastrálního území. Zastavěná oblast je obklopena zemědělsky obhospodařovanou půdou, která zaujímá 40% z celkové výměry katastrálního území. 54,5% z rozlohy území tvoří lesní porosty, procházející od západu k severu nadregionální biokoridor. V k.ú. obce je vloženo do ÚSES celkem šest biocenter, z toho jsou dvě biocentra funkční a čtyři situována v lesních porostech. Zde se předpokládá postupná změna druhové skladby ve prospěch původních dřevin, zejména buku, dubu, habru, javoru a jasanu.

Z geologického hlediska patří celé území Opavska k zbrousenému variskému horstvu, které bylo vyvrásněno v období mladších prvohor (karbon a perm). K nejstarším horninám patří spodně karbonské vrstvy Nízkého Jeseníku, které jsou zastoupeny souvrstvím hradeckých drob a kyjovickými vrstvami. Kunovické vrstvy tvoří flyšové vrstvy s převahou břidlic.

3.3.2 Klimatické podmínky

Řešené území se nachází v mírně tepelné klimatické oblasti MT 7 a jeho východní část v oblasti MT 9.

Tabulka č.3 – vybrané klimatické charakteristiky mírně teplé oblasti MT 7 a MT 9:

Klimatická charakteristika	MT 7	MT 9
Počet letních dnů	30 - 40	40 - 50
Počet mrazových dnů	110 - 130	110 - 130
Průměrná teplota v lednu °C	–2 až –3	–3 až –4
Průměrná teplota v červenci °C	16 -17	17 - 18
Srážkový úhrn ve veg. období (mm)	400 - 450	400 - 450
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	250 - 300	250 - 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 - 80	60 - 80

Průměrná roční teplota v řešeném území dle odhadů je pravděpodobně 7,5 °C. V průměru spadne v tomto území 745 mm srážek (stanice Pustá Polom). V dané oblasti převládají jihozápadní a západní větry, nejméně časté jsou východní větry.

3.4 Charakteristika obyvatelstva, zaměstnanost a bydlení

3.4.1 Demografické podmínky

Demografická prognóza slouží jako jeden z podkladů pro dimenzování technické a sociální infrastruktury v řešeném území.

Obyvatelstvo, bydlení a zaměstnanost tvoří vzájemně podmíněný systém. Přitom stav zaměstnanosti, (obvykle s ohledem na širší region), je hlavním základem prosperity sídla.

Obec Těškovice patří velikostně spíše k průměrným obcím. Vývoj počtu obyvatel byl ovlivněn těmito zásadními skutečnostmi:

- jednostrannou nabídkou pracovních míst v obci a závislostí na vyjížděce za prací.
- průměrnou atraktivitou bydlení (omezená nedostatečnou vybaveností), postupně se však bude prosazovat i kvalitní životní prostředí v okolí obce.
- obec patří do území pohraničí s odsunem původního obyvatelstva po druhé světové válce.

Po r. 1980 nastala stagnace počtu obyvatel a trvá dodnes. Pro zpracování územně plánovací dokumentace bylo uvažováno se stagnací na úrovni 880 trvale bydlících obyvatel do r. 2015.

Tabulka č.4 – základní údaje o vývoji počtu obyvatel:

Rok	1860	1900	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	prognóza 2015
Počet obyvatel	638	814	748	678	800	817	887	883	883	880

3.4.2 Věková struktura obyvatelstva

Jednou ze základních charakteristik populace, vypovídající především o možnostech přirozené reprodukce, je její věková struktura. Zastoupení obyvatel v postproduktivním věku je mezi trvale bydlícími obyvateli Těškovic poměrně značné – 18,6% (r. 2001). Příznivé je i zastoupení dětí (0 -14 let) – 20,7%. Z dlouhodobého hlediska se počítá s poklesem podílu dětí a dalším růstem podílu osob postproduktivního věku. Právě „stárnutí“ populace je v současnosti obecným procesem, se kterým je nutno počítat, zejména při zlepšování kvality bydlení v obci.

3.4.3 Zaměstnanost

Rozsah vyjížděky za prací byl v dřívější době vzhledem k velikosti obce a ve srovnání s ostatními obcemi značný. Z celkového počtu 463 ekonomicky aktivních obyvatel vyjíždělo 382 osob (z toho 236 do Ostravy, 48 do Bílovce a 38 do Opavy). Počet pracovních míst se v současnosti odhaduje na 50, především v prvním sektoru (zemědělství), v obchodu a ve službách. Ekonomická aktivita obyvatel poklesla, negativním faktorem je obecně velmi vysoká míra nezaměstnanosti v rozhodujícím vyjížděkovém regionu (Ostravsko). Posílení nabídky pracovních míst je významnou potřebou řešeného území.

3.4.4 Bydlení

Podle výsledků sčítání lidu bylo v r. 1991 v řešené oblasti 300 bytů, z toho 275 trvale obydlených (255 bytů v rodinných domech). V obci bylo evidováno i 25 neobydlených bytů, z toho je část v rekreačních chalupách nevyjmutých z bytového fondu. Rekreační funkce dosud výrazněji neovlivňuje fungování bytového fondu. Obecně lze považovat současný bytový fond v obci za průměrně až nadprůměrně kvalitní, s dobrou údržbou a vybaveností bytů (např. vytápění).

Potřeba nových bytů je dána růstem počtu domácností, který je způsoben zvyšujícím se počtem domácností s jednou až dvěma osobami. Tento faktor způsobuje situaci, kdy se v případě stagnace počtu obyvatel nároky na nové byty zvyšují.

Tabulka č.5 – vývoj počtu obyvatel a bytů v Těškovících:

Rok	Počet trvale bydlících obyvatel	Počet trvale obydlených bytů	Úbytek bytů
1999	890	280	
2000	890	290	
2015	880	300	20

Do roku 2015 by mělo být realizováno 40 nových bytů v rodinných domech, z toho 10 bytů by mohlo být získáno změnami staveb (nástavby, přístavby).

4. Průvodní a souhrnná technická zpráva k návrhu na územní rozhodnutí

4.1 Úvodní údaje

NÁZEV STAVBY :

Návrh řešení statické dopravy obce Těškovice

Autobusová zastávka směr obec Bítov na pozemku p.č. 559

Autobusová zastávka směr obec Kyjovice na pozemku p.č. 537

Parkovací stání u místního hřbitova na pozemku p.č. 527

Parkovací zálivy v lokalitě Mečník na pozemku p.č. 128/4,128/2,128/3

Parkovací zálivy v lokalitě Ke Skále na pozemku p.č. 250/8,250/7,250/4

Parkovací zálivy v lokalitě Kolem Kopce na pozemku p.č. 460/1,460/4460/3

Chodníky pro pěší v úseku od místního hřbitova k centru obce

Chodníky pro pěší v úseku od centra obce směr Bítov

ŽADATEL :

Obec Těškovice, 747 64 Těškovice č.p. 170

ZPRACOVATEL DOKUMENTACE :

Šárka Vyskočilová , studijní skupina VB 407

4.2 Průvodní zpráva

4.2.1 Charakteristika území a stavebních pozemků

1a . Autobusová zastávka směr Bítov

Předmětné území autobusové zastávky směrem k obci Bítov se nachází v zastavěné části obce Těškovice v její jihozápadní části. Území, které bude použito pro rekonstrukci stávající autobusové zastávky na novou, je rovinnatého charakteru, opatřené asfaltovým krytem. Pozemek 559, na kterém se zastávka nachází, sousedí s okolní zástavbou dřevěným oplocením výšky 1,65 m. V předmětném území se nenachází žádné stavby ani vzrostlá zeleň .

Záměr realizace nové autobusové zastávky je v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací a platným územním plánem obce, který s uvedeným záměrem počítá. Napojení na stávající technickou infrastrukturu bude provedeno na stávající inženýrské sítě v místě stavby, tj. napojení na stávající dešťovou kanalizaci obce a rozvodnou síť veřejného osvětlení. Vzhled k poloze a charakteru pozemku bude po celou dobu výstavby z hlediska dopravy materiálu a techniky přístupný z místní komunikace číslo III/4656, směr Bítov. Zajištění energií po dobu výstavby není nutné, vzhledem k charakteru stavby, zajišťovat.

1b . Autobusová zastávka směr Kyjovice

Lokalita autobusové zastávky směrem k obci Kyjovice se nachází v zastavěné části obce Těškovice v její severozápadní části. Pozemek parcelního čísla 537, na kterém bude probíhat transformace stávající autobusové zastávky na novou, je rovinatého charakteru, opatřený asfaltovým krytem. Předmětný pozemek, na němž se stávající autobusová zastávka nachází, sousedí s okolní zástavbou ocelovým oplocením výšky 1,65 m. Ve směru z centra obce ven na obec Kyjovice sousedí pozemek s polními pozemky parcelních čísel 757/3,756/3. V předmětném území se nenachází žádné stavby ani vzrostlá zeleň .

Záměr realizace nové autobusové zastávky je v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací z roku 1998 a platným územním plánem obce z téhož roku, který s uvedeným záměrem počítá. Napojení na stávající technickou infrastrukturu bude provedeno na stávající inženýrské sítě v místě stavby, tj. napojení na stávající dešťovou kanalizaci obce a rozvodnou síť veřejného osvětlení. Vzhled k poloze a charakteru pozemku bude po celou dobu výstavby z hlediska dopravy materiálu a techniky přístupný z místní komunikace číslo II/465 směr Kyjovice. Zajištění energií po dobu výstavby není nutné, vzhledem k charakteru stavby, zajišťovat.

1c . Parkovací stání u místního hřbitova

Hřbitov v obci Těškovice je situován na západním konci obce u místní komunikace číslo II/465. Mezi stávající komunikací a hřbitovem se nachází zatravněná plocha v šířce cca 5 m, v současné době bez využití. Tuto plochu hodlá obec Těškovice využít k umístění parkovacích stání, která budou návštěvníkům hřbitova sloužit k parkování. Pozemek parcelního čísla 527, na němž bude záměr umístit parkovací stání realizován, je rovinatý, v celé ploše zatravněný. Z jedné strany ohraničený oplocením hřbitova, za strany druhé komunikací číslo II/465. Záměr realizace parkovacích stání na pozemku parcelního čísla

527 je v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací z roku 1998 a platným územním plánem obce z téhož roku, který s uvedeným záměrem počítá. Napojení na stávající technickou infrastrukturu bude provedeno na stávající inženýrské síti v místě stavby, tj. napojení na stávající dešťovou kanalizaci obce. Osvětlení nového parkoviště bude zajišťovat stávající systém, který je v místě stavby zaveden. Vzhled k poloze a charakteru pozemku bude po celou dobu výstavby z hlediska dopravy materiálu a techniky přístupný z místní komunikace číslo II/465 směr Kyjovice.

1d . Parkovací zálivy v lokalitách Ke Skále , Mečník , Kolem Kopce

Předmětné lokality Mečník a Ke Skále jsou umístěny v západní části obce. Lokalita Kolem Kopce pak v jižní části obce. Ve všech třech případech se v uvedených lokalitách nenacházejí žádné plochy, které by bylo možno využívat k parkování. Cílem návrhu nových parkovacích zálivů je řešit neúnosnou situaci parkování v předmětných lokalitách. V současné době vozidla parkují na zelených pásích kolem komunikace, což je z hlediska nároků na parkování nevyhovující. Pozemky parcelních čísel 250/8, 250/7, 205/4 v lokalitě Ke skále jsou rovinaté, mírně svažité od komunikace k plotům. Také pozemky v lokalitě Kolem Kopce jsou pro daný záměr vhodné a rovinaté. Jsou to pozemky parcelních čísel 460/1 ,460/4 ,460/3 ,460/6.

Lokalita Mečník je terén svažitý k jihu. Vzhledem k počtu přístupových cest ke stávajícím nemovitostem je zde možno umístit parkovací zálivy pouze v omezeném množství. Jedná se o pozemky parcelních čísel 128/4, 128/2, 128/3.

Všechny jmenované pozemky jsou v současné době převážně zatravněny a tvoří pásy kolem příslušných obslužných komunikací. Z hlediska územně plánovacího je záměr umístění parkovacích zálivů ve jmenovaných lokalitách realizovatelný v souladu s územním plánem obce z roku 1998. Napojení na stávající technickou infrastrukturu nelze z důvodu charakteru stavby navrhnout. Odvodnění nových parkovacích zálivů bude zajišťovat stávající kanalizační systém v místě jednotlivých lokalit .

Vzhled k poloze a charakteru pozemků pro výstavbu nových parkovacích zálivů bude po celou dobu výstavby z hlediska dopravy materiálu a příjezdu techniky stavenišť přístupný ze stávajících komunikací.

1e . Komunikace pro pěší - úsek od místního hřbitova k autobusové zastávce směr Kyjovice, úsek od centra obce k autobusové zastávce směr Bítov

V návaznosti na stávající komunikační systém chodníků a zpevněných ploch v centru obce jsou navrženy nové komunikace pro pěší, které budou řešit nevyhovující situaci pro pěší.

Stávající síť chodníků se nachází pouze v centrální části obce a ve zcela krátkých úsecích, které na sebe navenazují a nezajišťují bezpečný pohyb chodců. Pěší využívají krajnice silnic a síť místních a účelových komunikací. Pozemek s parcelním číslem 527 v lokalitě u hřbitova a pozemky 534, 1021, 1022/2 v centru obce jsou rovinaté, mírně svažité od komunikace k plotům. Pozemky s parcelním číslem 543 v lokalitě od centra obce k autobusové zastávce Bítov jsou svažité od křižovatky silnice II/465 a III/4656 k jižní části obce.

Vzhledem k omezené šířce stávající komunikace II. a III. třídy a pro zachování minimálních šířek jízdních pruhu, se počítá s vytvořením jednostranného chodníku.

Záměr realizace komunikací pro pěší je v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací z roku 1998 a platným územním plánem obce z téhož roku, který uvedený záměr doporučuje. Osvětlení navrhované komunikace pro pěší bude zajištěno stávajícím systémem, který je v obci zaveden. Po celou dobu výstavby bude doprava materiálu a techniky možná z místní komunikace číslo II/465 směr Kyjovice a III/4656 směr Bítov.

4.2.2 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Řešení statické dopravy v obci Těškovice je vzhledem k její velikosti rozsáhlým záměrem, který bude zpracováván a realizován v závislosti na finančních poměrech obce a na aktuálních potřebách obyvatelstva v daných lokalitách. Účelem užívání jednotlivých staveb statické dopravy je doprava obyvatel z obce, parkování u veřejných staveb, statická doprava obyvatel uvnitř obce a v konečné fázi zajištění optimální dopravní situace v celé obci.

Všechny zamýšlené stavby statické dopravy jsou navrhovány jako novostavby trvalého charakteru. Z pohledu etapizace výstavby jednotlivých dílčích záměrů budou jednotlivé akce realizovány v závislosti na finančních prostředcích obce a aktuálních potřebách obyvatel. Každá jednotlivá akce pak bude realizována v jedné etapě a nebude dále členěna na další stavební objekty.

4.2.3 Orientační údaje stavby

3a. Autobusové zastávky

Autobusové zastávky směr Bítov a Kyjovice jsou navrženy dle ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky s ohledem na potřeby obce a obyvatel. Kapacitně bylo uvažováno o jednosměrném nastupování v počtu maximálně do 115 osob (maximální kapacita dopravních autobusů KAROSA, které na daných linkách dopravují osoby). Rozměry zastávek byly rovněž navrženy s ohledem na využitelnost stávajících ploch k tomuto účelu určených. Z tohoto důvodu jsou jejich rozměry větší, než ukládá norma pro příslušný typ autobusové zastávky. Všechny plochy uvnitř i vně autobusových zastávek jsou navrženy s ohledem na osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Plochy jsou řešeny jako zpevněné, odvodněné do nových odvodňovacích kanálů a žlabů napojených na stávající kanalizační systém obce.

3b. Parkovací stání u místního hřbitova

Snaha o vybudování nového parkoviště u místního hřbitova je důsledkem nedostatku parkovacích míst v této lokalitě. Nové parkoviště bude zajišťovat parkování pro návštěvníky zdejšího hřbitova, kteří nejsou místní. V návrhu je počítáno s umístěním jednoho parkovacího stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V návaznosti na nové parkoviště je řešen také chodník od parkoviště ke hřbitovu. Návrh nových parkovacích stání byl proveden v souladu s normou ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy vozidel), ČSN 73 6110 (Projektování místních komunikací).

V předloženém řešení je uvažováno s návrhem parkoviště ve dvou variantách. První varianta počítá s umístěním šesti podélných stání a jednoho stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Druhá varianta řeší kombinaci šikmých a podélných stání. U druhé varianty je rovněž počítáno s umístěním jednoho parkovacího stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Z pohledu efektivity využití daného prostoru se jeví druhá varianta s pěti podélnými a pěti šikmými stáními jako prostorově výhodnější. Je zde však nutno při realizaci počítat se stavebními úpravami stávajícího oplocení hřbitova. Šikmá stání jsou prostorově náročnější než stání podélná. Obě varianty jsou v souladu s požadavky zadavatele na umístění sedmi parkovacích míst a jednoho parkovacího místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Povrchy parkoviště jsou tvořeny zpevněnými plochami ze zámkové dlažby a silničními obrubníky. U obou variant je počítáno s napojením na stávající kanalizační síť. Osvětlení budou zajišťovat stávající sloupky veřejného osvětlení, které jsou v předmětném území umístěny .

3c. Parkovací zálivy

Potřeby vybudování nových parkovacích zálivů v lokalitách Mečník, Ke Skále a Kolem kopce je vedena snahou zajistit obyvatelům těchto lokalit bezpečné parkování při zachování potřebné dopravné průjezdnosti stávajících místních obslužných komunikací. Při návrhu byly respektovány normy ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy vozidel) a ČSN 73 6110 (Projektování místních komunikací). Parkovací zálivy jsou navrženy dvojího druhu, samostatné a zdvojené. Návrh počtu parkovacích stání za sebou vycházel z prostorových dispozic jednotlivých lokalit. Limitující jsou při návrhu hlavně prostory mezi jednotlivými vjezdy k rodinným domům. U všech lokalit byl dodržen požadavek zadavatele neumísťovat zálivy v nepřehledných úsecích ulic v tzv. nepřehledných zatáčkách, ve stísněných prostorech a pod horizonty. Plochy těles parkovacích zálivů jsou navrženy jako zpevněné, ohraničené silničními obrubníky jednoznačně vymezujícími plochu pro parkování. Obrubníky zde mají také úkol zajistit oddělení stávajících zelených ploch od nových ploch pojezdových. Z hlediska napojení na stávající technickou infrastrukturu bude provedeno spádování nových ploch parkovacích zálivů směrem do komunikace, kde jsou umístěny kanálové vpusti .

3d. Komunikace pro pěší - úsek od místního hřbitova k autobusové zastávce směr Kyjovice, úsek od centra obce k autobusové zastávce směr Bítov

V návaznosti na stávající komunikační systém chodníků a zpevněných ploch v centru obce jsou navrženy nové komunikace pro pěší. Navrhování chodníků v předmětné části bylo vedeno snahou co nejefektivnějšího propojení komunikace II/465 a III/4656. Technické řešení, umístění a rozměry jsou provedeny na základě ČSN 73 6110 (Projektování místních komunikací). Vzhledem k rozsahu vedení chodníku jsou na nich umístěny přechody pro chodce, rampy v místech sjezdů ke stávajícím nemovitostem. Řešení trasy bylo limitováno prostorovými možnostmi po stranách místní komunikace číslo II/465 a III/4656 s ohledem na umístění významných staveb obce v trase chodníku. Po trase nového chodníku je rovněž řešena návaznost na nově plánované autobusové zastávky (nejsou předmětem tohoto projektu). Nové chodníky jsou řešeny jako zpevněné plochy ze zámkových dlažeb ohraničené silničními obrubníky. Těleso chodníku je z důvodu zachování bezpečnosti chodců oproti komunikaci o 200 mm výše. Odvodnění nových ploch je řešeno spádováním do stávající komunikace, kde jsou umístěny kanálové vpusti .

Předpokládané lhůty výstavby

Autobusová zastávka směr Bítov	- realizace rok 2009
	- doba trvání výstavby 2 měsíce
Autobusová zastávka směr Kyjovice	- realizace rok 2009
	- doba trvání výstavby 2 měsíce
Parkovací zálivy Mečnick , Ke Skále	- realizace rok 2009
	- doba trvání výstavby 3 měsíce
Parkovací zálivy Kolem Kopce	- realizace rok 2009
	- doba trvání výstavby 3 měsíce
Parkoviště u místního hřbitova	- realizace rok 2008
	- doba trvání výstavby 3 měsíce
Chodníky od centra obce ke hřbitovu	- realizace rok 2009
	- doba trvání výstavby 4 měsíce

4.3 Souhrnná technická zpráva

4.3.1 Popis stavby

Vzhledem k rozsáhlosti stavebního záměru řešení statické dopravy obce Těškovice bude popsáno řešení jednotlivých částí celku samostatně.

Autobusové zastávky směr Bítov, Kyjovice

Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Rekonstrukce, resp. nový návrh, autobusových zastávek směrem k obcím Bítov a Kyjovice je důsledkem nových požadavků na dopravu osob a zejména nevyhovujícího stavu zastávek stávajících. Současné autobusové zastávky jsou řešeny pouze rozšířením jízdních pruhů v každém směru a označením označníkem. Není zde instalováno žádné stávající vybavení zastávek a jejich konstrukce není řešena pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Nový návrh počítá s kompletním vybudováním nových zastávek v závislosti na dalších cílech statické dopravy v obci, zejména pak chodníků se všemi potřebnými návaznostmi na stávající komunikace obce.

Zásady urbanistického, architektonického a výtvarného řešení

Z pohledu architektonického jsou zpevněné plochy řešeny betonovými zámkovými dlažbami BETA KOST přírodní šedé barvy dle vzorníku firmy Beta Olomouc. Signální pásy, varovné pásy a umělé vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou dlažby barevně a materiálově odděleny. Materiál byl rovněž zvolen betonová zámková dlažba BETA KOST – slepecká v barevném provedení červená signal. dle vzorníku firmy BETA Olomouc. Součástí nové zastávky je mobiliář, který je složen z jednotlivých účelových prvků. Jsou to kryté autobusové stání, označníky zastávek, lavičky, odpadkové koše a svislé dopravní značení přechodů pro chodce. Vybavení zastávek je komplexně navrženo v systému firmy SIACITY. Barevné řešení jednotlivých komponent mobiliáře se předpokládá v barvě přírodní šedé. Lavičky jsou navrženy v barevném odstínu červené, odpadkové koše v šedé přírodní barvě.

Zásady technického řešení

Stávající asfaltový povrch bude odstraněn v celé ploše stávající zastávky. Po provedení zemních prací pro uložení vrstev zpevněných ploch bude přebytečná zemina odvezena na skládku zeminy. Nová zpevněná plocha je navržena ve skladbě odspodu: štěrkopískový hutněný podsyp frakce 16-32 mm 200 mm, štěrkopísek frakce 0-8 mm 100 mm, pískové lože 40 mm, zámková betonová dlažba Beta Kost 60 mm. Všechny zpevněné plochy jsou od komunikace odděleny betonovými silničními obrubníky Beta BO 15/30-100 a směrem k zástavbě betonovým zahradním obrubníkem Beta BO 10/25/100. Obrubníky budou ukládány do betonového lože s opěrou z betonu B 15. Oddělení prostoru zastávky a chodníků od komunikace zajišťuje dále odvodňovací pásek z betonové přídlažby Beta BP 25/8. Nová plocha autobusové zastávky je navržena dle platných norem ČSN, zejména pak dle ČSN 73 6425 (Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky) 200 mm nad úroveň přilehlé komunikace. V místech přechodů pro chodce je navrženo snížení prostřednictvím sjezdových ramp ve sklonu 1:8 na výšku 20 mm nad úroveň přilehlé komunikace. Snížení je provedeno z betonových typových snižujících se obrubníků Beta BO 10/25/100. Snížením je zajištěn pohodlný přechod mezi komunikací a chodníky k zastávce.

Z hlediska odvodnění nových zpevněných ploch autobusové zastávky bude navrženo příčné spádování ploch směrem do komunikace, kde budou v místě zastávky umístěny nové silniční vpusti HPL s bočním vtokem. Napojení nové dešťové kanalizace na stávající systém se předpokládá pomocí nového odvodňovacího systému přes revizní šachtu Wavin DN 400mm s poklopem. Tato bude umístěna v místech dle výkresové

dokumentace před zaústěním nové kanalizace do stávajícího systému. Vzhledem ke skutečnosti, že v současné době není řešena návaznost zastávky na přilehlé silniční příkopy bude provedena úprava stávajících příkopů. Je nutno provést terénní úpravy příkopu probagrováním cca 50 m na každou stranu od zastávek. Svahy příkopu budou spádovány v poměru stran 1:6. Nově upravený příkop bude nově ozeleněn trávou.

Zdůvodnění navrženého řešení stavby

Záměr realizace nových autobusových zastávek je veden snahou zajistit obyvatelům obce Těškovice vyhovující podmínky pro jejich přepravu autobusovou dopravou. Řešení počítá s návazností na systém chodníků, který bude v obci v budoucnu realizován. Nové řešení plně zohledňuje potřeby osob se sníženou schopností pohybu a orientace při dopravě prostředky městské hromadné dopravy. Při návrhu byly respektovány platné normy ČSN, zejména pak dle ČSN 73 6425 (Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky), ČSN 736110 (Projektování místních komunikací), ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy vozidel). Při výběru stavenišť, respektive ploch k uvedeným záměrům, bylo respektováno funkční rozdělení jednotlivých částí obce. Z pohledu vhodnosti zvolených ploch k daným účelům jsou tyto lokality vhodné a k těmto účelům určené.

Parkovací stání u místního hřbitova

Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Vybudování nového parkoviště u místního hřbitova je vedeno potřebou vytvořit parkovací stání pro návštěvníky hřbitova. V současné době je parkování realizováno na přilehlých plochách, což je z pohledu využití ploch nepřipustné a kapacitně nedostačující. Pro realizaci záměru byl vybrán pozemek parcelního čísla 527 mezi stávající místní komunikací číslo II/465 a hřbitovem. Pozemek má polohově a rozměrově vhodné parametry pro realizaci daného záměru.

Zásady urbanistického, architektonického a výtvarného řešení

Architektonicky jsou zpevněné plochy řešeny z betonových zámkových dlažeb BETA KOST přírodní šedé barvy dle vzorníku firmy Beta Olomouc. Signální pásy, varovné pásy a umělé vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou dlažby barevně a materiálově odděleny. Materiál byl zvolen rovněž betonová

zámková dlažba BETA KOST – slepecká v barevném provedení červená signal dle vzorníku firmy BETA Olomouc.

Součástí parkoviště bude nové svislé dopravní značení. Značky typu V 10B a IP 11a budou umístěny do předem připravených typových betonových patek v ploše parkoviště na předem určeném místě.

Plochy kolem parkoviště budou po realizaci uvedeny do původního stavu. Zemina umístěná na mezideponii na pozemku parcelního čísla 527 bude využita k terénním úpravám kolem nových ploch. Řešení nového parkoviště je provedeno ve dvou variantách. První varianta počítá s umístěním pouze stání podélných. Druhá varianta kombinuje stání podélná a stání šikmá. Návrh dvojího řešení je odrazem požadavků obce Těškovice na umístění pouze šikmých stání ve variantě první. Druhý návrh měl za úkol pokusit se maximálně využít prostor pozemku parcelního čísla 527 pro umístění parkoviště. Vzhledem ke skutečnosti, že jak pozemky hřbitova tak pozemek parcelního čísla 527 jsou v majetku obce Těškovice, bylo možné provádět u druhé varianty prostorové úpravy v rámci obou sousedících pozemků. Technické řešení parkovišť u obou variant je voleno jako zpevněné plochy ohraničené od přilehlých zelených ploch betonovými obrubníky .

Zásady technického řešení

Stávající pozemek parcelního čísla 527 je zatravněn v celé ploše, nejsou zde žádné objekty ani stavby, které by bránily záměr realizovat. Do stávajícího terénu bude proveden zářez pro budoucí vrstvy zpevněných ploch. Zemina z výkopu bude v tomto případě uložena na mezideponii na pozemku parcelního čísla 527 k dalšímu požití k terénním úpravám. Do stabilizovaného výkopu budou postupně ukládány a hutněny nové vrstvy zpevněné plochy. Skladba zpevněné plochy je navržena u parkovacích stání v následujícím pořadí odspodu: geotextilie gramáž 150 g/2, štěrkopísek frakce 16-32 mm v tloušťce 150 mm, štěrkopísek frakce 0-8 mm v tloušťce 130 mm, pískové lože 30 mm, zámková dlažba Beta Kost 80 mm. Pro přilehlý chodník u parkoviště je navržena následující skladba: geotextilie gramáž 150 g/m2, štěrkopísek frakce 16-32 mm v tloušťce 150 mm, pískové lože 30 mm, zámková dlažba Beta Kost 60 mm. Ohraničení nových zpevněných ploch od komunikace je navrženo odvodňovacím páskem z přídlažby Beta BP 25/8. Oddělení nových zpevněných ploch a stávajících zelených ploch kolem hřbitova je navrženo betonovým obrubníkem Beta BO 10/25/100. U chodníků je předepsáno výškové osazení nových obrubníků nad zpevněnou plochu chodníku o 20 mm z důvodu jasného vymezení prostoru chodníku. Součástí obou variant parkovacích stání je návrh jednoho stání pro

osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Stání je u obou variant umístěno na konci parkoviště v návaznosti na chodník spojující parkoviště a hřbitov. Návaznost nové zpevněné plochy parkoviště a chodníku je provedeno sjezdovou rampou ve sklonu 1:8.

V ploše parkoviště jsou z důvodu lepší orientace parkujících vozů jednotlivá parkovací stání vymezena barevnými pásky ze zámkové dlažby, které jednoznačně určují velikost jednoho stání. U návrhu druhé varianty je počítáno se stavební úpravou stávajícího oplocení hřbitova v zadní části parkoviště, kde jsou umístěna šikmá parkovací stání. Posunutím plotu do pozemku parcelního čísla 639 o 1,6 metru vznikne potřebný prostor pro umístění šikmých parkovacích míst. Tato úprava nebude mít nepříznivý vliv na prostor kolem hrobů a nebude dotčena stávající zeleň kolem plotu hřbitova. Přilehlé lípy jsou v dostatečné vzdálenosti od zamýšlené úpravy oplocení.

Odvodnění nového parkoviště a chodníku je navrženo novým odvodňovacím systémem. Ten plánuje umístění podélných odvodňovacích žlabů typu AcoDrain podél obrubníku v ploše parkoviště. Žlaby budou napojeny na stávající dešťovou kanalizaci, která prochází pod plánovacím parkovištěm. Je nutno zde provést úpravu a položení nové kanalizace z důvodu umístění stávajících revizních šachet v ploše plánovaného parkoviště. Nové revizní šachty budou umístěny před a za plochou parkoviště z ??? zelené ploše v místech dle výkresové dokumentace. Osvětlení parkoviště bude zajišťovat stávající systém uličních lamp, který je v místě stavby umístěn .

Zdůvodnění navrženého řešení stavby

Při návrhu byly respektovány platné normy ČSN, zejména ČSN 736110 (Projektování místních komunikací), ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy vozidel). Při výběru staveníšť, respektive ploch k uvedeným záměrům, bylo respektováno funkční rozdělení jednotlivých částí obce. Z pohledu vhodnosti zvolených ploch k daným účelům jsou tyto lokality vhodné a k těmto účelům určené. Všechny záměry jsou v souladu s vydaným územním plánem obce z roku 1998 .

Parkovací zálivy v lokalitách Mečník, Ke Skále, Kolem Kopce

Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

V důsledku nedostačujících parkovacích míst pro návštěvníky obyvatel předmětných částí obce byly navrženy nové parkovací zálivy. Cílem návrhu bylo efektivně vyřešit parkování v uvedených lokalitách a zamezit parkování vozidel volně v ploše kolem komunikací, jak se to děje v současné době. Předběžným průzkumem a zkušenostmi

obyvatel došla obec Těškovice k závěru umístit minimálně čtyři parkovací stání v každé lokalitě. Vzhledem ke stávající situaci v lokalitách Mečník, Ke Skále a Kolem Kopce je možno umístit požadovaný počet parkovacích míst ve všech třech lokalitách. V lokalitě Kolem Kopce jsou to čtyři parkovací zálivy, v Mečníku je to šest parkovacích zálivů a v lokalitě Ke Skále sedm parkovacích zálivů. Návrh počtu parkovacích zálivů je limitován prostorovými dispozicemi jednotlivých lokalit a šířkou příslušné místní obslužné komunikace. Při návrhu bylo také přihlíženo k rozmístění vjezdů k nemovitostem a minimální odstupové vzdálenosti od vjezdových bran. V rámci realizace parkovacích zálivů je nutno provádět úpravu tvaru stávajících zelených ploch v místě umístění zálivu. Stávající zelené plochy kolem komunikace jsou ozeleněny a nejsou od komunikace nijak výškově odděleny. Toto nelze při vymezení jednotlivých parkovacích stání respektovat a nové plochy jsou jednoznačně výškově a materiálově odděleny od ploch ostatních.

Zásady urbanistického, architektonického a výtvarného řešení

Architektonicky jsou zpevněné plochy řešeny z betonových zámkových dlažeb BETA KOST přírodní šedé barvy dle vzorníku firmy Beta Olomouc. Předlažba mezi komunikací a zpevněnou plochou zálivu je navržena BP 25/8 v barvě přírodní šedé shodného odstínu jako výplňová dlažba .

Plochy kolem parkovacích zálivů budou po realizaci uvedeny do původního stavu. Kolem zálivů bude provedeno spádování shodné s profilem stávajícího terén. Budou upraveny poloměry zatočení zelených ploch směrem ke vjezdům k nemovitostem.

Zásady technického řešení

Samotná konstrukce parkovacího zálivu je koncepčně řešena jako podélné parkovací stání jak ukládá norma ČSN 736110 (Projektování místních komunikací). Plocha parkovacího zálivu je navržena zpevněná z betonové zámkové dlažby ohraničené betonovými obrubníky. Návaznost na přilehlou asfaltovou komunikaci je řešena odvodňovacím páskem z předlažby BETA BP 25/8. Tato bude uložena do betonového lože z betonu B 10. Spára mezi komunikací a zpevněnou plochou zálivu bude zalita asfaltovým postříkem. Výškově jsou všechny zálivy osazeny do stejné výšky jako předmětná přilehlá komunikace. Spádování zálivu je směrem k cestě, zde jsou umístěny stávající kanálové vpusti odvádějící dešťovou vodu .

Technické řešení v řezu parkovacím zálivem je řešeno v následující skladbě odspodu: geotextilie gramáž 150 g/2, štěrkopísek frakce 16-32 mm v tloušťce 150 mm,

šterkopísek frakce 0-8 mm v tloušťce 100 mm, pískové lože 30 mm, zámková dlažba Beta Kost 80 mm. Obrubníky kolem zálivu jsou silniční betonové typu Beta BO 10/25/100 do betonového lože z betonu B 15. Obrubníky ukončující záliv rovnoběžně s komunikací jsou navrženy snižující se Beta BO 10/25/10. Tímto způsobem je zabezpečen plynulý přechod terénu kolem zálivu do ztracena na stávající úroveň. Jak už bylo zmíněno výše, odvodnění nových ploch parkovacích zálivů bude zajišťovat stávající systém odvodnění komunikace. Osvětlení zajišťuje systém uličního osvětlení.

Zdůvodnění navrženého řešení stavby

Při návrhu byly respektovány platné normy ČSN, zejména pak ČSN 736110 (Projektování místních komunikací), ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy vozidel). Při výběru stavenišť, respektive ploch k uvedeným záměrům, bylo respektováno funkční rozdělení jednotlivých částí obce. Z pohledu vhodnosti zvolených ploch k daným účelům jsou tyto lokality vhodné a k těmto účelům určené.

Komunikace pro pěší

Zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Nově navržené komunikace pro pěší navazují na již vybudované chodníky ve středu obce. V současné době v obci, vyjma centra obce, neexistují žádné komunikace pro chodce. Doprava chodců v obci se v současnosti děje po stávajících místních komunikacích. Výstavba nových chodníků má jednoznačný cíl – zajistit bezpečný a plynulý provoz chodců v obci. Dokumentace řeší chodníky v úseku od autobusové zastávky Kyjovice k místnímu hřbitovu a od zastávky Bítov k centru obce. Uvažuje napojení na stávající dopravní systém chodníků v centru a návaznost na další větve směrem k zastávce Bítov a Kyjovice. Tyto nejsou součástí tohoto zadání. Studie řeší pouze malou část úseku, kde je v současné době neúnosná situace.

Řešení koncepce chodníků vychází ze stávajícího řešení dopravní sítě obce Těškovice a prostorových dispozic pozemků, které jsou pro zamýšlený záměr určeny. Dále je počítáno s umístěním plánovaných staveb po trase chodníku. Jedná se o plánované umístění autobusové zastávky v centru obce naproti základní škole. V neposlední řadě je řešení chodníků vedeno také potřebami osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Zásady urbanistického, architektonického a výtvarného řešení

Architektonicky jsou zpevněné plochy řešeny z betonových zámkových dlažeb BETA KOST přírodní šedé barvy dle vzorníku firmy Beta Olomouc. Předlažba mezi komunikací a zpevněnou plochou zálivu je navržena BP 25/8 v barvě přírodní šedé shodného odstínu jako výplňová dlažba. Signální pás, varovné pásy a umělé vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou dlažby barevně a materiálově odděleny. Materiál rovněž betonová zámková dlažba BETA KOST – slepecká v barevném provedení červená signal, dle vzorníku firmy BETA Olomouc.

Zásady technického řešení

Těleso chodníku je tvořeno zpevněnou plochou ze zámkové dlažby a konstrukcí podloží složené z jednotlivých vrstev zpevněných hutněných podkladových vrstev. Skladba konstrukce chodníku je navržena v této skladbě odspodu: geotextilie gramáž 150 g/m², štěrkopísek frakce 16-32 mm v tloušťce 150 mm, pískové lože 30 mm, zámková dlažba Beta Kost 60 mm. Ohraničení a zároveň výškové oddělení chodníku od přilehlé komunikace je zajištěno silničním betonovým obrubníkem Beta BO 15/30-100 a směrem k zástavbě betonovým zahradním obrubníkem Beta BO 10/25/100. Výškový rozdíl mezi přilehlou komunikací a chodníkem činí 200 mm dle platné normy ČSN 736110 (Projektování místních komunikací). Okolní plochy přilehlých pozemků směrem od chodníku k zahradám stávajících nemovitostí budou odděleny betonovým zahradním obrubníkem Beta BO 10/25/100, který bude tyto plochy přesahovat o 20 mm. Po své trase bude nový chodník křížovat stávající vjezdy k nemovitostem. Řešení bude zajištěno sjezdovými rampami ve sklonu 1:8 na výšku 20 mm od hrany přilehlé komunikace. Za sjezdem bude chodník opět rampou zvýšen na výšku 200 mm nad komunikaci. V trase chodníku se nacházejí přechody pro chodce. Tyto jsou řešeny s ohledem na osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jsou zde umístěny předepsané varovné a signální pásy v rozměrech daných platnou vyhláškou číslo 369/2001 o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Ve výkresové dokumentaci je podrobně řešena situace u každého přechodu pro chodce samostatným schématem, ve kterém je přesně řešeno prostorové umístění jednotlivých prvků.

V úseku od kulturního domu směrem na obec Bítov je vyřešen úsek na pozemku parcelního čísla 50. V současné době je zde souvislá zpevněná asfaltová plocha, na které

není jednoznačně vymezen prostor pro pěší. Bude zde proveden chodník s rampou, která bude zajišťovat provoz vozidel do přilehlých ulic.

Zdůvodnění navrženého řešení stavby

Při návrhu byly respektovány platné normy ČSN, zejména pak dle ČSN 73 6425 (Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky), ČSN 736110 (Projektování místních komunikací), ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy vozidel). Při výběru stavenišť, respektive ploch k uvedeným záměrům, bylo respektováno funkční rozdělení jednotlivých částí obce. Z pohledu vhodnosti zvolených ploch k daným účelům jsou tyto lokality vhodné a k těmto účelům určené. Všechny záměry jsou v souladu s vydaným územním plánem obce z roku 1998.

4.3.2 Stanovení podmínek pro přípravu stavby

Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

Vzhledem k charakteru staveb statické dopravy obce Těškovice není nutno provádět geologické a hydrogeologické průzkumy. Jedná se o stavby povrchové, dopravního charakteru, bez základových konstrukcí. V podstatě lze říci, že konstrukce budou plošně uloženy na stávající podklad. Na místě byla provedena obhlídka předmětných lokalit z důvodu ověření možnosti umístění jednotlivých záměrů do zvolených lokalit. V lokalitách s plánovaným umístěním parkovacích zálivů bylo provedeno podrobné zaměření stávajících vjezdů k nemovitostem.

Pro realizační dokumentaci je nutno provést podrobné výškopisné a polohopisné zaměření stávajících terénů v místě staveb z důvodu osazení jednotlivých staveb do terénu.

Uvedení územně technických podmínek dotčeného území a koordinace výstavby

Stavby autobusových zastávek, parkovacích zálivů, nového parkoviště u místního hřbitova, komunikace pro pěší jsou umístěny na pozemcích v majetku obce Těškovice. Doprava materiálu bude probíhat po stávajících místních komunikacích a zpevněných plochách přilehlých k pozemkům realizace.

Z hlediska přeložek stávajících inženýrských sítí jsou stavby mimo stávající inženýrské sítě a svým charakterem si nevyžadují zásah do jejich systému. Pouze u parkoviště u místního hřbitova je z důvodu odvedení dešťových vod z ploch parkoviště nutné provést úpravu trasy stávající dešťové kanalizace a osazení nových revizních šachet.

Povaha staveb si nevyžaduje provizorní (staveništní) napojení na stávající inženýrské sítě. Veškeré práce budou prováděny těžkou technikou, pokládka dlažeb a obrubníků budou prováděny bez přívodů vody a elektrické energie. Napájení nářadí potřebného k řezání nebo jiným úkonům bude zajišťovat přenosný náhradní zdroj (elektrocentrála).

Údaje o souvisejících stavbách, bilancích zemních prací a z toho vyplývajících přesunů na deponie zeminy, požadavky na venkovní a sadové úpravy

Stavby jsou umístěny na pozemcích v majetku obce Těškovice. Vzhledem k charakteru stavby nebude třeba deponovat větší množství zemin. Jedná se o stavbu zpevněných ploch chodníků, parkoviště, autobusových zastávek, jejichž konstrukce budou prováděny na stávajícím terénu. Vyjma parkovacích stání u místního hřbitova, kde bude vytěžená zeminy deponována na pozemku parcelního čísla 527. Odtud bude použita na terénní úpravy kolem nového parkoviště. Pozemky, na nichž budou stavby realizovány, budou po realizaci uvedeny do původního stavu. Budou zpět zatravněny a pozemky kolem parkovacích zálivů, nového parkoviště u místního hřbitova a zastávek budou opatřeny novou sadovou výsadbou malých jehličnatých stromků v rozsahu dle projektové dokumentace.

4.3.3 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Charakter staveb si nevyžaduje ochranu při provozu. Stavby jsou určeny k pohybu osob a dopravních prostředků. Z hlediska zabezpečení chodců na chodnicích proti jedoucím vozidlům je navrženo zvýšení chodníkového obrubníku o 200 mm nad hranu přilehlé komunikace. Na přechodech pro chodce je navrženo nové svislé dopravní značení informačními tabulkami typu IP 6 (označení přechodu pro chodce).

4.3.4 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených.

Při návrhu všech předmětných staveb byla jednou z priorit navrhnout stavby efektivně s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Při návrhu byla respektována zejména vyhláška číslo 369/2001 o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V dokumentaci jsou podrobně popsány jednotlivé úseky a části, kde bylo třeba dbát na zvýšenou bezpečnost osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Autobusové zastávky

Autobusové zastávky jsou jedním z neproblematičtějších okruhů pro řešení přístupu osob s omezenou schopností a orientace. Při řešení zastávek v obou směrech (Bítov, Kyjovice) bylo řešení zejména přístupových cest uzpůsobeno pro přístup těchto osob. Jsou zde v návaznosti na chodníky navrženy rampy snižující chodník v místě přechodů pro chodce. Rampy jsou navrženy v příčném směru 1:8 (dle vyhlášky číslo 369/2001). Samotný přechod pro chodce je navržen šířky 4,0 m, zpevněné plochy na něj navazující jsou výškově oproti komunikaci o 20 mm výše. Na plochách za přechody jsou navrženy signální a varovné pásy. Tyto jsou provedeny ze speciální zámkové dlažby Beta Kost-slepecká, která má zdrsňený povrch. Na signální pásy navazují zahradní obrubníky jako přirozené vodící linie. V prostoru zastávky jsou jednoznačně vyznačeny nástupní hrany u krajů zpevněných ploch. Zastávka je vybavena označníkem, který plně vyhovuje předpisům a normám pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace .

Parkoviště u místního hřbitova

Při návrhu parkovacích stání bylo uvažováno jedno stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Parkovací stání je u obou variant dispozičně umístěno na konci parkoviště. Hrana zpevněné plochy parkovacího stání je ve stejné výškové úrovni jako přilehlá komunikace. Návaznost na chodník je řešena sjezdovou rampou ve sklonu 1:8. Rozměry parkovacího stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace činí 3,45 m na šířku a 6,5 m na délku. Stání bude označeno informační tabulkou typu IP 11A .

Komunikace pro pěší

Při návrhu chodníků se zohledňoval i pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V místech přechodu jsou navrženy rampy, které jsou provedeny ve sklonu 1:8 (dle vyhlášky 369/2001 Sb). Přechod pro chodce je v šířce 4,0 m, zpevněné plochy na něj navazující jsou výškově oproti komunikaci o 20 mm vyšší. Za přechody jsou navrženy signální pásy v šířce 800 mm a varovné pásy v šířce 400 mm, které navazují na přirozenou vodící linii, v tomto případě sadové obrubníky. Signální a varovné pásy jsou provedeny ze speciální zámkové dlažby Beta Kost - slepecká, která je hmatově odlišitelná od ostatní dlažby.

5. Orientační vyhodnocení předpokládaných nákladů

Při sestavování propočtu byly použity ukazatele průměrných orientačních cen na měrnou a účelovou jednotku. Byly aplikovány rozpočtové ukazatele cenové soustavy RTS Brno a.s. Samotný propočet je zařazen do přílohy č.1 – Orientační vyhodnocení předpokládaných nákladů.

Z propočtu vychází tyto orientační náklady:

• Autobusová zastávka Kyjovice	797 500 Kč
• Autobusová zastávka Bítov	786 600 Kč
• Parkovací stání – podélné	312 100 Kč
• Parkovací stání kombinované	347 400 Kč
• Parkovací záliv v lokalitě Mečník	125 000 Kč
• Parkovací záliv v lokalitě Ke Skále	149 200 Kč
• Parkovací záliv v lokalitě Kolem Kopce	93 600 Kč
• Chodník v lokalitě u hřbitova	447 000 Kč
• Chodník v centru obce	561 700 Kč
• Chodník ve směru na Bítov	316 000 Kč

6. Závěr

Výsledkem mé bakalářské práce je odstranění nedostatku statické dopravy v obci Těškovice a vytvoření vhodných a bezpečných podmínek pro všechny účastníky silničního provozu s přihlédnutím na požadavky zadavatele a budoucí realizaci.

Při navrhování autobusových zastávek (směr Kyjovice, směr Bítov) jsem vycházela ze snahy zajistit obyvatelům obce vyhovující podmínky pro využívání linkové dopravy. Dané řešení počítá s návazností na nově vybudovaný systém chodníků, který současně zohledňuje přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Ucelený dojem z příjemného prostředí dotváří vybavení autobusových zastávek městským mobiliářem, který také zajišťuje ochranu cestujících před nepříznivým počasím.

Parkovací stání v lokalitě u místního hřbitova bylo navrženo ve dvou variantách. Podélné stání má navrženo sedm parkovacích míst a jedno místo pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Ve druhé variantě, která zahrnuje šikmá stání pod úhlem 45° a podélná stání, má celkem deset parkovacích míst a jedno z toho je vymezeno pro osoby se sníženou schopností pohybu a to je umístěno na konci parkoviště v návaznosti na nově navržený chodník. Návrh se snaží vyjít vstříc požadavkům návštěvníků hřbitova, kteří v současnosti parkují na nevyhovujícím přilehlém pásu zeleně.

Při navrhování parkovacích zálivů v lokalitě Mečnick, Ke Skále a Kolem Kopce bylo vycházeno z požadavků zadavatele, který žádal o vytvoření určitého komfortu pro návštěvníky daných lokalit. Parkování bylo vytvořeno efektivně a s cílem zamezit parkování vozidel volně v ploše komunikace. Minimální požadavek byl dán počtem stání v jedné lokalitě. Skutečný stav a šířky jednotlivých komunikací dovolily navrhnout lokalitě Mečnick pět parkovacích stání, Ke Skále sedm a Kolem Kopce čtyři stání. V rámci budoucí realizace došlo k vymezení jednotlivých parkovacích stání a nové plochy byly jednoznačně výškově a materiálově odděleny od ploch ostatních.

Jednoznačný cíl při řešení komunikací pro pěší vycházel ze skutečnosti, že stávající chodníky se nachází pouze v centrální části obce a pouze v krátkých úsecích, které na sebe nenavazují, proto jsem se snažila o nápravu této neúnosné situace. Zajistila jsem bezpečný a plynulý provoz chodců v kritických a frekventovaných místech (např. před základní školou, obchodem, kulturním domem). V neposlední řadě je řešení chodníku vedeno k potřebám osob se sníženou schopností pohybu a orientace. V trase komunikace, kde se nachází přechody pro chodce jsou umístěny varovné pásy, signální pásy, vodící pásy přechodu, vodorovné a svislé dopravní značení.

Pro dané návrhy byl vypracován rozpočet, který bude jedním z ukazatelů budoucí výstavby a tedy i uskutečněním těchto návrhů, který vždy vycházel z potřeb obyvatel a prostorů místní komunikace.

7. Seznam literatury

Knihy

- [1] Doutlík, L., Zonální struktury, ČVUT, Praha, 1996
- [2] Hasík, O., Územní plánování, VŠB, Ostrava, 2003
- [3] Neufert, E., Navrhování staveb, CONSULTINVEST, Praha, 1995
- [4] Kupka, J., Zeleň v historii města, ČVUT, Praha, 2006
- [5] Pšenička, F., Pozemní stavitelství – drobná architektura, ČVUT, Praha, 1999
- [6] Skopec, J., Bezbariérové řešení staveb, ABFARCH, Praha, 2005
- [7] Šrytr, P., Městské inženýrství 1, ACADEMIA, Praha, 1998
- [8] Šrytr, P., Městské inženýrství 2, ACADEMIA, Praha, 2001

České technické normy

- [9] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [10] ČSN 73 6065 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [11] ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky
- [12] Vyhláška č.503/2006 o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření
- [13] Vyhláška č.369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Přednášky

- [14] Paclová, H., Územní plánování, FAST, ZS, šk.rok 2006/2007, Ostrava
- [15] Zdařilová, R., Typologie bytových a občanských staveb, FAST, ZS, šk.rok 2005/2006, Ostrava
- [16] Pletnická, J., Základy architektury a urbanismu, FAST, ZS, šk. Rok 2005/2006, Ostrava

8. Seznam tabulek

Tab.1 Třídění a orientační rozměry vozidel a jízdních souprav

Tab.2 velikost stání a šířka komunikace mezi stáním

Tab.3 Vybrané klimatické charakteristiky mírně teplé oblasti MT7 a MT9

Tab.4 Základní údaje o vývoji počtu obyvatel

Tab.5 Vývoj počtu obyvatel a bytů v Těškovcích

9. Seznam příloh

- Příloha č.1 Orientační vyhodnocení předpokládaných nákladů
 Propočet – autobusová zastávka směr Kyjovice a směr Bítov
 Propočet – parkovací stání podélné a kombinované
 Propočet – parkovací záliv Mečník, Ke Skále, Kolem Kopce
 Propočet – chodník na komunikaci II. A III. třídy
- Příloha č.2 Fotodokumentace řešených míst v obci Těškovice
 Fotodokumentace – autobusová zastávka Kyjovice
 Fotodokumentace – autobusová zastávka Bítov
 Fotodokumentace – parkoviště u místního hřbitova
 Fotodokumentace – parkovací záliv „Mečník“
 Fotodokumentace – parkovací záliv „Ke Skále“
 Fotodokumentace – parkovací záliv „Kolem Kopce“
 Fotodokumentace – chodník na komunikaci II. třídy směr Kyjovice
 Fotodokumentace – chodník na komunikaci III. třídy směr Bítov
- Příloha č.3 Prostorová studie – autobusová zastávka
- Příloha č.4 Katalogové listy použitých produktů Beta Olomouc
 Katalogový list – Beta Olomouc – dlažba
 Katalogový list – Beta Olomouc – obrubníky
 Katalogový list – Beta Olomouc – obrubníky nájezdové
 Katalogový listy – Beta Olomouc – obrubníky obloukové

10. Seznam výkresové části

Č.v.	Název výkresu:	Měřítko:
1	Situace širších vztahů	1:25000
1b	Legenda situace širších vztahů	
2	Limity využití území	1:2000
2b	Legenda limitů využití území	
3	Koordinační výkres	1:1500
4	Zastávka směr Kyjovice – skutečný stav	1:250
5	Zastávka směr Kyjovice – návrh technického řešení	1:200
6	Zastávka směr Kyjovice – návrh urbanisticko-architektonického řešení	1:200
7	Zastávka směr Kyjovice – podrobnější řešení bezbariérových úprav	1:150
8	Zastávka směr Kyjovice – zpevněné plochy – řezy D-D, E-E, F-F,	1:50
9	Zastávka směr Bítov – skutečný stav	1:250
10	Zastávka směr Bítov – návrh technického řešení	1:200
11	Zastávka směr Bítov – návrh urbanisticko-architektonického řešení	1:200
12	Zastávka směr Bítov – podrobnější řešení bezbariérových úprav	1:150
13	Zastávka směr Bítov – zpevněné plochy – řezy A-A, B-B, C-C,	1:50
14	Parkovací stání u místního hřbitova – skutečný stav	1:300
15	Parkovací stání u místního hřbitova – návrh nového řešení Varianta č.1 – podélná parkovací stání	1:200
16	Parkovací stání u místního hřbitova – varianta č.1 Návrh urbanisticko-architektonického řešení	1:200
17	Parkovací stání u místního hřbitova – zpevněné plochy řezy A-A, B-B, C-C	1:150
18	Parkovací stání u místního hřbitova – návrh nového řešení Varianta č.2 – řešení kombinací šikmých a podélných stání	1:200
19	Parkovací stání u místního hřbitova – varianta č.2 Návrh urbanisticko-architektonického řešení	1:200
20	Parkovací stání u místního hřbitova – zpevněné plochy řezy D-D, E-E, F-F	1:150

Č.v.	Název výkresu:	Měřítko:
21	Parkovací stání u místního hřbitova – odvodnění parkovacích ploch	1:150
22	Parkovací záliv „Mečnick“ – skutečný stav	1:500
23	Parkovací záliv „Mečnick“ – technického řešení	
	– urbanisticko-architektonické řešení	1:300
24	Parkovací záliv „Ke Skále“ – skutečný stav	1:500
25	Parkovací záliv „Ke Skále“ – technické řešení	1:300
26	Parkovací záliv „Ke Skále“ – urbanisticko-architektonické řešení	1:300
	– detail řešení parkovacích zálivů	1:150
27	Parkovací záliv „Kolem Kopce“ – skutečný stav	1:500
28	Parkovací záliv „Kolem Kopce“ – technické řešení	1:300
	– urbanisticko-architektonické řešení	
29	Komunikace pro pěší – lokalita u hřbitova – skutečný stav	1:500
30	Komunikace pro pěší – lokalita u hřbitova – návrh technického řešení	1:300
31	Komunikace pro pěší – lokalita u hřbitova – urbanisticko-architektonické řešení	1:300
32	Komunikace pro pěší – centrum obce – skutečný stav	1:500
33	Komunikace pro pěší – centrum obce – návrh technického řešení	1:300
34	Komunikace pro pěší – centrum obce – urbanisticko-architektonické řešení	1:300
35	Komunikace pro pěší – směr Bítov – skutečný stav	1:500
36	Komunikace pro pěší – směr Bítov – návrh technického řešení	1:300
37	Komunikace pro pěší – směr Bítov – urbanisticko-architektonické řešení	1:300

1. Úvod	1
1.1 Údaje o zadáních a podkladech	3
1.1.1 Základní údaje	3
1.1.2 Mapové a textové podklady	3
2. Rekapitulace teoretických východisek.....	4
2.1 Územní plánování.....	4
2.1.1 Územní plánování – obecné cíle.....	4
2.1.2 Územní plánování – úkoly a činnosti:	4
2.1.3 Nástroje územního plánování.....	4
2.1.4 Urbanismus (urbs = město).....	5
2.2 Město a jeho struktura	6
2.2.1 Urbanistická struktura města	6
2.2.2 Funkční zóny města	6
2.2.3 Městská zeleň.....	7
2.2.4 Městský mobiliář (objekty drobné architektury)	8
2.3 Statická doprava	9
2.3.1 Místní komunikace.....	9
2.3.2 Komunikace pro chodce	9
2.3.3 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.....	10
2.3.4 Autobusové zastávky.....	13
3. Rekapitulace základních poznatků o řešeném území.....	14
3.1 Historie území.....	14
3.2 Vymezení řešeného území.....	14
3.2.1 Širší vztahy zájmového území	14
3.2.2 Limity ve využití území.....	15
3.3 Charakteristika přírodních podmínek	15
3.3.1 Geomorfologické a geologické poměry	15
3.3.2 Klimatické podmínky	16
3.4 Charakteristika obyvatelstva, zaměstnanost a bydlení	17
3.4.1 Demografické podmínky.....	17
3.4.2 Věková struktura obyvatelstva.....	17
3.4.3 Zaměstnanost.....	17
3.4.4 Bydlení.....	18
4. Průvodní a souhrnná technická zpráva k návrhu na územní rozhodnutí	19

4.1 Úvodní údaje.....	19
4.2 Průvodní zpráva.....	19
4.2.1 Charakteristika území a stavebních pozemků.....	19
4.2.2 Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	22
4.2.3 Orientační údaje stavby.....	23
4.3 Souhrnná technická zpráva.....	25
4.3.1 Popis stavby.....	25
4.3.2 Stanovení podmínek pro přípravu stavby.....	33
4.3.3 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání.....	34
4.3.4 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	34
5. Orientační vyhodnocení předpokládaných nákladů	36
6. Závěr	37
7. Seznam literatury	39
8. Seznam tabulek.....	40
9. Seznam příloh	41
10. Seznam výkresové části.....	42