

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA PLÁNOVÁNÍ KRAJINY A SÍDEL

Prověřovací studie dotvoření území mezi přeložkou I/38 a  
železniční tratí v Čáslavi

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Vypracoval: Štěpán Marek

©2021 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Štěpán Marek

Rozvoj venkova a zemědělství

Územní plánování

Název práce

**Prověřovací studie dotvoření území mezi přeložkou I/38 a železniční tratí v Čáslavi**

Název anglicky

**Masterplan for development of area between I/38 and railway in Čáslav**

---

### Cíle práce

Navrhnout žádoucí způsob a intenzitu využití a uspořádání území mezi historickým jádrem Čáslavi a přeložkou silnice I/38.

### Metodika

Autor zpracuje literární rešerši zaměřenou především na rozvoj měst a regionů, typologii staveb a územní plánování. Získané poznatky využije při průzkumech a rozborech území, završených komentovaným výkresem pozitiv, negativ, potenciálů a rizik, v nichž se bude podrobně věnovat i požadavkům a doporučením politiky územního rozvoje ČR a zásad územního rozvoje. V návrhu prověří využití využívající identifikované potenciály a pozitiva řešeného území, a vyhodnotí soulad navrženého řešení s platným územním plánem.

**Doporučený rozsah práce**

do 50 stran textu, problémový výkres 1:2000, hlavní výkres 1:2000, fotodokumentace, schémata

**Klíčová slova**

Čáslav, prověřovací studie, územní plánování

---

**Doporučené zdroje informací**

ALEXANDER, C. – ISHIKAWA, S. – SILVERSTEIN, M. *A pattern language : towns, buildings, construction.* New York: Oxford University Press, 1977. ISBN 0-19-501919-9.

GEHL, J. *Cities for people.* Washington: Island Press, 2010. ISBN 978-1-59726-573-7.

KOTAS, P. – ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. FAKULTA ARCHITEKTURY. *Dopravní systémy a stavby.* V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.

MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území.* Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

---

**Předběžný termín obhajoby**

2020/21 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

---

Elektronicky schváleno dne 2. 3. 2021

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 3. 2021

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 10. 03. 2021

---

## **Prohlášení**

Chtěl bych zde prohlásit, že jsem tuto bakalářskou práci na téma: „*Prověřovací studie dotvoření území mezi přeložkou I/38 a železniční tratí v Čáslavi*“, vypracoval samostatně, pod vedením Ing. Vojtěcha Novotného, Ph.D. Elektronická verze odevzdaná na Univerzitní informační systém je shodná s tištěnou verzí. V práci jsem uvedl všechny použité zdroje.

V Hostovicích dne 31.03.2021

.....

## **Poděkování**

Chtěl bych zde poděkovat panu Ing. Vojtěchu Novotnému, Ph.D. za jeho cenné rady, poznatky a čas v průběhu vedení této bakalářské práce. Poděkovat bych chtěl také rodině, která mě při práci a celém dosavadním studiu na této škole podporovala.

V Hostovicích dne 31.03.2021

.....

## **Abstrakt**

Tato bakalářská práce se zabývá návrhem využití území ve městě Čáslav, v okrese Kutná Hora ve Středočeském kraji. Zpracované území leží v okrajové části zástavby, mezi přeložkou silnice I/38 doplněné odpočívkou a historickým jádrem města.

Teoretická část se zabývá tématem územního plánování a typologií staveb. Vysvětleny jsou stavby obytné, průmyslové, zemědělské, dopravní a stavby občanského vybavení.

Na základě podkladů z terénního průzkumu a celoměstských analýz byla v počítačovém programu ArchiCAD vypracována územní studie dotvoření krajiny s návrhem odpočívky se zázemím pro motoristy a propojením do zástavby města.

Klíčová slova: Čáslav, prověřovací studie, územní plánování, odpočívka, typologie staveb

## **Abstract**

This thesis is devoted to proposal of territorial study in Čáslav, district of Kutná Hora in Central Bohemian Region. The processed and discussed area is located in the industrial peripheral part of the built-up area, between the relocation of the road I / 38 including rest area and historical town center.

The theory concerns spatial planning, typology of buildings, namely residential, industrial, agricultural, transport and civic amenities buildings.

Based on fieldwork results and town analyzes, proposal of territorial study of landscape completion was created using ArchiCAD software. Proposal is mainly focused on transformation of rest area with facilities for motorists.

Key words: Čáslav, territorial study, spatial planning, rest area, building typology

## Obsah

1	ÚVOD .....	2
2	CÍLE PRÁCE .....	3
3	METODIKA.....	3
4	LITERÁRNÍ REŠERŠE .....	5
4.1	Územní plánování.....	5
4.1.1	Cíle územního plánování .....	5
4.1.2	Nástroje územního plánování.....	6
4.2	Typologie staveb.....	8
4.2.1	Bydlení.....	9
4.2.2	Občanská vybavenost .....	12
4.2.3	Zemědělské stavby .....	15
4.2.4	Stavby průmyslové .....	17
4.2.5	Doprava.....	19
5	ANALYTICKÁ ČÁST .....	32
5.1	Širší vztahy.....	32
5.1.1	Lokalizace a rozbor stavu .....	32
5.1.2	Rozbor ÚPD a PÚR.....	33
5.2	Město Čáslav .....	36
5.2.1	Historický vývoj.....	36
5.2.2	Přírodní podmínky.....	38
5.2.3	Demografie.....	39
5.2.4	Veřejná prostranství.....	40
5.2.5	Doprava.....	40
5.2.6	Technická infrastruktura .....	43
5.2.7	Rozbor platných ÚAP.....	45
5.2.8	Limity využití území.....	46
5.3	SWOT analýza.....	46
5.4	Podrobné rozборы řešeného území.....	48
5.4.1	Požadavky ÚPD.....	48
5.4.2	Rozbor majetkových vztahů.....	48
6	NÁVRHOVÁ ČÁST .....	49

6.1	Koncept návrhu .....	49
6.2	Varianty návrhu .....	49
6.3	Finální řešení .....	50
6.3.1	Veřejné prostranství.....	50
6.3.2	Občanské vybavení.....	50
6.3.3	Parkovací stání .....	51
6.3.4	Pěší propojení.....	52
6.3.5	Technická infrastruktura .....	52
7	DISKUZE.....	53
8	ZÁVĚR .....	54
9	SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ .....	55
10	PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	56
11	SEZNAM PŘÍLOH.....	59



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

PÚR	Politika územního rozvoje
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚPP	Územně plánovací podklady
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚP	Územní plán
ÚS	Územní studie
RP	Regulační plán
ORP	Obec s rozšířenou působností
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
ČOV	Čistírna odpadních vod
VVN	Velmi vysoké napětí
VN	Vysoké napětí
NN	Nízké napětí
VTL	Vysokotlak
VHS	Vodohospodářské služby
ÚSES	Územní systém ekologické stability
NA	Nákladní automobil
OA	Osobní automobil
ZŠ	Základní škola
ČSPH	Čerpací stanice pohonných hmot

# 1 ÚVOD

Dotvoření území mezi přeložkou I/38 a historickým jádrem města Čáslav jsem si vybral pro zpracování bakalářské práce zejména kvůli lokalitě-město a oblast kolem něj velmi dobře znám, a téměř denně do Čáslavi dojíždím.

Město ležící ve Středočeském kraji, v okrese Kutná Hora je typické svým rozdělením železniční tratí na zástavbu výroby a bydlení. Kolem města vede přeložka silnice I. třídy I/38 s odstavným parkováním pro motoristy.

Odpočívky jsou nezbytnou součástí dálkové dopravy pro řidičskou přestávku nebo náhlou potřebu přerušit jízdu. Aktuálně se dálniční odpočívky v České republice potýkají s nedostatečnou četností, kapacitou a vybavením. Tohoto nedostatku se chopilo Ředitelství silnic a dálnic České republiky a stanovilo koncepci dálničních odpočívek s plánovanou realizací nových, které splní budoucí požadavky.

V práci jsou úvodem vysvětleny nástroje územního plánování a typologie staveb. Analytická část využívá nabitě vědomosti z literární rešerše a zabývá se rozbořením města a řešeným územím. V druhé polovině práce je prezentován finální návrh dotvoření území.

## 2 CÍLE PRÁCE

Cílem této bakalářské práce je prověřit území a navrhnout územní studii žádoucího způsobu, využití a uspořádání území mezi historickým jádrem města Čáslav a přeložkou silnice I/38.

## 3 METODIKA

V prvních krocích bylo v literární rešerši prostudováno a načteno téma územního plánování, jeho cíle a nástroje. Dále byly získány informace a poznatky o typologii staveb. Knihy byly studovány především přes dálkový přístup do národní technické knihovny a online čtecí portály. Využity byly i knihy ve fyzické podobě. Dále bylo čerpáno z internetových zdrojů, mapových zdrojů, norem a zákonů.

Byly provedeny terénní průzkumy do města Čáslav a řešené lokality. Zkoumány byly přístupy a dostupnost z území do centra. Při terénním průzkumu byla provedena fotodokumentace obchvatu I/38 v daném úseku, odpočívek pro motoristy při okrajích této silnice, orné pole, okraj zástavby města a přístup k ČOV. Prvně byla vyhotovena analýza širších vztahů zaměřující se především na okolí řešeného území. Pro mapový podklad výkresu byl využit portál Katastr nemovitostí. Všechny výkresové přílohy byly zpracovány v počítačovém programu ArchiCAD od společnosti Graphisoft. Dle doporučení vedoucího bakalářské práce byly shromážděny, prostudovány a citovány materiály týkající se řešeného území a částí s ním spojenými. Například grafická a textová část Územního plánu města Čáslav a Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Pro informace k blízkému letišti byl prostudován generel letiště Čáslav. O městě byl zpracován text se schématem o historickém vývoji, demografii, veřejných prostranstvích ve městě, dopravě a přírodních podmínkách. Prostudovány a rozebrány byly Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Čáslav. Z předchozích poznatků byl vytvořen výkres limitů využití území zaměřovaný především na řešené plochy a limity s ním souvisejících. Byla vyhotovena SWOT analýza pro řešené území a jeho blízké okolí s ním související. Z té vzešly problémy, které byly zaznamenány do komentovaného výkresu problémů. Zpracovány byly majetkoprávní vztahy ukazující vlastníky pozemků.

V návrhové části byl dle poznatků z analýz a literární rešerše vytvořen v počítačovém programu ArchiCAD vhodný návrh územní studie, která dotváří území mezi obchvatem I/38 a železniční tratí ve městě Čáslav.

## 4 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 4.1 Územní plánování

Územní plánování v České republice se zabývá národní, regionální a místní úrovní. Zákon číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a odpovídající vyhlášky upravují nástroje, cíle a metody územního plánování (Maier a kol., 2012).

Jedná se o činnost, zabývající se komplexně funkčním využitím území a řízením jeho organizace. Koordinuje výstavbu a aktivity, které ovlivňují rozvoj území. Dbá na soulad přírodních a kulturních hodnot a ochranu životního prostředí. Územní a regulační plány jsou přístupné veřejnosti, a tak je do procesu územního plánování zahrnuta i veřejnost. (Sklenička, 2003)

*„Územní plánování je nepřetržitě probíhajícím dialogem o území a o jeho možnostech.“ (Sklenička, s.211, 2003)*

#### 4.1.1 Cíle územního plánování

První cíl, který územní plánování řeší, je vyhotovit podmínky pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost obyvatel. Snaží se tedy o vytvoření podmínek pro potřeby současné generace s tím, aby neohrožoval život generace budoucí. Dále chce dosáhnout souladu veřejných a soukromých zájmů vzhledem k rozvoji území, a to komplexním a nepřetržitým řešením prostorového uspořádání území a účelu. (MMR ČR a ÚÚR, 2019) Územní plánování chrání a rozvíjí hodnoty území. Jedná se o hodnoty civilizační, kulturní a přírodní. Zahrnuto je i urbanistické, architektonické a archeologické dědictví. V návaznosti na ochranu krajiny stanovuje podmínky na ekonomické využití zastavěného území a spolu s tím ochraňuje nezastavitelné a nezastavěné území. Soukromé i veřejné změny, výstavba a jiné záměry, které ovlivňují rozvoj území řídí orgány územního plánování a zpřesňují ochranu veřejných zájmů. (§18, zák. 183/2006 Sb.)

#### 4.1.2 Nástroje územního plánování

##### Územně plánovací podklady (ÚPP)

Do těchto nástrojů jsou zařazeny územní studie a územně analytické podklady. Společně jsou podklady využity k pořízení a změnám Politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace a rozhodování v území. (ÚÚR, D.2, 2006)

Územně analytické podklady (ÚAP) jsou prvním z nástrojů územního plánování řadících se do ÚPP. Tyto podklady slouží ke zjišťování vývoje území a jeho vyhodnocení. Zabývají se hodnotami, limity využití území, plánovanými záměry území a rozbohem udržitelného rozvoje. (ÚÚR, D.2, 2006)

*„ÚAP slouží především ke zpracování zadání ÚPD, změny ÚPD, slouží však také jako podklad pro posuzování vlivů ÚPD na udržitelný rozvoj území, vlivů záměrů na životní prostředí, poskytování územně plánovacích informací a v neposlední řadě slouží jako podklad pro rozhodování stavebních úřadů obcí, zejména pokud obce nemají platný územní plán.“ (ÚÚR, D.2-4, 2006)*

Územní studie (ÚS) se zabývá vybranými problémy a jejich řešení posuzuje, prověřuje a navrhuje. Zabývá se i úpravami a rozvojem funkčních systémů, které mají vliv nebo kladou podmínky pro uspořádání v území. (§ 30, 183/2006 Sb.)

##### Politika územního rozvoje

PÚR je základní nástroj České republiky pro udržitelný rozvoj území. Dokument stanovuje republikové priority s požadavky a úkoly na udržitelný rozvoj území a územně plánovací dokumentace je následně řeší (Maier a kol., 2012).

Koordinuje územní rozvoj v celé republice i mimo ni. Dokumentace se pořizuje pro Českou republiku a je pořizována ministerstvem pro místní rozvoj. Tento strategický dokument je schvalován vládou a poté je zveřejněn na internetu. Politika územního rozvoje je závazná pro vydání a pořízení Zásad územního rozvoje, Územního plánu, regulačního plánu, pro rozhodování v území a územní rozvojový plán. PÚR obsahuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. Dále jsou vymezeny rozvojové osy a oblasti. To jsou území se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodu mezinárodních nebo

republikových aktivit a, nebo svým významem přesahují území kraje. Dále specifické oblasti se specifickými problémy a hodnotami. Vymečovány jsou koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury. Do PÚR patří i posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území, kde jsou popsány a vyhodnoceny vlivy politiky územního rozvoje na životní prostředí.

(§ 31-34, 183/2006 Sb.)

### Územně plánovací dokumentace (ÚPD)

Dle zákona 183/2006 Sb. patří do ÚPD Zásady územního rozvoje, územní plán a regulační plán. Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou vydávány v souladu s Politikou územního rozvoje. Jsou vydávány krajem na celá území krajů. Zaměřují se na zpřesnění, rozvíjení cílů a úkolů územního plánování stanovených v PÚR. Dokument zásad územního rozvoje je vydán formou opatření obecné povahy. Pro vydávání a pořizování územních a regulačních plánů a rozhodování v území jsou ZÚR závazné. (ÚÚR, D.2, 2006)

Vyhláška (500/2006 Sb.) říká, že rozvojové oblasti, osy a specifické oblasti vymezené v PÚR dále ZÚR zpřesňují a vymezují rozvojové oblasti a osy nadmístního významu.

*„Současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí se popíší a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.“ ( § 36 odstavec 1, 183/2006 Sb.)*

Územní plán (ÚP) je vydáván pro celé území obce, území vojenského újezdu nebo celé území nebo vymezenou část hlavního města Prahy. Vydán je formou opatření obecné povahy. Pro pořizování a vydání regulačního plánu a rozhodování v území je ÚP závazný dokument. ÚP dále zpřesňuje cíle a úkoly územního plánování, které jsou v souladu se ZÚR a PÚR. (§ 43-60, 183/2006 Sb.)

*„Územní plán ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím, pokud zastupitelstvo obce v rozhodnutí o pořizování nebo v zadání územního plánu nestanoví, že bude pořizován územní plán nebo jeho vymezená část s prvky regulačního*

*plánu; tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva výslovně uvedena.“ (§ 43 odstavec 3, 183/2006 Sb.)*

Regulační plán (RP) navazuje na ÚP a zabývá se využitím jednotlivých pozemků a určuje pro ně regulační požadavky na prostorové uspořádání. Bývá vyhotoven pro území obce nebo jeho část. Regulační prvky jsou stanoveny především pro funkční využití. Reguluje se nejčastěji přípustné, nepřípustné využití pozemků, intenzita využití pomocí koeficientů zastavěnosti nebo zeleně, prostorové využití, estetické řešení, technické regulace a další. (Sklenička, 2003)

Zabývá se také ochranou charakteru a hodnot území a vytvářením vhodného životního prostředí. Řeší i veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření. Pro rozhodování v území je RP závazný. Pokud je vydán krajem, tak je závazný i pro územní plán a regulační plán, které jsou vydané obcí. (§ 61-74, 183/2006 Sb.)

Vzhledem k možnosti ochrany památkových rezervací a zón závaznými regulacemi je podle Skleničky (2003) v praxi RP jako vhodný druh ÚPD pro památkové zóny a rezervace.

Územní rozhodování slouží pro umístění staveb, pokud se bude měnit jejich vliv užívání, nebo využití území a pokud se budou chránit důležité zájmy území. (§ 76-78, 183/2006 Sb.)

## **4.2 Typologie staveb**

Typologie se zabývá budovami. Správně navržené budovy splňují provozní, hygienické, bezpečnostní, ekonomické, konstrukční a estetické požadavky. Podle přednášky paní Ing. Renaty Zdařilové (2005) se stavby dělí dle typologie na:

- Stavby nevýrobní
  - Stavby k bydlení
  - Občanská vybavenost
- Stavby výrobní
  - Zemědělské stavby
  - Průmyslové stavby
- Stavby dopravní



Prostor a provoz nám ovlivňují určité faktory. Prvním je pohybový prostor. Ten je dán dle rozměrů člověka, který potřebuje určitý prostor k pohybu a práci. Zahrnutý jsou zde velikosti chodeb dveří a dalších věcí. Pracovní prostor je dán parametry nástrojů a pomůcek určených k práci a ploch. Jsou jimi například pracovní stoly a kuchyňské linky. Manipulační prostor je spojen se sedadly a pracovními plochami. Fyzikální vlastnosti prostoru jsou ovlivněny osvětlením a barvou osvětlení prostoru, které ovlivňují naše pocity. Klade se důraz na přirozené osvětlení před umělým. Větrání je také důležité pro zdravý pobyt. Podle účelu využití budovy je strojově řízen vzduch a teplota. Z hlediska hluku je třeba snížit jeho hladinu, a to ihned u zdrojů. Řešením je vhodná dispozice objektu a izolace. Celkový úspěch zajistí vhodně použité materiály a správné technické provedení budovy. (Zdařilová, 2005)

#### **4.2.1 Bydlení**

Jedna ze základních potřeb člověka je mít kde bydlet. Cítíme se tak v bezpečí a jistotě. Kvality bydlení ukazují společnosti naše socioekonomické podmínky a možnosti. Bydlení by si měl zajistit každý jednotlivec sám. Kvalita a dostupnost bydlení závisí na finanční situaci daného jedince, neboť lidé se nachází v odlišných finančních situacích a žijí v jiném ekonomickém prostředí. Pokud si není člověk schopný zajistit bydlení, pomoc nabízí stát. Bydlení, jakož to funkční složka je z hlediska územního plánování nejdůležitějším aspektem a v rozvoji měst tedy složkou nenahraditelnou. (ÚÚR, C.3, 2006)

Obytné budovy slouží k trvalému bydlení a musí splňovat požadavek dvou třetin všech podlahových ploch určených pro byty. Započteno je i domovní vybavení pro obyvatele bytu. (ČSN 73 4301, Obytné budovy)

Obytné budovy jsou rozděleny na:

- Rodinné domy
  - Volně stojící (izolované)
  - Dvojdomy
  - Řadové
  - Řetězové
  - Domy ve dvojnásobné řadě
  - Čtyřdomy
  - Atriové
  - Terasové

- Bytové domy
  - Podle dispozice a uspořádání bytů v domě na:
    - Schodišťové
    - Chodbové
    - Pavlačové
    - Sendvičové
    - Mezonetové
    - Bodové
    - Věžové
    - Deskové
    - Terasové
- Stavby podle formy bydlení na:
  - Hotelové domy
  - Domy s pečovatelskou službou

(Hájek a kol., 2004)

#### 4.2.1.1 Rodinné domy

V rodinném domě musí zaujímat obytné místností více než polovinu podlahové plochy. Stavba musí odpovídat konstrukčním řešením stavbě k bydlení a tvořena je nejvýše jedním podzemním, dvěma nadzemními podlažimi a jedním podkrovím. (ČSN 73 4301, Obytné budovy)

Bydlení v rodinném domě je určeno pro jednu nebo více rodin a slouží k trvalému bydlení. Obvykle se skládá z 1 až 2 bytů, výjimečně 3 bytů. U rodinného domu je výhodou vlastní zahrada a také především klidnější prostředí a soukromí. (ÚÚR, C.3, 2006)

#### Typy rodinných domů

*Volně stojící (Izolovaný)* rodinný dům nabízí nejbližší styk s přírodou a nabízí využití všech světových stran. Dům stojí na pozemku izolovaně od okolních staveb. Jedná se o finančně nejvíce nákladný typ rodinného domu.

*Dvojdomy* jsou zrcadlově spojené domy využívající vždy tři světové strany. Využití pozemků a vedení inženýrských sítí je zde řešeno nejvhodněji.

*Řadové domy* mají většinou dvě podlaží. Pozemek je úzký a využitý dvěma světovými stranami. V tomto případě jde o ekonomické bydlení.

Řetězové rodinné domy představují kompromis mezi řadovými domy a dvojdomy. Se sousední zástavbou jsou spojeny obvykle garáží.

Domy ve dvojnásobné řadě sdílí se sousedními domy 3 strany, okna tedy směřují pouze k jedné světové straně. Jedná se o ekonomické bydlení.

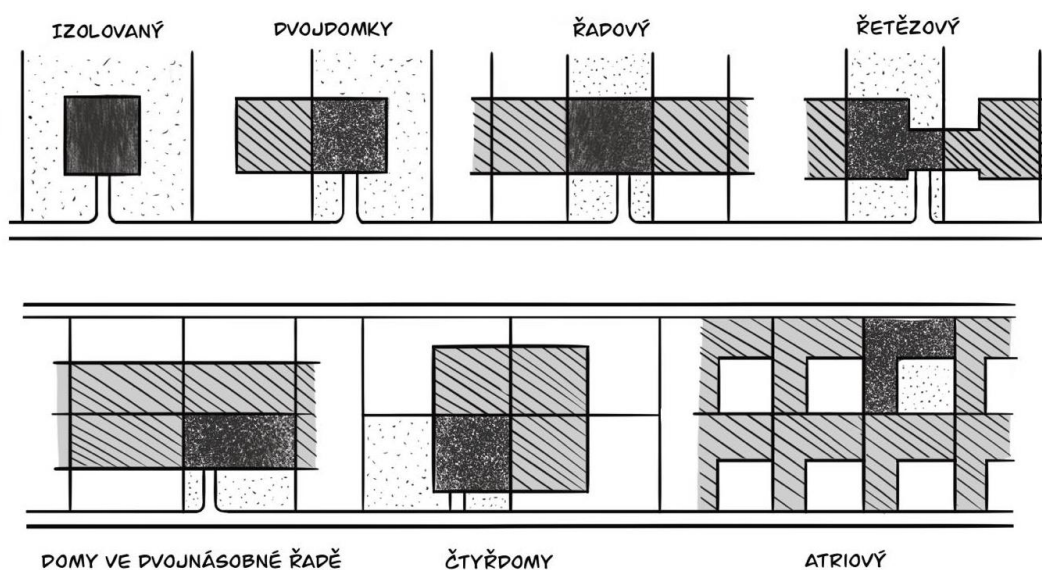
Čtyřdomy využívají dvě světové strany.

Atriové domy mají místnosti do zahrady a jsou tedy izolované vůči sousedům. Řada těchto domů tvoří kobercové zastavění.

Terasový dům je zasazen do svažitého terénu a jednotlivá podlaží ustupují a vytváří terasy.

(Hájek a kol, 2004)

Příklady výše zmíněných typů rodinných domů jsou znázorněny na obrázku 1.



Obrázek 1 – Typy rodinných domů (vlastní zpracování; zdroj: Hájek a kol., 2004)

#### 4.2.1.2 Bytové domy

Za bytový dům se považuje stavba, kde převažuje funkce bydlení a splňuje požadavek čtyř a více bytů k bydlení. Stavba má domovní komunikace a jeden nebo více společných hlavních vstupů do budovy. (ČSN 73 4301, Obytné budovy)

## Typy bytových domů

*Schodišťový dům* má své byty přístupné z podesty schodiště. Počet vchodů z podesty je omezený, a proto se tento typ hodí spíše pro střední a větší byty.

*Chodbový* bytový dům má přístup do bytů z chodby, která je společná. Orientace ke světovým stranám je zde omezená a toto uspořádání je vhodné spíše pro malé byty.

*Pavlačový* dům je charakterizován svojí komunikací ve stylu pavlače, která vede po celém průčelí domu. Obytné místnosti jsou situovány na druhou stranu od pavlače.

*Sendvičový dům* obsahuje dva typy podlaží nacházejících se v objektu. Jedná se o spojení schodišťového a chodbového domu. Střídá se podlaží bytové a podlaží s komunikacemi.

*Mezonetový dům* se nachází v pavlačovém nebo chodbovém domě a byt obsahuje dvě až tři podlaží. Byty obsahují vlastní schodiště a jsou vhodné pro byty s více místnostmi.

*Bodový dům* je izolovaná budova.

*Věžový dům* je izolovaně stojící bytový dům většinou schodišťového typu. Bývá dominantou díky většímu počtu podlaží. Kvůli výšce musí splnit přísnější požadavky na technické vybavení, například výtah.

*Deskový dům* dosahuje délky až 200 m a vyžaduje větší odstupů okolních budov.

*Terasový dům* ustupuje podlaží a vytváří terasy pro pobyt.

*Hotelový dům* poskytuje bydlení pro jednotlivce. Vyskytují se zde funkce, které jsou pro uživatele společné.

*Domy s pečovatelskou službou* jsou navrhovány s ohledem na fyzickou aktivitu starších lidí. Domy jsou dvoupodlažní, schodiště je nahrazeno rampou. Součástí objektu je pečovatelské a lékařské zázemí.

(Hájek a kol., 2004)

### 4.2.2 Občanská vybavenost

Jedná se o jednu ze základních funkčních složek území, která doplňuje složky dopravní a technické infrastruktury, bydlení, výroby a rekreace. Stavbami občanské vybavenosti se rozumí stavby, pozemky a zařízení, která umožňují služby, péči, vzdělávání, výchovu, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatel. Stavby jsou umístěny do center, obytných částí měst a působí na rozvoj území a prostorové

uspořádání. Rozmístění probíhá dle jejich druhu, frekvence jejich využívání a hustoty výskytu.

Občanskou vybavenost dělíme na veřejnou, do které řadíme školy, sociální služby, pošty a další. Druhým typem je komerční vybavenost, tvořená především obchody, stravováním, ubytováním a komerčními službami.

(ÚÚR, C.4, 2006)

Podle míry potřeb a členění obytného území je OV dále dělena na základní občanské vybavení a vyšší občanské vybavení.

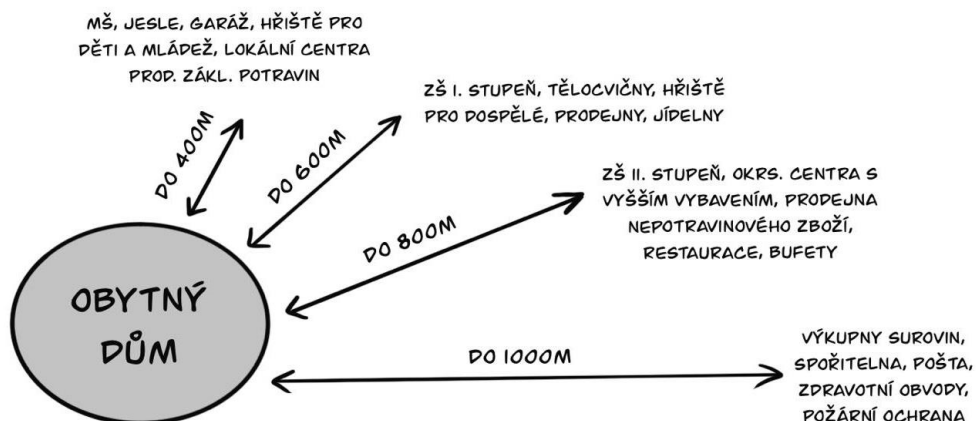
### **Základní občanská vybavenost**

Tyto objekty využívají obyvatelé denně a jejich síť dotváří obytné území. Jedná se především o budovy jeslí, základních škol a mateřských školek, prodejen potravin, holičství a kadeřnictví, čistíren, hřiště a dalších. (Hájek a kol., 2004) Tuto vybavenost je požadováno umístit v docházkové vzdálenosti od obydlí, jak je popsáno na obrázku 2.

*Mateřská škola* je stavbou určenou pro výchovu a vzdělávání předškolních dětí ve věku od 3 do 6 let. Pro děti do 3 let jsou určeny jesle. (ÚÚR, C.4, 2006) MŠ jsou zřizovány pro denní, týdenní nebo neomezený provoz. Počet tříd je určen dle obsazené kapacity, každou třídu mateřské školy tvoří 30 dětí. Z hlediska kapacit tedy platí:

- 60 dětí – 2 třídy
- 90 dětí – 3 třídy
- 120 dětí – 4 třídy

MŠ se umísťují ve zdravém prostředí, nejlépe ve středu spádové oblasti. Docházková vzdálenost musí být do 500 metrů. K budově patří pozemek se zahradou a hřištěm doplněné o cvičební nářadí a prostory pro hry. (Hájek a kol., 2004)



Obrázek 2 – Docházková vzdálenost OV (vlastní zpracování; zdroj: Zdařilová, 2005)

Základní škola poskytuje povinné základní vzdělání dětem ve věku od 6 do 15 let. ZŠ se zřizují zpravidla dvoustupňové, do prvního stupně spadá 1. až 5. třída a do 2. stupně 6. až 9. třída. (ÚÚR, C.4, 2006) ZŠ mají podle počtu obyvatel 9, 12, 16 nebo 20 tříd. Na 1000 obyvatel připadá přibližně 158 dětí. Budova obsahuje učebny, stravovací a administrativní místnost, dílny, tělocvičnu, prostor pro výchovu mimo třídu a část pro služební byty. Dispozice a uspořádání může být různorodé. Nejčastěji bývá realizován systém pavilonů, monoblokový systém nebo sdružené pavilony. Orientace učeben ke světovým stranám je doporučena jižním směrem, ostatní učebny na východ a západ. (Hájek a kol., 2004)

Orientační plocha pozemku ZŠ dle počtu žáků:

- 270 žáků – 9 tříd - 18 500 m<sup>2</sup>
- 540 žáků – 18 tříd – 24 000 m<sup>2</sup>
- 810 žáků – 27 tříd – 28 300 m<sup>2</sup>

(Zelenková, 2003)

### Vyšší občanská vybavenost

Objekty této vybavenosti jsou umístěny v nadřazenějších útvarech. Jsou jimi čtvrti, obvody nebo město celé. Tato vybavenost slouží ostatním potřebám obyvatel. Zahrnuje kina, divadla, polikliniky, střední školy, hotely, obchodní domy, spořitelny a další. (Hájek a kol., 2004) Tyto objekty se vztahují k motorové dopravě a s bydlením jsou propojeny městskou hromadnou dopravou. (Zdařilová, 2005)

### 4.2.3 Zemědělské stavby

#### Urbanistické formy zemědělských staveb

Hlavními druhy výstavby jsou:

- Hospodářské příslušenství rodinných domků, kdy se jedná o izolovanou zástavbu s pozemkem min. 800 m<sup>2</sup>. Obsahuje prostory pro pobyt hospodářských zvířat a uskladnění krmiva, drobnou zemědělskou techniku, skleník nebo další sklady plodin.
- Hospodářský statek, který lze ve vesnici vybudovat o výměře až 20 ha. Zde se zpravidla pohybuje oproti prvnímu druhu výstavby více zvířat i skladů.
- Farma mimo vesnici obsahuje hospodářské stavby s bydlením. Nachází se v okolí obhospodařovaných polí a velikost půdy se pohybuje do 100 ha. Živočišná výroba se soustředí většinou na jeden druh chovu a rostlinná výroba na pěstování několika druhů plodin.
- Střediska zemědělské výroby vzniklá v bývalých JZD či jiných organizacích jsou zahrnuta v pozemcích nad 100 ha. Předpokládá se dostavba a modernizace.

#### Územní požadavky na umístění zemědělských staveb

Z hlediska přírodních podmínek by měla být lokalita nezamokřená, dostatečně osluněná. Vhodné je rovinné území a pozemky po směru převládajících větrů od nejbližší zástavby. Na farmu musí být napojeny polní cesty nebo nejvýše silnice III. třídy pro vhodnou dostupnost okolních obhospodařovaných polí. Důležitou roli hrají i hygienické odstupy staveb s živočišnou výrobou od obytných, školských, rekreačních a dalších staveb. Ochrana zdrojů pitné vody je neméně důležitá. Dále jsou stanovena ochranná pásma veřejných zařízení, ČOV a lesa. Každý zemědělský objekt musí mít napojení na vodu, kanalizaci či jímání odpadních vod a elektrickou energii. Stavba by neměla zabírat půdu s vysokou bonitou, kvalitní pastviny a louky nebo pozemky se závlahami a melioracemi. Neměla by také rozdělit pozemky v okolí na menší části nebo narušit jejich obdělávání. (Hájek a kol., 2006)

#### Stavby pro ustájení zvířat

Stavby jsou děleny dle druhů zvířat na chov skotu, prasat, ovcí a slepic.

Stavby pro skot\_musí být větrané, čisté, světlé a suché. Jedná se o stáje s velkým počtem oken. Stání, boxy a kotce jsou uspořádány do řad podél krmných žlabů a kališť. Součástí jsou prostory pro dojení a ošetření mléka. Stavby dojírny by měly umožňovat snadné mytí a desinfekci. Stavby pro prasata představují stáje s kotci, které rozdělují zábrany. Podle typu krmení je uspořádána technologická linka. Kotce jsou děleny podle ustájení prasnic nebo prasat na výkrm. Stavby pro ovce jsou jednoduché objekty, které mohou mít prostor dělený dle potřeby. Uprostřed je vedena krmná chodba. Ve stájích je prostor pro stříhání a dojírna. Velké farmy budují pro koupání ovcí venkovní bazény. Ke stájím patří salaše. Jedná se o otevřené polootevřené nebo uzavřené přístřešky proti povětrnostním vlivům. Stavby pro slepice\_mají podobu halové stavby bez oken. Větrání je zajištěno nuceně a pro případ výpadku elektrické energie mají ve stěnách havarijní panely, které přivedou vzduch. Na halu navazuje třídírna a chlazený sklad. (Hájek a kol., 2006)

### **Sklady, sušárny a výroby**

Tyto stavby jsou součástí farem a statků s chovem hospodářských zvířat a návrh je vytvořen pro konkrétní farmu, aby tvořila s ostatními objekty fungující celek.

Sklady na seno se dělí na půdní, halové a věžové seníky. Navrhovány jsou i polní kůlny, které se umísťují na izolovaném místě na poli, a to z požárních důvodů. Halový seník má obdélníkový půdorys a stavba je vysoká až 8 m. Bývá uzavřena ze všech stran a je doplněna jedním nebo dvěma příčnými průjezdy. Pro plnění a vyprazdňování slouží mostový jeřáb. Hala je vybavena dosoušením. Půdní sklady se navrhuje u novostaveb i starších objektů. Plnění a vyprazdňování je mechanizováno. Věžový seník má kruhový nebo polygonální půdorys s průměrem od 6 do 12 m. Tyto stavby jsou finančně náročnější, avšak výhodné do území s malou zastavitelnou plochou.

Sklad slámy je využíván v objektech nebo ve stohu na poli. Stoh je umístěn na vyvýšené a dostatečně vzdálené místo od zástavby. Jeho výška dosahuje až 12 m a proti vnějším vlivům lze stoh chránit přikrytím fólií.

Pro sklad siláže slouží žlaby, které jsou svedeny do jímky na silážní šťávy. Druhým typem jsou silážní věže, které se používají pro sklad jetelovin a kukuřice.



Jedná se o válcový objekt umístěný nadzemí, který je doplněný o jímku a šikmí dopravník pro naskladnění. Pro uskladnění se používají i plastové vaky. Sklady na sypká krmiva bývají uskladněny ve válcovitém objektu s konickým dnem. S ohledem na nutnost čištění a možný výskyt poruch se umísťují zdvojeně.

Na sklady hnoje a kejdy se používají hnojiště obdélníkového, segmentového nebo kruhového tvaru. Tyto stavby musí být vodotěsné kvůli nežádoucímu úniku látek ven. Větší střediska se doplňují o kontrolní drenážní systém.

(Hájek a kol., 2006)

### **Stavby pro posklizňovou úpravu a sklad plodin**

Stavby pro skladování plodin se dělí na sklady obilí, brambor, ovoce a zeleniny.

Proces skladování obilí je v časovém úseku 10 až 20 dní a řešení objektů tomu musí odpovídat. Haly mohou být vertikální a horizontální. Linka na posklizňovou úpravu se skládá ze skladu příjmu obilí, strojovny, sušárny a akumulčních zásobníků. Po absolvování tohoto procesu putuje obilí do skladů. Jsou řešeny jako horizontální haly nebo vertikální sila. Oba typy mají rozdělený prostor na více skladovacích jednotek. Provětrání obilí je umožněno trubním ventilátorem. Stavby pro skladování brambor jsou budovány nad zemí a dělí se na boxové a halové. V boxových jsou brambory skladovány v boxech. V halových jsou uskladněny na paletách. V obou případech je zajištěno větrání. Sklady bývají doplněny o předkličovnu, kde jsou pod svitem denního a umělého světla nakličovány. Větší sklady jsou doplněny o linku posklizňové úpravy. Pro skladování velkého množství ovoce a zeleniny se využívají nadzemní objekty. Sklady na dlouhodobé uskladnění mají požadavky na dobré větrání, chlazení a řízenou atmosféru.

#### **4.2.4 Stavby průmyslové**

Zástavba průmyslových závodů se dělí na pásma, tvořená vždy budovami stejné funkce. Díky tomu je provoz, doprava a rozvoj závodu přehlednější.

V pásmu hlavní výroby se nachází budovy a zařízení pro výrobu. Pásmo pomocné výroby je tvořeno servisním provozem hlavní výroby. Sklady výrobků, surovin, paliv a odpadů jsou umístěny v pásmu skladů a expedice. Patří sem i mezisklady a balírny. Energetické pásmo tvoří elektrárny, výtopny, transformovny, měnírny a další. Čerpací stanice, dopravní mosty, servis nebo garáže pro speciální vozidla jsou zastoupeny pouze ve velkých závodech. Pásmo vstupních objektů zahrnuje budovy řízení závodu, výzkumu, laboratoře, budovy pro zaměstnance, ale i parkovací plochy a zastávka MHD.

#### **4.2.4.1 Typy průmyslových objektů**

Dle Hájka a kolektivu (2006) se průmyslové objekty dělí na:

- Jednopodlažní haly
- Dvoupodlažní haly
- Vícepodlažní objekty

##### Jednopodlažní haly

Haly mohou být jednodílné a vícedílné. Jeřáby uvnitř objektu jsou podvěsné, kdy jsou síly zatěžující střešní konstrukci rovnoměrné. Dopravní zařízení se neumísťuje v případě lehkého průmyslu, lze tak vystavět velmi lehké haly. Konstrukční systém staveb je železobetonový, ocelový, dřevěný nebo kombinovaný. Vodorovné konstrukce průvlaků, střešních panelů, vazníků a desek jsou také železobetonové, dřevěné, ocelové nebo kombinované. Střešní plášť se obvykle doplňuje světlíky pro přísun denního světla.

##### Dvoupodlažní haly

Tyto haly jsou zvláštní tím, že dokáží svoji dvoupodlažností využívat vlastností jednopodlažních. Navíc je jejich zastavěná plocha uspořena. Přízemí je využito pro skladování a pomocný provoz. Při návrhu by se mělo dbát na technologii, která bude v objektu použita.

##### Vícepodlažní objekty

Objekty jsou děleny podle počtu traktů na jednostránkové nebo vícestránkové. Nejvíce se používá třístránkové. Osvětleny jsou krajní trakty a v prostředním se nachází komunikace a mezisklad. Budovy s více jak třemi trakty jsou používány především na sklady, protože musí používat více umělé světlo a požadavky světla pro provoz nesplňují.

#### 4.2.5 Doprava

Doprava je záměrný a organizovaný přesun osob a věcí, pro který se používá dopravní prostředek a dopravní cesta. Dopravován může být náklad, osoby a zprávy. (ÚUR, C, 2006)

Základní provoz dopravy je zajištěn pomocí dopravní infrastruktury a je uskutečňován mezi funkčními složkami bydlení, práce, občanské vybavenosti, rekreace a zeleně. (Kotas, 2007)

Dopravní infrastruktura zahrnuje pozemky, stavby a zařízení, která s nimi souvisejí, pozemní komunikace, letiště, vodní cesty a železniční dráhy. (183/2006 Sb.)

*„U významnější dopravní infrastruktury se užívají v územním plánování pojmy „dopravní plocha“ a „dopravní koridor“ a mají mezi funkčními plochami své samostatné vymezení.“ (ÚÚR, C.7, s.2, 2006)*

#### **Rozdělení silniční dopravy**

Pozemní komunikace motorové dopravy se dělí na:

- Dálnice
- Silnice
- Místní komunikace

*Dálnice* slouží pro dopravu po celém státu a mezi národy. Trasy vedou mimo zastavěné území a mají oddělené protisměrné pásy. Jsou označovány písmenem „D“.

*Silnice* dělíme na silnice I., II. a III. třídy.

*Silnice I. třídy* jsou dvoupruhové nebo čtyřpruhové rychlostní komunikace. Trasa těchto silnic je vedena kolem okraje zástavby. *Silnice II. třídy* propojují okresy a regiony. Jejich křižovatky bývají úroňové. *Silnice III. třídy* propojují obce. Mají úroňové křižovatky a mohou být i jednosměrné.

(Kotas, 2007)

Místní komunikace tvoří síť komunikací v obcích a městech. Jsou děleny podle funkce na:

- Rychlostní komunikace A
- Sběrné komunikace B
- Obslužné komunikace C
- Zklidněné komunikace D – dělí se na komunikace smíšené s nemotorovým provozem a komunikace bez motorového provozu

(ČSN 73 6110)

### **Zklidněný a nemotorový provoz**

U místních komunikací typu D se smíšeným provozem se vyskytují kromě motorových vozidel i pěší, kteří by zde měli mít převahu. V nových zástavbách se zřizují obytné ulice. V historických, kulturních a obchodních centrech měst jsou navrhovány pěší zóny. Do pěší zóny může být umístěna městská hromadná doprava, pokud se jedná o trolejbusy, tramvaje, nebo ekologické autobusy.

### Pěší komunikace

Tyto komunikace slouží výhradně pro pohyb člověka bez použití vozidel a jiných prostředků. V obcích a městech je komunikace tvořena chodníky, podchody, nadchody, průchody. V přírodě ji tvoří pěšiny a pěší stezky.

### Cyklistická doprava

Doprava na kole je příkladem pro alternativní dopravu udržitelné dopravy. Vzhledem k tomu, že má různé výhody v dopravě, už není spojována jen se sportem. (Gelnar, 2018)

*„Cyklistika se přesouvá z pozice sportu a testů přežití k praktickému způsobu, jak se ve městě dostat všude – ať jste kdekoliv.“ (Gehl, 2012, s. 189)*

Použití jízdní kolo jako dopravní prostředek je efektivní, pokud se potřebujeme dostat do cíle, který je do 5 km (Schmeidler, 2010).

#### 4.2.5.1 Parkovací plochy

*„Z dlouhodobého výzkumu vyplývá, že vozidlo se průměrně pohybuje 10% času a zbylých 90% je dočasně nebo trvale odstaveno. Z toho plynou velké plošné nároky pro dopravu v klidu.“ (Polák)*

Každý vystavěný objekt je zdrojem automobilové dopravy a měl by řešit odstavení a parkování vozidel. To je řešeno vnějšími parkovacími plochami na pozemku nebo nadzemními a podzemními odstavnými a parkovacími garážemi. Řešení parkovacích a odstavovacích míst je nejnáročnější činností v rozvoji měst. Doporučené počty, rozměry a další parametry parkovacích stání jsou stanoveny normami a vyhláškami. (Kotas, 2007) Šířkové uspořádání parkovacích stání znázorňuje obrázek 3.

*Odstavování* znamená, že je vozidlo odstaveno na dobu neomezenou.

*Parkování* znamená, že je vozidlo odstaveno na dobu krátkodobou (do 2 hodin) nebo dlouhodobou (nad 2 hodiny). Jedná se ale vždy o dobu omezenou.

Maximální docházkové vzdálenosti pro:

- Krátkodobé parkování                      200 m
- Dlouhodobé parkování                      300 m
- Odstavování                                      500 m

(ČSN 73 6110)

Stání se dělí dle typu na podélné, kolmé a šikmé s úhlem 45° a 60°. Stanovení počtu parkovacích stání se určuje dle druhu objektu, současné a budoucí situace automobilizace, charakteru sídelního útvaru a jeho velikosti. Nutností je navrhnout stání u všech zdrojů automobilové dopravy. (Zdařilová, 2005)

typ vozidla	schéma parkovacích stání	úhel stání	šířka parkovacího pásu					
			základní šířka stání a [m]	skutečná šířka stání g [m]	fyzická šířka b [m] (+ převis e)	délka stání (včetně případného převisu) L [m]	šířka obslužné komunikace c [m]	
osobní vozidla		podélné řazení	OA	2,50	2,50	2,50	6,00	4,50
		45 °	OA	3,55 *	2,50	4,30 + 0,50	4,28	4,50
nákladní vozidla (TNA), karavany, obytné vozy, vozidla s přívěsem		podélné řazení	TNA	3,50	3,50	3,50	27,00	6,50
		ostiatní		3,50	3,50	3,50	20,00	6,50
		45 °	TNA	4,90 **	3,50	16,00	19,20	7,50
		ostiatní		4,90 **	3,50	14,00	16,30	6,50
autobusy		podélné řazení polotěsné		3,50	3,50	3,50	19,00	6,50
		podélné řazení volné ***	BUS	3,50	3,50	3,50	27,00	6,50
		pilovitě řazení		dle Obrázku 14				
		45 °	BUS	4,90 **	3,50	13,50	15,60	6,50

upřednostňované řešení

\* rozšíření krajního stání o 0,25m

\*\* rozšíření krajního stání o 0,50m

\*\*\* dle ČSN 73 6425-2 a TP 171

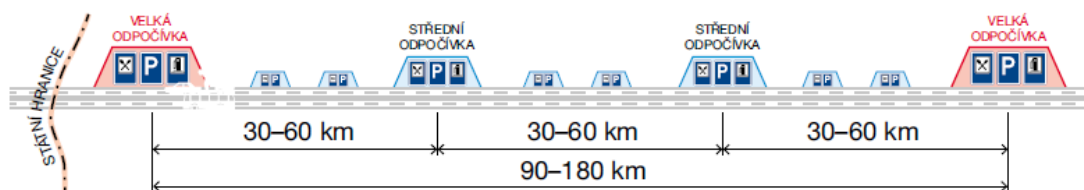
Obrázek 3 – Šířkové uspořádání parkovacích stání (zdroj: ŘSD)

#### 4.2.5.2 Odpočívky

Jedná se o stavbu pro odpočinek nebo nutné přerušení jízdy sloužící řidičům. Zpravidla je zřizována na dálnicích, pozemních komunikacích a rychlostních silnicích. Bývají doplněny o cvičební hřiště, hygienické a stravovací služby, čerpací stanice

pohonných hmot a jiných druhů paliv, nebo místa k odpočinku. Odpočívky jsou děleny dle velikosti na malé, střední a velké.

Rozmístění odpočívek má svá pravidla. Velké se umísťují u hranic a mezi dvěma velkými se nachází dvě střední, mezi kterými se dále nachází dvě malé. Rozmístění znázorňuje obrázek 4.



Obrázek 4 – Rozmístění odpočívek (zdroj: ŘSD, 2018)

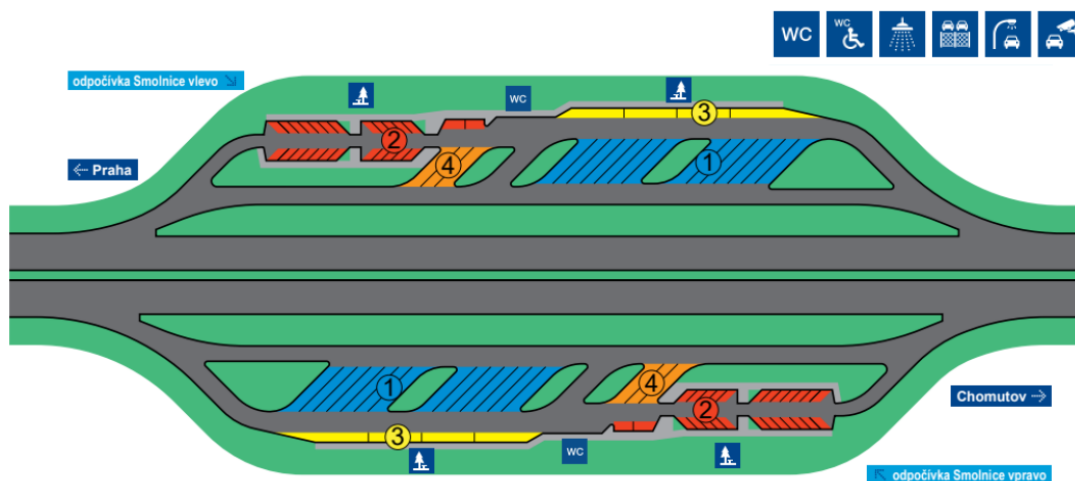
## Odpočívky v ČR

### Malá odpočívka

Tato velikost odpočívek byla v ČR znovu zavedena. Přispělo to k odbourání potřeby přemýšlet nad potřebou zastavení, protože bude odpočívka u dálnic více. Malé odpočívky slouží pro odpočinek. Oproti jiným velikostem nabízí pouze základní služby v podobě buňky, která nabízí toalety a automaty na občerstvení a pití. Dále zde nalezneme místo pro konzumaci a hřiště na cvičení a pro děti.

Koncipovaná je na 25 a více osobních automobilů, 4 a více autobusů, 2 a více karavanů a 0 a více nákladních automobilů. (ŘSD, 2018) Níže jsou představeny příklady stávajících a navržených odpočívek v ČR.

*Smolnice, dálnice D7* – Jedná se o plánovanou malou odpočívku po obou krajích dálnice o celkové ploše 15 700 m<sup>2</sup>. Na obou stranách je navržena kapacita na 26 osobních automobilů, 3 karavanů, 4 autobusy a 14 nákladních vozidel. Zřízeno bude dětské hřiště, osvětlení a toalety. Stavba bude oplocena a doplněna kamerovým systémem. Schéma návrhu zobrazuje obrázek 5.



Obrázek 5 – Odpočívka Smolnice (zdroj: ŘSD)

*Kurovice, dálnice D55* – Malá odpočívka na obrázku 7 pojme na levé straně 44 osobních automobilů, 5 karavanů, 3 autobusy a 20 nákladních vozidel. Pravá pojme stejné množství. Areál je oplocený, osvětlený a doplněn kamerovým systémem. Obsahuje toalety, automat na kávu, workoutové a dětské hřiště. Celou odpočívku zobrazuje obrázek 6



Obrázek 6 – Odpočívka Kurovice (zdroj: ŘSD)

### **Střední odpočívka**

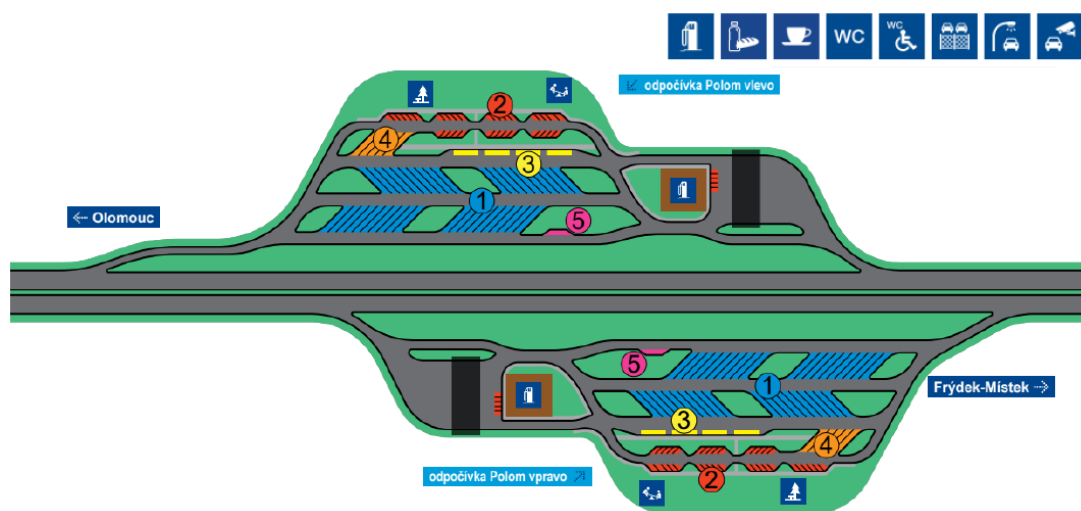
Tyto odpočívky pojmu více vozidel, zejména nákladních. Nabízí služby odpočinku, hřiště a konzumace občerstvení. K tomu jsou vybaveny čerpačí stanicí



pohonných hmot, restaurací a stanicí pro dobíjení elektromobilů. Tento typ je nejrozšířenější.

Koncipovány jsou pro 30 a více osobních automobilů, 4 a více autobusů, 5 a více karavanů a 15 a více nákladních automobilů. (ŘSD, 2018) Níže jsou představeny příklady středních odpočívek v ČR.

*Polom, dálnice D48* – Plánovaná odpočívka střední velikosti pojme na levé i pravé straně 36 osobních aut, 5 karavanů, 4 autobusy a 40 nákladních vozidel. Areál bude osvětlen, oplocen a na dohled bude sloužit kamerový systém. V čerpací stanici bude zastoupeno WC. Odpočívce nechybí dětské hřiště a posezení. Návrh je vyobrazen na obrázku 7.



Obrázek 7 – Odpočívka Polom (zdroj: ŘSD)

*Záluží, dálnice D5* – Střední odpočívka v provozu. Levá pojme 22 osobních aut, 5 autobusů a 52 nákladních vozidel. Pravá pojme 23 osobních aut, 2 karavany, 4 autobusy a 41 nákladních vozidel. Odpočívka obsahuje čerpací stanici, stanici na nabíjení elektromobilů, toalety, lékárnu a přístup k wifi. Areál je osvětlen a oplocen. Rozvržení odpočívky je zobrazeno na obrázku 8.



Obrázek 8 – Odpočívka Záluží (zdroj: ŘSD)

### **Velká odpočívka**

Tato velikost má největší kapacitu parkovacích míst, především pro nákladní automobily. Umísťují se u hranic a na dálnicích v polovině tahu, kde se očekává potřeba zastávky. Odpočívka je vybavena ČSPH, restaurací, sprchami, případně ubytováním. U hranic je k dispozici koupě dálničních známek, mýta a směnárna.

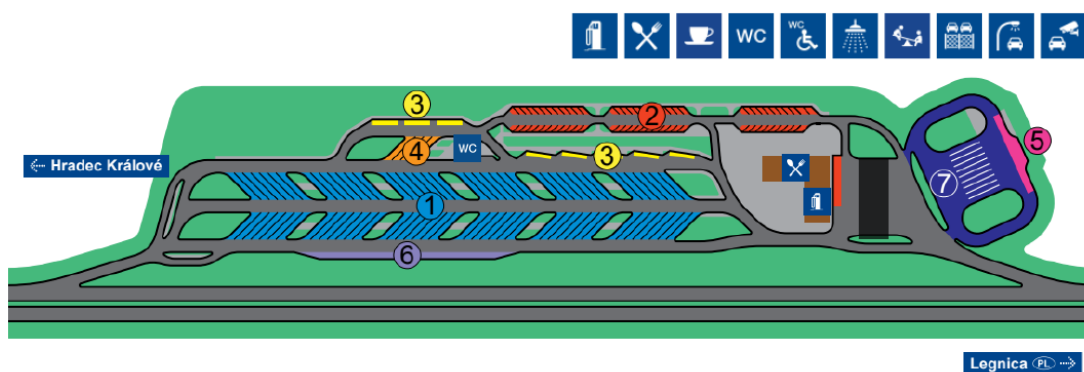
Koncipovaná je na 50 a více osobních automobilů, 8 a více autobusů, 10 a více karavanů a 70 a více nákladních automobilů. (ŘSD, 2018) Příklady velkých odpočívek v ČR jsou představeny níže.

*Rozvadov, dálnice D5* – Na obrázku 9 je uvedena velká odpočívka v provozu. Levá pojme 20 osobních aut, 4 autobusy a 137 nákladních aut. Pravá nabízí místa jen pro nákladní vozidla o kapacitě 140 stání. Areál je vybaven restaurací, čerpací stanicí, toaletami a sprchami, směnárnou, prodejem dálničních známek a mýta. Odpočívka je osvětlena.



Obrázek 9 – Odpočívka Rozvadov (zdroj: ŘSD)

*Královec, dálnice D11* – Jedná se o návrh velké odpočívky, která pojme 69 osobních aut, 4 karavanů, 8 autobusů, 85 nákladních vozidel 1 kontrolní stanoviště Policie ČR, 1 nadrozměrnou soupravu a plochu a plochu bezpečnostních složek. Nabízet bude čerpací stanici, restauraci, toalety a sprchy, dětské hřiště a kamerový dohled. Areál bude oplocen a osvětlen. Návrh odpočívky zobrazuje obrázek 10.



Obrázek 10 – Odpočívka Královec (zdroj: ŘSD)

## **Odpočívky v zahraničí**

### *Parkplatz Hagen West (Německo)*

Odstavné parkoviště na obrázku 11 najdeme na dálnici A9 a nachází se u města Raben. Odpočívka na pravé straně v provozu od roku 2013 pojme 27 osobních aut a 15 nákladních vozidel. Ze služeb jsou zde zastoupeny toalety, které dle recenzí nejsou v dobrém stavu. Areál je hojně doplněn stromy, které poskytují stinná místa a doplněn je o posezení.



Obrázek 11 – Odpočívka Hagen West (zdroj: Truck parking Europe)

### *Bisde Beesd, (Nizozemsko)*

Odpočívka se nachází na dálnici A2 a v provozu je od roku 2013. Na levé i pravé straně činí její kapacita 35 stání pro osobních automobily a 25 pro nákladní automobily. Vybaveny jsou čerpací stanicí, toaletami, restaurací a možností připojení se k Wifi. Parkování funguje nepřetržitě, je zdarma a v nočních hodinách je osvětleno. Odpočívka je na obrázku 12.



Obrázek 12 – Odpočívka Bisde Beest (zdroj: Truck parking Europe)

### *Kongsted Nord Borup (Dánsko)*

Odpočívka při jednom okraji komunikace E20 procházející Dánskem vznikla v roce 2014 a pojme 60 osobních automobilů a 35 nákladních. Ze služeb jsou zastoupeny sprchy, toalety a řidič si může koupit občerstvení, které může konzumovat na rozmístěných stolech podél parkovacích stání a pro děti je zde malé hřiště. Odpočívka je v provozu nepřetržitě a obsahuje osvětlení. Když se podíváme na obrázek 13, stromů, které by poskytovaly stín, zde najdeme velmi málo.

(Google maps, aplikace Truck parking Europe, ŘSD)



Obrázek 13 – Odpočívka Kongsted Nord Borup (zdroj: Truck parking Europe)

Tři výše zmíněné odpočívky v zahraničí byly porovnány v tabulce na obrázku 14. Byl zahrnut stát, kde se parkování nachází, vznik areálu, kapacita parkovacích stání, služby a zeleň. Zjišťováno bylo také, zda jsou zpoplatněny a jak jsou hodnoceny řidiči na internetu. Dle mobilní aplikace Truck parking Europe jsou odpočívky hodnoceny

řidiči. Nejlépe hodnocena je odpočívka v Nizozemsku a Dánsku. Obě poskytují mnoho služeb a parkovacích stání. Jedná se ovšem o odpočívky větší kapacity. Proti české republice zde nevymezují parkovací stání pro autobusy a vozidla s přívěsem.

POROVNÁNÍ ZAHRANIČNÍCH ODPOČÍVEK			
NÁZEV	Parkplatz Hagen	Bisde u města Beesd	Kongsted Nord
STÁT	Německo	Nizozemsko	Dánsko
VZNIK	2013	2013	2014
ZPOPLATNĚNO	Ne	Ne	Ne
STÁNÍ NA	15	25	35
STÁNÍ OA	27	35	60
STÁNÍ K	-	-	-
STÁNÍ BUS	-	-	-
SLUŽBY	toalety posezení	toalety ČSPH restaurace wifi osvětleno provoz 24/7	toalety sprchy obchod s občerstvením dětské hřiště osvětleno provoz 24/7 posezení
PROSTŘEDÍ	travnatý porost, vysoká hustota stromů	travnatý porost, střední hustota stromů	travnatý porost, nízká hustota stromů
HODNOCENÍ NA WEBU	3,7	4,2	4,2

Obrázek 14 – Porovnání zahraničních odpočívek (vlastní zpracování)

## Odpočinek řidičů

S teorií odpočívek se pojí téma odpočinku osádky vozidla, která musí splňovat určité přestávky. Ve vyhlášce o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) (č. 108/1976 Sb.) nesmí být překročena 9 hodinová doba řízení. Jedná se o dobu mezi dvěma denními, jedním denním a týdenním odpočinkem.

Týdenní odpočinek musí řidič absolvovat po maximálně 6 denní době řízení a může ho přesunout na 6 den, pokud nepřesáhl řízením maximální dobu řízení po dobu 6 dnů. Ve dvou týdnech, které po sobě následují, nesmí řidič překročit dobu řízení devadesát hodin.

Alespoň 45 minut si musí řidič odpočinout po čtyřech a půl hodinách jízdy. Přestávku lze nahradit minimálně patnáctiminutovou zastávkou, která je zahrnuta do doby řízení. Při těchto přestávkách by neměl řidič vykonávat jinou činnost a nelze počítat toto přerušení jízdy za denní odpočinek.

#### **4.2.5.3 Garáže**

Garáže se dělí na:

- Jednotlivé a řadové garáže
  - Jednotlivé
  - Řadové
  - Nadzemní
  - Podzemní
- Hromadné
  - Halové
  - Vícepodlažní

##### **Jednotlivé a řadové garáže**

Jednotlivá garáž obsahuje maximálně tři stání a jeden vjezd. U řadových je objekt vybaven čtyřmi a více stáními se samostatnými vjezdy. Nadzemní garáže mají podlahu zasazena maximálně 0,5 m pod úroveň terénu. U typu podzemních je podlaha garáže zasazena více jak 0,5 m pod úroveň terénu.

##### **Hromadné garáže**

Halový typ hromadných garáží je uspořádán v jednopodlažním objektu a automobily jsou umístěny v jedné a více řadách za sebou. Vícepodlažní objekty mají minimálně dvě podlaží a pro přístup do vyšších pater obsahují rampy a výtahy. V hromadných garážích je zajištěno i WC.

(Zdařilová, 2005)

## 5 ANALYTICKÁ ČÁST

### 5.1 Širší vztahy

#### 5.1.1 Lokalizace a rozbor stavu

Katastrální území města Čáslav se nachází ve Středočeském kraji, v okrese Kutná Hora, při východní straně. Je takzvané centrum okolních obcí, až k Železným horám a je obcí s rozšířenou působností. S počtem více jak 10 000 obyvatel se drží na druhém místě po Kutné Hoře. Rozléhá se 20 km na jihovýchod od města Kolín a 10 km od Kutné Hory. Vrdy, Vlačice, Drobovice, Močovice, Chotusice, Žehušice, Církvice a Třebešice jsou obce, které obklopují město. Poloha města je vyznačena na obrázku 13.



Obrázek 15 – Poloha města Čáslav v ČR (vlastní tvorba)

Do katastrálního území obce spadá samotné město a části Filipov, Kalabousek, Lochy a Vrcha. Z hlediska pracovních příležitostí si vede dobře, díky průmyslovým závodům a provozům. Zástavba je tvořena občanským vybavením a službami. Najdeme zde mateřské, základní a střední školy. Dále nemocnice, pošta, obchody a mnoho různých služeb. Dopravní tepnu tvoří silnice I. třídy I/38, která slouží jako obchvat města. Díky železniční trati číslo 230 je dojíždka do Kutné Hory 9 minut, do Kolína 21 minut a do hlavního města 64 minut. Směrem do Havlíčkova Brodu trvá cesta 56 minut. Do vzdálenější Třemošnice vede regionální železniční trať č. 236. Důležité je zmínit vojenské letiště Čáslav, nacházející se v obci Chotusice.



Město je děleno na část bydlení a průmyslu. Bydlení se bude rozvíjet a v současné době rozvíjí jižním a jihozápadním směrem. Celoměstské vztahy jsou graficky znázorněny v příloze 01- Celoměstské vztahy.

*„Výrobní zóna se (dle koncepce dosud platného schváleného územního plánu) bude rozvíjet směrem severozápadním, severovýchodním a východním. Přednostně budou využívány vnitřní rezervy území. Plochy pro rozvoj průmyslu, řemeslné výroby a skladů byly vytipovány v sousedství existujících podniků, aby bylo umožněno jejich případné rozšíření. Obdobně bylo vytipováno i několik ploch pro možné umístění nových výrob.“ (ÚP Čáslav)*

Řešené území v bakalářské práci se nachází na východním a severovýchodním průmyslovém okraji mezi železniční tratí a obchvatem města, komunikací I/38. Hraničními okraji území jsou železniční vlečka do vojenského letiště, vodní tok Brslenka a z jihovýchodní strany průmysl. Plocha je mírně ve svahu do zástavby. U západní strany je možnost vjezdu mezi zahradami chatařů. Podél vede železniční jednosměrná trať z nádraží do vojenského letiště v Chotusicích. Na severovýchodní straně se nachází dvě odstavná parkoviště, které obklopuje orná půda. Na jižní straně ohraničuje území průmysl. Nachází se zde stanice technické kontroly ABERA spol. s. r. o., Vodohospodářská společnost VHS, prodejna stavebnin STAVMAT a stanice hasičů města Čáslav. Na komunikaci Vrchovská je přístup mezi stanicí technických kontrol, nebo mezi VHS a železniční tratí. Celková plocha řešeného území činí přibližně 28 ha.

## **5.1.2 Rozbor ÚPD a PÚR**

### **5.1.2.1 Zásady územního rozvoje**

Čáslav leží ve Středočeském kraji, řeší ji tedy ZÚR Středočeský kraj. Vydání ZÚR bylo schváleno zastupitelstvem Středočeského kraje a nabyly účinnosti 22. 2. 2012. Město se nachází na rozvojové ose označené OS5 Praha-Kolín-Jihlava-Brno. Silnice I. třídy, silnice I/38 Česká Lípa-Mladá Boleslav-Kolín-Čáslav-Jihlava je jednou z nejvýznamnějších tras ve Středočeském kraji, kterou řeší. Její dopravní využití je velké a jelikož prochází přes města a obce, byla v plánu přestavba a vedení koridoru kolem. V plánu je přestavba u Malina, kde je obchvat už dříve zrealizovaný. Na podzim byly zahájeny práce na obchvatu kolem obce Církvice u Kutné Hory. Další

silnice I. třídy I/17 Čáslav-Chrudim byla označena jako stabilizovaná. Dopravní komplikace nastávají občas při vedení přes obec Vrdy, její vedení v jiném koridoru nebylo zatím uvažováno.

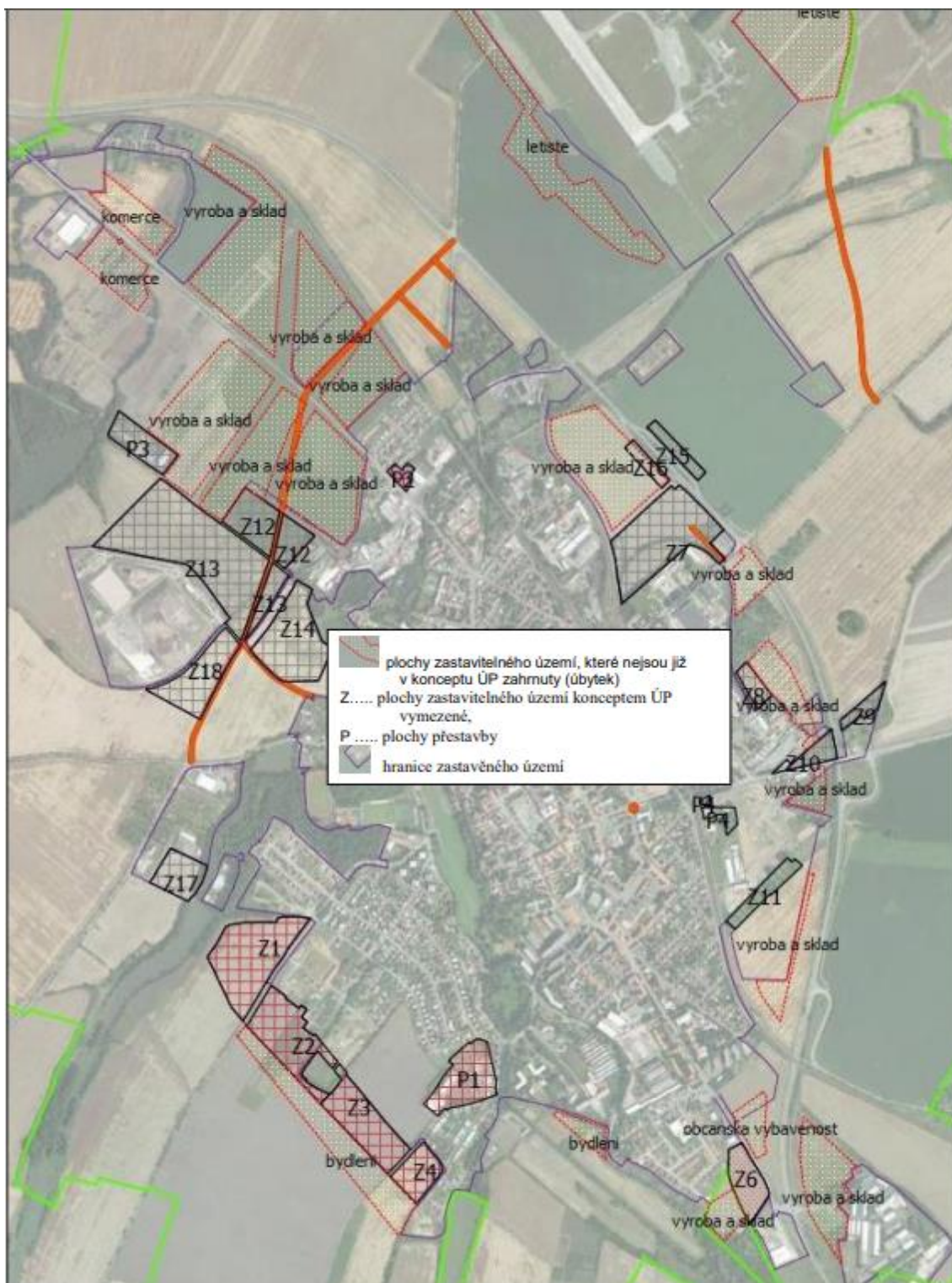
Jako hlavní problém životního prostředí je označován například hluk z letecké dopravy, který se týká letiště Čáslav ve Středním Polabí. Ke zlepšení napomůže vyhotovení pravidel pro tuto rozvojovou oblast. Letiště mělo i ochranné zvukové pásmo, které se zrušilo. Na nové je pouze záměr.

*„U všech letišť na území Středočeského kraje (kromě Letiště Praha Ruzyně) není sledován žádný územní rozvoj. Letiště jsou stabilizována ve stávajících plochách.“*  
(ZÚR, 2011)

Dalším zdrojem hluku je automobilová a železniční doprava. Dle dat o provozu na I/38 a I/17 se počet automobilů od roku 2005-2010 mírně snížil.

### **5.1.2.2 Územní plán**

ÚP města po změně č. 1 nabyl účinnosti 8. 10. 2019. V návrhu urbanistické koncepce územního plánu je řečeno, že rozvojové plochy bydlení by se měly rozšiřovat směrem na jih a jihozápad. Průmyslová část by měla růst na severovýchod, severozápad a sever. Rozvojové plochy jsou umístěny vhodně u již existujících firem pro jejich případné rozšíření. Značná část průmyslových ploch je také vymezena u skládky, kde je dobré dopravní napojení. Je snaha zastavovat spíše volné plochy v zástavbě a navazovat na současnou zástavbu oproti rozšíření zástavby do krajiny. Volných ploch v zástavbě pro budoucí rozvoj je zde málo a vymezilo se zde jen několik ploch přestaveb. ÚP tedy musel vymezit rozvojové plochy při okrajích současné zástavby a rozšířit ji. Zemědělské pozemky v krajině by měli být rozděleny zelení podle návrhu Územním systémem ekologické stability ÚSES, který udává i doplnění doprovodné zeleně podél vodního toku Brslenka a Klejnárka, ke zlepšení životního prostředí. Nová zástavba rodinných domů bude dešťovou vodu vsakovat na vlastním pozemku.



Obrázek 16 – Plochy zastavitelného území dle ÚP (zdroj: ÚP Čáslav)

### 5.1.2.3 Regulační plán

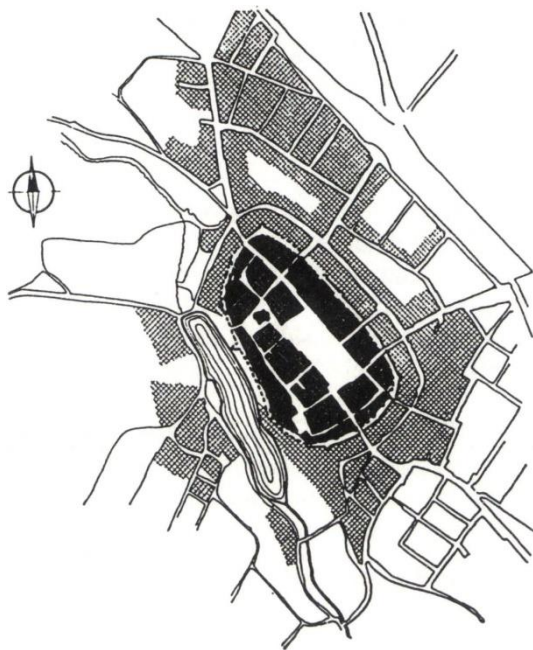
Pro žádné území ve městě nebyl vydán regulační plán.

## 5.2 Město Čáslav

### 5.2.1 Historický vývoj

Osídlení města Čáslav se datuje od začátku neolitu v 6. - 5. tisíciletí před Kristem. Pravděpodobným centrem byl Hrádek. (Město Čáslav, 2018)

Čáslav byla založena v roce 1264 při důležitých obchodních stezkách. (Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska, 2018) Město tvoří velké náměstí uprostřed města, které je pro gotiku typické. Dominuje mu radnice a pravoúhlé ulice. Po vybavení základními právy se stalo samostatnou obcí. S církevním životem si spojíme farní kostel sv. Petra a Pavla z 13. století, který byl v nedávno rekonstruován a otevřením kostelní věže pro veřejnost přispěl k rozvoji cestovního ruchu. Celé město bylo obeháno hradbami, kterých se zachovala jedna třetina jejich celkové délky a oddělují tak staré město od nového. Ty měly pro vstup do města určeny čtyři brány. Celé rozložení města je na obrázku 17. Do města je dobrý přístup z okolí díky provázanosti komunikací a cyklostezek.



Obrázek 17 - Půdorys města

Po několika požárech město hospodářsky a kulturně rostlo a rozvíjela se i stavební činnost. Čáslav se stane v 18. století významným správním centrem, sídlem krajského úřadu, pošty, vojenské posádky. Novodobé stavební činnosti narušily v 19. století barokní a renesanční charakter. (Město Čáslav, 2018)

Doprava na železniční trati č. 230 byla zahájena roku 1869. Jednokolejná železniční trať 236 na trase Čáslav – Třešňovice byla v provozu od roku 1881. Z Čáslavi vedla i trať Čáslav – Močovice, která byla později zrušena. Pro rozvoj kultury bylo postaveno Dusíkovo divadlo a městské muzeum. (MÚ Čáslav, 2006) Židovský hřbitov byl založen v roce 1884 a pohřby zde probíhaly až do druhé světové války. (Hledání ztracené tváře židovských hřbitovů, 2020)

Tím, jak město pomalu rostlo a posilovalo svoji vybavenost, potřebovalo postavit nemocnici na jihovýchodě, a to se povedlo v roce 1894. (Nováková, 2016) V první polovině 19. bylo otevřeno gymnázium. V druhé polovině se školství ještě více rozrostlo a vznikly zde další střední školy a učiliště. Město se tedy může pyšnit možnostmi na vzdělávání obyvatel. V polovině 19. století získala Čáslav postupně také úřady s okresní působností. V druhé polovině 19. a na začátku 20. století byly zakládány hospodářské a peněžní ústavy, např. městská spořitelna, živnostenská záložna a hospodářské družstvo, dále elektrárna, plynárna aj.

V druhé polovině 20. století došlo k nejvýraznějšímu přírůstku města v oblasti průmyslu. Ten je od města oddělen železnicí a nezasahuje tak do centra. Výstavba bydlení se soustředila hlavně na jihovýchod. Částečně se rozrůstala i část zvaná Čeplov na jihozápadě, která se rozrůstá dodnes. Blízko je situován park Vodranty využitý a určený především pro sportovní aktivity, které se rozrůstají dodnes, v roce 2018 tu zde našel místo zimní stadion. (ČÚZK, 2020) Severozápadně od města byla v druhé polovině vybudovaná skládka komunálního odpadu, kam se sváží odpad z okolních obcí. Dráha letiště u Čáslavi byla vybudována v 50. letech 20. století. Letiště se dále rozrůstalo a bylo nazváno 21. základnou taktického letectva. (21. základna taktického letectva Čáslav, 2018)

Pro odlehčení dopravy byl v 90. letech 20. století vybudován kolem města obchvat. Dva vybudované kruhové objezdy byly dobrým nápadem a také zmírnili dopravu ve městě. (Nováková, 2016)

V roce 2003 se stala obcí s rozšířenou působností. V letech 2003–2006 se mírně rozrostlo bydlení na severu města a na západu v lokalitě zvané Čeplov. Šlo o budovy typu rodinných domů. V roce 2007 byl rozšířen průmysl a na severu od města vyrostl podnik Inpro zaměřující se na prodej vozů značky Škoda. Rozšíření firmy zpracovávající dřevo proběhlo také v rozmezí do roku 2012 a výrazně se rozrostla i oblast Čeplov a Vodranty o další rodinné domy. To bylo zapříčiněno hlavně tím, kolik nabízelo město škol ke vzdělání. Čeplov se v letech 2012-2015 rozrostl dále.

V severní části chyběl obyvatelům obchod s potravinami, a tak v roce 2013 vyrostl Kaufland spolu s nákupní pasáží. (ČÚZK, 2020) Rok poté doplnili kauflandskou pasáž tři další obchody. Na umytí automobilů byla postavena bezkontaktní myčka, která je hojně využívána.

V současné době se plánuje přes silnici u kauflandské pasáže vybudovat veřejné prostranství a napojit ho na rozrůstající se část zástavby. Dalším rozvojem by měla projít skládka. Čáslav si drží své zřetelné historické jádro zachované pod hradbami a kolem se rozrůstá. Průmysl vhodně sídlí za železniční tratí a nenarušuje tak bydlení a centrum.

Schéma historického vývoje města je graficky znázorněno v příloze 02-Schéma analýzy historického vývoje.

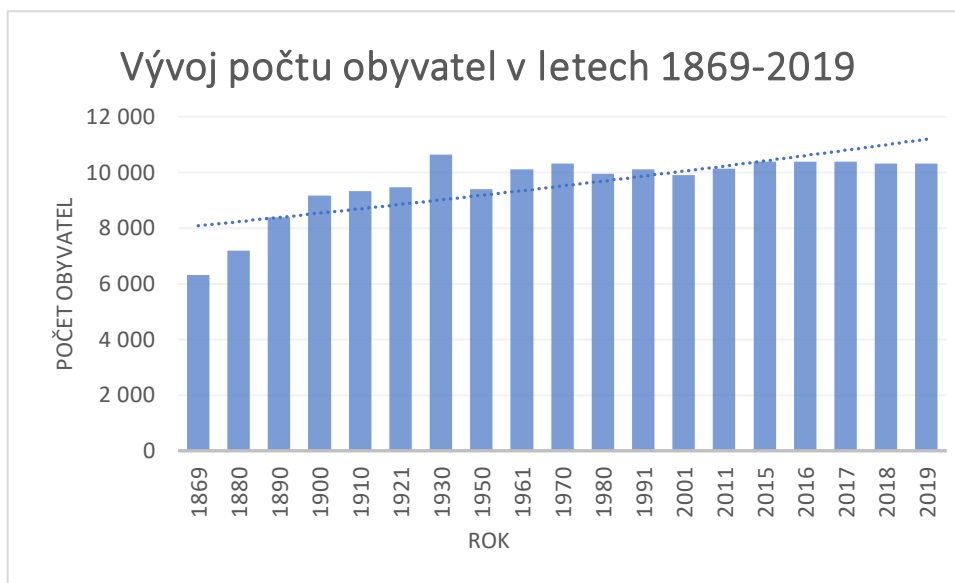
### **5.2.2 Přírodní podmínky**

Terén je převážně rovina, místy mírně sklonitý, nadmořská výška se zde pohybuje od 238 do 270 m. n. m. Na Chrudimském předměstí najdeme pískovce křemenné, jílovité a glaukonitické a písčité slínovce, které se vyskytují i v linii na jihu zástavby. Od jihu k severu se přes střed území rozprostírá plocha dvojslídneho svoru. (Geologická mapa 1:50 000, 2020)

Při budování čistírny odpadních vod (ČOV) a skládky byly nalezeny sídlištní nálezy po trase komunikace I/38. Na odstavném parkovišti na okrajích obchvatu se nachází sídliště pocházející z eneolitu a doby bronzové. Nález z doby římské se nachází u ČOV, která je umístěna nedaleko komunikace I/38. (ÚP Čáslav, 2019) Převážně se zde nachází čenozem, především pod průmyslovou oblastí a velký podíl zde má také kambiozem.

### 5.2.3 Demografie

V současné době žije ve městě Čáslav okolo 10 322 obyvatel. V historii od roku 1869 do roku 1930 obyvatelstvo přibývalo z počátečních 6 312 na 10 635, tehdy jich bylo nejvíce v historii. Po událostech druhé světové války došlo k výraznému úbytku. Poté si město drželo stabilní počet obyvatel kolem 10 000 a je tomu tak i dodnes. Vývoj graficky znázorňuje obrázek 18.



Obrázek 18 – Vývoj počtu obyvatel v letech 1869-2019 (zdroj: ČSÚ, 2020)

V období mezi rokem 2001-2006 došlo k úbytku obyvatel, což bylo podle (Město Čáslav, 2018) rekonstruováním domova důchodců. Tím ubylo pokojových míst, protože se vedení snaží o vytvoření komfortu pro uživatele. K nárůstu přispěje určitě vytváření lepších životních podmínek pro obyvatele. Město nabízí pro nové obyvatele stavební parcely a staví bytové domy v areálu bývalých kasáren.

Dříve se Čáslav řadila mezi 20. nejlidnatější obec ve Středočeském kraji a 127. v České republice. Co se týče stěhování do města, v minulém roce se přistěhovalo 306 obyvatel a vystěhovalo 284. U přírůstku obyvatelstva, lze říci, že celkový přírůstek je způsobený především přistěhováním než přirozeným přírůstkem. To je dáno dobrou dostupností za prací do hlavního města Prahy a také pestrou nabídkou vzdělávacích zařízení. Číslo úmrtí už nějaký rok převyšují ty nově narozené a celkový přírůstek obyvatelstva si za rok 2019 drží hodnotu -4. (ČSÚ, 2020)

## **5.2.4 Veřejná prostranství**

V Čáslavi najdeme mnoho veřejných prostranství. Hlavním a nejvíce využívaným veřejným prostranstvím je centrální náměstí Jana Žižky v historickém centru Čáslavi, které má rozlohu 2,4 ha. V České republice ho můžeme řadit mezi jedno z největších (VANČURA, 2017). Obklopeno je smíšenou zástavbou s funkcí bydlení a občanského vybavení. V centru je také významným náměstím Komenského náměstí v blízkosti Evangelického kostela. Park Rudolfa Těsnohlídka je dalším rozlehlým prostranstvím rozprostírající se od okraje podměstského rybníka podél historických hradeb k zástavbě bytových domů. Rozlohou se jedná o největší prostranství ve městě. Jeho rozloha je cca 5,6 ha. Jedná se o velký zatravněný park, kterému chybí však rozčlenění, lepší pěší infrastruktury a hlavně využití. (VANČURA, 2017)

V části pražského předměstí severněji od centra najdeme esteticky urovnaný prostor tvořený keři vytvarovanými do obrazců, obklopující pomník uprostřed.

Menších veřejných prostranství je více a jejich úkolem je pomyslně navigovat obyvatele do centrálního. Dvě drobná prostranství se nacházejí blízko kina Miloše Formana. Další se rozkládají u supermarketu Billa, budovy gymnázia, v lokalitě Čeplov a Vodranty.

## **5.2.5 Doprava**

### **5.2.5.1 Silniční doprava**

Dopravu tvoří v Čáslavi síť silnic I. třídy, II. a III. O silnice I. třídy se stará Ředitelství silnic a dálnic Praha, II. a III. třídu spravují Správa a údržba silnic Středočeského kraje a vlastní je Středočeský kraj.

I/38 je silnice I. třídy vedoucí ve směru Praha-Havlíčkův Brod. Tvoří obchvat města a je nejdůležitější a nejvytíženější komunikací. Po okrajích je doplněna o dvě odpočívky pro motoristy. Silnice dříve vedla přes město a po přeložení bylo odlehčeno od tranzitní dopravy. Druhá silnice I. třídy I/17 ve směru Chrudim tvoří křižovatku s I/38. podél vede železniční trať do Třemošnice, která ji později před obcí Koudelov křižuje. Souběžně s těmito trasami vede i cyklostezka z města směr Filipov.

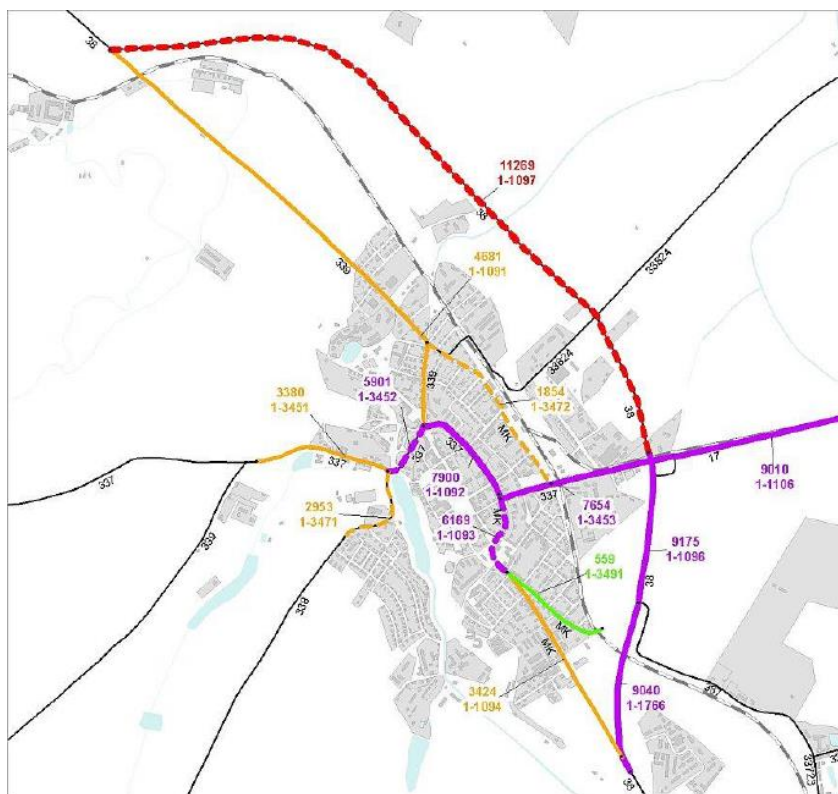


Silnice II. třídy II/337, která je rozčleněna na dva úseky. Prvním je Čáslav-Močovice-Uhlířské Janovice, která začíná od křižovatky I/17 a I/38. Vede zástavbou ulicemi Chrudimská, Masarykova, Tylova a Na Bělišti. Druhý úsek Čáslav-Filipov-Žleby vede od I/38 směrem přes Filipov, silnice jde kus souběžně s dráhou železniční dopravy. Tato komunikace je dopravně málo vytížená. II/338 je rozdělená na dva úseky. První úsek vede od I/17 přes Vrcha do Žehušic. Druhý vede přes Čeplov směr Žáky, začíná u podměstského rybníka a vede ulicí Za rybníkem a Žácká. Poslední silnice II. třídy jsou dva úseky silnic II/339, kdy první málo vytížená a neobklopena žádnými obytnými objekty se napojuje ve východní části území. Druhý úsek bývalé silnice I/38 vede přes Kalabousek přes dva kruhové objezdy a dále prochází zástavbou ulicí Pražská. Dále jsou zde místní komunikace.

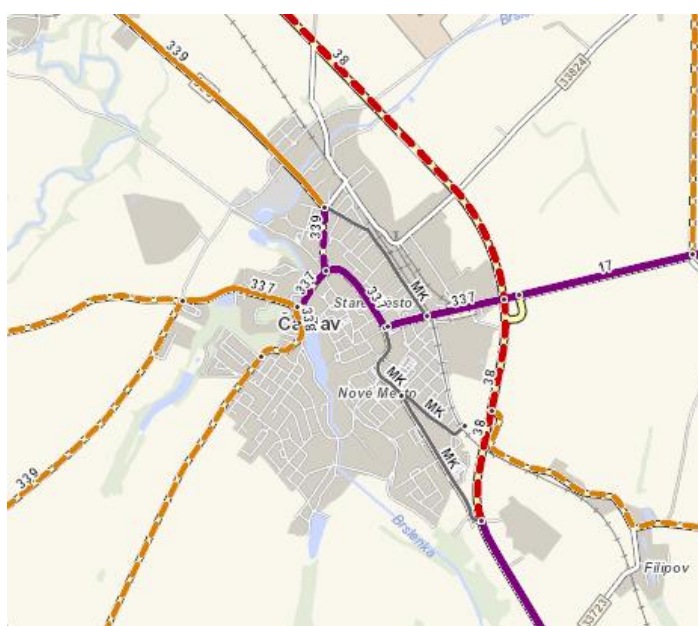
<b>sčítaná silnice</b>	<b>rok 2000</b>	<b>rok 2016</b>
Úsek silnice 339 – ulice Pražská (U třech svatých)	11935 voz.	4723 voz.
Úsek silnice II/337 - ulice Tylova	4226 voz.	6288 voz.
Úsek silnice II/338 – ulice Za rybníkem	2746 voz.	2468 voz.
Úsek silnice II/337 – ulice Na Bělišti	3082 voz.	3836 voz.
Úsek silnice II/337 – ulice Masarykova	14247 voz.	7825 voz.
Úsek silnice II/337 – ulice Chrudimská (u Lidlu)	8158 voz.	7592 voz.
Ulice Jeníkovská od pošty k ulici Žitenické	9339 voz.	Nepočítáno
Ulice Jeníkovská u čerpací stanice Benzina	12324 voz.	Nepočítáno
silnice I/38 - obchvat	.....	11132 voz.

Tabulka 1. – Výsledky sčítání dopravy v roce 2000 a 2016 (vlastní úprava, zdroj: ÚP Čáslav, ŘSD)

Ředitelstvím silnic a dálnic bylo provedeno sčítání dopravy. Pro porovnání intenzity dopravy před vybudováním přeložky I/38 a po ní jsou v tabulce uvedeny výsledky sčítání za rok 2000 a rok 2016, které jsou graficky znázorněny na obrázku 19 a 20.



Obrázek 19 - Výsledky sčítání dopravy v roce 2000 (ÚP Čáslav)



Obrázek 20 - Výsledky sčítání dopravy v roce 2016 (ŘSD)

Ve městě jezdí dvě linky městské autobusové dopravy. Hromadnou dopravu zajišťují i autobusové spoje linkové dopravy. Autobusové nádraží a zastávky se nachází v docházkové vzdálenosti. Rozšíření linek není potřeba, současná síť

postačuje. Doplnujícím zařízením dopravy jsou dvě čerpací stanice v ulici Chrudimská a na Jeníkovském předměstí. K čerpání lze využít bývalý areál ČSAD.

### **5.2.5.2 Letecká doprava**

Ve městě se nenachází dopravní letiště, pouze u Čáslavi v obci Chotusice se rozkládá vojenské letiště Čáslav.

### **5.2.5.3 Železniční doprava**

Přes zástavbu vede celostátní elektrifikovaná železniční trať č.230 ve směru Praha-Havlíčkův Brod. Na několika místech křížuje komunikace. Druhá železniční trať je regionálního významu. Jedná se o neelektrifikovanou jednokolejní železniční trať č.236 ve směru Čáslav-Třemošnice. U obce Koudelov dochází ke křížení s komunikací I/38. Do výrobního průmyslu vede vlečka křížující komunikaci II337 v ulici Chrudimská a do vojenského letiště vede také vlečka souběžně s komunikací na letiště. U vleček je respektováno 30 metrové ochranné pásmo a u trati je 60 metrové ochranné pásmo od osy krajní koleje.

## **5.2.6 Technická infrastruktura**

### Plynovod, ropovod a produktovod

Zásobování plynovodem je pro město zajištěno dvěma vysokotlakými (VTL) plynovodními potrubími vedenými podél komunikace I/38. Na plynovod nejsou připojeny Kalabousek, Vrcha, Filipov a Lochy. Z vedení u hřbitova je napojena obec Chotusice s vedením do vojenského letiště. Blízko Hejdofa, skládky a Vrcha vede VTL plynovod v potrubí o průměru DN 500, jeho ochranné pásmo je daleko od zástavby a není jím zasaženo. Stejným směrem protíná území i ropovod Družba s dálkovými kabely. Technologické zařízení zde není, trasa zde pouze vede. Produktovod je veden také souběžně s plynovodem a napojuje letiště. Navržen je i produktovod, který povede mimo zastavěné území do Heřmanova Městce. (ÚP Čáslav)

### Elektrické vedení

ČEZ distribuce a.s. Děčín provozuje systém elektrického velmi vysokého (VVN), vysokého (VN) a nízkého napětí (NN). Vrchní vedení 110 kV je rozděleno pro odbočky 22 kV, které napájejí distribuční trafostanice. V území je NN vedeno kabelově, avšak některé části zástavby jsou stále vedeny vrchním vedením. Sítě jsou navrženy pro stávající i budoucí nároky a nebylo zjištěno žádné přetížení.

### Zásobování teplem

Ve městě je převaha plynového vytápění. Dalšími způsoby je vytápění na tuhá paliva a elektrickou energií. Dřevozpracující průmysl LESS & TIMBER má ve svém závodě kotelnu na biomasu. Bytové domy jsou většinou vytápěny dálkově plynovými kotelny. S vytápěním je spojena i doporučená možnost předehřívání teplé užitkové vody v lokalitách pomocí sluneční energie nebo jiných alternativních zdrojů energie.

### Vodovod

Správu vodovodní sítě má na starosti VHS Vrchlice-Maleč, a.s. Kutná Hora. Vodu dodává do území skupinový vodovod Kutná Hora-Čáslav-Sázava a jeho zdrojem je nádrž Vrchlice. Vodovodní přivaděč vede z Kutné Hory z Trojice, a dále rozvedena do části Lochy, Kalabousek a Vrchy nejsou napojeny. Dalším ze zdrojů je vrtaná studna v severovýchodní části, ta slouží pro doplňkové čerpání. Čerpat vodu lze i z podzemních zdrojů u obce Maleč. Vojenské letiště je napojeno na Církvice, nepoužívá tedy stejný přivaděč.

### Kanalizace

Do centrální ČOV, umístěné v severní části od zástavby blízko vodního toku Brslenka, je svedena veřejná kanalizace ze zástavby města. Jediný areál Kosmos má svoji ČOV. Typ centrální čistírny je navržený jako mechanicko-biologická čistírna, disponuje úplnou aerobní stabilizací kalu a ten je odčerpáván. Kanalizace je gravitační, převážně typu jednotného, v částech Čeplov, Na Bělišti a Koželuhy je vedena jako oddílná splašková. Tak je to i v nové zástavbě v ulici Pražská. Čistírna pojme 15 000 ekvivalentních obyvatel, má tedy rezervu před aktuálními 10 322 obyvateli. Bývalá ČOV se nacházela přes silnici pod hrází podměstského rybníka a dnes už slouží pouze pro čerpání vod z některých oblastí.

## Telekomunikace a zacházení s odpady

Ve městě jsou vedeny spojové kabely místní a dálkové. O síť se stará O2 Telefonika a.s. Skládku komunálního odpadu v části Hejdof na severozápadě je určena pro tuhý odpad z domova a odpad z průmyslu. Celkově je povoleno, že skládka nepřekročí výšku 262,00 m. n. m. Po naplnění kapacity se počítá s revitalizací na lesopark.

### **5.2.7 Rozbor platných ÚAP**

Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Čáslav byly aktualizovány ateliérem U-24, s.r.o. v roce 2016.

Z hlediska geologie dříve probíhala v okolí těžba nerostných surovin, dnes už je zúžená na jednu lokalitu, Markovice u obce Žleby. V jižní části území obce s rozšířenou působností ORP je vyšší radonové riziko.

Ve vodním režimu je důraz na horší kvalitu ve vodních tocích, kvalita je řazena do II. – IV. Jakosti vod. Pitná voda bývá čerpána v sídlech ze studně nebo z přivedeného vodovodu z Malče, nebo z Čertova dolu a Horní dubiny. V území není dostatečně vyřešena likvidace odpadních vod. Buď jsou napojeny na ČOV nebo vyváženy z jímek na zemědělskou půdu. Vodní eroze zde není velkým problémem.

Kvalita ovzduší v území ORP je dobrá. Hlavními zdroji znečištění jsou automobily a zemědělské podniky. Zdrojem hluku je zde vojenské letiště Čáslav a automobilová a železniční doprava. Odpad je v obcích separován a o svoz komunálního odpadu se stará společnost AVE CZ odpadové hospodářství, s.r.o. se skládkou odpadu v Čáslavi.

Lesy v lokalitě zaujímají méně místa, ale orná půda zde dosahuje velké kvality. Půda je tvořena velkými plochy zemědělsky obdělávané půdy. Zeleň není moc zastoupena, pokud ano, vyskytuje se především u vodních toků.

Silniční síť je zde hustá, někdy až přebytečná a často se nestíhají udržovat v dobrém stavu. Kromě města Čáslav není v území řešena zpomalená doprava. Železniční doprava má zastávky a dobu cesty z obcí mimo Čáslav výrazně dlouhou.

Kromě západní strany území jsou všechna sídla zasíťována zemním plynem. Elektrický proud a jeho rozvedení VN a NN je dobré, občas je nutno upravit síť, elektrická energie vypadává. Napojení na ČOV není v každé obci a likvidace je prováděna vyvážením z jámeček.

Sídla v území jsou různorodá, kolem Čáslavi jsou obce rostoucí a mimo ni jsou to obce převážně charakteru zemědělského, jejich růst není tak velký. Populace stárne a vychází vysoký index stáří obyvatel.

Bydlení a s ním spojená výstavba domů a bytů v současné době roste mírně. Nové stavbě domů brání dostupnost parcel a převážně zemědělsky využívaná oblast.

Pro rekreaci je zde málo turisticky lákavých míst, míst na koupání. Chybí zde i větší dostupnost stravovacích a ubytovacích zařízení. Jediným lákavým sídlem je město Čáslav a obec Žleby. Je zde mnoho památek stavebního typu. Mírný a rovinný reliéf vytváří vhodné podmínky pro cyklistiku. Síť cyklotras je zatím malá, avšak na rozšíření se pracuje.

Nezaměstnanost v ORP je nadprůměrná, přestože se zde nachází velcí zaměstnavatelé Goldbeck prefabeton s.r.o. Vrdy, Zemědělské a obchodní družstvo Potěhy a letiště Čáslav v Chotusicích.

Součástí ÚAP je grafická část, která obsahuje výkres technických limitů, limitů přírodních a kulturních, výkres hodnot v území a výkres záměrů.

(ÚAP ORP Čáslav, 2016)

### **5.2.8 Limity využití území**

Příloha 03 Výkres limitů využití území zobrazuje především síť technické infrastruktury a ochranná pásma vojenského letiště, která jsou limity. Jako podklad posloužil výkres přírodních a technických limitů z ÚAP ORP Čáslav.

## **5.3 SWOT analýza**

SWOT analýza se zaměřuje silnými, slabými stránkami a příležitostmi a hrozbami na řešené území a jeho blízké okolí. Tyto jevy se propsaly do přílohy 05 Komentovaný výkres problémů, který ukazuje problémy a hodnoty území.

### Silné stránky

- Dostupnost na silnici I/38 směr Kolín/Havlíčkův Brod
- Možnost řidičské přestávky a parkování motoristům
- Dostupnost ze silnice I. třídy do centra
- Zemědělská půda I. a II. stupně ochrany
- Železniční dostupnost do Prahy a Brna
- Protékající vodní tok Brslenka s následnými vodními plochami pro retenci vody

### Slabé stránky

- Žádné služby pro motoristy na parkovací ploše (WC, sprchy, občerstvení)
- Nedostatečná kapacita a bezpečnost (často nedostačující kapacita stání, neosvětlené parkoviště)
- Neestetické prostředí odstavného parkování
- Pěší dostupnost do centra – střet s dopravou při trase z obou parkovacích ploch
- Výskyt černé skládky u silničního mostu a u zahrádkářské oblasti
- Neuspořádaný sklad věcí českých drah
- Zanechaná trať bývalé vlečky do průmyslu

### Příležitosti

- Služby motoristům vybudováním OV na odstavném parkování
- Pracovní příležitost vybudováním OV
- Zkapacitnění parkovacích míst
- Zrušení černé skládky u silničního mostu výsadbou dřevin
- Zájem o rekreaci a sport vybudováním estetického veřejného prostranství a plochy sportu

### Hrozby

- Neuvedeny žádné ohrožující situace

## **5.4 Podrobné rozборы řešeného území**

### **5.4.1 Požadavky ÚPD**

Město Čáslav se řadí do obce s rozšířenou působností Čáslav. Z hlediska podmínek pro udržitelný rozvoj území ORP Čáslav je potřeba zlepšit především ekonomický a přírodní pilíř, které za pilířem sociálním zaostávají. Sociální pilíř stojí v tomto území na dobrých hodnotách. (ÚAP ORP Čáslav, 2016, s.65)

Hospodářský potenciál Čáslavi a obcí okolo, spadajících do ORP je velký především z důvodu napojení na silnici I. třídy. Město je bohaté na stavební historické památky, mohlo by být více vybaveno pro poznávací turistiku, především v podobě naučných stezek a cyklotras.

Z hlediska životního prostředí jsou dány požadavky na úpravy zeleně v krajině, které zde nenajdeme mnoho. V okolí zástavby se stále ruší historické remízky a krajinná zeleň. Krajinná zeleň by mohla být navržena při okrajích vodních koryt, které protékají v území. (ÚAP ORP Čáslav, 2016, s.10)

### **5.4.2 Rozbor majetkových vztahů**

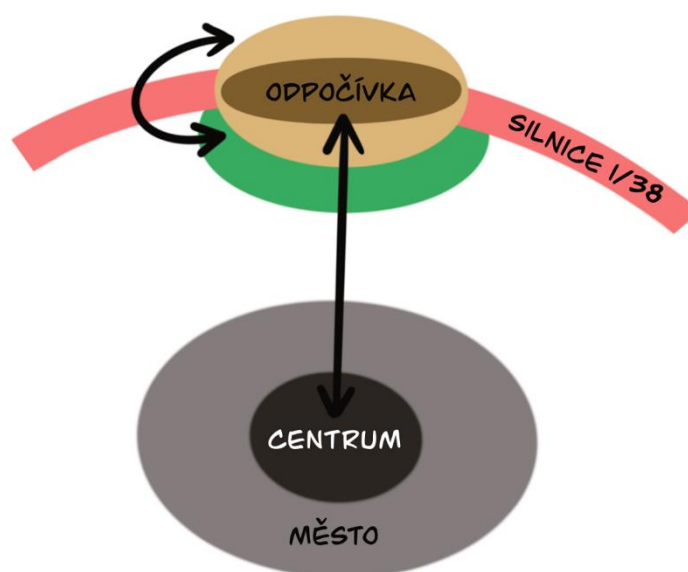
Vlastnictví jednotlivých pozemků v řešeném území je rozděleno a znázorněno v příloze 06- Majetkové vztahy. Pozemky, především ornou půdu zde vlastní největším podílem soukromé fyzické osoby. Menší díl zabírá vlastnictví více spoluvlastníků, poté pozemky dopravní infrastruktury, které vlastní Česká republika. Nejmenší podíl má vlastnictví města Čáslav a právnických osob.



## 6 NÁVRHOVÁ ČÁST

### 6.1 Koncept návrhu

Koncepce řešení vznikla na základě vyhotovených analýz v popsaných v kapitole 5. Analytická část a z požadavků územně plánovací dokumentace. Prioritou bylo vyřešit dostupnost z parkování do zástavby a problémy s nedostatečnou kapacitou, nedostatkem služeb a neestetickým prostředím na stávající odpočívce. Řešením je rozšíření odstavných parkování u silnice I. třídy I/38 s vymezením parkovacích míst pro více typů dopravních vozidel. Pro motoristy vytvořit zázemí se základním občanským vybavením v podobě obchodu se základním sortimentem a potravinami. Bylo třeba umožnit motoristům, ale i občanům města estetické místo pro odpočinek a pěší propojení ze severovýchodu zástavby do odstavného parkování, dále vyřešit přechod z pravé odpočívky přes silnici I/38, aniž by byly osoby v kontaktu s dopravou. Schéma je znázorněno na obrázku 21.



Obrázek 21 – Schéma návrhu (vlastní zpracování)

### 6.2 Varianty návrhu

Varianta A – Toto řešení umísťuje budovu občanského vybavení (OV) s posezením do centrální části obou odpočívek. Na západní i východní stranu jsou systematicky vymezeny parkovací stání pro různé typy motorových vozidel. Na stávající odpočívce se místa zachovávají, pouze se uspořádají a rozdělí pro určitý typ vozidel. Dostupnost

z jedné odpočívky do druhé bude přístupná pod mostem silnice I/38. Pěší propojení do centra bude vedeno z odpočívky směr Havlíčkův Brod podél silnice I/38 ke stávajícímu průmyslu a povede podél zástavby. Do města se napojí u železničního nadchodu.

**Varianta B** – Toto řešení má situovanou budovu OV spolu s posezením na obou odpočívkách ve východní části. Směrem na západ jsou navrženy parkovací stání pro motorová vozidla, která jsou systematicky rozdělená dle typu motorového vozidla. Stávající parkovací stání jsou rozdělena podle typu vozidla. Území doplňuje veřejné prostranství u jihovýchodu odpočívky. Propojení z jedné odpočívky do druhé je možno nadchodem přes silnici I/38 a následné propojení do centra města vede stejným způsobem, jako u varianty A.

### **6.3 Finální řešení**

Pro finální návrh byla vybrána varianta B. Jedná se o vhodnější návrh vzhledem k izolování OV východně od parkovacích stání na odpočívce I. a umístění nadchodu blízko OV a kratší docházkové vzdálenosti. Rozšířená odpočívka u silnice I/38 nabízí rozšíření kapacity parkovacích stání a budovu OV. Celý areál se nachází v esteticky upraveném zázemí spolu s veřejným prostranstvím s možností sportovní a rekreační aktivity.

#### **6.3.1 Veřejné prostranství**

Oba směry nabízí veřejné prostranství, která přilehají k odpočívám. Poskytují především odpočinek díky pěším cestám a možnost občerstvení na rozmístěném posezení. U odpočívky I je rozděleno na pomyslné dvě části, první je řídko osázena stromy a druhá hustě. Pro možnost pohybu je nabídnuto workoutové cvičební hřiště, které je rozděleno na dvě části. Pokud chce jít uživatel do města, před komunikací jej upoutají tabule se zajímavými informacemi o městu. O více stromů a zeleně je doplněno prostranství u komunikace k ČOV. Zamezí se tím černé skládce, která se zde doposud vyskytovala.

#### **6.3.2 Občanské vybavení**

Na obou odpočívkách je navržena jednopodlažní budova OV pro prodej základního sortimentu a občerstvení o zastavěné ploše 150 m<sup>2</sup>. V objektu jsou

k dispozici toalety. V obou směrech jsou stavby orientovány na jihovýchod a jihozápad. Doplněny jsou o venkovní nekryté posezení pro konzumaci občerstvení a odpočinek v klidném, nerušeném prostředí izolovaném od parkovacích stání. Poloměry oblouků zatočení a šířka jízdních pruhů jsou navrženy dle doporučených rozměrů z dokumentu „Typový návrh dálničních odpočívek“. Pro bezpečnost a dohled bude střežit areál kamerový systém.

### 6.3.3 Parkovací stání

#### Výpočet parkovacích stání

Výpočet je proveden dle normy ČSN 73 6110 o projektování místních komunikací. Celkový požadovaný počet parkovacích stání je vypočten dle vzorce:

$$N = O_o * k_a + P_o * k_a * k_p$$

Kde N je celkový počet parkovacích stání pro navrhované území,

$O_o$  Základní počet stání při stupni automobilizace 400 vozidel/ 1000 obyvatel (1:2,5),

$k_a$  Součinitel vlivu stupně automobilizace,

$P_o$  Základní počet stání z článku 14.1.6,

$k_p$  Součinitel redukce počtu stání,

Pro výpočet je vybrána restaurace, která se nejvíce přibližuje navržené prodejně a jejíž plocha pro zákazníky činí 80 m<sup>2</sup>.

Počet účelových jednotek na jedno stání je 4-6 m<sup>2</sup> a místa jsou určena ze 70 % na krátkodobé stání a z 30 % na dlouhodobé.

Platí tedy: 80/4=20 míst

Celkový výpočet požadovaných stání je tedy:

$$N = 0,3*20*1,25+0,7*20*1,25*1 = \underline{25 \text{ stání}}$$

Dle normy vyšlo celkem 25 parkovacích stání. Dokument „Typový návrh odpočívek“ udává doporučené počty parkovacích stání na odpočívkách. Zvolen byl tedy počet, který splní doporučenou kapacitu malé odpočívky. Navrženo bylo tedy 25 stání pro OA, 26 (24 odpočívka I) pro NA, 4 (3 odpočívka I) pro autobusy a 2 pro karavany.

Rozměry parkovacích stání pro jednotlivé druhy dopravních prostředků jsou navrženy dle normy ČSN 73 6110 a tabulky (obrázek 4) z dokumentu „Typový návrh dálničních odpočívek“. Odpočívka II směr Kolín pojme 19 šikmých průjezdných stání pro NA a 7 podélných. Dále 25 šikmých stání pro OA a 4 podélná pro autobusy a 2 pro vozidla s přívěsem nebo karavany. Na odpočívce I směr Havlíčkův Brod je pro NA k dispozici 18 šikmých průjezdných stání a 6 podélných. Navrženo je dále 25 šikmých stání pro OA, 3 podélná pro autobusy a 2 pro vozidla s přívěsem nebo karavany.

#### **6.3.4 Pěší propojení**

Propojení parkování se zástavbou je navrženo v podobě pěší komunikace s doprovodným stromořadím podél severozápadní strany. Ústí z veřejného prostranství a pokračuje podél okraje průmyslové zástavby. Vyústí u železničního nadchodu, který obyvatele navede do ulice, kterými pokračují do centra města. Komunikace je navržena šířky 2 m a trasa na náměstí dosahuje celkové vzdálenosti 1,3 km.

Bezpečný a rychlý přechod mezi odpočívkami bez konfliktu s dopravou je vyřešen pomocí pěšího nadchodu nad silnicí I/38 s šířkou komunikace 2,5 m. Pro upoutání pozornosti a sdělení informací je na bocích nadchodu dopravní značení.

#### **6.3.5 Technická infrastruktura**

Řešeným územím probíhá vedení vysokého napětí elektrického proudu, na které se bere ohled. Napojení občanské vybavenosti na elektřinu bude ze stávající zástavby. Stejným způsobem bude provedeno napojení na vodovodní řad a kanalizaci.

Celý návrh s vizualizací graficky dokresluje příloha 07 - Hlavní výkres - 1:2000.

## 7 DISKUZE

Oproti vybraným odpočívákám navzájem porovnaných v kapitole 4.2.5.2 byl v návrhu kladen důraz zasadit odpočívku do estetického prostředí doplněného veřejným prostranstvím pro klidný pobyt v krajině. Důvodem jsou zvýšené nároky řidičů – odpočívky dnes již neslouží pouze k odstavení vozidla na nezbytně nutnou dobu, ale jejich cílem je také vytvořit příjemné a pohodlné místo k odpočinku, což vybrané odpočívky dle veřejných hodnocení uživatelů nesplňovaly. Návrh je koncipován tak, aby si řidiči při své pauze vybrali místo k posezení a odpočinku dle jejich požadavků.

Zkvalitněním služeb a kapacity odpočívek se vyřeší problém s odpadky pohozenými v doprovodné zeleni, jak tomu bylo u stávající odpočívky. Díky osvětlení, a především kamerovému systému areálu se zvýší bezpečnost, sníží riziko krádeží a vandalismus na vybavení areálu. Ovšem tento systém bude uvážen dle finančních prostředků města na tuto stavbu.

Mobiliář je rozvržen do řídce i hustě osázených částí prostranství a může poskytovat jak soukromí, tak možnost utváření řidičského kolektivu.

Pro udržení fyzické kondice využije spousta řidičů, ale i obyvatel města cvičební hřiště, které je rozděleno na dvě stanoviště.

Další výhodou návrhu je možnost bezpečného přechodu přes komunikaci pomocí nadchodu, který umožní rychlou, krátkou a především bezpečnou pěší dopravu mezi odpočívkami. Boční stěny nadchodu mohou posloužit také jako dopravní značení pro řidiče za účelem snadné orientace v území.

Díky informačním tabulím na počátku komunikace do centra si obyvatelé přečtou zajímavosti o městě a rozhodnou se navštívit místo, o kterém doposud možná nevěděli. Po pěší komunikaci se rychle a bez styku s dopravou dostanou do zástavby, kde mohou pokračovat podle svých představ.

Realizace tohoto návrhu by mohla být inspirací pro tvorbu dalších takto řešených odpočívek v okolí.

## 8 ZÁVĚR

Práce byla vyhotovena pro území v průmyslové části města Čáslav. Pro splnění cílů jsem se v literární části zaměřil na typologii staveb, zejména dopravních staveb s odpočívkami pro motoristy. Návrh území s veřejným prostranstvím a odpočívkou byl hlavním výstupem této práce. O tématu jsem získal mnoho nových znalostí a zkušeností, město Čáslav jsem terénním průzkumem a celoměstskými analýzami poznal blíže než doposud.

Celoměstské analýzy, SWOT analýza a komentovaný výkres problému zvolené lokality odhalily nedostatky, a tedy i možnost vylepšení hodnoty řešeného území, jejímž výsledkem je vypracovaná prověřovací studie, jejíž koncept a podrobný rozbor byl popsán v návrhové části. Podařilo se rozšířit kapacitu odpočívky, zároveň zvýšit její kvalitu a celkový dojem, a také určit v parkování přehledný systém. Odpočinek byl řidičům zkvalitněn estetickým přírodním prostředím, které tvoří neméně důležitou součást návrhu. Vzájemné propojení odpočívek a snadná dostupnost do zástavby města, což bude přínosné i pro obyvatele města, bylo vyřešeno vhodným a užitečným způsobem.

Budoucí účel pro město Čáslav by mohla mít studie jako podklad pro změnu aktuálního územního plánu. Návrh by mohl být použit také jako podklad pro vyhotovení územní studie záměru motoristických služeb na zastavitelných plochách u odpočívek, které územní plán vymezil. Demografickou analýzou bylo zjištěno, že v Čáslavi dochází k nárůstu počtu obyvatel především migrací, tudíž by se v budoucnu mohlo zpracovat dotvoření území obytné části Čeplov, která se za poslední roky rozrůstá a město zde postupně vyčleňuje rozvojové plochy pro bydlení. Město by mělo dbát i o krajinu, která je v ORP dle UÁP na nízké úrovni.

## 9 SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

- Obrázek 1 - *Typy rodinných domů*, vlastní zpracování, zdroj: Hájek a kol.
- Obrázek 2 - *Docházková vzdálenost OV*, vlastní zpracování, zdroj: Zdařilová
- Obrázek 3 - *Šířkové uspořádání parkovacích stání*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 4 - *Rozmístění odpočívek*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 5 - *Odpočívka Smolnice*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 6 - *Kurovice*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 7 - *Polom*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 8 - *Záluží*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 9 - *Rozvadov*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 10 - *Královec*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 11 - *Odpočívka Hagen West*, zdroj: Truck parking Europe
- Obrázek 12 - *Odpočívka Bisde Beest*, zdroj: Truck parking Europe
- Obrázek 13 - *Odpočívka Kongsted Nord Borup*, zdroj: Truck parking Europe
- Obrázek 14 - *Porovnání odpočívky se zahraničními*
- Obrázek 15 - *Poloha města Čáslav*, vlastní ilustrace
- Obrázek 16 - *Plochy zastavitelného území dle ÚP*, zdroj: ÚP Čáslav
- Obrázek 17 - *Púdorys Čáslavi*, zdroj: královské dílo
- Obrázek 18 - *Graf vývoje počtu obyvatel v letech 1869-2019*, zdroj: ČSÚ
- Obrázek 19 - *Výsledky sčítání dopravy v roce 2000*, zdroj: ÚP Čáslav
- Obrázek 20 - *Výsledky sčítání dopravy v roce 2016*, zdroj: ŘSD
- Obrázek 21 - *Schéma návrhu*, vlastní zpracování

## 10 PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

- ČSN 73 6110, *Projektování místních komunikací*, 2006. Ministerstvo pro místní rozvoj. Český normalizační institut, Praha, 128 s.
- ČSN 73 4301, *Obytné budovy*, 2004. Ministerstvo pro místní rozvoj. Český normalizační institut, Praha, 48 s.
- Gehl, J. 2010. *Cities for people*. Washington: Island Press. ISBN 978-1-59726-573-7.
- Hájek, P. a kol., *Pozemní stavitelství III*. 2004, Praha Sobotáles. 328 s. ISBN 80-86817-04-06
- Hájek, P. a kol., *Pozemní stavitelství IV*. 2006, Praha Sobotáles. 208 s. ISBN 80-86817-18-0
- Kotas, P. *Dopravní systémy a stavby*. České vysoké učení technické v Praze. Fakulta architektury. Praha. Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.
- Maier, K. & kol. 2012. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada. ISBN: 978-80-247-4198-7
- Městský úřad Čáslav, 2006. *Město Čáslav*. Městský úřad, Čáslav, 5 s.
- Městský úřad Čáslav, 2006. *Čáslav-pamětihodnosti*. Městský úřad, Čáslav, 4 s.
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje, *Obec a územní plánování, Postavení a činnost obcí v územním plánování*. Praha, Brno. 2019. čtvrté vydání, 41 s.; ISBN 978-80-7538-216-0
- Nováková, D., 2016. *Čáslav: proměny města*. Město Čáslav ve spolupráci s Městským muzeem a knihovnou, ISBN 978-80-260-3823-8.
- Schmeidler, K. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Brno: Novpress, 2010. ISBN 978-80-87342-12-1.
- Sklenička, P., 2003. *Zásady krajinného plánování*. Praha: Naděžda Skleničková. První vydání. ISBN: 80-903206-0-0
- Vyhláška č. 108/1976 Sb. *o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)*
- Zákon č. 183/2006 Sb., *o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*. Ve znění účinném k 1.7.2023



- Zelenková, J., *Občanské stavby: Stavby školské*. Praha. 2003, Vydavatelství ČVUT.
- ČÚZK, ©2020: Archiválie-ÚAZK (online) [cit. 2020.11.5], dostupné z < [https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/am\\_query\\_05.html?mapxy=-676354+-1071724](https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/am_query_05.html?mapxy=-676354+-1071724)>.
- Gelnar, P. *Cyklistická doprava ve vybraných městech ČR a Francie*, Diplomová práce, 2018, Brno, Masarykova univerzita, veřejná správa. Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/ted3x/Petr\\_Gelnar\\_Diplomova\\_prace.pdf?lang=en](https://is.muni.cz/th/ted3x/Petr_Gelnar_Diplomova_prace.pdf?lang=en)
- *Generel letecké základny Čáslav, Metroprojekt a. s. Praha*, [online]. 2002, [cit. 2020.10.19], dostupné z: [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP025](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP025)
- *Geologické a geovědní mapy* (2020), dostupné z: <http://www.geologicke-mapy.cz/mapy-internet/mapa/>
- *Hledání ztracené tváře židovských hřbitovů, Čáslav* [online]. ©2020 [cit. 2020. 11. 6], dostupné z <http://bejtolam.cz/databaze/hrbitovy/detail/32-zidovsky-hrbitov-caslav>
- Město Čáslav, ©2018: Historie (online) [cit.2020.11.1], dostupné z < <https://www.meucaslav.cz/historie/d-1041/p1=1969> >.
- Midgley, P. *The Role of Smart Bike-sharing Systems in Urban Mobility*. Journeys [online]. 2009 [cit. 21. 2. 2021]. Dostupné z: <https://www.esci-ksp.org/wp/wp-content/uploads/2012/04/The-Role-of-Smart-Bike-sharing-Systems.pdf>
- Polák J. *Doprava v klidu*. [online] [cit. 2021.03.05] Dostupné z: <http://www.skladiste.janpolak.cz/Jana-doprava/Doprava%20v%20klidu.pdf>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, *Odpočívky na českých dálnicích*. [online]. 2018 [cit. 2021. 03. 14], dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/dokumenty-a-publikace>
- Sdružení historických sídel Čech, Moravy a Slezska, *Čáslav* [online]. ©2018 [cit. 2020. 11. 6], dostupné z < <https://www.historickasidla.cz/dr-cs/42-caslav.html>>
- Ústav územního rozvoje, 2006. *Principy a pravidla územního plánování, kapitola D. Územní plánování, jeho orgány, nástroje a vazby, D.2 Nástroje územního plánování*. [online]. [cit. 2021-02-10] Dostupné z:

<http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaD/D2-2019-05-20.pdf>

- *Územní plán města Čáslav-úplné znění po vydání 1. změny*, Textová část, [online]. 2019, [cit. 2020.10.13], dostupné z:  
[https://www.meucaslav.cz/assets/File.ashx?id\\_org=1834&id\\_dokumenty=15181](https://www.meucaslav.cz/assets/File.ashx?id_org=1834&id_dokumenty=15181)
- *Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Čáslav, U-24, s. r. o.*, [online]. 2016, [cit. 2020.10.16], dostupné z:  
[https://www.meucaslav.cz/assets/File.ashx?id\\_org=1834&id\\_dokumenty=1006](https://www.meucaslav.cz/assets/File.ashx?id_org=1834&id_dokumenty=1006)
- Valbek, spol. s.r.o., *Typový návrh odpočívek na dálnicích*. [online]. 2015 [cit. 2021. 03. 05], dostupné z: [http://www.mestysvrchotovyjanovice.cz/files/files/files\\_11026445.pdf](http://www.mestysvrchotovyjanovice.cz/files/files/files_11026445.pdf)
- Vančura, M., *Koncept Čáslav* [online]. Praha, 2017 [cit. 2020. 11. 3]. Diplomová práce. České vysoké učení technické, Fakulta architektury. Ing. arch. Boris Redčenkov. Dostupné z  
<https://core.ac.uk/download/pdf/84833966.pdf>
- *Veřejná databáze*. 2020. Český statistický úřad, dostupné z:  
<<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/>>
- *Výsledky celostátního sčítání dopravy*. 2020. Ředitelství silnic a dálnic ČR, dostupné z: < <http://scitani2016.rsd.cz/pages/results/default.aspx>>
- Zdařilová, R., *Typologie staveb I.*, technická univerzita Ostrava, fakulta stavební, [online]. 2005 [cit. 2021. 03. 05], dostupné z:  
<http://home1.vsb.cz/~zda68/4.ro%E8n%EDk/p%F8edn%E1%9Aka%201M.pdf>
- 21. základna taktického letectva Čáslav, ©2018: *Historie základny* [online]. [cit. 2020. 11. 5], dostupné z< <http://afbcaslav.cz/?p=417>>

## **11 SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 01- Celoměstské vztahy

Příloha 02- Schéma analýzy historického vývoje

Příloha 03- Výkres limitů využití území

Příloha 04 a – Fotodokumentace řešeného území

Příloha 04 b – Fotodokumentace řešeného území

Příloha 05- Komentovaný výkres problémů

Příloha 06- Majetkoprávní vztahy

Příloha 07- Hlavní výkres 1:2000