

Územní studie  
veřejných prostranství  
**Postřekov**

**A. Návrh – Textová část**

*Pořizovatel:*

**Úřad územního plánování Domažlice**  
náměstí Míru 1  
344 20 Domažlice  
IČ: 00253316

*Objednatel:*

**Obec Postřekov**  
Postřekov 270  
345 35  
IČ: 00253685  
DIČ: CZ00253685

*Zpracovatel:*

Ing. arch. **Ondřej Bartůšek**  
Na Hrázi 121/1  
180 00, Praha  
IČ: 76035018  
ČKA: 04001  
+420 777 806 951  
[ondrej@bartusek.info](mailto:ondrej@bartusek.info)

*Spolupráce:*

Zahradní architekt: Ing. Andrea Junková  
Dopravní specialista: Jan Kašpar, DiS.

*Datum zpracování:*

02/2018–06/2019

# 1. Cíl a účel územní studie

Cílem studie je prověřit a navrhnout optimální koncepci uspořádání veřejných prostranství, které v maximální možné míře vyhoví současným požadavkům na funkční využití v souladu s územním plánem sídelního útvaru Postřekov. Přeměna veřejných prostranství přispěje ke zhodnocení veřejného prostoru a zvýšení dosavadního komfortu centrální části obce. Územní studie veřejného prostranství bude sloužit jako podklad při plánovaném rozvoji obecního prostranství v návaznosti na navrhovanou budovu školy a na opravy stávajících budov občanské vybavenosti.

## 1.1 Vymezení řešeného území

Území je vymezeno zadáním studie. Skládá se především z centrálního prostoru obce, který je mezi obecním úřadem, školou a samoobsluhou. Dále zahrnuje kříž ulic, které vycházejí čtyřmi směry z centra. Západní ulice propojuje střed obce s historickou návsi, jižní uličkou dojdeme k muzeu, východní ulice jde z centra směrem ke kulturnímu domu a severní ulice prochází podél pozemku bývalé školy kolem tělocvičny k hasičské zbrojnici a dětskému hřišti do místní části Mlýnec.

## 1.2 Širší vztahy a vazby na okolí

Obec Postřekov se skládá ze dvou částí. První částí je původní historická obec Postřekov, která je vystavěna podél zakřivené uliční návsi, kde je vysazena lipová alej. Hlavním bodem této návsi je kostel sv. Jakuba Staršího. Rozkládá se na úpatí kopce, jehož vrchol je jihozápadně od obce a je součástí předhůří Českého lesa. Druhou část tvoří menší původně německá obec Mlýnec, která se rozkládá v údolí stejnojmenného potoka.

Novodobé centrum obce leží mezi těmito původními dvěma sídly, mezi Postřekovem a Mlýncem, spojuje je do jednoho celku a zároveň vytváří geometrický střed obce Postřekov. Zde má vzniknout hlavní veřejné prostranství. Topografie místa a modelace terénu byly zásadním podkladem pro návrh. Koncepce celého návrhu reflektuje svažitost terénu a vytváří sled několika platform se schůdky, které vyrovnávají výškové úrovně. Ty potom dále vytvářejí pestrá prostředí a prostranství s různým charakterem.

# 2. Koncepce uspořádání veřejného prostranství

## 2.1.1 *Analytická část*

Návrhu předcházela podrobná analýza již provedených průzkumů a podkladů. firmou „Pasprorea s.r.o.“ byla zpracována analýza dopravní situace, ze které vychází současné řešení dopravních opatření a dopravního režimu. Provoz je upraven vymezením „zóny 30“ a upravením přednosti v jízdě „zprava.“ Lze zhodnotit, že opatření vhodným způsobem reaguje na technický stav a organizaci komunikací, kdy se pohyb pěších a cyklistů mísí s auty. Logicky se tak děje kvůli slabému provozu a chybějícím chodníkům. Koncepce dopravy, kde je hlavním rysem vytvoření „zóny 30“ vytváří vhodné podmínky pro návrh zklidněného centra obce, ve kterém lze vyzdvihnout jeho obytný charakter, zachovat dopravně obslužnou funkci a upozadit potřebu průjezdu lokalitou.

Společností „All4trees s.r.o.“ Byl zpracován pasport zeleně, který ohodnotil stáří a stav stromů a navrhl nezbytné práce spojené s údržbou a obnovou zeleně v obci. Pasport byl podkladem pro koncepci zeleně v rámci řešeného území. Hlavními myšlenkami jsou obnova aleje a výsadba na návsi.

Firmou Agroreal s.r.o. bylo zpracováno zaměření uličního prostoru, které tvoří výškopisný a polohopisný podklad k návrhu.

Stávající stav uličních prostranství odpovídá době vzniku. Území, které je předmětem studie je novodobé, vzniklo propojením dvou původně samostatných obcí, Postřekova a Mlýnce. Mezi těmito obcemi vzniklo nové centrum, které tvoří kříž dvou ulic. V jejich průsečíku vzniká náves, kde jsou umístěny veřejné budovy. Většina prostranství je tvořena asfaltovými plochami, menší části jsou pak travnaté ostrůvky a asfaltové chodníky.

Celkově není úroveň veřejných prostranství příliš dobrá. Kvalitou prostředí jsou některé vzrostlé stromy a ozeleněné plochy.

### 3. Architektonicko urbanistické řešení veřejného prostranství

Studie se zabývá veřejným prostranstvím v centru obce. Hlavním cílem je vytvořit reprezentativní prostor odpovídající významu obce. Těžištěm návrhu je centrální prostor, kde vznikne nová návěs, nové reprezentativní veřejné prostranství obce. Pro návrh je klíčové zklidnění dopravy a vyzdvižení pobytového a odpočinkového charakteru místa. Nejdůležitějším prostranstvím je samotná návěs, kterou tvoří především prostor kolem křižovatky. Jako zakončení hlavní ulice je v těžišti prostoru umístěn kruhový mlatový plácek s dominantou stromu. Na návěs navazují jednotlivé předprostory veřejných budov: základní školy, obecního úřadu a samoobsluhy.

#### 3.1 Architektonicko stavební řešení parteru

Studie se zabývá veřejným prostranstvím v centru obce. Hlavním cílem je vytvořit reprezentativní prostor odpovídající významu obce. Těžištěm návrhu je centrální prostor, kde vznikne nová návěs, nové reprezentativní veřejné prostranství obce. Pro návrh je klíčové zklidnění dopravy a vyzdvižení pobytového a odpočinkového charakteru místa. Nejdůležitějším prostranstvím je samotná návěs, kterou tvoří především prostor kolem křižovatky. Jako zakončení hlavní ulice je v těžišti prostoru umístěn kruhový mlatový plácek s dominantou stromu. Na návěs navazují jednotlivé předprostory veřejných budov: základní školy, obecního úřadu a samoobsluhy.

#### 3.2 Vybavení veřejného prostranství

Prostor před základní školou vychází z logiky novostavby školy. V návaznosti na fasádu je předprostor rozdělen do několika částí. Vstup do školy je zvýrazněn kvalitní broušenou velkoformátovou dlažbou. Počítá se zde s umístěním původní plastiky. Parkový prostor směrem ke křižovatce je řešen jako mlatová plocha, je osázen stromy, je zde květinový záhonek a prostor dotváří parkový mobiliář v jednoduchém soudobém designu.

Předprostor obecního úřadu je reprezentativním místem obce. Počítá se zde s umístěním úřední desky, poštovní schránky, informačních tabulí, mapy a stojanů na kola. Vstup do budovy je opět v povrchu zvýrazněn betonovou dlažbou. Důležitá uliční prostranství jsou dlážděna žulovou dlažební kostkou. Méně exponované plochy jsou navrženy jako mlatové a doplněny stromy. Je zde umístěn vodní prvek, kterým by mohla být kovová nebo kamenná kašna v jednoduchém designu. Klidovou část doplňuje mobiliář. Reprezentativní charakter mohou umocnit stožáry s vlajkami se symboly obce.

Plácek u samoobsluhy má povahu odpočinkového prostoru. Z části je zde květinový záhon, z části pobytová mlatová plocha doplněna mobiliářem. V tomto prostoru uvažujeme umístit pomník padlým legionářům, předkům občanů.

V návrhu pracujeme se čtyřmi základními povrchy. Vstupy do budov jsou zvýrazněny materiálem s kvalitním povrchem. Tím mohou být broušené betonové desky. Uliční prostranství jsou dlážděna drobnou kostkou z přírodního materiálu (na příklad žulová kostka). Přejdem k parkové úpravě jsou mlatové plochy, což je zhutněný jíl s jemným pískem, vytvářející souvislou pochůzí plochu. Jsou to místa k odpočinku, které dotvářejí pěšinky z kamenných bloků. K méně výrazným fasádám jsou orientovány zvýšené květinové záhonky. Povrchy parkovacích stání jsou tvořeny pojízdnou dlažbou. V blízkosti trávníků bude dlažba rozvolněná, umožní tak částečné zatravnění stání.

### 4. Dopravní infrastruktura

Obec Postřekov je napojena na silniční síť od jihu z obce Klenci pod Čerchovem a z východu z obce Pařezov,

z místní části Podhamří. Toto spojení zajišťuje silnice druhé třídy č. 195. Od východu je obec spojena se sídlem Díly silnicí číslo 19525.

V centru obce je v současnosti zklidněný režim provozu – „zóna 30“, na křižovatkách je zavedena přednost zprava. Současná zóna 30 není podpořena vhodnými stavebními úpravami komunikací. V centru obce se počítá s přírodním dlážděným povrchem (např. žulová dlažební kostka) srovnaným na úroveň chodníku, který zvýší standard řemeslného provedení povrchů v centru a zároveň bude mít psychologický efekt pro zpomalení rychlosti aut. Jako vynucovací opatření v místech kde je nutné zvýšit bezpečnost provozu (poblíž vstupu do školy a do školky) jsou umístěny příčné prahy. Technické řešení těchto prahů může být různé. Jsou preferována řešení, která jsou svým designem vhodná pro centrum obce (na příklad příčné kamenné prahy, nebo sklopené vydlážděné plochy). V místech změny úrovně vozovky jsou obdobným způsobem řešeny nájezdové prahy. V místě jednotné úrovně vozovky a chodníku se počítá s umístěním ochranných sloupků, jejichž funkce je zabránění náhodnému vjezdu aut na chodník. (Technicky mohou být řešeny jako kovové sloupky, které by bylo možné vyjmout v případě dočasného uzavření komunikací a konání společenské akce).

Návrh zužuje východní větev ze současných 6 m na 5,5 m, jsou zde doplněna podélná parkovací stání po jedné straně ulice a jsou zmenšeny oblouky obrubníků. Střední křižovatka bude místně zvýšena na úroveň chodníků. Dojde ke zpomalení rychlosti v ulici a zvýšení bezpečnosti při průjezdu křižovatkou. Zvýší se tak i bezpečnost chodců, kteří se v této části přirozeně pohybují mimo chodníky. Po jedné straně ulice bude znovu vysazena původní alej, která je důležitým prvkem obytné ulice.

V severní větvi bude dobudován jednostranný chodník, podélná a kolmá parkovací stání. Severní křižovatka bude vzhledem k nedávné rekonstrukci chodníků a obrubníků ponechána v současném stavu. Profil ulice bude zúžen ze stávajících 6 metrů na 5,5 metrů. Zúžení komunikace a zbudování obrubníků bude mít vliv na snížení rychlosti. Režim provozu bude stávající – „zóna 30.“

Na komunikaci na západní větvi bude změněna geometrie vedení osy komunikace. Šířka vozovky bude upravena na 5 m kvůli místním poměrům. Je zde navrhován jednostranný chodník o šířce 1,5m. Ulice je doplněna podélným a kolmým parkováním. Poblíž budoucího vchodu do školky je umístěn zpomalovací příčný práh jako vynucovací prostředek snížení rychlosti.

Jižní větev je jednosměrná místní komunikace. Směr provozu bude do centra vzhledem k rozhledovým možnostem na křižovatce u muzea. Protože se jedná o klidnou ulici bez dopravního zatížení, bude větší část ponechána v původním stavu. Upravena bude část poblíž návsi, která má návaznost na obslužnou zónu obchodu a křižovátku.

Stavební úpravy mají obecně za cíl zlepšit bezpečnost chodců a cyklistů v centru obce. Návrh vymezuje v uličním prostoru odstavná a parkovací stání. V centrálním prostoru obce jde především o parkování pro obecní úřad, základní školu, školku a samoobsluhu. Před základní školou jsou umístěna krátkodobá parkovací stání pro režim K+R.

## 5. Technická infrastruktura

### 5.1 Vodovod

Územím prochází od západu na východ vedení vodovodu. Toto vedení má být v brzké době rekonstruováno. Jedná se především o již technicky nevyhovující části vedení a přípojek. Vedení je umístěno pod chodníkem. Lze tedy uvažovat o obnově povrchu v návaznosti na rekonstrukci vodovodu. Vodovod je spravován firmou Praves, která zajišťuje správu a údržbu vodovodní a kanalizační sítě pro obec.

## 5.2 Kanalizační řad

Částí území prochází vedení kanalizačního řadu. Toto vedení je umístěno především v ose ulice a návrh na úpravu veřejných prostranství není s kanalizačním řadem v konfliktu. Kanalizace je spravována firmou Praves s.r.o., která zajišťuje správu a údržbu vodovodní a kanalizační sítě pro obec.

## 5.3 Plynovod

V území se nachází vedení STL plynovodu PE, STL plynovodní přípojky a ostatní plynárenská zařízení. Vedení se nachází převážně v zeleném pásu podél vozovky. Aby nedošlo ke konfliktu navrhované výsadby stromů s podzemním vedením plynovodu, je stanoveno ochranné pásmo 1m, které návrh respektuje. Nicméně je nutné jako podklad pro další stupně projektové dokumentace vedení sítě přesně zaměřit a místně upravit polohu stromů tak, aby byla v souladu s podmínkami správce sítě.

## 5.4 Elektro

V území se nachází podzemní vedení NN s přípojkami do rozvodných skříní. Vedení je v místech, kde prochází pod travnatým pásem, s největší pravděpodobností uloženo v malé hloubce. V navazující fázi je nutné objednat přesné polohopisné i výškopisné zaměření průběhu kabelů. V místech, kde je navrženo na kabelu stání osobních aut bude nutné vybudovat přeložku a v ideálním řešení je umístit na travnatý pás mezi navržená stání a chodník.

## 5.5 Veřejné osvětlení

Kabel nízkého napětí, který je součástí vedení veřejného osvětlení bude nutné obdobně jako kabel silového vedení přemístit v rámci travnatého pásu o několik centimetrů blíže k chodníku. Poloha svítidel bude zachována. Je vhodné uvažovat o investici do nových svítidel s úspornými světelnými zdroji. Přeložka napájecího drátu do nové polohy by šla využít k tomu, aby vedení bylo připraveno na nový druh osvětlení, které by splňovalo všechny současné nároky na osvětlení, úsporný provoz a chytré ovládání.

## 5.6 Sdělovací kabel

V území se nachází vedení sdělovacího kabelu. V některých místech, kde je nutné v travnatém pásu umístit parkovací stání bude muset dojít k přeložce tohoto kabelu. Změna trasy oproti stávající poloze se předpokládá v rámci centimetrů.

## 6. Údaje o počtu listů a počtu výkresů územní studie

### A. Textová část:

6 listů

Grafická příloha

– 15 listů

### B. Grafická část:

B1 – širší vztahy	1 : 2 000	A2
B2 – ortofoto mapa – vymezení řešeného území	1 : 1 000	A2
B3 – výkres problémů – současný stav	1 : 1 000	A2
B4 – hlavní výkres	1 : 5 00	A0
B5 – výkres dopravní infrastruktury	1 : 5 00	A0
B6 – výkres technické infrastruktury	1 : 5 00	A0
B7 – řešení centrálního prostoru, návsi	1 : 2 50	A0

### C. Dokladová část