

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Balt p.v.

<div>PPU spol. s r.o.</div> <div>INŽENÝRSKÝ ATELIER</div> <div>PORADENSTVÍ - PROJEKCE - URBANISMUS</div> <div>VYŽLOVSKÁ 2243 / 36, 100 00 PRAHA 10</div>		<div>DOPRAVA, KOMUNIKACE, TERÉNNÍ ÚPRAVY</div> <div>INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</div> <div>ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HLUK, EXHALACE</div> <div>POČÍTAČOVÉ ZPRACOVÁNÍ, PLOTROVÁNÍ</div>			
VYPRACOVAL: JAKUB JÁNOŠÍK		KONTROLOVAL: ING. JIŘÍ MANTLÍK			
ODP.PROJEKTANT SPEC.: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA		ŠÉFPROJEKTANT STAVBY: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA			
STAVBA: PARKOVIŠTĚ P+R, ROSTOKLATY		PROFESE: DOPRAVA		ČÁST	
VÝKRES: TECHNICKÁ ZPRÁVA		STUPEŇ PD: STUDIE		-	
		FORMÁTY A4: -		Č.PŘÍLOHY	
		MĚŘÍTKO: -		1	
OBJEDNAVATEL: Středočeský kraj		Zak.č.: 6917-0901		DATUM: 06/2024	

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Parkoviště P+R, Rostoklaty
Druh stavby:	Komunikace a zpevněné plochy (parkoviště P+R)
Místo stavby:	Obec Rostoklaty k. ú. Rostoklaty [741442] okres Kolín Středočeský kraj
Stupeň PD:	Studie
Pořizovatel: (investor)	Středočeský kraj Zborovská 11, 150 21 Praha 5 IČ: 70891095
Projektant:	PPU spol. s r.o. , inženýrský atelier Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10 – Skalka zastoupený: Ing. Petrem Vejražkou, jednatelem IČ: 49 61 34 81 DIČ: CZ49613481 tel: +420 274 812 497; +420 274 812 093 e-mail: vejrazka@ppusro.cz, ppusro@seznam.cz Ing. Tomáš Vejražka (ČKAIT 0015026)
Datum:	červen 2024

2. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ÚPRAV STÁVAJÍCÍHO STAVU

Řešené území se nachází v obci Rostoklaty (okr. Kolín) v oblasti železniční stanice Rostoklaty. Konkrétně jde o plochy severně od železniční tratě. Toto území trpí parkováním vozidel na zpevněných i nezpevněných plochách. Plochy v okolí stanice v současnosti nejsou uzpůsobeny k parkování vozidel. Parkování v současné chvíli probíhá jednak po obou stranách krajské komunikace, která přemostěním kříží železniční trať a dále na ostatní plochách v okolí (takzvaně tam kde to jde). Studie počítá s úpravou obou ploch severně od trati, z nichž k dnešnímu dni není vyhovující ani jedna.

3. KONCEPCE, FORMA A CÍLE STUDIE

Cílem studie je optimalizace ploch pro parkování, respektive vybudování parkoviště typu P+R dle standardů Středočeského kraje. Tím dojde jednak k jednoznačnému vymezení ploch parkování, k vymístění vozidel z nevhodných ploch, zvýšení bezpečnosti a také k zajištění potřebné infrastruktury stran pěšího a cyklistického provozu.

Základním limitem návrhu jsou majetkoprávní poměry v lokalitě, parkoviště je navrženo na pozemcích ve vlastnictví SŽ.

Celkem je navrženo 100 parkovacích stání východně a 131 stání západně od krajské komunikace. V tom jsou zahrnuta i stání pro invalidy, stání rodinná a stání pro elektromobily. Výstavba přinese větší komfort i bezpečnost pro všechny účastníky provozu. Nedílnou součástí návrhu je výstavba cykloboxů a cyklostanů.

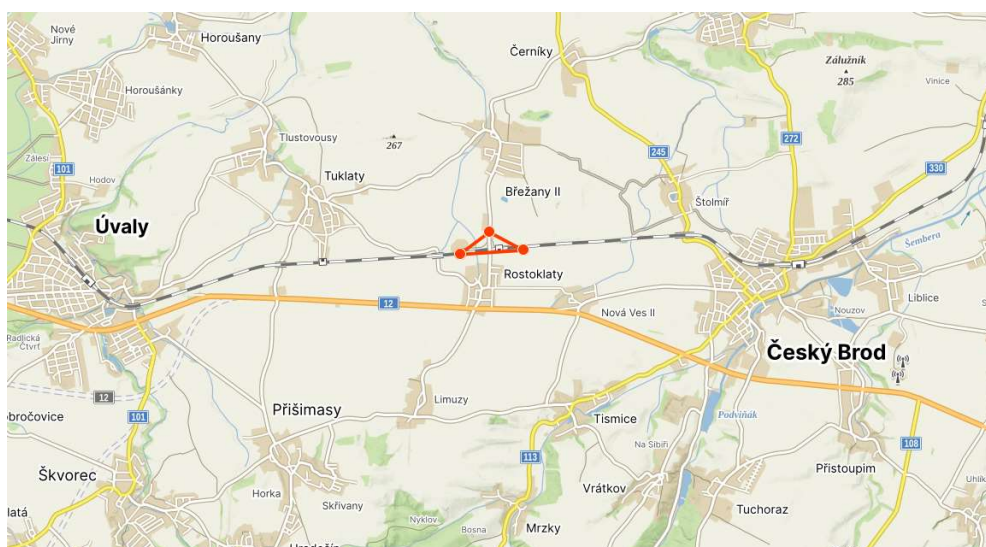
Výstupem studie je koncepční návrh řešící problematiku parkování u železniční stanice Rostoklaty.

4. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

4.1. Širší vztahy

Řešené území se nachází v obci Rostoklaty (okr. Kolín) v oblasti železniční stanice Rostoklaty. Severně od obce Rostoklaty a jižně od obce Břežany II.

V oblasti se nachází již zmíněné zpevněné i nezpevněné parkovací plochy a betonový příjezd k rozvodně Rostoklaty. Na parkoviště jsou vjezdy z krajské komunikace III/24513.



(Zdroj: mapy.cz)

4.2. Popis stávajícího stavu

V současnosti jsou parkoviště tvořena jak zpevněnou (dlažba), tak nezpevněnou (šterk) plochou. Příjezd na parkoviště tvoří asfaltová komunikace na východě a betonová komunikace na západě, tato komunikace pokračuje dále na západ k rozvodně Rostoklaty. Šířky těchto komunikací, ani dispozice samotných parkovacích stání nejsou vyhovující. Parkování vozidel probíhá v podstatě neorganizovaně. V současném stavu nejsou parkoviště nijak zabezpečena.

Dále se v oblasti návrhu nachází železniční stanice Rostoklaty (na jihu) a krajská komunikace s přemostěním železniční tratě, která tyto parkovací plochy rozděluje. Na severu je záměr obklopen zemědělsky obhospodařovanou půdou.

4.3. Stávající dopravní infrastruktura

Obě parkoviště jsou dopravně napojena na krajskou komunikaci III/24513, která spojuje obce Rostoklaty a Břežany II. Tato komunikace je dvoupruhová obousměrná s asfaltovým krytem.

Na východní parkoviště vede asfaltová příjezdová cesta šířky cca 3,80 m, na kterou navazuje polní cesta vedoucí směrem dále na východ. Na západním parkovišti se nachází betonová komunikace sloužící k obsluze rozvodny Rostoklaty.

Komunikace pro pěší je severně od vjezdu na parkoviště a chodník také spojuje nástupiště s mostem.

4.4. Intenzity dopravy

Zájmová komunikace procházející území nepatří mezi úseky sčítané v rámci celorepublikového sčítání dopravy. V době prováděných průzkumů se v lokalitě nacházelo cca 50 odstavených vozidel



(zdroj mapy.cz)

5. ÚDAJE O VÝCHOZÍCH PODKLADECH A PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH

Podklady a průzkumy použité pro zpracování této studie:

- polohopisné a výškopisné zaměření současného stavu
- podklady o vedení inženýrských sítí (jednotliví správci)
- kopie souborů písemného operátu katastru nemovitostí - evidence parcel a vlastníků (údaje katastru nemovitostí)
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- Ostatní platné ČSN a TP
- jednání se zástupci Středočeského kraje
- pochozí průzkumy
- fotodokumentace
- Projednání se zástupci okolních obcí

V dalším stupni bude nezbytné provedení geologického a hydrogeologického průzkumu včetně nálevových zkoušek.

6. PROBLEMATIKA STÁVAJÍCÍHO STAVU

Největším problémem současného stavu je nulová organizace a neexistující zabezpečení parkovacích ploch. Současný stav není vhodný pro parkování vozidel ani pěší provoz. Navíc není nijak zabráněno vjezdu vozidel na železniční trať. Z toho důvodu je nutná optimalizace, která zvýší bezpečnost i komfort všech účastníků provozu.

7. PODMÍNKY REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV

Realizace záměru není podmíněna, až na některé drobné přeložky kabelových vedení, rozsáhlejšími přeložkami technické infrastruktury. A tak je zásadní podmínkou realizace navržených úprav především souhlas majitelů úpravami dotčených parcel (seznam viz kapitola 8.1).

Jako další podmínku realizace, či spíše povolení záměru zmínit je schválení právě projednávaného nového územního plánu, jelikož v platném plánu jsou z hlediska zástavby tyto plochy nejednoznačně vymezeny a mohlo by tak jít o riziko během povolovacího procesu.

Dále lze jako podmínku realizace považovat rekonstrukci mostu přes trať, která by měla záměru předcházet a s kterou je návrh koordinován.

Z hlediska logiky věci bude potřeba před přistoupením k vlastním úpravám parkovišť a navazujících ploch před realizací vyzvat správce inženýrských sítí s otázkou ohledně připravovaných a výhledových akcí rekonstrukcí nebo oprav inženýrských sítí.

8. LIMITUJÍCÍ FAKTORY

8.1. Majetkoprávní problematika úprav

Pozemky, na kterých se stavba umísťuje a provádí:

Katastrální území: Rostoklaty [741442]

Č. parc.	Druh pozemku / Způsob využití	Výměra [m²]	Vlastník	Ostatní
st. 113	zastavěná plocha a nádvoří společný dvůr	73	ČR / Správa železnic	
612	ostatní plocha / ostatní komunikace	2523	ČR / Správa železnic	
613	ostatní plocha / neplodná půda	1967	ČR / Správa železnic	
614	ostatní plocha / dráha	601	ČR / Správa železnic	
615	ostatní plocha / silnice	4228	Středočeský kraj / KSÚS	
616/1	ostatní plocha / ostatní komunikace	4016	Obec Rostoklaty	
616/2	ostatní plocha / ostatní komunikace	325	Obec Rostoklaty	
616/3	ostatní plocha / ostatní komunikace	417	Obec Rostoklaty	
616/4	ostatní plocha / ostatní komunikace	777	Obec Břežany II	1)
617	orná půda	724	Česká republika Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových	2)
622	ostatní plocha / dráha	71117	ČR / Správa železnic	
747	ostatní plocha / jiná plocha	149	ČR / Správa železnic	
748	ostatní plocha / jiná plocha	20	ČR / Správa železnic	

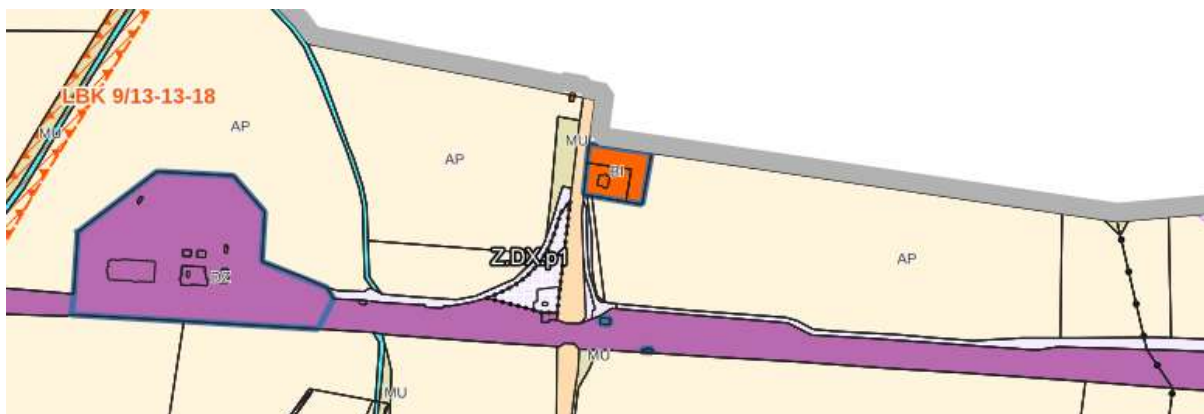
1) Věcné břemeno (podle listiny)

2) zemědělský půdní fond

Záborem stavby dojde k záboru ZPF a příslušné části pozemků bude nutné vyjmout.

8.2. Soulad s ÚP

Záměr je v souladu s právě projednávaným novým územním plánem. Plochy se nacházejí v plochách doprava drážní (DD) a doprava jiná – parkoviště (DX.p)



8.3. Finanční náročnost úprav

Objem dostupných finančních prostředků byl, je a bude vždy výrazným limitujícím faktorem možných řešení. Z tohoto důvodu je možné případně postupovat metodou „per partes“ (po částech), ale vždy s ohledem na logiku věci a docílený výsledek.

Etapa I – Východní část

Předpokládané investiční náklady stavby bez vedlejších nákladů a DPH jsou odhadovány na 23,5 mil Kč

Etapa II – Západní část

Předpokládané investiční náklady stavby bez vedlejších nákladů a DPH jsou odhadovány na 19,5 mil Kč

Odhadované celkové náklady na výstavu celého parkoviště jsou 43 mil Kč bez DPH.

8.4. Stávající inženýrské sítě

V lokalitě se nachází inženýrské sítě – byly vyžádány a zakresleny podklady od správců o existenci a vedení jednotlivých sítí. Jedna ze složitostí návrhu stavby je koordinace s kabely SŽ.

Podrobnosti vedení jednotlivých sítí viz koordinační situace.

9. NAVRŽENÉ ŘEŠENÍ

V rámci studie bylo zpracováno několik variant organizace ploch pro parkování. Výsledné řešení je návrh s optimální sítí komunikací a největší kapacitou parkovacích stání. Výsledné řešení také zohledňuje požadavky sousedních obcí a SŽ.

Podrobnosti navrženého řešení jsou patrné ze situace.

9.1. Podmiňující investice

V současné době nejsou známy žádné informace o podmiňujících investicích pro tento projekt. Stavba vyvolá nutnost přeložky inženýrských sítí.

Související investicí je však připravovaná rekonstrukce mostu přes trať s kterou byla studie koordinována a která by měla výstavbě P+R předcházet.

9.2. Vlastní návrh

Návrh lze rozdělit na dva samostatné úseky (východní a západní parkoviště), které mohou fungovat nezávisle na sobě a od sebe je odděluje krajská komunikace.

9.2.1 Situační řešení

Východní parkoviště

Vjezd na východní parkoviště je navržen pomocí příjezdové komunikace napojené na komunikaci krajskou. Tato komunikace bude obousměrná dvoupruhová s asfaltovým krytem a šířkou 6,0 m. Podél komunikace je rovněž navržen dlážděný chodník šířky 2,0 m.

Na konci příjezdové komunikace je navržen závorový systém, který bude v takové šířce, aby umožnil pohodlný průjezd cyklistům. Před samotnými závorami se budou nacházet dvě stání typu K+R a v jejich blízkosti několik cykloboxů a cyklostojanů. Na parkovišti je navrženo 100x parkovacích stání včetně stání invalidních a rodinných. Stání budou s povrchem z betonové dlažby. Mezi stáními je v logických úsecích navržena zeleň se stromy poskytujícími stín. Na samotném parkovišti jsou navrženy dva prostupy umožňující rychlý přístup na nástupiště železniční stanice. Na konci je navrženo obratiště a šterkové napojení na stávající polní cestu.

Západní parkoviště

Vjezd na západní parkoviště je rovněž z krajské komunikace. Na západě se ovšem nebude nacházet příjezdová komunikace a parkování bude probíhat v kompletní ploše navrhovaných úprav. Na vjezdu je nutné rozšíření pro obsluhu rozvodny Rostoklaty na západě upravované plochy. Rozšíření bude provedeno šterkovým trávnikem nebo zatravněvací dlažbou. Na parkovišti je navržena asfaltová komunikace šířky 6,0 m a 131x dlážděných parkovacích stání včetně stání invalidních, rodinných a nabíjecích stání pro elektromobily. Stejně jako na východě bude parkoviště ukončeno obratištěm. Průjezd k rozvodně bude zachován. V jihovýchodním rohu je navržen dlážděný chodník umožňující přístup na nástupiště.

9.2.1 Výškové řešení

Výškové řešení vychází ze stávajícího výškového uspořádání pouze s drobnými změnami pro lepší odvodnění území.

9.2.2 Odvodnění

Dešťové vody z plochy parkoviště P+R budou svedeny podélným a příčným spádem k okraji vozovky a odtud pomocí nových uličních vpustí do zasakovacích objektů, případně do zeleně, kde zasáknou.

Rozměry zasakovacích objektů budou navrženy v souladu s platnou legislativou a v souladu se závěry IGP (včetně nálevových zkoušek), který bude nutné v dalším stupni realizovat

9.2.3 Konstrukce

Navržené konstrukce vycházející z TP 170 (katalog vozovek) a komunikace se předpokládají z asfaltovým povrchem, parkovací stání z distanční dlažby a chodníky z klasické prvkové dlažby.

9.2.4 Zeleň

Vegetační úpravy zahrnují ozelenění ploch zeleně a výsadbu nových stromů.

9.2.5 Vybavení parkovišť

Nové parkoviště budou regulovány na vjezdu vjezdovým závorovým odbavovacím systémem. Tento systém bude ve správě IDSK a předpokládá se napojení na centrální informační systém P+R středočeského kraje. Vjezd na parkoviště bude zvýhodněný nebo zdarma pro držitele lítačky. Oba závorové systémy budou vybaveny GSM modulem, tedy údržba a například dostupnost pozemků pro zaměstnance SŽ bude tímto zajištěna. Závorové systémy budou doplněny platebním terminálem a interaktivní informační tabulí s odjezdy vlaků. Navíc u vjezdového systému u západního parkoviště jsou osazeny sklopné sloupky na zřízeném přejezdu pro obsluhu navazujících pozemků většími vozidly. Klíče od sklopných sloupků budou předány společnosti SŽ.

Všechny prostory budou vybaveny kamerovým systémem.

10. DALŠÍ ZVAŽOVANÁ OPATŘENÍ

Nejsou zvažována žádná další opatření.

11. OBALOVÉ KŘIVKY A ROZHLEDOVÉ POMĚRY

Nové komunikace byly navrženy s parametry plně v souladu s platnou legislativou a to především ČSN 73 6110. Komunikace tedy z hlediska pohybu osobních vozidel, zásobování i vozidel IZS nepředstavují žádný problém. Pohyb vozidel byl prověřen pomocí obalových (vlečných) křivek v souladu s TP 171 - Vlečné křivky - pro ověření průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací.

Podrobnosti obalových křivek jsou patrné z příloh obalových křivek.

V rámci dokumentace byly prověřeny rozhledové poměry a do situace vyneseny rozhledové trojúhelníky vycházející z norem ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích a ČSN 73 6110 / Z1 - Projektování místních komunikací.

Podrobnosti rozhledových poměrů jsou patrné ze situační přílohy se zakreslenými rozhledovými trojúhelníky.

12. ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Na nových komunikacích bude zajištěn dostatečný prostor pro vozidla IZS.

13. ZÁVĚR

Předložené řešení plní zadání studie a dává základní pohled na možné řešení. V rámci studie bylo prověřeno několik variant, z nichž je nakonec předkládána varianta s největší kapacitou parkovacích stání a neoptimálnější sítí komunikací. Tato varianta se při současných znalostech jeví jako projednatelná a realizovatelná.

Výsledné řešení bylo předjednáno se zástupci obcí Rostoklaty a Břežany II a dále také projednáno se SŽ.

V Praze, červen 2024

Ing. Tomáš Vejražka, Jakub Jánošík

PPU spol. s r.o.

Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10

tel./fax.: 274 812 497

vejrazka@ppusro.cz, ppusro@seznam.cz