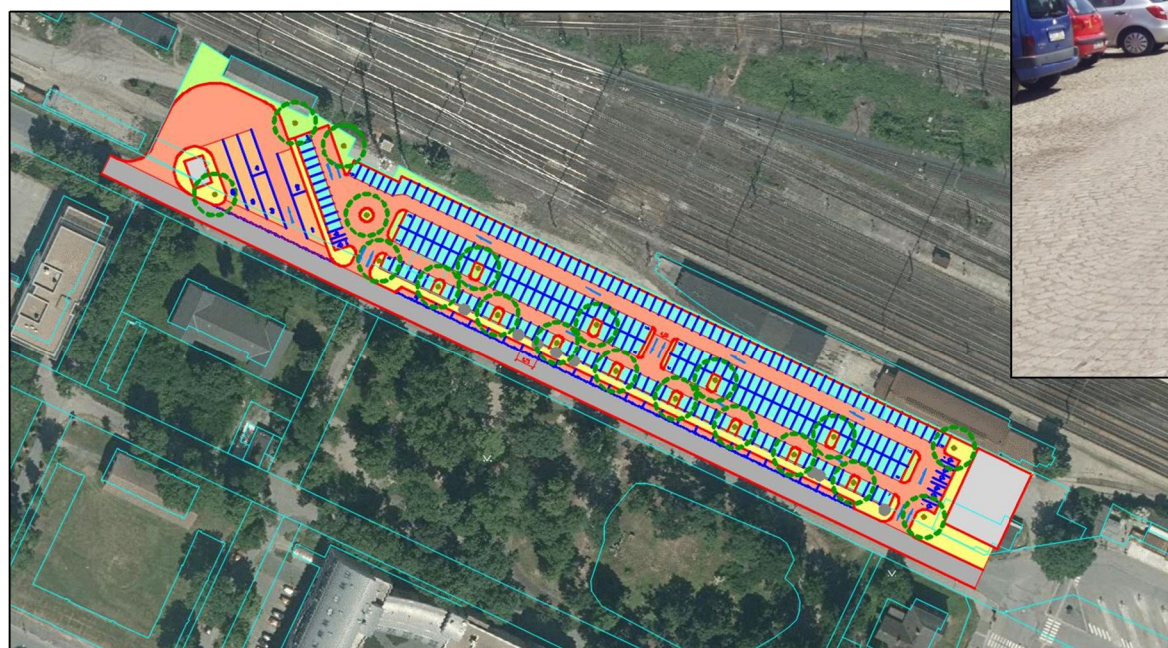


VYBUDOVÁNÍ PARKOVACÍHO SYSTÉMU P+R U HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V NYMBURCE

STUDIE

Říjen 2017



Objednatel: Město Nymburk
Náměstí Přemyslovců 163
288 28 Nymburk



Zpracovatel: Royal HaskoningDHV
Sokolovská 100/94
186 00 Praha 8



OBSAH STUDIE

OBSAH STUDIE	1
1 IDENTIFIKA NÍ ÚDAJE	2
2 ÚVOD	3
3 SOU ASNÝ STAV	4
4 NÁVRH EÜENÍ	6
4.1 Situační řešení	6
4.2 Konstrukce navržených ploch	6
4.3 Vegetační řešení	7
5 ZÁV R	8

Přílohy

- 1. Parkoviště P+R v Nymburce – zákres do ortofoto a KM M 1:1000
- 2. Parkoviště P+R v Nymburce – situace M 1:500

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Objednavatel:

Město Nymburk

Zastoupení ve věcech smluvních: PhDr. Pavel Fojtík, starosta města
Zastoupení ve věcech technických: Ing. Bohumil Klicpera, vedoucí odboru rozvoje a investic
Jan Pokorný, investiční referent
Miroslav Rutrich, koordinátor BOZP

sídlo: Náměstí Přemyslovců 163, 288 28 Nymburk
bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.
číslo účtu: 27 – 0504359359/0800
IČ: 00239500

Zhotovitel:

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

spisová značka rejstříkového soudu: C 11622 vedená u Městského soudu v Praze

Zastoupení ve věcech smluvních: Ing. Václav Starý, prokurista
Zastoupení ve věcech technických: Ing. Milan Ptáček, projektový manažer
tel.: 725 730 325, email. Milan.Ptacek@rhdhv.com
Ing. Jan Rambousek, projektový manažer
tel.: 778 744 320, email. Jan.Rambousek@rhdhv.com

sídlo: Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8
bankovní spojení: ING Bank N.V.
číslo účtu: 1000449603/3500
IČ: 45797170

Zpracovatelé studie: Ing. Milan Ptáček,
Ing. Jan Rambousek
Ing. Jan Lukeš

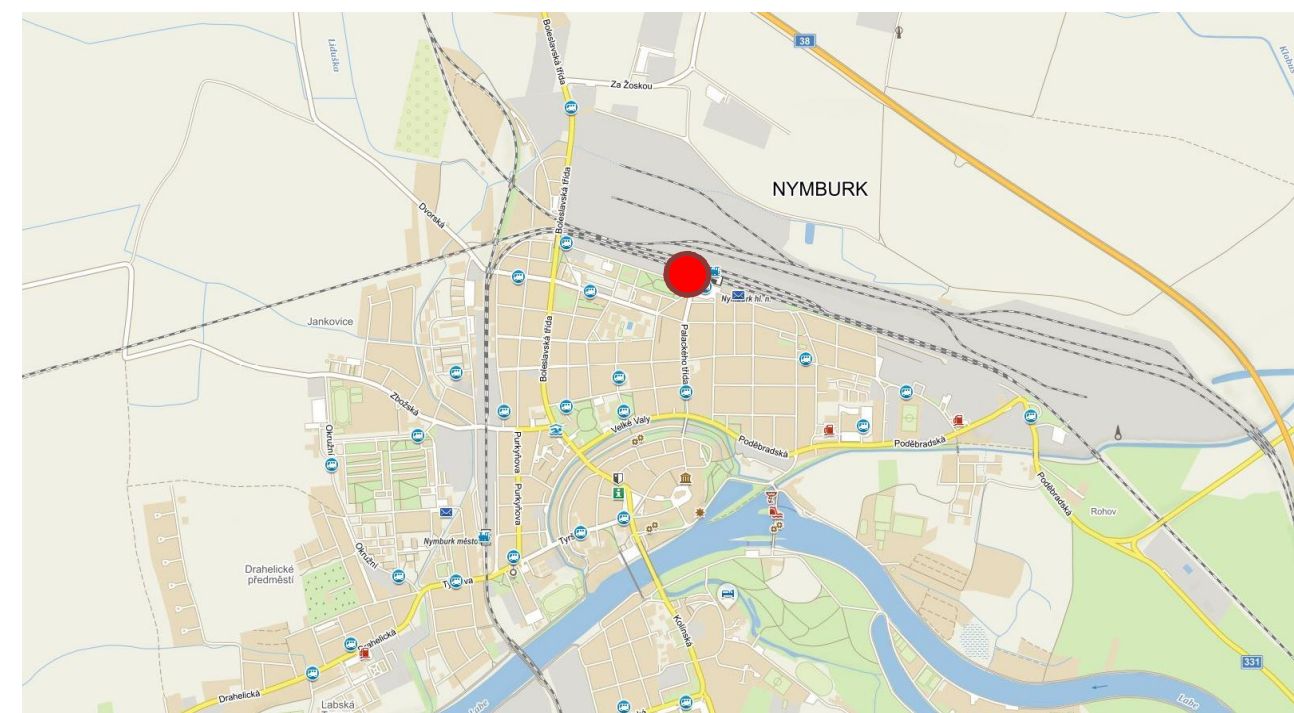
2 ÚVOD

Cílem této studie je vypracování architektonicko-urbanistické studie (návrhu řešení) za účelem navržení komplexního řešení dopravy v klidu u hlavního nádraží v Nymburce spočívající ve vybudování parkoviště pro osobní automobily v režimu P+R.

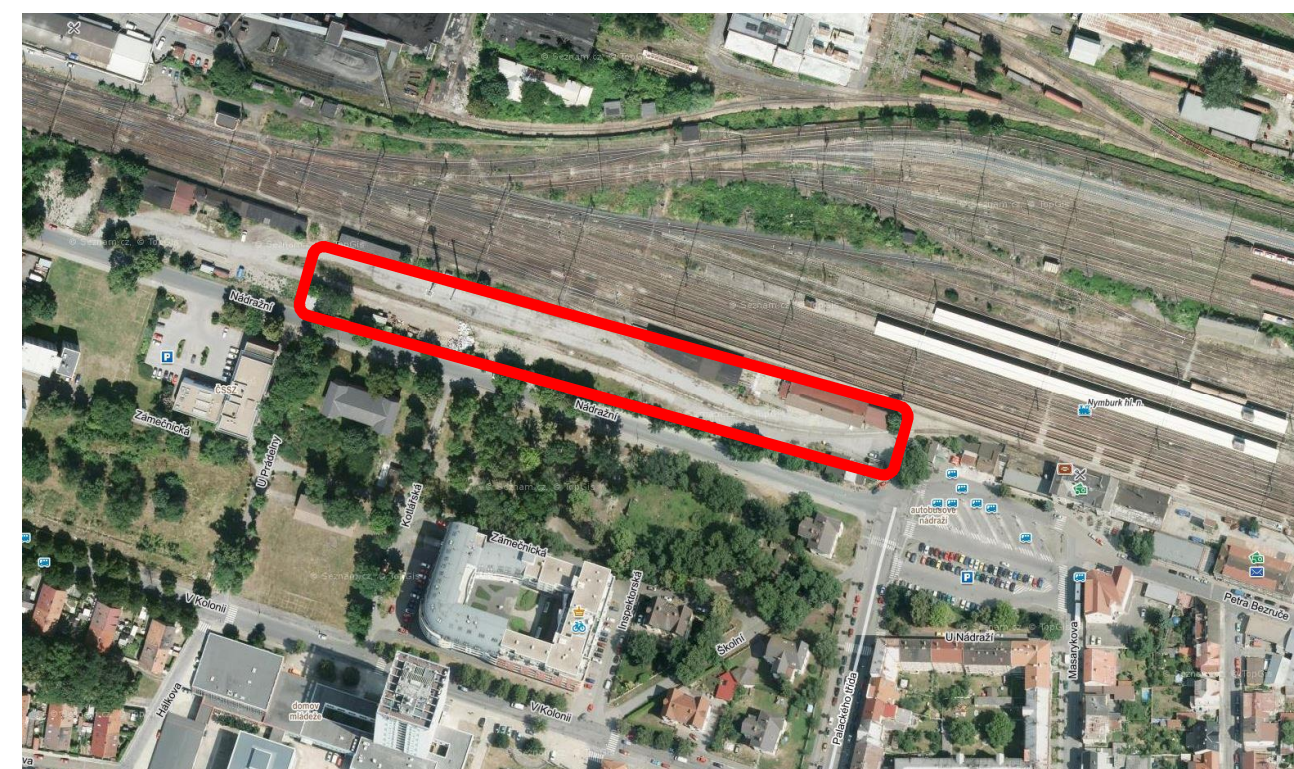
Dále je předmětem vybudování parkovacích míst K+R a B+R, zřízení odstavných stání pro autobusy veřejné hromadné dopravy, v návrhu řešení komunikací pro pěší umožňující bezpečný pohyb osob mezi parkovištěm a stávajícím nádraží železniční a autobusové dopravy a v návrhu řešení doprovodné zeleně. Studie má být podkladem pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.

V současné době probíhají projekční práce na přestavbě celého dopravního uzlu v předprostoru nádraží, tj. včetně autobusového terminálu, řešení místa pro ukládání jízdních kol a kromě parkoviště P+R, také parkoviště typu K+R, B+R apod.

Zájmové území bylo předem jasně vymezeno, a to v současné manipulační ploše – na pozemcích města, kde je odstavení vozidel přes den nyní povoleno.



Přehledná situace – umístění nádraží v Nymburce



Hranice řešeného území

Vybudování parkovacího systému P+R u hlavního nádraží v Nymburce

3 SOUČASNÝ STAV

Nymburkem prochází 4 železniční tratě. Dojíždka za prací (nejen) do Prahy právě vlakem je poměrně vysoká a výhledově může nadále růst. Samotný Nymburk leží v pátém tarifním pásmu PID. Dostatečně kapacitní parkoviště typu P+R umožňující odstavení vozidla u nádraží je tedy žádoucí.

Současné parkovací plochy poblíž nádraží jsou nedostačující. V úterý 10.10.2017 v dopoledních hodinách proběhl dopravní průzkum za účelem zjištění počtu odstavených vozidel. Na manipulační ploše (v řešeném území) bylo odstaveno 116 osobních vozidel, na parkovišti u současného autobusového nádraží pak 66 vozidel. **Dohromady se tak jedná (na těchto dvou plochách) o 182 osobních vozidel.** Problémem však je, že se zároveň jedná o maximální kapacitu obou těchto ploch. Lze tedy předpokládat, že vozidla osob dojíždějících vlakem za prací jsou odstavována také v nejbližších úsecích přilehlých ulic, kde se mísí s vozidly rezidentů. V současné době zde nejsou žádné modré zóny pro rezidenty či zóny placeného stání. Konkrétně se jedná o ulice:

- Palackého třída
- U Nádraží
- Masarykova
- Boženy Němcové
- Petra Bezruče
- Dr. Antonína Dvořáka
- Kramolínova

Tyto ulice (či jejich nejbližší mezikřižovatkové úseky vzhledem k nádraží) byly v době konání průzkumu rovněž zaplněné – viz následující foto.



Manipulační plocha



Parkoviště u autobusového nádraží

Vybudování parkovacího systému P+R u hlavního nádraží v Nymburce



Palackého třída – pohled od nádraží



Petra Bezruče – pohled směrem k nádraží

4 NÁVRH ŘEŠENÍ

V rámci řešeného území, které má rozlohu cca 8 750 m² (nezahrnuje plochu pro drobné obchody – retail), bylo snahou umístit maximální počet parkovacích míst pro dlouhodobé odstavení vozidel. Odůvodněním je podpora intermodality IAD–vlak a stále se zvyšující počet dojíždějících za prací či do školy a tedy i zvyšující se poptávka parkovacích míst. Do řešeného území měla být umístěna také odstavná stání pro autobusy.

Prověřovány byly tedy různé kombinace typů stání (podélná, šikmá s různými úhly a kolmá). Nejkapacitněji s ohledem na zábor prostoru i s pojezdovými komunikacemi vycházejí 4 řady kolmých stání se šířkou 2,8 m. Šířka komunikace podle ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel) pak může být redukována na 4,25 m.

4.1 Situace

V řešeném území je počítáno s drobnými obchody, které by měly být umístěny co nejbližší nádraží – v místě současného vjezdu do manipulační plochy. Naopak na západním konci jsou umístěna odstavná stání pro autobusy. Podle požadavku IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje) jsou navržena 4 stání pro autobusy délky 12 m a 2 stání pro kloubové autobusy délky 18 m. Tato stání jsou navržena pod úhlem 45° k současné komunikaci – Nádražní ulici, přičemž stání pro standardní autobusy 12 m jsou podélně dvě za sebou (místa 1-4), kloubové autobusy samostatně (místa 5-6) – viz situace. Všechny možné manévry byly prověřeny obalovými křivkami. Pokud bude parkovat autobus na místa č.2 nebo č.4 a místa č.1 a č.3 budou obsazena, bude muset řidič autobusu pro ideální odstav mírně couvnout. Šířka odstavných stání je jednotně 4,5 m, průjezdní pruh je šířky 5,0 m. Výjezd je okolo ostrůvku šířky 8,0 m. V ostrůvku je možné zrealizovat případné zázemí pro řidiče s WC, odpočinkovou místností apod.

Samotné parkoviště P+R je tedy situováno ve „zbývající“ ploše mezi retailem (drobnými obchody) a odstavnými stánkami pro autobusy. **Celkem je zde umístěno 279 odstavných stání,**

přičemž 253 z nich je kolmých ve čtyřech řadách. Zúžením Nádražní ulice je možno zde situovat dalších 26 podélných stání, která jsou v návrhu mimo samotné parkoviště, tj. můžou fungovat odděleně. Pokud by v budoucnu došlo ke zpoplatnění, tato místa mohou být opatřena parkovacím automatem. Propojení parkoviště s Nádražní ulicí je dvěma obousměrnými vjezdy/výjezdy, v samotném parkovišti jsou komunikace jednosměrné, šířka mezi parkovacími stánkami je totiž 4,25 m. Z důvodu minimalizace pohybů na parkovišti je střední dvouřada přerušena a navržena obousměrná propojka šířky 6 m. Vzdálenost mezi výjezdy je 178 m. Šířka kolmých parkovacích stání je 2,8 m, délka 5 m, resp. 4,5 m u obou krajních řad. Pojezdová komunikace mezi stánkami je šířky 4,25 m (podle ČSN 73 6056) umožňující zaparkování bez couvání. Šířka podélných stání při Nádražní ulici je 2,0 m, délka 5,75 m. V rámci parkoviště P+R je navrženo také 8 míst pro osoby ZTP šířky 3,5 m. Šest z nich je umístěno na východním konci co nejbližší nádraží, vždy dvě tato místa mají společný manipulační prostor pro výstup a nástup řidiče, dvě místa pro osobu ZTP je situováno na západním konci u odstavných stání pro autobusy obdobným způsobem. Mezi podélnými stánkami a jižní řadou kolmých stání je navržen chodník šířky 2,5 m.

4.2 Konstrukce navržených ploch

Samotná parkovací stání na parkovišti jsou navržena ze zatravnovací dlažby, pouze s výjimkou parkovacích míst pro osoby ZTP, které budou asfaltové, stejně jako pojezdové komunikace na parkovišti. S asfaltovým krytem jsou navržena také podélná stání podél Nádražní ulice. Vyšší podíl zeleně napomáhá přirozenému odvodnění skrze půdu. Zatravněné však mohou být např. pouze části parkovacích stání pod vozidly, mezi vozidly tak mohou vzniknout „chodníčky“ pro pohodlnější chůzi. Níže je na fotografii uveden příklad ze zahraničí.

Vyšší nároky z hlediska konstrukce vozovky budou v místě odstavných stání pro autobusy, zde je navržen cementobetonový kryt. Chodníky budou dlážděné.

Všechny skladby jednotlivých ploch budou zpřesněny v rámci navazujících stupňů PD.

Vybudování parkovacího systému P+R u hlavního nádraží v Nymburce



Příklad parkoviště se zelenými plochami - Francie

Greenspire). Ze stávajících stromů doporučujeme zachovat 40 % kvalitních jedinců - potřebují taktéž zachovat nezadlážděný prostor - min. 2 x 2 m, povrch lze řešit opět geotextilií a kačírkem. Umístění stromů – viz situace.

4.3 Vegeta ní eýení

Kromě zvýšení podílu zelených ploch v rámci parkoviště aplikací zatravněvací dlažby je parkoviště doplněno také vzrostlými stromy. Díky volnému prostoru i sousedství parku jsou navrženy vzrůstné listnaté stromy, kterým je třeba připravit podmínky pro jejich dlouhý život. Jako stěžejní městotvorný prvek je třeba vytvořit alej podél ulice. Proto navrhujeme založit v první řadě kolmých stání od ulice Nádražní alej stromů (Acer pseudoplatanus-javor klen) o sponu 20 m s rabátky o velikosti minimálně 2 × 2 m, lépe tedy na úkor jednoho kolmého stání 2,8 m x 4,5 m. Stromy v prostoru parkoviště budou mít zajištěn v ose parkoviště celé jedno parkovací stání v šachovnicovém systému, čímž budou mít vytvořen dostatečný prostor pro jejich růst. Nepůjde o malokorunné variety, které by v tomto velkém prostoru vypadaly směšně, nehledě na jejich problémy s podjezdovou a podchodnou výškou. Navržené druhy nemají problém s nasazením koruny až okolo 4 m výšky. Rabátka budou vyplněna vrstvou 8 cm kačírku s mulčovací plachtou k zamezení růstu plevelů. Monotónní alej javorů bude doplněna směsí jinak atraktivních vzrůstných listnáčů, vytvářejících přívětivé klima na jinak nehostinném parkovišti: platan (Platanus acerifolia), bezplodá třešeň (Prunus avium Plena), lípa (Tilia cordata

5 ZÁVĚR

V rámci této studie bylo ve vymezeném území navrženo parkoviště P+R u hlavního nádraží v Nymburce s důrazem na co nejvyšší počet parkovacích míst, ovšem zároveň se zohledněním funkčnosti a bezpečnosti z dopravního hlediska a zahrnutím architektonické a estetické stránky včetně vhodného doplnění zeleně. Odstavných míst pro osobní vozidla je navrženo celkem 279, což znamená oproti současným 182 místům (bez přiléhajících ulic) nárůst o 97 míst. Zvýšení kapacity by mělo přinést úbytek parkujících vozidel právě v přiléhajících ulicích, kde se dnes míjí vozidla dojíždějících a rezidentů.

Kromě parkoviště P+R byla na západním konci řešeného území navržena odstavná stání pro autobusy – 4 pro autobusy délky 12 m a 2 pro autobusy délky 18 m. Parkoviště pro kola B+R a parkoviště typu K+R bude umístěno blíže samotnému nádraží, tedy mimo řešené území.

Parkoviště P+R a odstavná stání pro autobusy jsou umístěna výhradně na pozemcích města Nymburk, konkrétně na pozemcích p.č. 1748/172, p.č. 1803, p.č. 3568, p.č. 3571, p.č. st. 4865 a p.č. st. 5066.

Studie je podkladem pro navazující stupně PD.