

OBSAH

1. ÚVOD	2
2. VÝCHOZÍ PODKLADY	2
3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ	3
4. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU DOPRAVY	5
5. NÁVRH ŘEŠENÍ	8
5.1. VARIANTA A – VJEZD I VÝJEZD NA UL. KOLLÁROVA.....	8
5.1.1. VARIANTA A – PARKOVACÍ DŮM I	9
5.1.2. VARIANTA A – PARKOVACÍ DŮM II	9
5.2. VARIANTA B – VJEZD Z UL. KOLLÁROVA, VÝJEZD DO UL. ZBOROVSKÁ.....	10
5.2.1. VARIANTA B – PARKOVACÍ DŮM I.....	10
5.2.2. VARIANTA B – PARKOVACÍ DŮM II.....	10
5.3. VARIANTA C – NOVÁ KOMUNIKACE	11
5.3.1. VARIANTA C – PARKOVACÍ DŮM I.....	11
5.3.2. VARIANTA C – PARKOVACÍ DŮM II.....	11
6. EKONOMICKÉ ZHDNOCENÍ	11
6.1. PARKOVACÍ DŮM I.....	12
6.1.1. VARIANTA A – VJEZD I VÝJEZD NA UL. KOLLÁROVA.....	12
6.1.2. VARIANTA B – VJEZD Z UL. KOLLÁROVA, VÝJEZD DO UL. ZBOROVSKÁ	12
6.1.3. VARIANTA C – NOVÁ KOMUNIKACE.....	12
6.2. PARKOVACÍ DŮM II.....	13
6.2.1. VARIANTA A – VJEZD I VÝJEZD NA UL. KOLLÁROVA.....	13
6.2.2. VARIANTA B – VJEZD Z UL. KOLLÁROVA, VÝJEZD DO UL. ZBOROVSKÁ	13
6.2.3. VARIANTA C – NOVÁ KOMUNIKACE.....	13
6.3. PŘEHLED PŘEDPOKLÁDANÝCH IN NA KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY.....	14
7. ZHDNOCENÍ NAVRŽENÝCH VARIANT	14
7.1. PARKOVACÍ DŮM.....	14
7.1.1. PARKOVACÍ DŮM I	14
7.1.2. PARKOVACÍ DŮM II	14
7.2. ZPŮSOB PŘIPOJENÍ	14
7.2.1. VARIANTA A	14
7.2.2. VARIANTA B	15
7.2.3. VARIANTA C	15
8. ZÁVĚR	16

1. ÚVOD

Předmětem studie je návrh dopravního připojení nového parkovacího domu v areálu ZZN v Českém Brodě. Zájmové území se nachází jihozápadně od křížení železniční trati 010 Praha – Kolín – Česká Třebová a silnice II. třídy číslo 113 (ul. Zborovská). Zájmové území se nachází v katastrálním území Český Brod.

V rámci studie jsou navrženy 3 varianty dopravního připojení pro 2 typy parkovacích domů, podle způsobu řešení stohovacího systému. Celkem je tedy zpracováno 6 variant dopravního řešení.

Varianty A a B řešení respektují stávající síť komunikací a okolní zástavbu bez možnosti zásahu do okolních soukromých pozemků. Výjimku tvoří samotný areál ZZN, kde se naopak počítá s případnou demolicí objektů. Zadávací podmínkou ze strany investora je zachování stávající trafostanice spol. ČEZ, která se nachází na východní hranici areálu.

Varianta C počítá s napojením na navrhovaný stav dle dodaného regulačního plánu.

2. VÝCHOZÍ PODKLADY

Studie je zpracována na základě těchto podkladů:

- Generel dopravy v Českém Brodě, fa HaskoningDHV Czech Republic, spol s.r.o., leden 2017
- Prověření možnosti napojení areálu ZZN, Ing. Michal Fott 3/2018
- Navrhovaný regulační plán v zájmové oblasti dodaný investorem
- Katastrální mapa
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, včetně změny 1.2010
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, včetně změny 1 1/2012
- ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, včetně změny 2 4/2013
- Internetové stránky města, www.cesbrod.cz

3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

Zájmové území se nachází v severní části města v areálu ZZN, který je vymezen železniční tratí (I. tranzitní koridor Praha – Kolín) a ulicemi Zborovská, Krále Jiřího a Kollárova. Areál sloužil pro skladování zemědělských produktů a tomuto účelu je i přizpůsoben. V areálu se nachází několik rozměrnějších budov (skladovacích hal) a velká zpevněná plocha sloužící k jejich obsluze. Z dopravního hlediska lze uvnitř stávajícího areálu pozorovat pouze minimální stupeň organizace, což umožňuje vysokou míru flexibility dopravní obslužnosti budov zemědělskými stroji. Součástí areálu je stávající trafostanice spol. ČEZ.



Obr. 1 - Poloha řešené lokality v širších vztazích (zdroj: www.mapa.cz)

V současnosti je areál napojen ze dvou stávajících vjezdů. Hlavní vjezd „VJEZD 1“ je napojen do křižovatky ulic Zborovská, Krále Jiřího a Jana Kouly.

Druhý vjezd je „VJEZD 2“ ze západní strany areálu z ulice Kollárova v blízkosti dnešní budovy ZUŠ. Vjezd by se dal charakterizovat jako servisní, minimálně využívaný. K tomuto vjezdu nevede žádný zpevněný povrch.



Obr. 2 – Situační výkres se zákresem vjezdů (zdroj: mapy www.mapy.cz)



Obr. 3 – Vjezd č. 1 připojení do stávající křižovatky



Obr. 4 – Vjezd č. 2 ze západní části areálu ZZN ul. Kollárova

4. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU DOPRAVY

VJEZD 1

Areál ZZN je dopravně připojen do 4 – ramenné průsečné křižovatky ul. Zborovská, Krále Jiřího a Jana Kouly. Dopravní připojení je umístěno pod nevhodným úhlem do zakružovacího oblouku mezi rameny křižovatky a vytváří tak páté rameno křižovatky, což je z dopravního hlediska nestandardní a nevhodné.

Jedná se však o historicky povolené dopravní připojení na místní komunikaci, které je klasifikováno jako samostatný sjezd. Šířka vjezdové brány je 7,0 m.

Stávající napojení nesplňuje normové parametry z hlediska rozhledových poměrů pro samostatný sjezd. Překážkou je zděný plot, který je v blízkosti vjezdové brány. Ten znesnadňuje rozhled vozidlu vjíždějícímu do křižovatky. Dalším důvodem nevhodnosti připojení do křižovatky jsou auta stojící před vraty, která zasahují do rozhledu v křižovatce a znesnadňují tak výhled ostatním vozidlům na vedlejších komunikacích. V krajním případě může nevhodně stojící vozidlo ve vjezdu zasahovat do průjezdného profilu komunikace tak, že ovlivní jeho dráhu, což zhoršuje bezpečnost a plynulost dopravy.

Výhodou takto umístěného dopravního připojení je možnost vjezdu vozidel větších rozměrů v prostoru celé křižovatky. Toho využíval především minulý vlastník areálu v rámci své činnosti (zemědělská činnost). Tato výhoda však není v souladu s dopravní bezpečností na komunikacích a je spíše potencionálním zdrojem nehod.

Z výše uvedených důvodů a vzhledem k tomu, že křižovatka patří k nejvytíženější křižovatce na území obce, by bylo vhodné, tento potenciální zdroj nebezpečí již dále nevyužívat a stávající sjezd zrušit a přemístit jej do bezpečnější polohy. Pro účely dopravního připojení parkovacích domů **nedoporučujeme** nadále tento sjezd využívat.

Naopak doporučujeme z důvodu vyšší bezpečnosti přesunout tento vjezd mimo prostor samotné křižovatky. V návrzích řešení jsou poté popsány jednotlivé možnosti připojení areálu.



Obr. 5 – Prostor křižovatky před vjezdem č. 1

VJEZD 2

Je připojen na místní komunikaci ul. Kollárova přes dvoukřídlou vjezdovou bránu o šířce cca 8 m.

Toto připojení bylo využíváno pouze jako servisní nebo záložní k vjezdu č.1 a není dimenzováno pro vyšší kapacity vozidel, proto k němu není vedena ani žádná zpevněná příjezdová komunikace. Vjezd je vhodný spíše pro vozidla menších rozměrů (osobní a dodávková vozidla).

Připojení také nesplňuje rozhledové poměry pro připojení na místní komunikaci. Tento nedostatek by mohlo vyřešit i vzhledem k intenzitě na této komunikaci dopravní zrcadlo.

ULICE KOLLÁROVA

Jedná se o ulici v zástavbě převážně rodinných domů. Vzhledem k šířce ulice je na komunikaci veden jednosměrný provoz společně s cyklopruhem a parkovacím pruhem. Šířka jízdního pruhu je cca 4,0 m. Jednosměrnost vychází z potřeb dopravního systému centra Českého Brodu. Pro využití vjezdu č.2 je nutné před ZUŠ odbočit do bezejmenné ulice. Šířka bezejmenné ulice je v průměru cca 5,0 m a není v ní umístěn chodník.



Obr. 6 – Nezpevněná cesta vedoucí v areálu k vjezdu č. 2



Obr. 7 – Pohled z ulice Kollárova připojení na vjezd č. 2 po pravé straně

5. NÁVRH ŘEŠENÍ

Navrhovaná řešení předkládají možnosti připojení areálu celkem ve 3 variantách, přičemž každá z 3 variant má svojí subvariantu, která se liší ve způsobu připojení jednoho z 2 typů parkovacích domů. Parkovací dům I je varianta parkovacího domu o cca 180 parkovacích stáních s vjezdem do domu v úrovni terénu a s výjezdem z prvního podzemního podlaží. Parkovací dům II. počítá se základním počtem 240 parkovacích stání. Výhodou této varianty je nájezd a výjezd v úrovni terénu (1. NP).

Varianta A počítá pro vjezd i výjezd s využitím současného připojení z ulice Kollárova. Ve variantě B se uvažuje s vjezdem z ul. Kollárova a výjezdem na ul. Zborovská. Varianta C je výhledový stav, který předpokládá zrušení běžného provozu v ul. Krále Jiřího a zřízením pěší zóny. Dopravní funkci by následně musela převzít zcela nová komunikace umístěná v areálu, která by se plynule napojila na ul. Kollárova. Na tuto novou komunikaci by byl dopravně připojen nový parkovací dům.

5.1. VARIANTA A – VJEZD I VÝJEZD NA UL. KOLLÁROVA

Využívá pro vjezd i výjezd do/z areálu stávajícího připojení na komunikaci v ul. Kollárova. Toto napojení sloužilo předchozímu majiteli pravděpodobně z důvodu servisního využití, proto k němu nevede z areálu žádná zpevněná cesta. Stávající brána má šířku cca 8 m.

Tato varianta se jeví z hlediska investičních nákladů jako nejvýhodnější. Pro dopravní obsluhu parkovacího domu lze využít stávající zpevněnou plochu, na kterou by byly vyznačeny jízdní pruhy pomocí dopravního značení. Vzhledem k nepříznivým prostorovým poměrům v okolí místa připojení (komunikace budou příliš úzké pro obousměrný provoz) je navržen vjezd a výjezd do/z areálu řídit pomocí dynamického řízení SSZ. Dále bude nutné, v místě kde jsou od sebe stávající budovy vzdáleny na minimální vzdálenost, zúžit šířku vozovky ze 7,00 m na 3,50 m, čímž vznikne pomyslné hrdlo na komunikaci, což nepříznivě ovlivní kapacitu komunikace a plynulost provozu.

V závislosti na stupni porušení vozovky po dokončení stavby parkovacího domu by bylo vhodné zvážit opravu povrchu stávající zpevněné plochy.

V případě realizace této varianty je nutno počítat s výměnou stávajících vrat za vjezdovou závoru nebo případně za samonosnou posuvnou vjezdovou bránu. Další nezbytnou investicí v této variantě je zpevnění příjezdové cesty uvnitř areálu.

Zásadní nevýhodou této varianty je zvýšení intenzit vozidel v Kollárově ulici a v okolních ulicích, které by pak musely přenést veškeré dopravní zatížení vyvolané stavbou parkovacího domu. Nevýhodou je i nevhodný úhel stávajícího napojení, což má za důsledek špatné rozhledové podmínky. Zhoršený rozhled se dá zlepšit použitím dopravního zrcadla na výjezdu. Další nevýhodou je nutnost řízení vjezdu a výjezdu do/z areálu pomocí SSZ, což bude negativně ovlivňovat kapacitu dopravního připojení a ve špičkových hodinách bude působit dopravní kongesce.

5.1.1. VARIANTA A – PARKOVACÍ DŮM I

Parkovací dům typ č.1 umožňuje vzhledem k svému vnitřnímu uspořádání vjezd do objektu z jižní fasády do 1.NP v úrovni okolního terénu. Pro vjezd do objektu je navržena jednosměrná jednopruhová komunikace o šířce jízdního pruhu 3,50 m. Naopak výjezd z objektu je umístěn v severozápadním rohu objektu, v 1.PP. Proto je nutné pro výjezd z objektu navrhnout podél západní fasády venkovní jednosměrnou rampu. Rampa bude mít šířku jízdního pruhu min. 3,25 m.

Je nutné upozornit, že realizace rampy z 1.PP by mohla vyvolat přeložku některé ze stávajících inženýrských sítí.

5.1.2. VARIANTA A – PARKOVACÍ DŮM II

Parkovací dům typ č.2 díky svému vnitřnímu uspořádání umožňuje vjezd i výjezd z objektu v 1.NP (v úrovni okolního terénu). Vjezd do objektu je stejně jako v případě parkovacího domu typ č.1 navržen po celé délce jižní fasády. Naopak výjezd z objektu je navržen podél celé severní fasády. K vjezdu do objektu je navržena jednosměrná komunikace šířky 4,0 m, která společně s obslužným prostorem pro vjezd do místa odbavení o šířce 6,0 m tvoří podél celé jižní fasády manipulační plochu o celkové šířce 10,0 m. K výjezdu je navržena taktéž jednosměrná komunikace šířky 4,0 m vedoucí podél západní fasády objektu.

Díky vjezdu a výjezdu v jedné výškové úrovni (v úrovni terénu) odpadá nutnost venkovní rampy, což značně snižuje finanční nákladnost stavby.

5.2. VARIANTA B – VJEZD Z UL. KOLLÁROVA, VÝJEZD DO UL. ZBOROVSKÁ

Varianta B předpokládá využití dopravního připojení z Kollárovy ulice pouze pro vjezd do objektu, což je z hlediska dopravního zatížení okolních ulic oproti variantě A podstatný rozdíl. Výjezd je navržen přímo na ulici Zborovská, což znamená komfortní výjezd na jednu z páteřních komunikací v rámci dopravního systému města. Díky jednosměrnému vjezdu z Kollárovy ulice nebude nutné navrhovat SSZ jako tomu bylo v případě varianty A. Šířka jednosměrné komunikace sloužící k vjezdu bude 4,00 m.

5.2.1. VARIANTA B – PARKOVACÍ DŮM I

Parkovací dům typ č.1 umožňuje vzhledem k svému vnitřnímu uspořádání vjezd do objektu z jižní fasády do 1.NP v úrovni okolního terénu. Pro vjezd do objektu je navržena jednosměrná jednopruhová komunikace o šířce jízdního pruhu 4,00 m. Naopak výjezd z objektu je umístěn v severozápadním rohu objektu v 1.PP. Proto je nutné pro výjezd z objektu navrhnout podél severní fasády venkovní jednosměrnou rampu. Rampa bude mít šířku jízdního pruhu min. 3,50 m.

Je nutné upozornit, že realizace rampy z 1.PP by mohla vyvolat přeložku některé ze stávajících inženýrských sítí.

5.2.2. VARIANTA B – PARKOVACÍ DŮM II

Parkovací dům typ č.2 díky svému vnitřnímu uspořádání umožňuje vjezd i výjezd z objektu v 1.NP (v úrovni okolního terénu). Vjezd do objektu je stejně jako v případě parkovacího domu typ č.1 navržen po celé délce jižní fasády. Naopak výjezd z objektu je navržen podél celé severní fasády. K vjezdu do objektu je navržena jednosměrná komunikace šířky 4,0 m, která společně s obslužným prostorem pro vjezd do místa odbavení o šířce 6,0 m tvoří podél celé jižní fasády manipulační plochu o celkové šířce 10,0 m. K výjezdu je navržena taktéž jednosměrná komunikace šířky 4,0 m vedoucí podél severní a východní fasády objektu na ul. Zborovská.

Díky vjezdu a výjezdu v jedné výškové úrovni (v úrovni terénu) odpadá nutnost venkovní rampy, což značně snižuje finanční nákladnost stavby.

5.3. VARIANTA C – NOVÁ KOMUNIKACE

Varianta C předpokládá napojení na výhledový stav dle regulačního plánu. Ten počítá s vybudováním nové obslužné komunikace, která převezme dopravní funkci za ul. Krále Jiřího, ze které bude vytvořena pěší zóna. Nová obousměrná dvoupruhová komunikace bude mít min. šířku 6,00 m a bude sloužit pro dopravní obsluhu všech objektů v nejbližším okolí. Podstatnou výhodou této varianty je dopravní připojení pro vjezd i výjezd na ul. Zborovská, což znamená, že okolní residenční zástavba v ul. Kollárova bude stavbou parkovacího domu z hlediska dopravního zatížení ovlivněna pouze nepatrně.

5.3.1. VARIANTA C – PARKOVACÍ DŮM I

Parkovací dům typ č.1 opět umožňuje vjezd pouze z jižní fasády do 1.NP z úrovně terénu. Výjezd je stejně jako v případě předchozích variant navržen z 1. PP ze severozápadního rohu objektu, což znamená nutnost venkovní výjezdové rampy podél západní fasády objektu. Opět s tím souvisí riziko přeložek stávajících inženýrských sítí.

5.3.2. VARIANTA C – PARKOVACÍ DŮM II

Stejně jako v přechodných variantách je pro vjezd do objektu navržena manipulační plocha podél celé jižní fasády objektu. Pro výjezd z objektu je opět navržena zpevněná plocha podél celé severní fasády, odkud bude doprava svedena jednosměrnou komunikací o šířce 4,00 m vedoucí podél západní fasády na novou komunikaci.

6. EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ

Vzhledem k podrobnosti dokumentace - studie jsou níže uvedené finanční náklady pouze orientační a od konečných finančních nákladů se mohou lišit. Předběžný odhad investičních nákladů je zpracován pouze na venkovní úpravy související s dopravním napojením parkovacího domu. Náklady na samotný parkovací dům nejsou v kalkulaci započítány, proto je nutné **k níže uvedeným investičním nákladům připočítat ještě náklady na realizaci parkovacího domu.** Dále nejsou do kalkulace zahrnuty případné přeložky stávajících inženýrských sítí.

6.1. PARKOVACÍ DŮM I

6.1.1. VARIANTA A – VJEZD I VÝJEZD NA UL. KOLLÁROVA

Investiční náklady **8,5 mil Kč**

• Nová vozovka k vjezdu	0,8 mil Kč
• Oprava povrchu zpevněné plochy v rámci areálu	4,0 mil Kč
• Chodníky	1,0 mil Kč
• SSZ	0,5 mil Kč
• Nezbytné dopravní opatření na bezejmenné ul.	0,5 mil Kč
• Rampa	1,5 mil Kč
• Ostatní (brána, DZ, apod.)	0,2 mil Kč

6.1.2. VARIANTA B – VJEZD Z UL. KOLLÁROVA, VÝJEZD DO UL. ZBOROVSKÁ

Investiční náklady **9,2 mil Kč**

• Nová vozovka k vjezdu	0,8 mil Kč
• Oprava povrchu zpevněné plochy v rámci areálu	4,0 mil Kč
• Chodníky	2,0 mil Kč
• Nezbytné dopravní opatření na bezejmenné ul.	0,3 mil Kč
• Rampa k ul. Zborovská	2,0 mil Kč
• Ostatní (DZ, apod.)	0,1 mil Kč

6.1.3. VARIANTA C – NOVÁ KOMUNIKACE

Investiční náklady **9,1 mil Kč**

• Nová komunikace	5,0 mil Kč
• Dopravní připojení z nové komunikace	0,4 mil Kč
• Chodníky	2,0 mil Kč
• Rampa	1,5 mil Kč
• Ostatní (DZ, apod.)	0,2 mil Kč

Pozn. V kalkulaci jsou zahrnuty pouze ty zpevněné plochy, které jsou nezbytné pro dopravní obsluhu parkovacího domu. Nejsou v ní zahrnuty zpevněné plochy související s rozvojem celé lokality.

6.2. PARKOVACÍ DŮM II

6.2.1. VARIANTA A – VJEZD I VÝJEZD NA UL. KOLLÁROVA

Investiční náklady **7,6 mil Kč**

- | | |
|---|------------|
| • Nová vozovka k vjezdu | 0,8 mil Kč |
| • Nová vozovka od výjezdu | 0,6 mil Kč |
| • Oprava povrchu zpevněné plochy v rámci areálu | 4,0 mil Kč |
| • Chodníky | 1,0 mil Kč |
| • SSZ | 0,5 mil Kč |
| • Nezbytné dopravní opatření na bezejmenné ul. | 0,5 mil Kč |
| • Ostatní (brána, DZ, apod.) | 0,2 mil Kč |

6.2.2. VARIANTA B – VJEZD Z UL. KOLLÁROVA, VÝJEZD DO UL. ZBOROVSKÁ

Investiční náklady **8,2 mil Kč**

- | | |
|---|------------|
| • Nová vozovka k vjezdu | 0,8 mil Kč |
| • Nová vozovka od výjezdu k ul. Zborovská | 1,0 mil Kč |
| • Oprava povrchu zpevněné plochy v rámci areálu | 4,0 mil Kč |
| • Chodníky | 2,0 mil Kč |
| • Nezbytné dopravní opatření na bezejmenné ul. | 0,3 mil Kč |
| • Ostatní (DZ, apod.) | 0,1 mil Kč |

6.2.3. VARIANTA C – NOVÁ KOMUNIKACE

Investiční náklady **8,2 mil Kč**

- | | |
|--|------------|
| • Nová komunikace | 5,0 mil Kč |
| • Dopravní připojení z nové komunikace | 0,4 mil Kč |
| • Nová vozovka od výjezdu | 0,6 mil Kč |
| • Chodníky | 2,0 mil Kč |
| • Ostatní (DZ, apod.) | 0,2 mil Kč |

Pozn. V kalkulaci jsou zahrnuty pouze ty zpevněné plochy, které jsou nezbytné pro dopravní obsluhu parkovacího domu. Nejsou v ní zahrnuty zpevněné plochy související s rozvojem celé lokality.

6.3. PŘEHLED PŘEDPOKLÁDANÝCH IN NA KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

VARIANTA	PARKOVACÍ DŮM I	PARKOVACÍ DŮM II
A	8,5 mil Kč	7,6 mil Kč
B	9,2 mil Kč	8,2 mil Kč
C	9,1 mil Kč	8,2 mil Kč

7. ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH VARIANT

7.1. PARKOVACÍ DŮM

7.1.1. PARKOVACÍ DŮM I

VÝHODY:

- + jednoznačně definovaný vjezd i výjezd

NEVÝHODY:

- nutnost výjezdové rampy kvůli výjezdu z 1.PP
- vysoké riziko přeložek stávajících inženýrských sítí

7.1.2. PARKOVACÍ DŮM II

VÝHODY:

- + vjezd i výjezd z úrovně terénu

NEVÝHODY:

- manipulační plochy podél jižní severní fasády (riziko dopravních nehod)

7.2. ZPŮSOB PŘIPOJENÍ

7.2.1. VARIANTA A

VÝHODY:

- + relativně nízké IN
- + využití stávajícího vjezdu
- + rychlost realizace
- + minimální nutnost bourání

NEVÝHODY:

- vysoké dopravní zatížení residenční čtvrti v okolí ul. Kollárova
- nutnost řízení vjezdu pomocí SSZ – omezená kapacita v místě dopravního připojení
- zúžení profilu vozovky v místě, kde se nacházejí stávající objekty blízko sebe

7.2.2. VARIANTA B

VÝHODY:

- + relativně nízké IN
- + využití stávajícího vjezdu
- + rychlost realizace
- + minimální nutnost bourání
- + výjezd na ul. Zborovská

NEVÝHODY:

- dopravní zatížení residenční čtvrti v okolí ul. Kollárova

7.2.3. VARIANTA C

VÝHODY:

- + komplexní revitalizace areálu, možnosti nového využití
- + dopravní připojení přes novou komunikaci přímo na ul. Zborovská
- + možnost udělat z ul. Krále Jiřího pěší zónu
- + minimální přetížení stávající residenční čtvrti v okolí ul. Kollárova

NEVÝHODY:

- provázanost s celkovou revitalizací celého areálu
- v souvislosti s celkovou revitalizací celého areálu lez předpokládat oproti ostatním variantám relativně dlouhou dobu realizace

8. ZÁVĚR

Předmětem studie byl návrh nového parkovacího domu v areálu ZZN v Českém Brodu. V rámci studie byly navrženy 3 varianty dopravního připojení pro 2 typy parkovacích domů. Celkem tedy bylo navrženo 6 variant řešení.

Varianta A navrhuje dopravní připojení pro vjezd i výjezd do parkovacího domu z ul. Kollárova, což způsobí neúměrné zvýšení dopravního zatížení v residenční čtvrti na ul. Kollárova a v jejím blízkém okolí. Tyto ulice nejsou na zvýšení intenzit dopravy uzpůsobeny. Dále je podmínkou pro fungování této varianty řízení vjezdu/výjezdu do/z areálu pomocí dynamického SSZ, což jednoznačně povede k problémům s plynulostí dopravy v obdobích dopravních špiček. Z těchto důvodů se jeví tato varianta jako nejméně vhodná, ačkoliv bude pravděpodobně finančně nejméně nákladná.

Varianta B využívá pro vjezd do areálu opět ul. Kollárova. Pro výjezd z areálu je navrženo nové dopravní připojení přímo na ul. Zborovská. Navržená jednosměrnost a využití dopravního připojení z ul. Kollárova pouze jako vjezd vyřeší problematiku plynulosti dopravy v období dopravních špiček, nicméně stále bude významnou část dopravy přenášet na ul. Kollárova, která pro tento účel není vhodná. Proto ani tato varianta nemůže být z dopravního hlediska variantou jednoznačně preferovanou, ačkoliv je jistým kompromisem mezi variantou A a variantou C.

Varianta C předpokládá kompletní revitalizaci celého areálu a jeho kompletní přeměnu včetně dopravního systému. Navrhuje novou páteřní obslužnou komunikaci, na kterou by byl připojen jak parkovací dům, tak okolní objekty. Tato komunikace by pak byla napojena přímo na ul. Zborovská, což je největší výhoda této varianty. Díky tomu by bylo možné udělat z ul. Krále Jiřího pěší zónu, což je z hlediska pohybu chodců směrem k železničnímu nádraží žádoucí. Z dopravního hlediska je to jediná správná varianta, protože nezpůsobí zvýšené dopravní zatížení blízké residenční čtvrti v okolí ul. Kollárova. Revitalizaci celého areálu doporučujeme provádět v jednotlivých na sebe přímo navazujících etapách.

Na základě výše uvedených informací se jednoznačně doporučuje pokračovat v přípravě a realizovat variantu C, nejlépe s využitím parkovacího domu typ č. II, který umožní dopravní obsluhu z úrovně terénu.