



PROJEKT / PROJECT	ČÁST / PART	PROJEKTANT / PLANNER	VÝKRES / DRAWING	MĚŘÍTKO / SC.	DATUM / DATE	Č.VÝKRESU / DR. No
PARKOVACÍ DŮM, Tuklaty	STUDIE	basepoint s.r.o. v benátkách 2350 / 6 149 00 praha 4		-	04/2018	
				FORMÁT / PAPER	REVIZE	
				A3	-	

OBSAH DOKUMENTACE:

01	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
02	ZÁKRES DO SITUACE - ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ
03	ZÁKRES DO SITUACE - MAJETKOVÁ MAPA
04	HMOTOVÉ ŘEŠENÍ - VARIANTA 1
05	ZÁKRES DO SITUACE - VARIANTA 1
06	PŮDORYS 1.NP - VARIANTA 1
07	PŮDORYS 2.NP - VARIANTA 1
08	ŘEZ A-A' - VARIANTA 1
09	HMOTOVÉ ŘEŠENÍ - VARIANTA 2
10	ZÁKRES DO SITUACE - VARIANTA 2
11	PŮDORYS 1.NP - VARIANTA 2
12	PŮDORYS 2.NP - VARIANTA 2
13	ŘEZ A-A' - VARIANTA 2
04	HMOTOVÉ ŘEŠENÍ - VARIANTA 3
05	ZÁKRES DO SITUACE - VARIANTA 3
06	PŮDORYS 1.NP - VARIANTA 3
07	PŮDORYS 2.NP - VARIANTA 3
08	ŘEZ A-A' - VARIANTA 3
19	REFERENČNÍ OBRÁZKY - FASÁDA
20	REFERENČNÍ OBRÁZKY - FASÁDA
21	REFERENČNÍ OBRÁZKY - STOJANY NA KOLA
22	REFERENČNÍ OBRÁZKY - ZASTŘEŠENÍ ZASTÁVEK



PROJEKT / PROJECT	ČÁST / PART	PROJEKTANT / PLANNER	VÝKRES / DRAWING	MĚŘÍTKO / SC.	DATUM / DATE	Č.VÝKRESU / DR. No
PARKOVACÍ DŮM, Tuklaty	STUDIE	basepoint s.r.o. v benátkách 2350 / 6 149 00 praha 4		-	04/2018	
				FORMÁT / PAPER	REVIZE	
				A3	-	



PROJEKT / PROJECT	ČÁST / PART	PROJEKTANT / PLANNER	VÝKRES / DRAWING	MĚŘÍTKO / SC.	DATUM / DATE	Č.VÝKRESU / DR. No
PARKOVACÍ DŮM, Tuklaty	STUDIE	basepoint s.r.o. v benátkách 2350 / 6 149 00 praha 4	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	.	04/2018	01
				FORMÁT / PAPER	REVIZE	
				A3	-	

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	PARKOVACÍ DŮM TUKLATY
Místo stavby:	Obec Tuklaty
Stupeň projektu:	Studie (STU)
Předmět dokumentace:	Novostavba parkovacího domu s parkováním P+R, sloužícího jako přestupní bod na vlakový spoj

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI

Stavebník / investor:	Obec Tuklaty Na Valech 19 250 82 Tuklaty
-----------------------	--

1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Generální projektant:	basepoint s.r.o. adresa: V Benátkách 2350/6, 149 00 Praha 4 sídlo: Květoslava Mašity 251, 252 31 Všenory IČ 27646793 info@basepoint.cz
Odpovědný projektant:	Ing. Karel Lorenz, ČKAIT 0010147 +420 724 792 303 karel.lorenz@basepoint.cz
Vypracoval:	Ing. Michal Moravec +420 721 662 675 michal.moravec@basepoint.cz
Spolupráce:	Ing. arch Jakub Volka, ČKA 03 947 +420 733 575 363 jakub.volka@basepoint.cz

1.4 TERMÍN ZPRACOVÁNÍ

II. Q 2018, odevzdání 04/2018

2. SOUHRNNÉ INFORMACE O STAVBĚ

2.1 STAVEBNÍ ZÁMĚR

Jedná se o novostavbu parkovacího domu na jižním okraji obce Tuklaty. Parkovací dům bude plnit funkci přestupního bodu na vlakové spoje. V parkovacím domě bude zřízeno parkoviště typu P+R, zároveň bude v blízkosti domu zřízeno parkovací stání typu K+R a autobusová zastávka pro meziměstské autobusové linky. Předběžně je zahrnuta možnost odstavení autobusových linek, u kterých by byla zastávka zřízena jako konečná. Na obecních pozemcích budou v rámci stavby parkovacího domu umístěny odstavné boxy pro jízdní kola v blízkosti vlakové stanice. Stavba je v souladu s vyhl. č. 268/2009 Sb. „o technických požadavcích na stavby“. V projektu je v souladu s vyhláškou č. 398 /2009 Sb. „o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ navržen odpovídající počet parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace včetně souvisejících opatření (světlé šířky dveří, chodeb, WC pro invalidy apod.).

2.2 ZÁKLADNÍ PARAMETRY NÁVRHU

řešený objekt:	parkovací dům
požadovaný počet parkovacích stání:	200
předběžně dostupná plocha pozemku:	4805 m²

2.3 VSTUPNÍ PODKLADY

- konzultace s investorem
- prohlídka místa stavby
- polohopisné a výškopisné zaměření pozemku provedené firmou GEODETI Jelínek, 03/2018
- údaje z katastru nemovitostí
- orientační inženýrskogeologický průzkum zpracovaný RNDr. Jitkou Dvořákovou v únoru 2018
- situační plány od správců podzemních sítí

2.4 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Pozemky dotčené umístěním a prováděním stavby (údaj platný k 13.4.2018):

parc. č.	výměra [m²]	druh pozemku	vlastník pozemku
1082	53866	Orná půda	SJM Papež Antonín RNDr. a Papežová Miroslava JUDr., K Dolánkám 1045, 28201 Český Brod
1081	4870	Ostatní plocha	Obec Tuklaty, Na Valech 19, 25082 Tuklaty
1079	6246	Ostatní plocha	Obec Tuklaty, Na Valech 19, 25082 Tuklaty

Sousední pozemky:

parc. č.	výměra [m²]	druh pozemku	vlastník pozemku
1098	2670	Ostatní plocha	Obec Tuklaty, Na Valech 19, 25082 Tuklaty
906/6	180	Ostatní plocha	Obec Tuklaty, Na Valech 19, 25082 Tuklaty
909/21	76475	Ostatní plocha	Správa železniční dopravní cesty, Dílžďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
1080	424	Ostatní plocha	Obec Tuklaty, Na Valech 19, 25082 Tuklaty
1083	61675	Orná půda	SJM Papež Antonín RNDr. a Papežová Miroslava JUDr., K Dolánkám 1045, 28201 Český Brod

3. ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

3.1 URBANISTICKÁ KONCEPCE ÚZEMÍ

Obec Tuklaty s místní částí Tlustovousy se nachází asi 5 km východním směrem od hranic hlavního města Prahy. Tuklaty i Tlustovousy jsou historickými, přirozeně rostlými sídly v zemědělské krajině, která byla vždy civilizačním jádrem kulturního, hospodářského a společenského pohybu na území Čech. Obě obce leží v mělké údolnici Tuklatského potoka a tvoří samostatné celky s vlastními a oddělenými hranicemi zastavěného území. Dle platného územního plánu se v řešeném území nachází další menší ostrovy s definovanou hranicí zastavěného území. V jihozápadní části katastru Tuklat se nachází urbanizované plochy rozprostírající se přes hranice řešeného území do katastru města Úvaly – jedná se o malý obytný soubor a plochy s hospodářským využitím. V jižní části katastru při křížení silnic I/12 a III/10163 se nachází areál s hospodářským využitím, obklopený funkčně totožnými plochami v návrhu. Východním směrem od obce Tuklaty, v těsné návaznosti na silnici II/24512, se nachází areál s hospodářským využitím. V jihovýchodní části katastru obce Tuklaty se nachází v těsné návaznosti na I/12 areál palivové čerpací stanice.

Zvolená koncepce rozvoje obce vychází ze stanovené koncepce rozvoje obce definované současným platným územním plánem. Stručně shrnuto, koncepce vychází z polohy obce a jejích silných stránek (zejména vynikajícímu dopravnímu propojení s městy Kolínem a Prahou, kvalitním obytným prostředím apod.), kdy se akceleruje její obytná funkce. S touto funkční kategorií by pak měla souviset široká paleta dalších aktivit – např. rozvoj ploch pro veřejnou rekreaci, rozvoj odpovídajícího občanského vybavení, rozvoj obecních veřejných prostor, rozvoj dopravní infrastruktury, rozvoj

hospodářských funkcí se zaměstnavatelským potenciálem. Takový rozvoj obce ostatně navrhuje platný ÚP Tuklaty a dále ho podporuje i nadřazená územně plánovací dokumentace (PÚR, ŽUR Sk).

Urbanistická koncepce rozvoje obce vychází z tradičního charakteru obce a konkrétní polohy jejího umístění. Obec leží v oblasti člověkem historicky užívané a antropomorfně modelované již od neolitu, dost možná ještě dříve. Charakter obce odpovídá její roli v hospodářském modelu novověku a jsou zde patrné i civilizační projevy doby relativně nedávné (centrální plánování za socialistického zřízení před rokem 1989, rozvoj po roce 1989 v souvislosti s přesunem značné části obyvatelstva z městského prostředí Prahy do jejího suburbu). Centrální část obce Tuklaty i místní části Tlustovousy tvoří historické struktury bývalých statků s jejich hospodářským zázemím, které je dnes často využíváno v přenesené formě. Na tuto centrální část navazovaly jednoduché domky s výrazně skromnějším zázemím či bez něj, po roce 1900 se pak začala ojediněle objevovat forma zástavby rodinnými domky podobná té dnešní v souvislosti s rozvojem průmyslu obecně. Urbanistická koncepce daná platným územním plánem (ÚP Tuklaty, Ing. arch. Jaroslava Pánková, BIB Architekts, 12/2011) vychází z definitivně prohloubeného odklonu hlavních činností obyvatel obce od činností spojených se zemědělstvím k činnostem ve sféře průmyslu, obchodu a služeb. Tento fakt je v současné době pro obyvatelstvo podobně strukturovaných obcí spojen s dojížděnkou za zaměstnáním. A právě skutečnost dosahu vynikajícího dopravního spojení s Prahou (ale i Kolínem a Českým Brodem) pomocí kapacitní železniční tratě, možnostem dostupného silničního propojení (dálnice D11, Pražský okruh) a faktem, jenž tvoří příjemné venkovské prostředí s dobrou dostupností kvalitní rekreace (byť často jen potenciálně), předurčuje Tuklaty spolu s Tlustovousy k rozvoji rezidentního bydlení s kvalitní vazbou na intimní vnitřní veřejné prostory sídla a rozvoji doprovodné veřejné rekreace. Pro vyvážený rozvoj sídla jsou důležité i areály s hospodářským potenciálem, které jsou v případě Tuklat a Tlustovousů od obce fakticky odděleny tělesem trati, což vytváří přirozené možnosti funkčního zónování a předpoklad pro nekonfliktní rozvoj všech důležitých složek obce.

Urbanistická koncepce území navrhuje přiměřený rozvoj obce za udržení vysokého standardu obytného prostředí, dostatečný rozvoj technické infrastruktury, ochranu krajinných hodnot a udržení zdravého životního prostředí.

3.2 URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Obec Tuklaty spolu s železniční stanicí tvoří přirozenou spádovou zónu pro obyvatele okolních obcí přestup na vlakovou dopravu do Prahy a do Kolína. S tím jsou spojeny i negativní dopady na území obce, spočívající především v nedostatečné prostorové kapacitě k řešení parkování při přestupu na železniční dopravu.

Z tohoto důvodu byla zpracována tato studie, řešící problém s parkováním automobilů z okolních obcí návrhem parkovacího domu s režimem P+R v docházkové vzdálenosti od železniční stanice. Jako nejvhodnější lokalita bylo vybráno území jižně od železniční trati v blízkosti železniční stanice a podchodu pro pěší. Dopravní napojení na silniční komunikaci je pak řešeno připojením na komunikaci III. třídy cca 500 m západně od parkovacího domu.

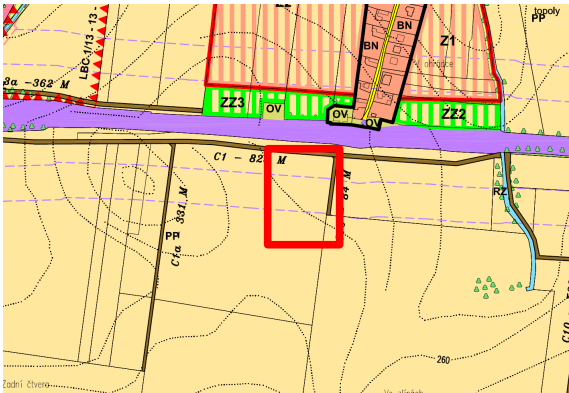
Záměrem studie je vytvořit nejen prostý parkovací dům, ale komplexnější dopravní uzel, řešící globálně dopravní napojení spádového území na železniční dopravu. Součástí dopravního řešení je návrh autobusové zastávky pro dopravní napojení lokální autobusové dopravy na železniční stanici. Potřeba krátkodobého parkování pro přestup z automobilu na vlak je řešena parkovištěm typu K+R. Pro uschování jízdních kol obyvatel z nejbližšího okolí je u železniční stanice navržena sestava padesáti cykloboxů pro uložení jízdních kol.

3.2 STÁVAJÍCÍ STAV

V současné době je zájmové území využíváno k zemědělským účelům. V trase příjezdové komunikace podél železniční trati vede od komunikace III. třídy k pozemku příjezdová polní cesta. Součástí areálu železniční stanice je podchod po železniční trati. K pozemku v současné době nevedou žádné přípojky inženýrských sítí. Na obecních pozemcích přilehlých k železniční trati jsou vedeny trasy sdělovacích kabelů SZDC.

Zájmové území pro výstavbu parkovacího domu s nachází na obecních pozemcích a částečně na pozemku soukromého vlastníka. Na základě této studie bude provedena směna pozemků.

V aktuálním územním plánu obce Tuklaty je funkční využití území v zájmovém území definováno jako polní plocha. Zájmové území rovněž leží mimo hranice zastavitelného území obce. Návrh parkovacího domu tak není v souladu s aktuálním územním plánem obce a k jeho umístění bude nutné zpracovat a projednat jeho změnu.



Obr. 1 – Výsek územního plánu obce Tuklaty

3.3 NAVRHOVANÝ STAV

Předmětem architektonické studie je návrh umístění, dispozice a dopravního řešení parkovacího domu pro parkoviště P+R. V této studii je zpracováno více variant návrhu vycházejících z požadavku zastupitelstva obce Tuklaty, konzultací s dopravním specialistou a vyjádření správců sítí k existenci sítí v okolí pozemku. Varianty byly navrženy s ohledem na minimalizaci docházkové vzdálenosti chodců (v žádném z případů nepřesahuje 200 m) a s ohledem na eliminaci křížení provozů osobních automobilů s chodci a autobusy. Vzhledem k účelu parkovacího domu se očekává nárazový příjezd v ranních hodinách a hromadný odjezd v hodinách odpoledních. V souladu s požadavky ČSN 73 6058 byla navržena WC pro muže, ženy a invalidy ve všech variantách.

V rámci výstavby parkovacího domu bude nutné provést napojení na hlavní komunikaci III. třídy vedoucí z Tuklat do Přímšas. Objekt se nachází cca 550 m od hlavní komunikace. Za účelem napojení bude místo stávající polní cesty provedena zpevněná komunikace s asfaltovým krytem pro osobní automobily a autobusovou dopravu. Samotné napojení na komunikaci bude řešeno pomocí mini-okružní křižovatky, či variantně pomocí klasické T křižovatky. Podrobné rozkreslení variant napojení a řešení komunikací před parkovacím domem je zpracováno v dopravně-inženýrské studii, včetně posouzení vlečných křivek vozidel a návrhu svislého a vodorovného dopravního značení.

Všechny varianty mají komunikaci společnou se zemědělskými stroji. Pro tyto stroje bude zřízen očišťovací pruh formou zpevněné komunikace délky min. 20 m (podrobněji je popsáno v dopravně-inženýrské studii).

Řešený objekt je navržen v následujících variantách:

1. Varianta 1

Základní parametry objektu

počet podlaží:	2
plocha pozemku ke směně:	4897 m²
zastavěná plocha:	3714 m²

Potřebná plocha pozemku je větší, než je plocha poskytnutá ke směně (4805 m²), tato varianta by tedy vyžadovala přikoupení dalších metrů plochy ze zabíraného pozemku.

Dopravní obsluha a parkování

Točna autobusů je umístěna v předpolí parkovacího domu, zastávka autobusů společná pro nástup i výstup. Točna je řešena jako jednosměrná pro autobusy i osobní automobily. V rámci točny je umístěno parkování K+R tak, aby stojící vozidla nepřekážela vozidlům vyjíždějícím do parkovacího domu. V těsné blízkosti parkovacího domu jsou navržena dvě odstavná autobusová stání pro ukončení autobusových linek.

Dispozice a provoz

Parkovací dům má navržena dvě podlaží určená pro parkování. Provoz uvnitř garáží je řešen jako okružní po směru hodinových ručiček s mezilehlými obousměrnými uličkami. Teoretické křížení provozu může nastat při sjezdu automobilů z 2. NP odbočujících do prostoru 1. NP s auty vyjíždějícími z 1. NP ven (křížení je však málo pravděpodobné vzhledem k faktu, že všechna vozidla vyjíždějí v odpoledních hodinách pouze ven), případně při jízdě vozidla z 1. NP směrem k rampě a současném vjezdu dalšího vozidla do prostorů 1. NP. Křížení lze předejít instalací informačního systému ukazujícího počet volných míst v jednotlivých podlažích, tak aby auta nepotřebovala přejíždět z patra do patra při hledání místa.

Parkovací dům umožňuje v této variantě parkování 239 automobilů a to včetně 8 parkovacích míst pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a 4 míst pro osoby doprovázející dítě.

2. Varianta 2

Potřebná plocha pozemku a zastavěná plocha

počet podlaží:	2
plocha pozemku ke směně:	4798 m²
zastavěná plocha:	3628 m²

Potřebná plocha pozemku je v limitu plochy pro směnu. při splnění všech potřebných požadavků.

Dopravní obsluha a parkování

Točna autobusů je řešena formou jednosměrné objízdne komunikace okolo parkovacího domu. Zastávka autobusů je společná pro nástup i výstup cestujících. Objízdna komunikace tvoří zároveň rozhraní mezi okolními zemědělskými plochami a parkovacím domem. Objízdna komunikace je společná pro autobusy a pro osobní automobily, pro které je zde zřízeno parkování K+R v bezprostřední návaznosti směrem k železniční stanici. Autobusová zastávka se nachází přibližně ve stejné docházkové vzdálenosti od podchodu. Vjezd a výjezd do parkoviště je situován na západní straně objektu a provoz parkujících vozidel je tak zcela oddělen od hlavní pěší trasy směrem k vlaku..

Dispozice a provoz

Parkovací dům má navržena dvě podlaží určená pro parkování. Provoz uvnitř garáží řešen jako okružní po směru hodinových ručiček s mezilehlými obousměrnými uličkami. Provoz je předpokládán s minimálním křížením vozidel. Pokud dochází ke křížení směrů jízdy, dispozice umožňuje dostatečný rozhled řidičů. Provoz garáže je vhodné doplnit instalací systému ukazujícího počet volných míst v jednotlivých podlažích, tak aby auta nepotřebovala přejíždět z patra do patra při hledání místa.

Parkovací dům umožňuje v této variantě parkování 230 automobilů a to včetně 8 parkovacích míst pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a 4 míst pro osoby doprovázející dítě.

3. Varianta 3

Základní parametry objektu

počet podlaží:	3
plocha pozemku ke směně:	3799 m²
zastavěná plocha:	2669 m²

Potřebná plocha pozemku je značně menší, než je plocha poskytnutá ke směně (4805 m²). Tato varianta nabízí možnost výměny plochy v celém rozsahu a následnému využití přebytku pro likvidaci dešťových vod na pozemku.

Dopravní obsluha a parkování

Princip řešení zůstává shodný s variantou dvě, rozdíl je pouze ve zkrácení délky domu o tři parkovací pole a zvýšení dmu o jedno podlaží.

Dispozice a provoz

Princip řešení zůstává shodný s variantou dvě, rozdíl je pouze ve zkrácení délky domu o tři parkovací pole a jeho navýšení o další podlaží. Parkovací dům umožňuje v této variantě parkování 241 automobilů a to včetně 8 parkovacích míst pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a 4 míst pro osoby doprovázející dítě.

3.5 DOPRAVNÍ OBSLUHA A PARKOVÁNÍ

Pro zřízení příjezdů automobilů a autobusů k parkovacímu domu bude nutno zřídit asfaltovou pozemní komunikaci napojenou na hlavní komunikaci Tato příjezdová komunikace bude společná iživána rovněž zemědělskými stroji pro přístup na přilehlé zemědělské plochy. Součástí komunikace bude autobusová zastávka, parkoviště K+R a sjezd z komunikace určený pro zemědělské stroje. Komunikace jsou navrženy tak, aby umožňovaly odstavení autobusů meziměstské hromadné dopravy s minimální kapacitou dvou odstavných autobusových stání pro případ ukončení aoutbusových linek vu parkovacího domu. Komunikace bude společná i pro cyklisty. Cyklistům bude v blízkosti komunikací pro pěší zřízen samostatný pruh a v bezprostřední blízkosti vlakové zastávky budou umístěny parkovací boxy na jízdní kola.

bezbariérové řešení parkovacího domu a přilehlých komunikací je řešeno v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb, navazující podchod pod železniční tratí však není řešen jako bezbariérový, jeho úpravu a rekonstrukci je nutné koordinovat s jeho správcem v rámci samostatné investiční akce SZDC.

4. STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

Konstrukční systém pro všechny varianty je uvažován jako železobetonový monolitický skelet v bezhrřibovém provedení, v případě potřeby v hřibovém provedení. Konkrétní řešení a dimenze svislých a vodorovných nosných konstrukcí budou stanoveny ve stupni dokumentace pro stavební povolení. Založení objektu bude navrženo na základě podrobného inženýrskogeologického průzkumu, předběžně je uvažovááno založení objektu na pilotových základech.

Všechny varianty mohou mít poslední podlaží provedeno jako zastřešené, či otevřené. V případě otevřených parkovacích stání bude nutno řešit zimní údržbu vozovky (solení, vyhřívaná konstrukce apod.). Způsob zastropení a případného řešení údržby bude stanoveno na základě připomínek investora v dalších stupních projektové dokumentace.

Fasáda objektu bude navržena jako polootevřená s výplní tahokovem, nebo jinou konstrukcí popnutou zelení, či jako otevřená s provedeným mřížovým zabezpečením proti vniku nepovolaných osob či zvíře.

Hydroizolace v kontaktu s podložím bude provedena z asfaltových modifikovaných pásů. Z důvodu charakteru fasády a otevřenosti vnitřních prostor nebyla navržena speciální opatření na ochranu stavby proti radonu.

Železobetonové konstrukce jsou navrženy jako pohledové. V hygienickém zázemí bude proveden keramický obklad stěn, či vhodná udržitelná stěrka. Podlahy budou provedeny jako lité epoxidové.

4.2 POŽÁRNÍ OCHRANA

Vzhledem k charakteru obvodového pláště lze garáž uvažovat jako dostatečně provětrávanou, nebude potřeba speciálních vzduchotechnických zařízení a opatření při vzniku požáru. V rámci garáže budou využita čidla úniku plynu pro vozidla s CNG pohonem. Veškeré skutečnosti týkající se požárního řešení budou budou vyhodnoceny a řešeny v dalších stupních projektové dokumentace se specialistou na požární ochranu staveb..

4.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Veškeré přípojky na síť technické infrastruktury jsou ukončeny na opačné straně železniční trati. Pro připojení na tyto síť bude zapotřebí vybudovat nové přípojky pomocí protlaků pod železniční tratí. Z vyjádření správce vodovodního řadu vyplývá, že v dané lokalitě není dostatek vody, správce tedy v současné době neumožní zřízení přípojky a připojení na vodovodní řad. Řešení zásobování objektu pitnou vodou bude řešeno se správcem vodovodu v průběhu zpracování dalšího stupně projektové dokumentace. Po protažení kanalizační stoky a zřízení kanalizační přípojky bude umožněno připojení na kanalizační řad, avšak pouze se splaškovou kanalizací. Dešťové vody je nutno likvidovat sběrnými jímkami, či vsakovacím zařízením na pozemku investora. Schopnost vsaku vody bude nutno prokázat vsakovací zkouškou. Na pozemku byl proveden hydrogeologický průzkum, na jehož základě bylo doporučeno zřídit vsakovací zařízení na severovýchodní straně pozemku s parkovacím domem. V úvahu připadá možnost využít nedaleké vodoteče na východ od pozemku, tuto variantu však bude nutno konzultovat se správcem železniční trati a vodního toku a vyhodnotit v dalších stupních projektové dokumentace. Dle vyjídření správce železniční cestyse pod navrhovanou připojovací komunikací vyskytují telekomunikační síť správce železniční sítě. V další fázi bude nutno konzultovat přesnou polohu telekomunikačních sítí vůči komunikaci a stanovit způsob ochrany dotčených sítí (ochrana sítí, přeložka apod.).

4.4 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY

VĚTRÁNÍ:

V objektu je uvažováno s přirozeným větráním v důsledku charakteru obvodového fasádního pláště. V hygienickém zázemí bude navrženo nucené odvětrání odtahovými ventilátory vyvedené nad střechu objektu.

OSVĚTLENÍ:

Pro další fázi dokumentace bude provedeno pro vybranou variantu posouzení osvětlení, na jehož základě bude případně navrženo osvětlení umělé.

4.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Před započetením stavebních prací na přístavbě bude sejmuta a uskladněna ornice, která bude po skončení stavby částečně opět rozprostřena na pozemku. Na pozemku nebude odstraněn žádný porost, který by byl součástí významného krajinného prvku a na který by bylo dle §3, vyhl. č. 189/2013 Sb. potřeba povolení. Stavba je v souladu se zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a nenarušuje soustavu Natura 2000. V rámci úprav předpolí budou provedeny zpevněné pojezdové a chodníkové komunikace a související osazení ozdobné vegetace.

Ing. Karel Lorenz, Ing. Michal Moravec
Praha II. Q 2018



VYZNAČENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ



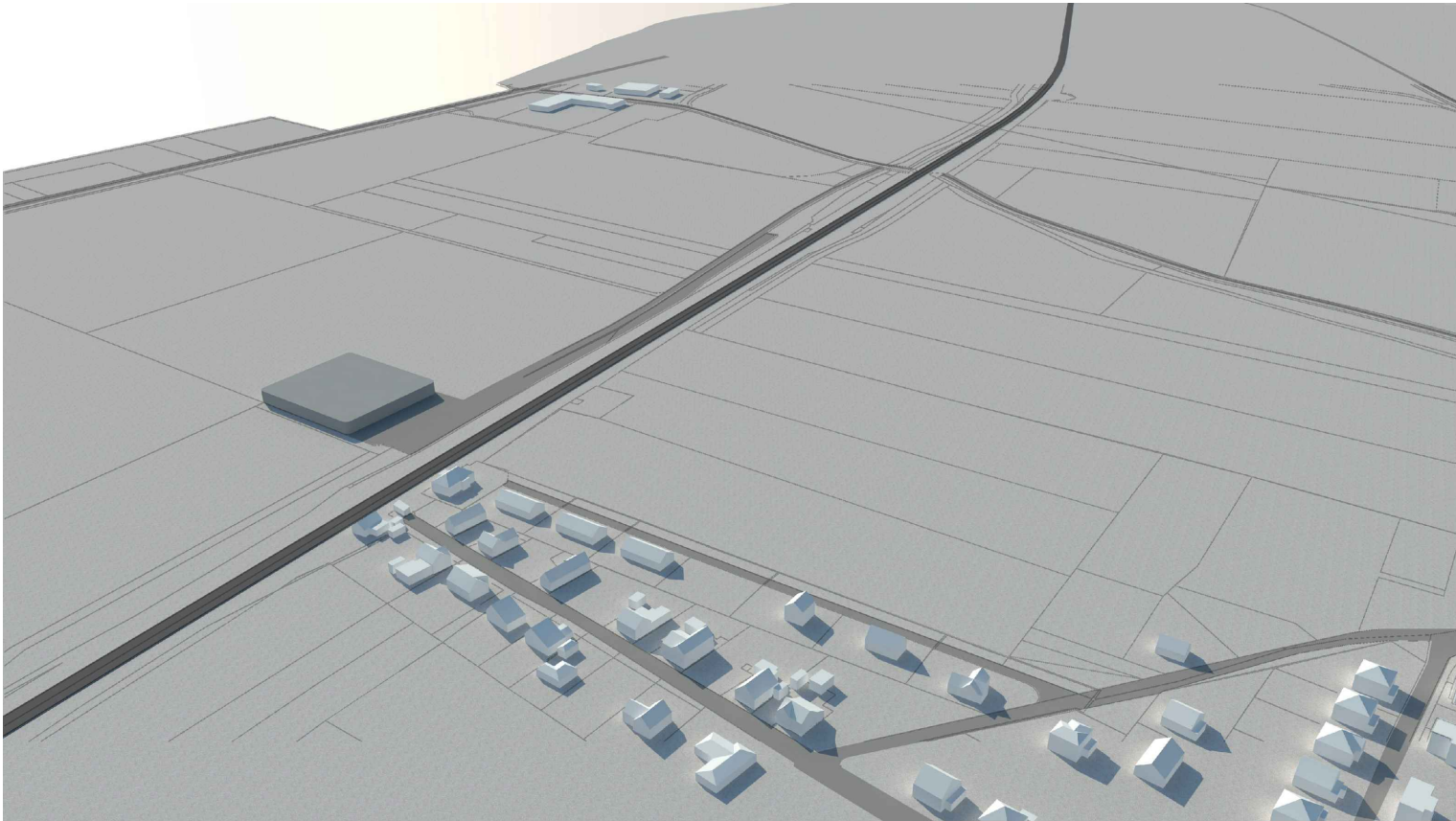
PROJEKT / PROJECT PARKOVACÍ DŮM, Tuklaty	ČÁST / PART STUDIE	PROJEKTANT / PLANNER basepoint s.r.o. v benátkách 2350 / 6 149 00 praha 4	VÝKRES / DRAWING ZÁKRES DO SITUACE ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ	MĚŘÍTKO / SC.	DATUM / DATE	Č.VÝKRESU / DR. No 02
				1:2500	04/2018	
				FORMÁT / PAPER A3	REVIZE -	



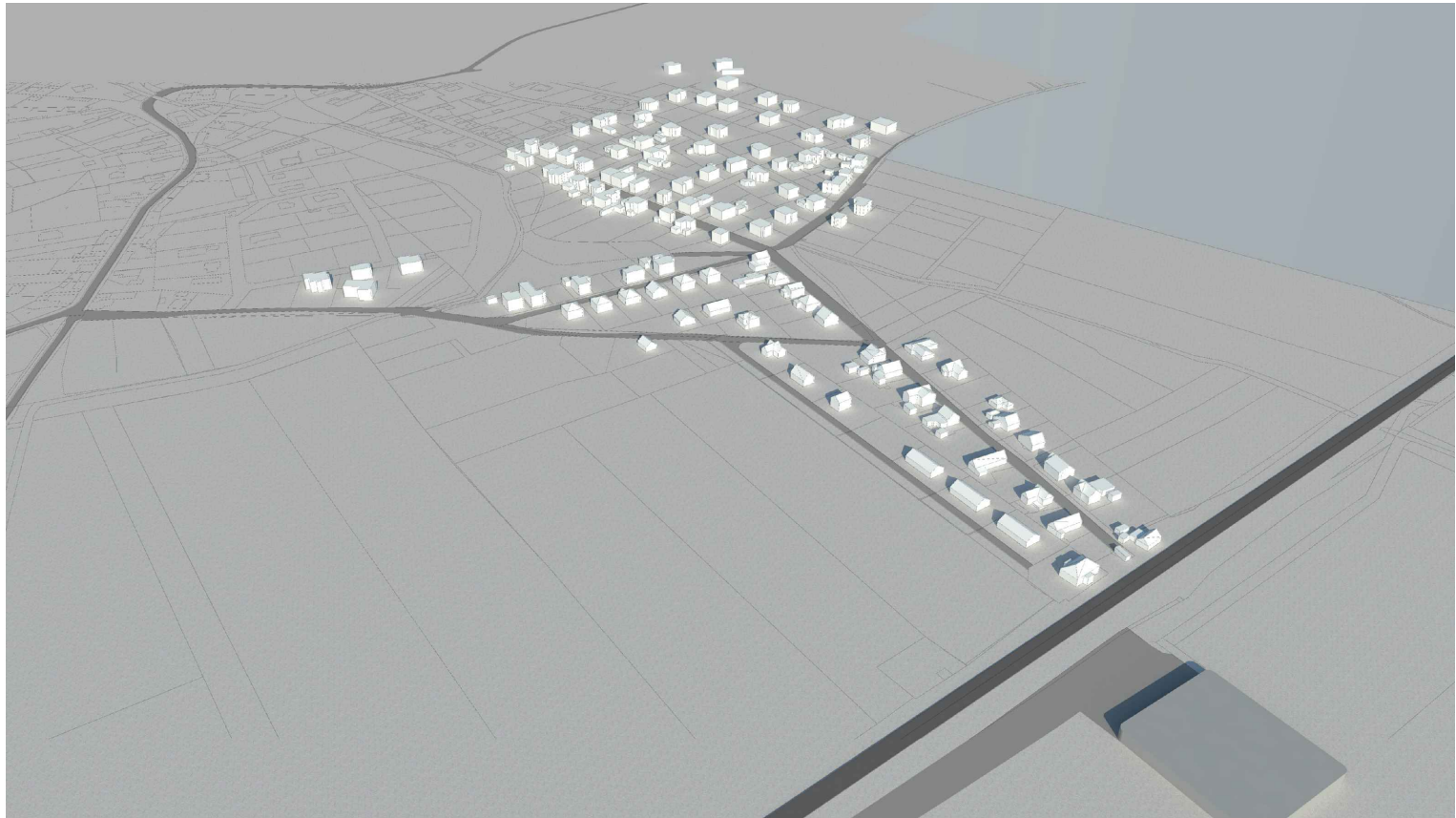
MAJETKOVÁ MAPA

- fyzické osoby
- obec Tuklaty
- Česká republika
- právnické osoby s.r.o., a.s.
- zajmové území

POHLED OD TUKLAT



POHLED K TUKLATŮM





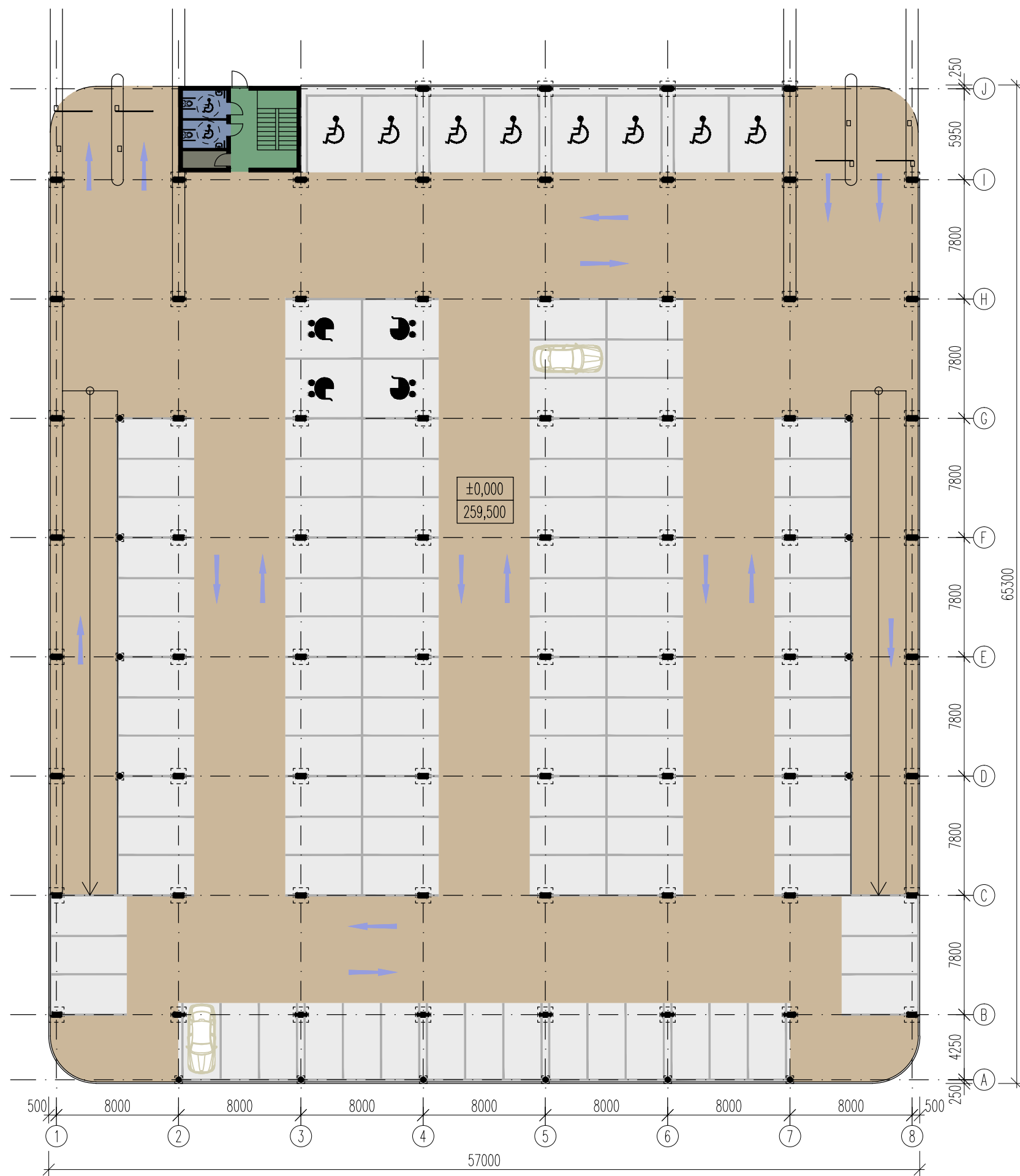
- POČET PODLAŽÍ: 2
- KAPACITA PARKOVACÍCH MÍST: 239
- POTŘEBNÁ PLOCHA POZEMKU: cca 4896,83 m²
- DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST NA VLAK: cca 136,78 m
- DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST OD VLAKU: cca 93,45 m
- ŘEŠENÍ PROVOZU

Točná autobusů umístěna v parteru parkovacího domu, zastávka autobusů společná pro nástup i výstup. Točná je řešena jako jednosměrná pro autobusy i osobní automobily. V rámci točny je umístěno parkování K+R tak, aby stojící vozidla nepřekážela vozidlům vjíždějícím do parkovacího domu. V těsné blízkosti parkovacího domu je navržen prostor pro eventuální odstavení autobusových linek s kapacitou 2 autobusů.

Provoz uvnitř garáží řešen jako okružní po směru hodinových ručiček s mezilehlými obousměrnými uličkami. Teoretické křížení provozu při sjezdu vozidel z 2.NP odbočujících do prostoru 1.NP s vozidly vyjíždějícími z 1.NP ven (nepravděpodobné - předpoklad, že všechna vozidla vyjíždějí v odpoledních hodinách pouze ven), případně při jízdě vozidla z 1.NP směrem k rampě a současném vjezdu dalšího vozidla do prostorů 1.NP. Kolizím lze předejít instalací informačního systému ukazujícího počet volných míst v jednotlivých podlažích, tak aby vozidla nepotřebovala přejíždět z patra do patra při hledání místa.

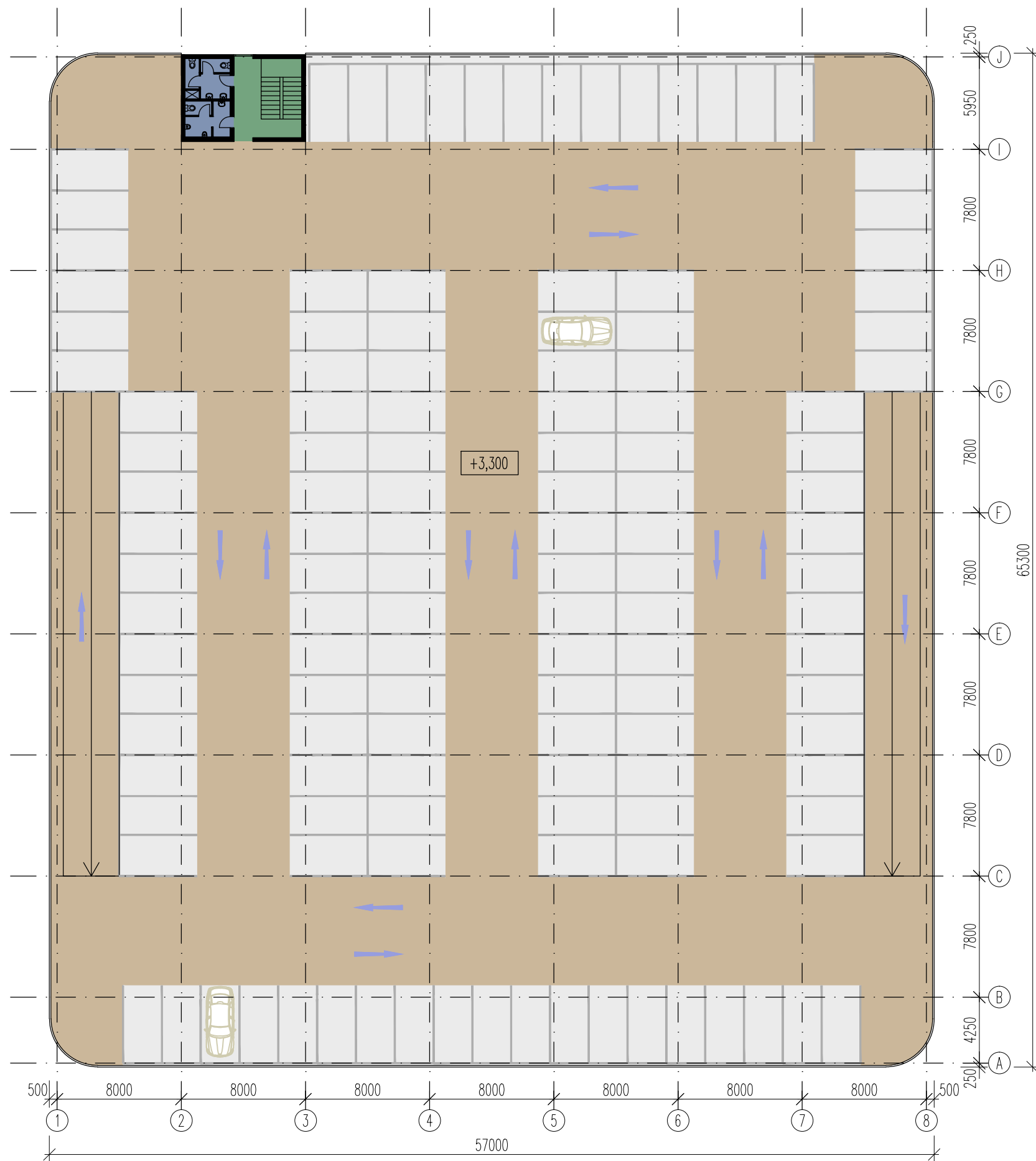
LEGENDA SITUACE

	POTŘEBNÁ PLOCHA POZEMKU
	ROZSAH ZPEVNĚNÝCH KOMUNIKACÍ
	PLOCHA PARKOVACÍHO DOMU
	TRASA PŘESTUPU MEZI AUTOBUSY A VLAKEM
	TRASA TELEKOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ

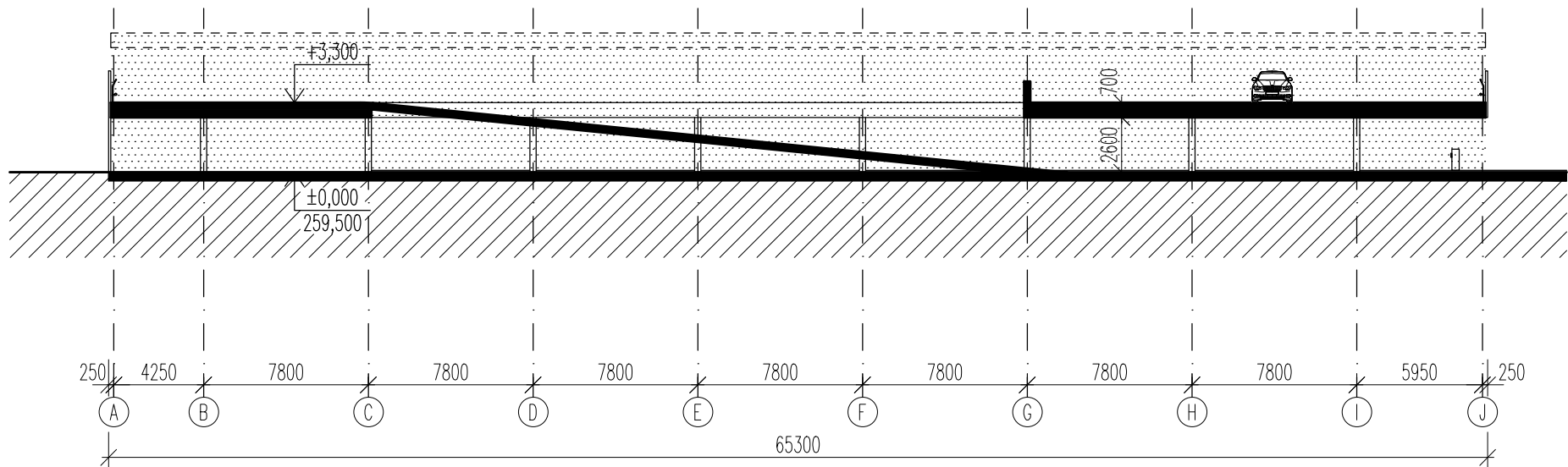


LEGENDA:

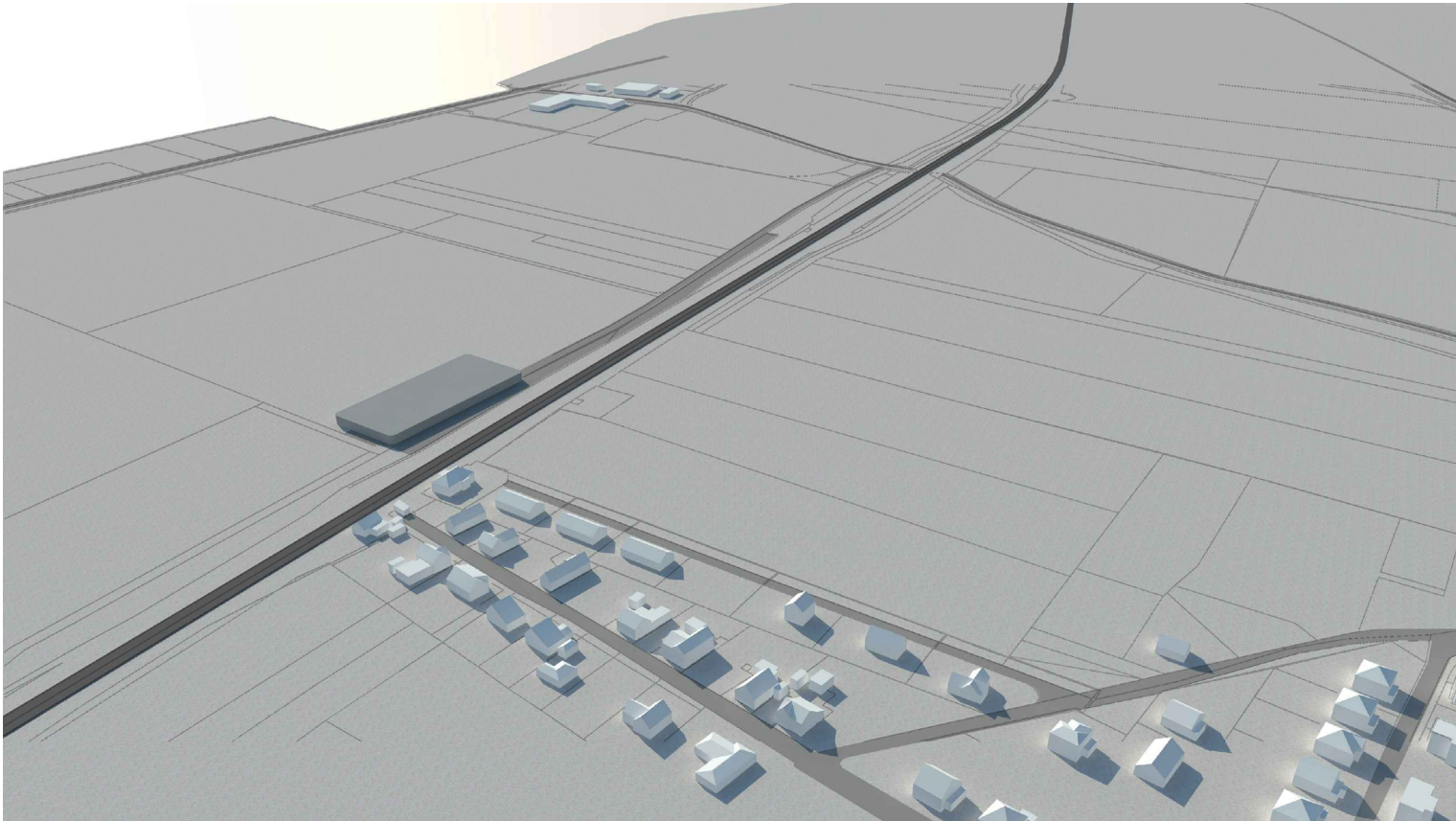
- PARKOVACÍ MÍSTA
- KOMUNIKACE
- SPOLEČNÉ PROSTORY
- HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- TECHNICKÉ PROSTORY
- NAVRHOVANÉ SMĚRY JÍZDY



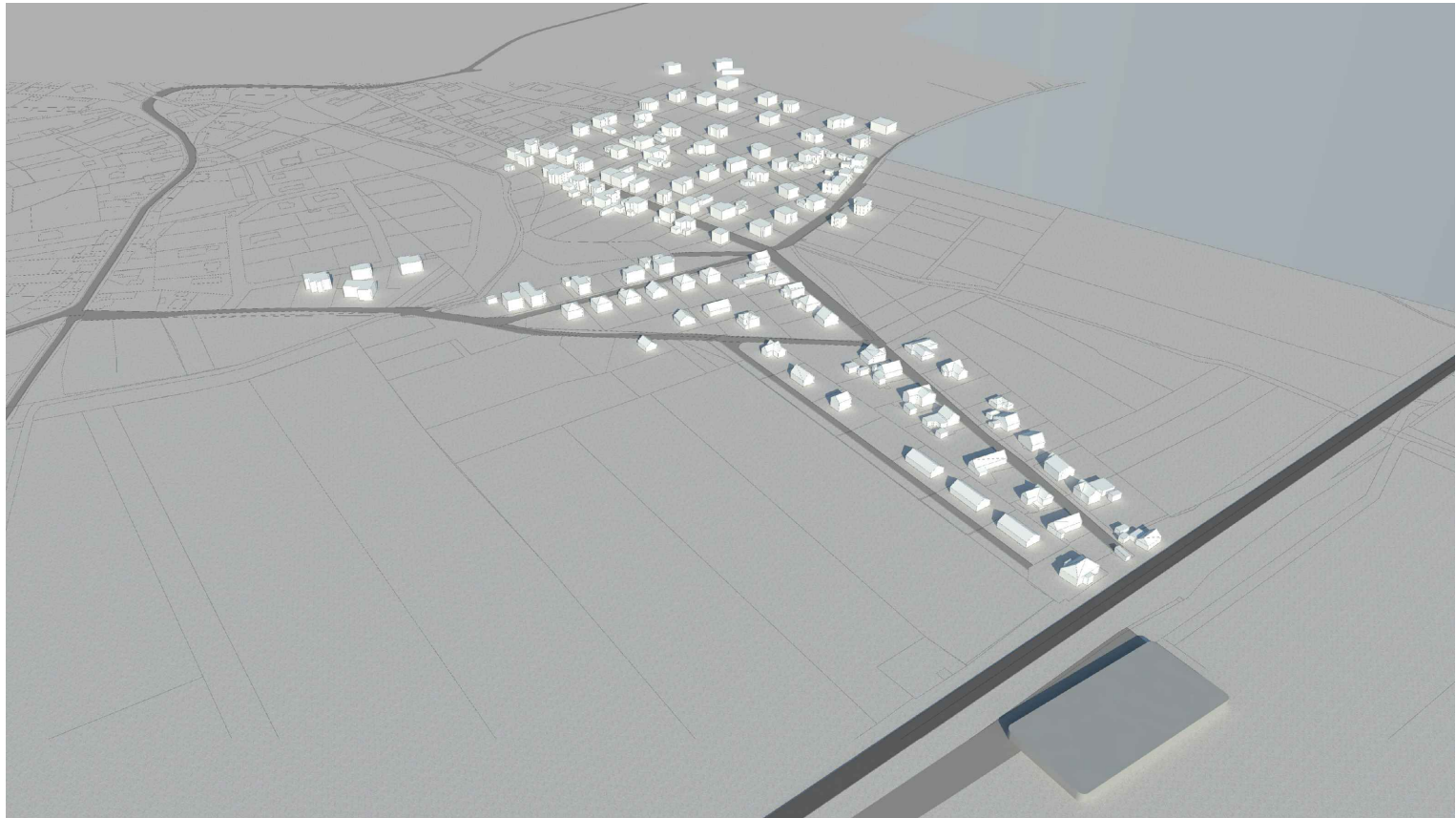
- LEGENDA:
- PARKOVACÍ MÍSTA
 - KOMUNIKACE
 - SPOLEČNÉ PROSTORY
 - HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
 - TECHNICKÉ PROSTORY
 - NAVRHOVANÉ SMĚRY JÍZDY

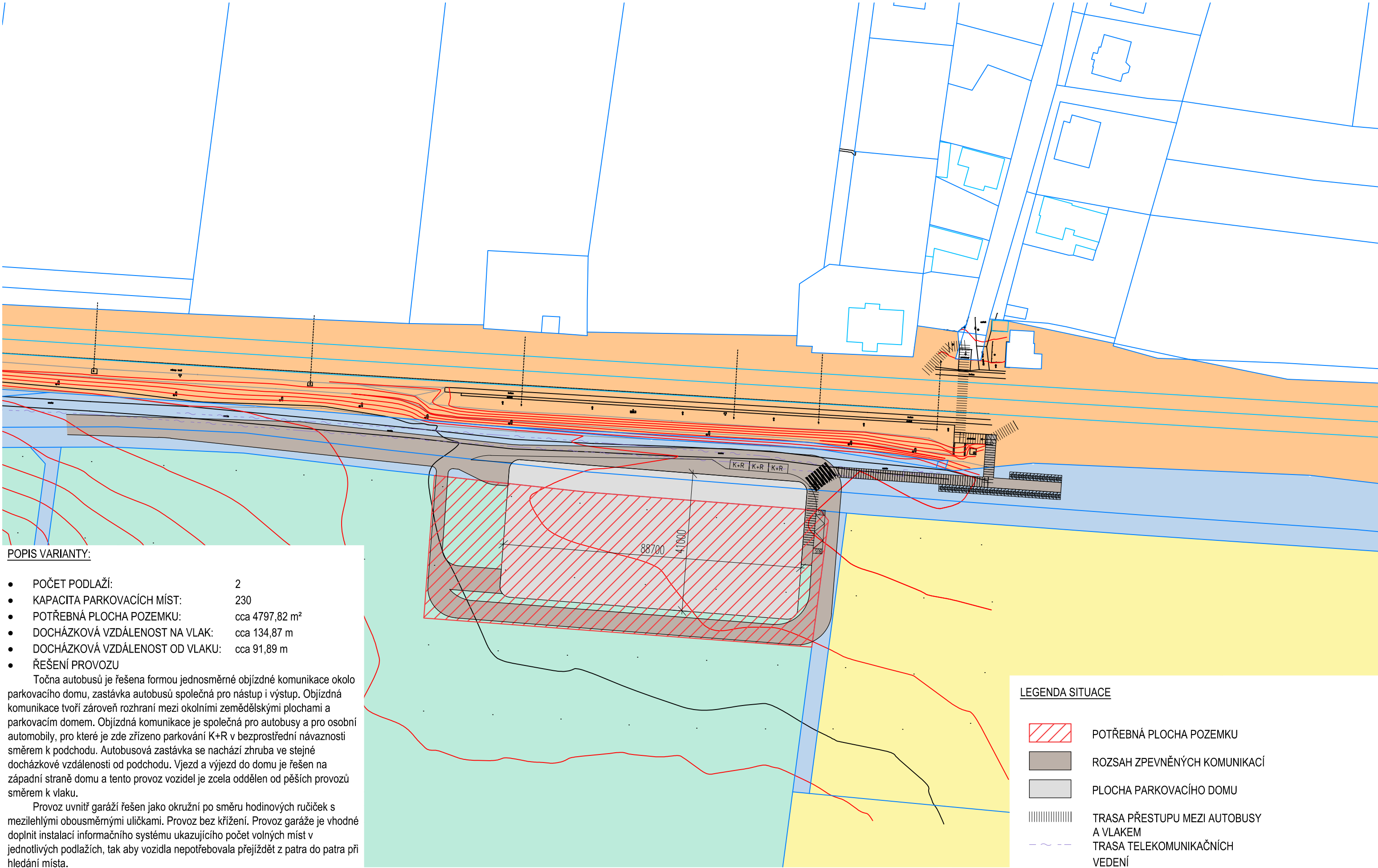


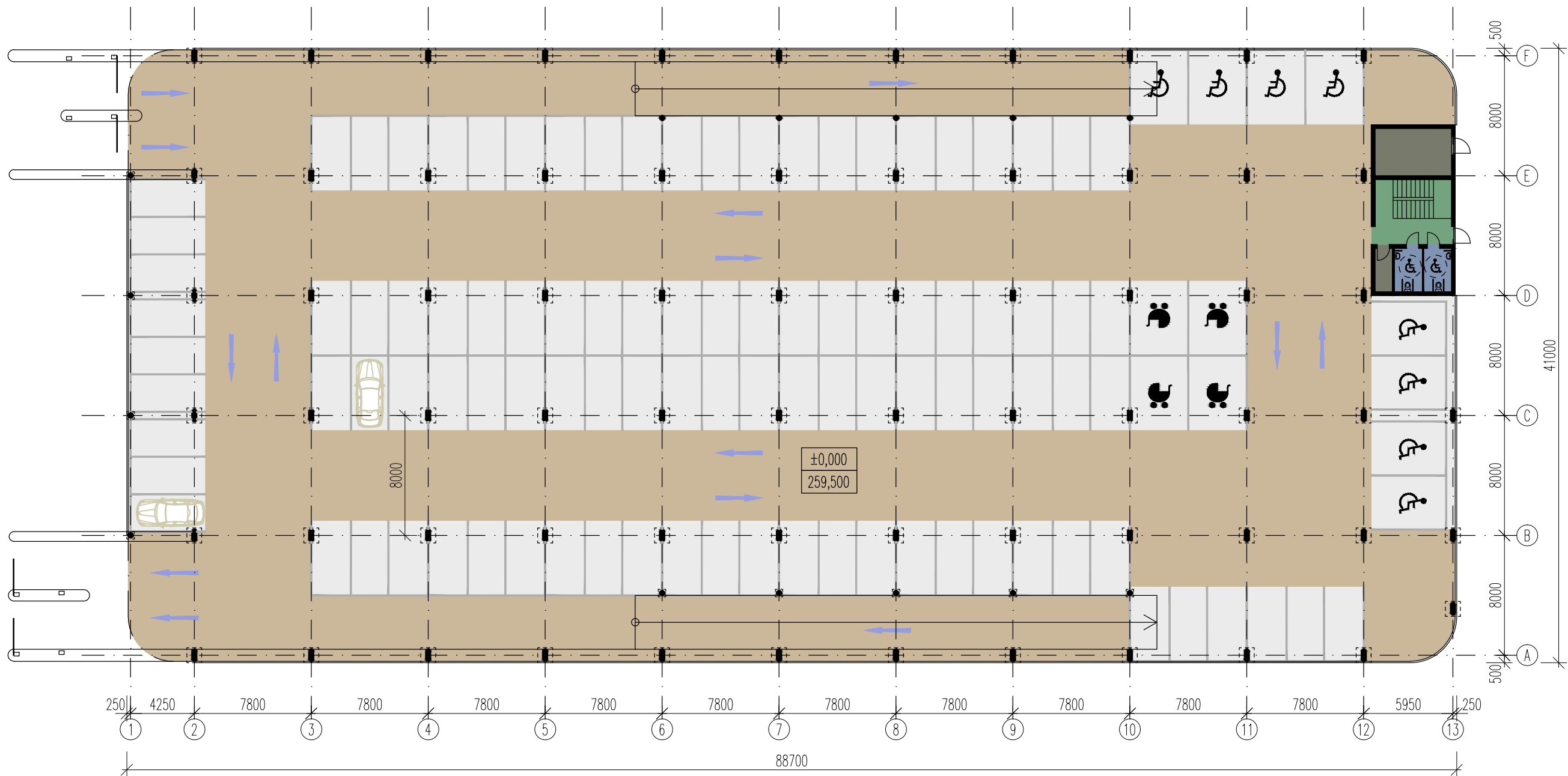
POHLED OD TUKLAT

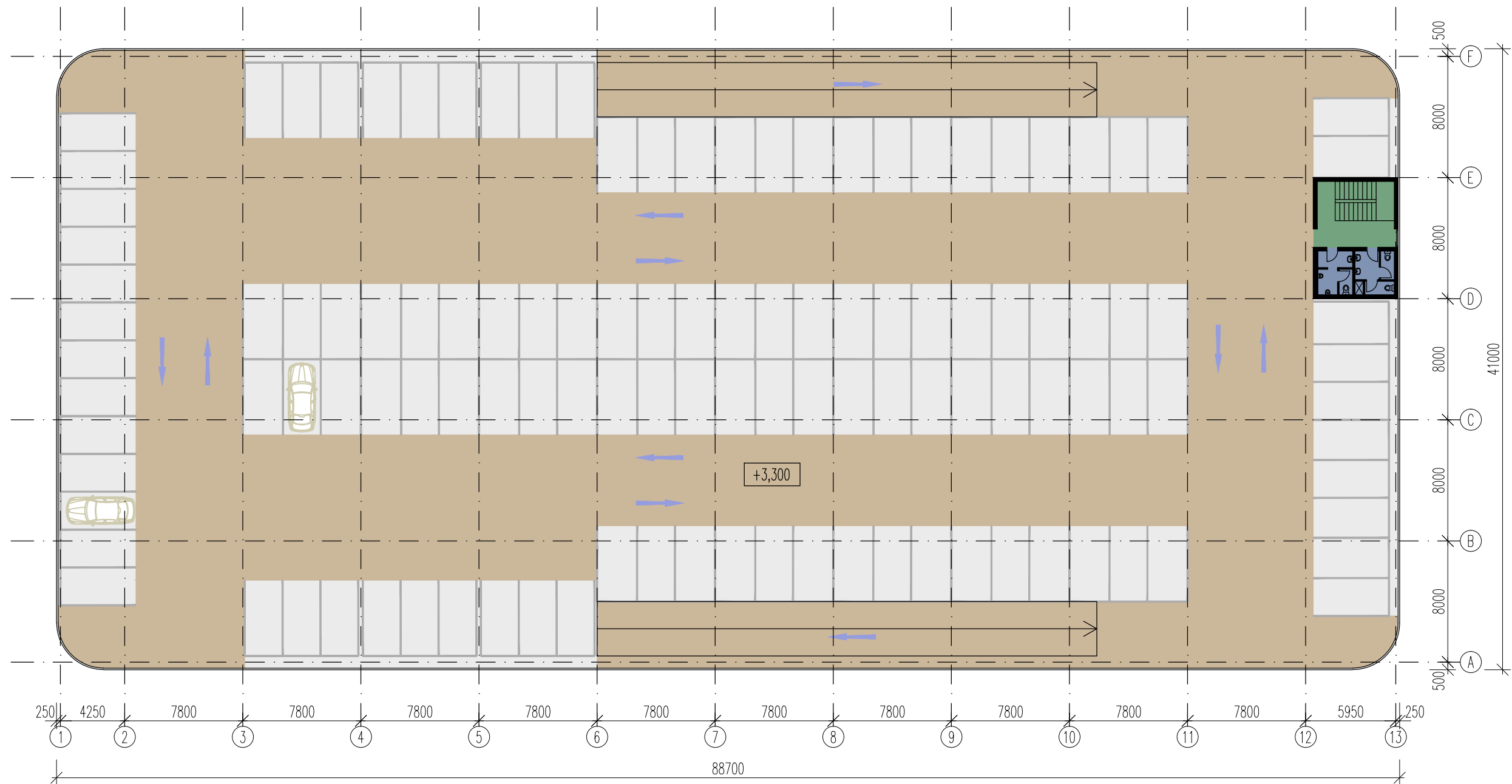


POHLED K TUKLATŮM



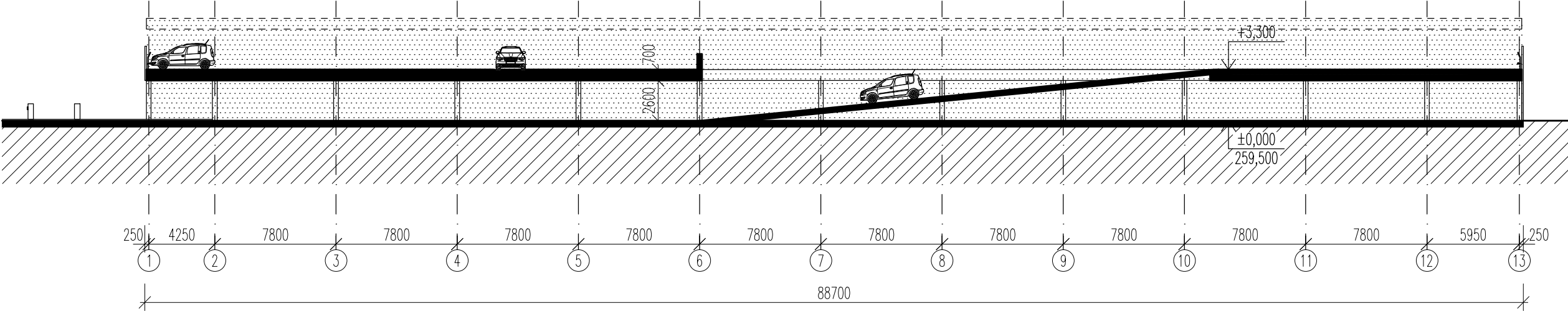




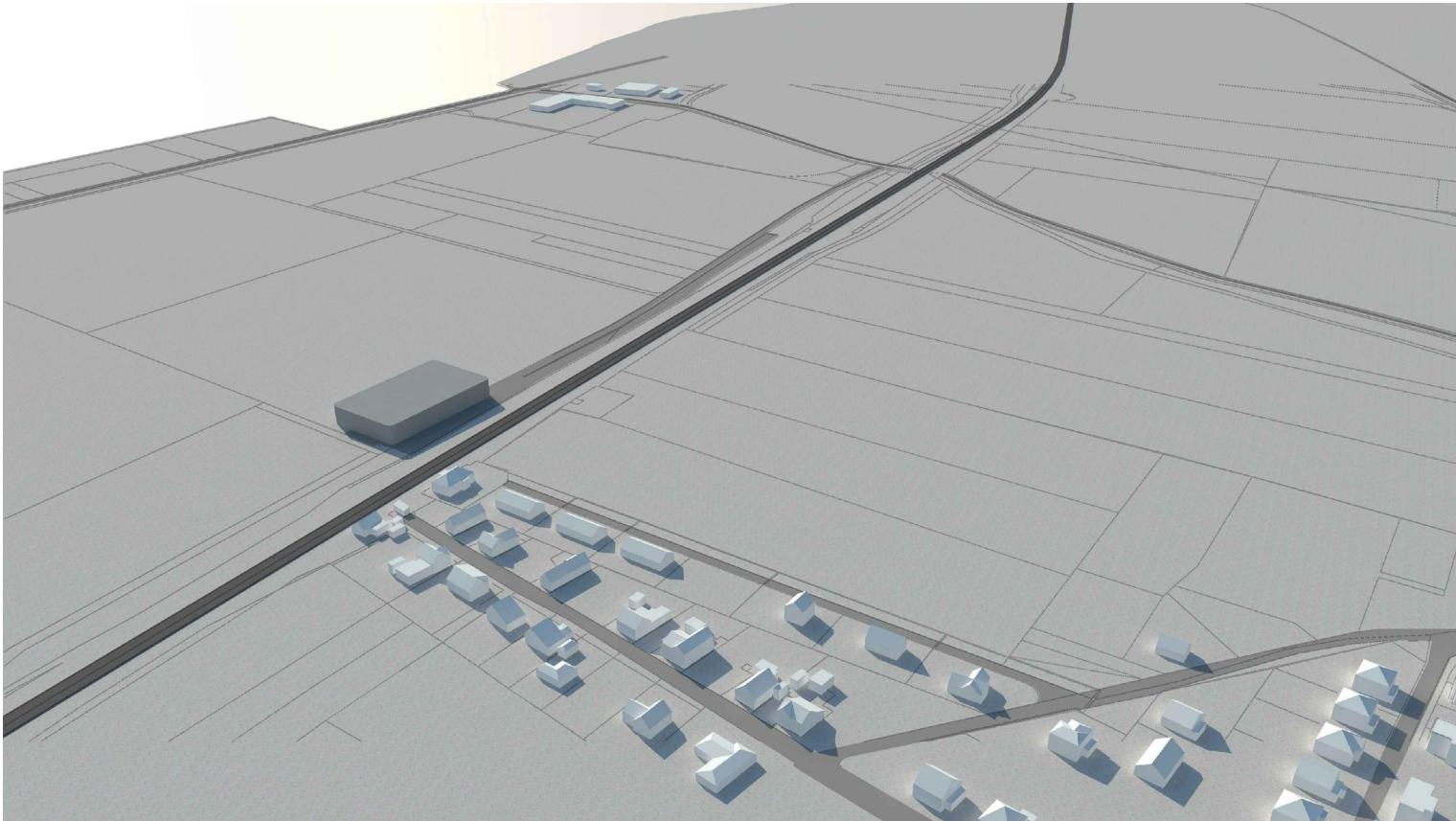


LEGENDA:

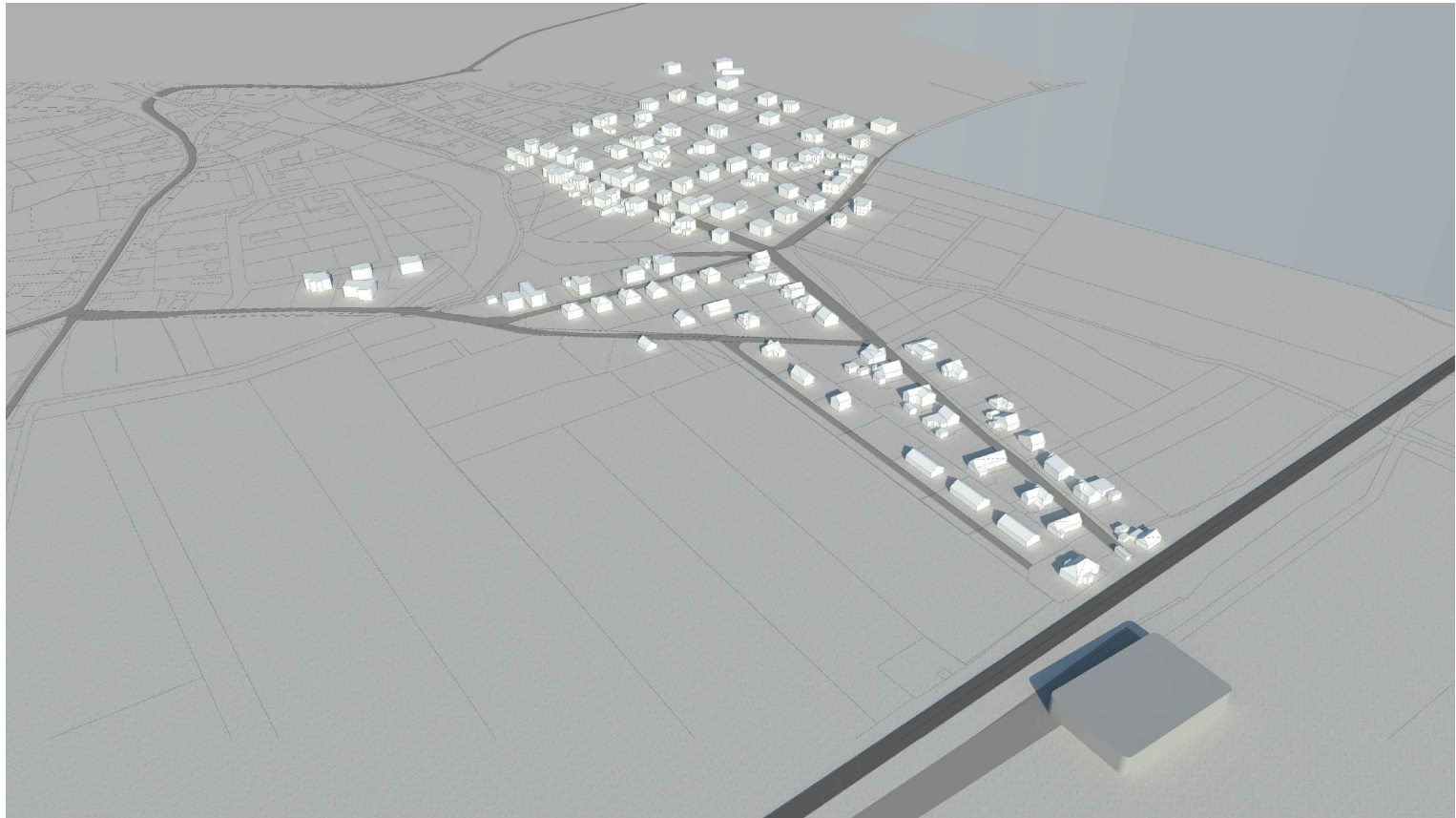
- PARKOVACÍ MÍSTA
- KOMUNIKACE
- SPOLEČNÉ PROSTORY
- HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- TECHNICKÉ PROSTORY
- NAVRHOVANÉ SMĚRY JÍZDY

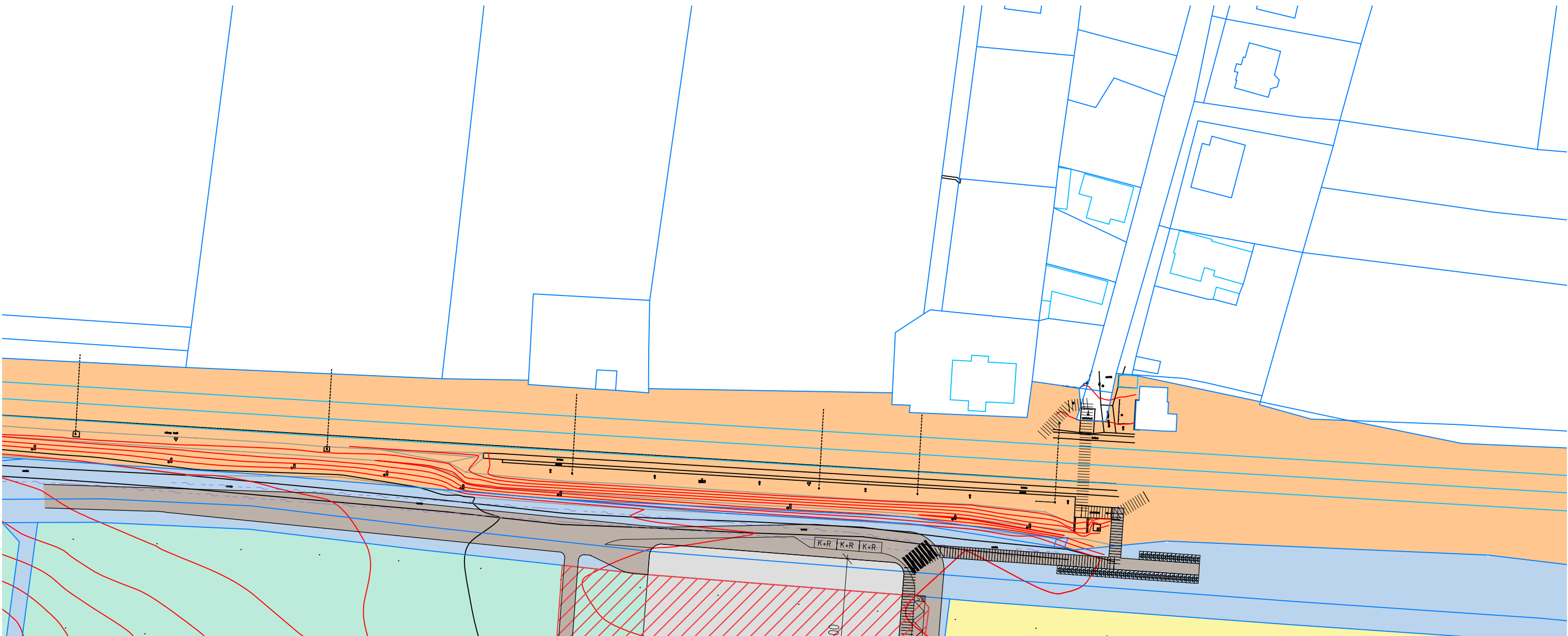


POHLED OD TUKLAT



POHLED K TUKLATŮM





POPIS VARIANTY:

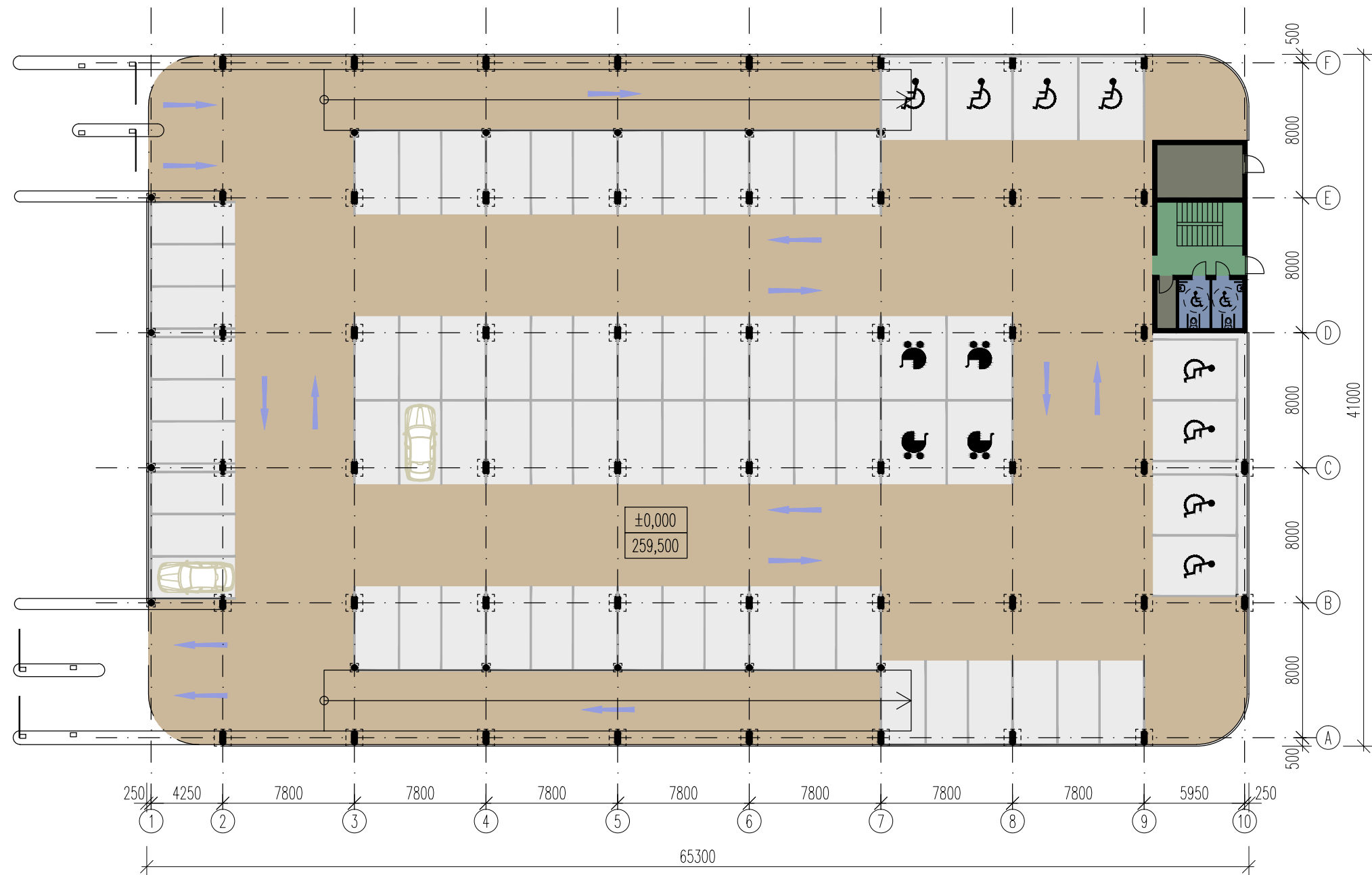
- POČET PODLAŽÍ: 3
- KAPACITA PARKOVACÍCH MÍST: 241
- POTŘEBNÁ PLOCHA POZEMKU: cca 3798,71 m²
- DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST NA VLAK: cca 134,57 m
- DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST OD VLAKU: cca 91,59 m
- ŘEŠENÍ PROVOZU

Točna autobusů je řešena formou jednosměrné objížděné komunikace okolo parkovacího domu, zastávka autobusů společná pro nástup i výstup. Objížděná komunikace tvoří zároveň rozhraní mezi okolními zemědělskými plochami a parkovacím domem. Objížděná komunikace je společná pro autobusy a pro osobní automobily, pro které je zde zřízeno parkování K+R v bezprostřední návaznosti směrem k podchodu. Autobusová zastávka se nachází zhruba ve stejné docházkové vzdálenosti od podchodu. Vjezd a výjezd do domu je řešen na západní straně domu a tento provoz vozidel je zcela oddělen od pěších provozů směrem k vlaku.

Provoz uvnitř garáží řešen jako okružní po směru hodinových ručiček s mezilehlými obousměrnými uličkami. Provoz bez křížení. Provoz garáže je vhodné doplnit instalací informačního systému ukazujícího počet volných míst v jednotlivých podlažích, tak aby vozidla nepotřebovala přejíždět z patra do patra při hledání místa.

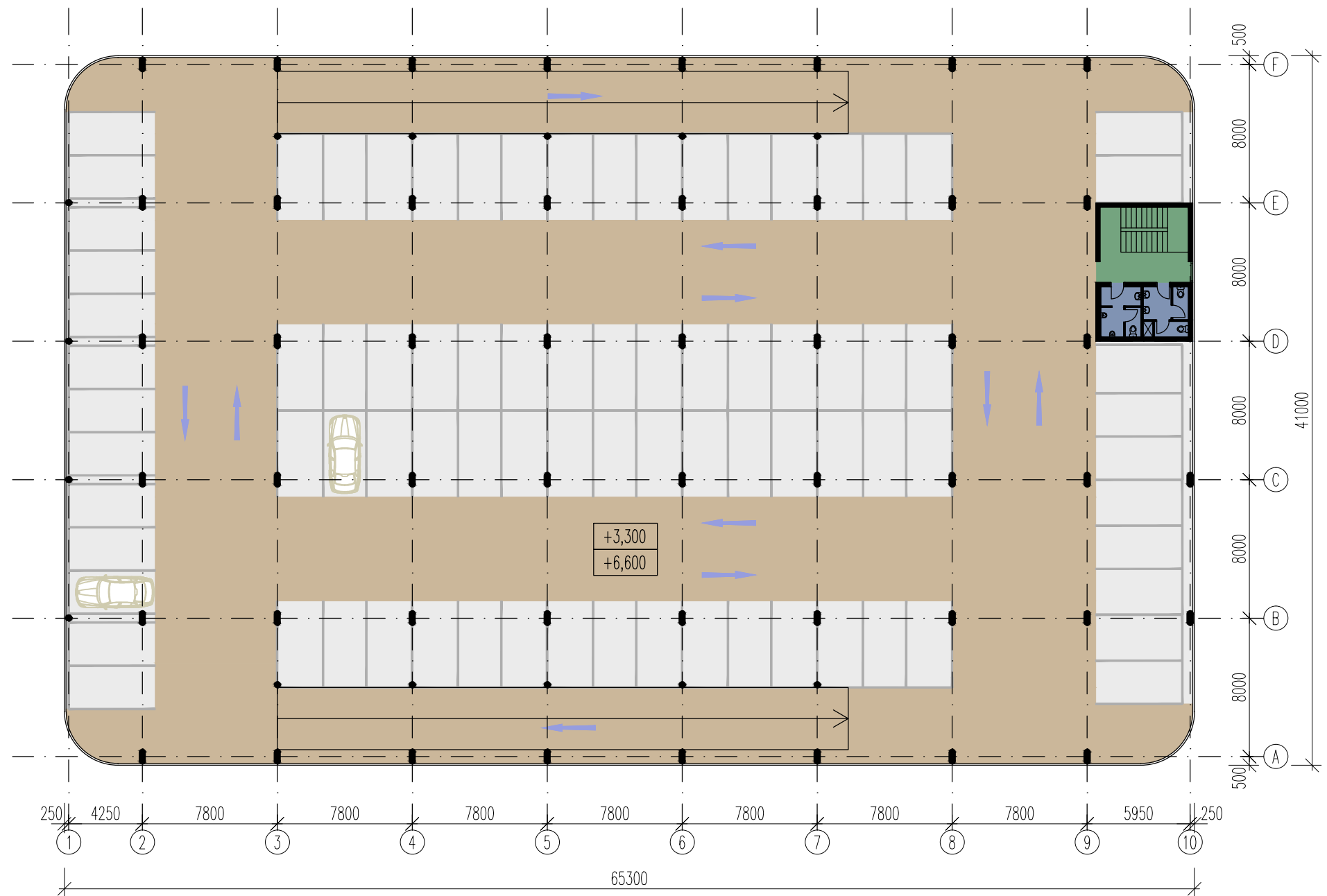
LEGENDA SITUACE

- POTŘEBNÁ PLOCHA POZEMKU
- ROZSAH ZPEVNĚNÝCH KOMUNIKACÍ
- PLOCHA PARKOVACÍHO DOMU
- TRASA PŘESTUPU MEZI AUTOBUSY A VLAKEM
- TRASA TELEKOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ



LEGENDA:

- PARKOVACÍ MÍSTA
- KOMUNIKACE
- SPOLEČNÉ PROSTORY
- HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- TECHNICKÉ PROSTORY
- NAVRHOVANÉ SMĚRY JÍZDY



LEGENDA:

- PARKOVACÍ MÍSTA
- KOMUNIKACE
- SPOLEČNÉ PROSTORY
- HYGIENICKÉ ZÁZEMÍ
- TECHNICKÉ PROSTORY
- NAVRHOVANÉ SMĚRY JÍZDY

