



Objednatel:	Objednatel:	
	Město Kutná Hora Havlíčkovo nám. 522 284 24 Kutná Hora	

Zhotovitel: 	Vypracoval	Ing. Jan Štětař	Zak. číslo	24-PR11-005
	Zodp. projektant	Ing. Pavol Lipták	Datum	01/2025
	Tech. kontrola	Ing. Pavol Lipták	Stupeň	Studie
Akce "Rekonstrukce přednádražního prostoru u ŽST Kutná Hora hl. n. a Parkoviště P+R Kutná Hora - Malín"			Počet formátů	-
			Měřítko	-
			Č. přílohy	Paré
Zhotovitel: Valbek SK, spol. s r.o., o.z. V Olšinách 2300/75 100 00 Praha 10	Příloha Technická zpráva		1.1	

**Valbek SK, spol. s r.o.
Eurovea Central 1, Pribinova 4,
811 09 Bratislava, SK**

„Rekonstrukce přednádražního prostoru u ŽST Kutná Hora hl. n. a Parkoviště P+R Kutná Hora – Malín“

Studie

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Vypracoval: Ing. Jan Štětař

V Ostravě, leden 2025

OBSAH

1. Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení	3
Údaje o dokumentaci	3
Údaje o stavebníkovi	3
Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace	3
2. Seznam vstupních podkladů	4
3. Stávající stav	4
4. Nový stav	9
4.1. Základní informace o navrženém řešení variantu 3	10
4.2. Základní informace o navrženém řešení variantu 1	22
4.3. Základní informace o navrženém řešení variantu 2	26
5. Požadavky do dalšího stádia projekční přípravy	29
6. Tabulka dotčených pozemků	30
7. Orientační odhad investičních nákladů	31
8. Závěr	36
9. Seznam příloh	38

1. Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení

Údaje o dokumentaci

Název akce:	„Rekonstrukce přednádražního prostoru u ŽST Kutná Hora hl. n. a Parkoviště P+R Kutná Hora – Malín“
Stupeň dokumentace:	Studie
Katastrální území, kraj:	Sedlec u Kutné Hory [677973], Středočeský Kraj Malín [678023], Středočeský Kraj
Místo stavby dílčí části:	Ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévarenská, K Malínskému mostu
Kategorie komunikace:	Místní komunikace
Období realizace:	-

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:	Město Kutná Hora Havlíčkovo nám. 522 284 24 Kutná Hora IČO: 00236195, DIČ: CZ00236195
Zástupce ve věcech smluvních:	Mgr. Lukáš Seifert, starosta
Zástupce ve věcech technických:	Bc. Lukáš Vybíhal, referent OPŘ

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:	Valbek, spol. s r.o. Eurovea Central 1, Pribinova 4, 811 09 Bratislava, SK IČO: 17314569, DIČ: SK2020382166
Zhotovitel díla:	Valbek SK, spol. s r.o., odštěpný závod V Olšinách 2300/75, 100 00 Praha 10 IČO: 01761200, DIČ: CZ683286704
Zástupce ve věcech smluvních:	Ing. Peter Lastovecký, vedoucí odštěpného závodu
Zástupce ve věcech technických:	Ing. Pavol Lipták, vedoucí ateliéru železniční stavby

2. Seznam vstupních podkladů

- Polohopisné a výškopisné zaměření, SŽG
- ČÚZK katastrální mapy
- ČÚZK mapový podklad ortofoto
- Záměr projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“
- Studie stavby „Parkoviště pro osobní automobily u hlavního nádraží Kutná Hora – ulice Vítězná a ulice K Nádraží“
- Investiční záměr „Cyklostezka podél Vrchlice – 2. etapa“
- Informace předané zástupcem investora

3. Stávající stav

Ve stávajícím stavu se nacházíme v katastrálním území Sedlec u Kutné Hory a Malín v prostou ulic K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu.

Ulice K Nádraží se nachází v katastrálním území Sedlec u Kutné Hory a přesněji se nachází v prostorách stávajícího nadjezdu silnice I/2 (foto č.1), na tuto silnici se napojuje formou dvou stykových křižovatek a tato ulice pokračuje v okolí nadjezdu, dále podél železniční trati Kolín – Havlíčkův Brod č. 230 či přesněji podél části železnice a jeho zhlaví „Kolínského zhlaví“, dále kolem výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora (foto č.2), až ke stávajícímu čtyřkolejnému železničnímu přejezdu P5958 u Montanu, který napojuje soukromý areál AUTO HP, spol. s r.o. (foto č.3).



Foto č. 1 ulice k Nádraží v místě stávající stykové křižovatky před nadjezdem silnice I/2



Foto č. 2 ulice k Nádraží v místě stávající výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora



Foto č. 3 ulice k Nádraží v místě před stávajícím železničním přejezdem P5958 u Montanu

Dále ve stávajícím stavu se nachází přístupový chodník vedený podél ulici K Nádraží po jeho pravé straně od stávající stykové křižovatky se silnicí I/2 až před stávající výpravní budovu, kde chodník v prostorách výpravní a provozní budovy pokračuje po levé straně a slouží i jako nástupiště pro autobusovou dopravu, v místě před výpravní budovou se nachází stávající přechod pro chodce. Přednádražní prostor tvoří jak samotná ulice K Nádraží, tak i obratiště pro autobusovou dopravu a před výpravní a provozní budovou se nachází autobusové zastávky s nástupišti, dále kolmá a podélná parkovací stání pro veřejnost (foto č.4).

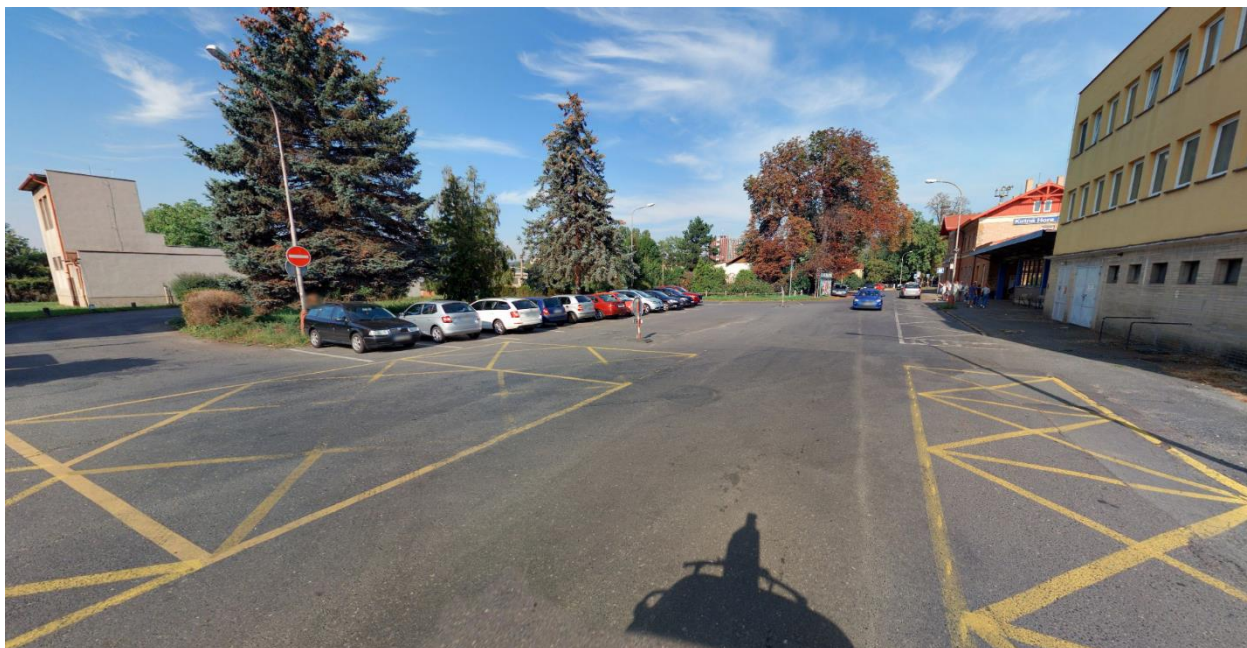


Foto č. 4 ulice k Nádraží v místě přednádražního prostoru stávající výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora

Pro neveřejnost čili vyhrazená kolmá parkovací stání pro zaměstnance SŽ a ČD se na ulici K Nádraží od provozní budovy až ke stávajícímu železničnímu přejezdu P5955 u Montanu (foto č. 5).



Foto č. 5 ulice k Nádraží a kolmá parkovací stání od provozní budovy ŽST Kutná Hora až k železničnímu přejezdu P5958 u Montanu

Dále se na ulici K Nádraží nachází stávající sjezd do soukromého areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“ a účelová komunikace vedena mezi tímto soukromým areálem a stávající rodinnou zástavbou (foto č.6).



Foto č. 6 ulice k Nádraží stávající sjezd do soukromého areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“ a účelová komunikace

Ulice K Nádraží je ve stávajícím stavu dvoupruhová obousměrná, pouze v prostoru nadjezdu silnice I/2 přechází do jednopruhovové a jednosměrné komunikace, dále je z asfaltobetonového povrchu, samostatný sjezd do soukromého areálu, obratiště pro autobusovou dopravu a autobusové zastávky jsou také z asfaltobetonového povrchu, chodník a autobusové nástupiště je z betonové dlažby, kolmá a podélná parkovací stání částečně z asfaltobetonového či nezpevněného povrchu a účelová komunikace mezi „Šubrt Transport.sped s.r.o.“ a stávající rodinnou zástavbou z ŽB panelů.

Ulice Cihlářská se nachází v katastrálním území Sedlec u Kutné Hory a přesněji začíná napojením na ulici K Nádraží formou stykové křižovatky a dále pokračuje do průmyslové oblasti severní části území Sedlec u Kutné Hory (foto č.7).



Foto č. 7 ulice Cihlářská v místě napojení na stávající ulici K Nádraží formou stykové křižovatky

Ulice Cihlářská je ve stávajícím stavu dvoupruhová obousměrná, pouze v prostoru napojením na ulici K Nádraží formou stykové křižovatky přechází do jednopruhové, obousměrné komunikace a je z asfaltobetonového povrchu či ŽB panelů. Na této ulici se nachází i stávající kolmá a podélná parkovací stání částečně z asfaltobetonového povrchu či ŽB panelů.

Ulice Slévárenská se nachází v katastrálním území Sedlec u Kutné Hory v prostorách stávajícího nadjezdu silnice I/2, na tuto silnici se napojuje formou stykové křižovatky a tato ulice pokračuje dále pod nadjezd do části městské části Malín (foto č.8).



Foto č. 8 ulice Slévárenská v místě stávajícího silničního nadjezdu

Ulice Slévárenské je ve stávajícím stavu dvoupruhová obousměrná a je z asfaltobetonového povrchu. Na této ulici se nachází i stávající chodník, a to místě za podjezdem v městské části Malín a je z asfaltobetonového povrchu.

Ulice K Malínskému mostu se nachází v katastrálním území Malín v prostorách stávajícího nadjezdu silnice I/2, na tuto silnici se napojuje formou stykové křižovatky a tato ulice pokračuje dále do části městské části Malín (foto č.9).



Foto č. 9 ulice k Malínskému mostu v místě napojení stykové křižovatky na silnici I/2

Ulice K Malínskému mostu je ve stávajícím stavu dvoupruhová obousměrná a je z asfaltobetonového povrchu. Na této ulici se nachází i stávající chodník, a to místě napojení stykové křižovatky a pokračuj do městské části Malín a je z asfaltobetonového povrchu.

4. Nový stav

Cílem této studie je technický návrh a jsou navrženy tři varianty jak pro městskou část Sedlec, tak městskou část Malín.

Varianty byly seskládány již podle priority investora po konzultaci s projektantem.

Na městské straně Sedlec jsou to úpravy stávajících místních komunikací a nového technického návrhu „přednádražního prostoru“ u výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora hl. n., pro autobusovou dopravu a jejich zastávky s nástupní hranou a nástupištní plochou, odstavovací plochy autobusů, automobilovou dopravu jak kinetickou, tak statickou, tudíž navržení parkovacích stání, vyhrazených parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené, pro provoz taxi služby, elektromobily, K+R tedy Kiss and Ride, motocykly a pro stávající bytový dům, dále chodníky pro chodce s bezbariérovými přístupy a napojení stávajících sjezdů k soukromým nemovitostem. Na městské straně Malín se bude jednat o úpravy stávajících místních komunikací a nového technického návrhu parkovacích stání pro osobní vozidla, vyhrazených parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené, elektromobily, K+R tedy Kiss and Ride a motocykly, dále chodníky a sdružený chodník pro chodce a cyklisty a bezbariérovými přístupy.

Vstupní parametry zadané investorem

- Všechna parkovací stání pro moderní vozy, šířka a délka parkovacích stání šířky min. 2,65 m a min. délky 4,5 m s možným 0,5 m přesahem nebo 5,0 m bez přesahu
- Odhadovaný celkový počet parkovacích stání min. 100, bez nutnosti výpočtu pro danou lokalitu, jedná se o max. výtěžnost lokality pro parkovací stání
- Cyklověž s možností uschovat kola a koloběžky s možností hlídání kamerou
- Autobusové zastávky s nástupní hranou min. délky 30,0 – 32,0 m (pro směr Čáslav) pro autobusy délky 19,0 a 11,0 m a min. délky 32,0 m (pro Kutná Hora centrum) pro autobusy délky 19,0 m a 13,0 m
- Autobusové odstavné plochy/zálivy pro min. 3 x 19,0 m, 1 x 13,0 m, 2x 11,0 m
- Nástupní hrana výšky 16 cm s osazením kasselského obrubníku
- Na straně Sedlec navrhnout vyhrazená stání min. 3x Taxi, 3x K+R a 2x ZTP
- Na straně Malín navrhnout vyhrazená stání min. 6x K+R a 2x ZTP
- Na straně Malína navrhnout parkovací plochy pro co nejvíce vozidel
- Umožnění zokruhování ulice K Nádraží, tak aby autobusy nemusela objíždět nadjezd
- V celé lokalitě navrhnout bezbariérové chodníky

4.1. Základní informace o navrženém řešení varianta 3

Navržené řešení pro stávající ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malinskému mostu jsou brány jako místní komunikace obslužné s návrhovou rychlostí 30 km/h s max. dovolenou rychlostí 50 km/h či spíše 30 km/h a s tím bylo přistupováno k normovým parametrům.

Návrh úpravy ulice K Nádraží začíná v místech dnešního stávajícího sjezdu do soukromého areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“, tento stávající sjezd bude zrušen a je zde nově navržena styková křižovatka a ulice K Nádraží dále bude jedním ramenem této křižovatky pokračovat v přímém směru, kde se na konci napojí opět na ulici K Nádraží stykovou křižovatkou, toto přímé rameno bude nově obousměrné, dále zde dojde k napojení stávajícího sjezdu do soukromého areálu, dále bude zrušen i stávající chodník po pravé straně pozemní komunikace, který je nově navržen po levé straně pozemní komunikace, pro převedení chodců je navržen přechod pro chodce před nově navrženou stykovou křižovatkou, dále je navrženo nová rameno stykové křižovatky, které bude jednosměrné a jednopruhové a bude vést až do „přednádražního prostoru“ výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora hl. n. V místě nově navržené stykové křižovatky je navržený nový sjezd pro napojení stávajícího areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“, bude to sjezd pro vjezd a výjezd osobních, dodávkových, tak i kamionových vozidel, tento sjezd slouží v dnešním stavu pro napojení účelové komunikace v areálu a do budoucna má být v areálu vybudovaná veřejná myčka osobních a nákladních vozidel, takže je uvažováno se sjezdem výhledově jako významným. Tento sjezd má jízdní pruh pro vjezd a výjezd oddělený dopravním ostrůvkem nejen pro oddělení vjezdu a výjezdu, ale i pro bezpečné vedení chodců přes přechod, kde je nově po pravé straně této pozemní komunikace vedený chodník a následně za sjezdem dále pokračuje po levé straně této pozemní komunikace, kdy chodci opět využijí další přechod pro chodce, již na ulici K Nádraží. Zde ulice pokračuje až k nově navržené stykové křižovatce před provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. V místě „přednádražního prostoru“ výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora hl. n. místní komunikace ulice K Nádraží dále pokračuje a napojuje se před provozní budovou do stávající ulice K Nádraží, a to nově navrženou stykovou křižovatkou, kde jedno rameno vede až ke stávajícímu železničnímu přejezdu P5958 u Montanu a druhé až do míst stávající stykové křižovatky před „silničním nadjezdem“ silnice I/2. V této oblasti „přednádražního prostoru“ dále je nově navržený významný sjezd pro osobní vozidla z areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“, kde je výhledově plánován záměr vybudování veřejné myčky, dále se zde napojuje stávající sjezd od garáží a trafostanice a nový samostatný sjezd pro napojení účelové komunikace parkoviště s kolmými parkovacími stáními. Dále se zde nově navrhuje autobusový záliv sloužící pro odstav autobusu a přístupové chodníky k parkovacím stáním, k provozní a výpravní budově a k bytovému domu. Dále na ulici K Nádraží přesněji rameno nový stykové křižovatky před provozní budovou vedeno až ke stávajícímu železničnímu přejezdu P5958 u Montanu, je zde místní komunikace navržena jako dvoupruhová obousměrná, kde je navržen samostatný sjezd pro účelovou komunikaci s vyhrazenými parkovacími stáními pro bytový dům, dále stávající parkovací stání pro „Penzion Sedlec s.r.o.“, a nově navržená parkovací stání u železničního přejezdu, na druhé straně komunikace jsou navržena další parkovací stání a jsou součástí investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ a samostatný sjezd ke stávajícím garážím. Další část této pozemní komunikace směřuje ke stávající stykové křižovatce před „silničním nadjezdem“ a bude se jednat o jednopruhovou jednosměrnou komunikaci a zde jsou navrženy před výpravní a provozní budovou zastávkový záliv pro autobusovou dopravu s nástupištěm, kde nástupiště bude součástí investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ a ostrovním nástupištěm s přístupovými chodníky k nástupišti a dva samostatné sjezdy k nemovitostem, dále komunikace pokračuje až ke stávající stykové křižovatce, v místech stávající stromové aleje bude stávající chodník nově upraven s navazujícím přechodem pro chodce vedle výpravní budovy a nově jsou zde navržena šikmá parkovací stání,

samostatný sjezd pro správu trati a dále místní komunikace ulice K Nádraží pokračuje až za „silniční nadjezd“ silnice I/2 a protíná se s ulicí Cihlářská formou stykové křižovatky.

Návrh úpravy ulice Cihlářská začíná v místech dnešního stávajícího „silničního nadjezdu“ silnice I/2 ve formě stykové křižovatky s ulicí K Nádraží a tato místní komunikace bude dvoupruhová obousměrná, dále dojde k úpravě stávající stykové křižovatce a doplnění přístupových chodníků s přechodem pro chodce, který bude navazovat na chodník podél ulice K Nádraží.

Návrh úpravy ulice Slévárenská začíná v místě dnešní stávající stykové křižovatky se silnicí I/2 v blízkosti silničního nadjezdu, tato ulice dále pokračuje kolem silničního nadjezdu až do nově navržené stykové křižovatky, kde dále tato ulice pokračuje jedním ramene křižovatky do stávající městské části Malín a druhé rameno křižovatky je nově navrženo pro příjezd k nově navrženému parkovišti „Malín“ sloužící pro zdejší obyvatele a především pro cestující v rámci železniční dopravy železniční trati Kolín – Havlíčkův Brod č. 230 ve stanici ŽST Kutná Hora hl. n. a na konci té místní komunikace je nově navrženo obratiště pro osobní vozidla a vozidla HZS a do budoucna se uvažuje propojení ulice Slévárenská a ulice K Malínskému mostu, případně napojení investičního záměru soukromé společnosti „Marlo Development s.r.o.“ a to v rámci nové čtvrti „Moderní Malín“. Součástí této ulice je nově navržený i přechod pro chodce v místě stykové křižovatky se silnicí I/2 a to z důvodu bezpečného převedení chodců. V prostoru nově navržené stykové křižovatce a na jejím novém rameni ulice Slévárenská jsou navrženy nové kolmé parkovací stání a samostatné sjezdy k nově navrženému parkovišti „Malín“, tyto sjezdy jsou považovány za významné. Kolem nově navrženého parkoviště je vedena sdružená stezka pro chodce a cyklisty, jako možnost napojení městské části Malín jak pro chodce, tak i pro cyklisty, kteří mohou mimoúrovňovým podchodem se bezbariérově dopravit na nově navržená nástupiště v rámci investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, či dále pokračovat do přednádražního prostoru výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora a pokračovat do centra města Kutná Hora. Tato sdružená stezka pro chodce a cyklisty začíná/končí před nově navrženým mimoúrovňovým podchodem a začíná a končí v prostoru nově navržené stykové křižovatky ulice Slévárenská, kde chodci jsou převedeni přes tuto místní komunikaci přechodem pro chodce a cyklisté si přes tento přechod můžou najet na sdruženou stezku nebo naopak ji opustit a pokračovat dále po místní komunikaci ulice Slévárenské.

Návrh úpravy ulice K Malínskému mostu začíná v místě dnešní stávající stykové křižovatky se silnicí I/2 v blízkosti silničního nadjezdu, tato ulice dále pokračuje kolem stávající rodinné zástavby až směrem k silnici I/38. Součástí této ulice je nově navržený i přechod pro chodce v místě stykové křižovatky se silnicí I/2 a to z důvodu bezpečného převedení chodců. Za nově navrženým přechodem pro chodce navazuje stávající chodník, který pokračuje buď podél silnice I/2 nebo podél ulice K Malínskému mostu.

4.1.1. Šířkové a směrové řešení místní komunikace ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu

Ulice K Nádraží je navržena v šířkové uspořádání místní komunikace obslužné v prostoru stávajícího sjezdu do soukromého areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“ až ke stávající stykové křižovatce u nadjezdu silnice I/2, jako dvoupruhová obousměrná o šířce mezi obrubami 6,0 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a v místě sjezdu či přechodu pro chodce sníženým obrubníkem na 20 mm.

Ulice K Nádraží je navržena v šířkové uspořádání místní komunikace obslužné od nové stykové křižovatky v místech stávajícího sjezdu do soukromého areálu „Šubrt Transport.sped s.r.o.“, až k „přednádražnímu prostoru“ výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora, jako jednoruhovou jednosměrná o šířce mezi obrubami 4,0 m a o jízdním pruhu o šířce 3,50 m a dvouřádku ze

žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a v místě sjezdu, přechodu pro chodce či parkovacích stání sníženým obrubníkem na 20 mm. V místě autobusových zálivů sloužící pro odstavy autobusů, je tato místní komunikace rozšířena na šířku mezi obrubami 6,0 a šířku jízdního pruhu na 5,5 m až k nově navržené stykové křižovatce, a to z důvodu vlečných křivek směrodatných vozidel ve směrovém oblouku o malém poloměru a taky z důvodu vyjíždění autobusů ze zálivu sloužící pro odstav.

Dále je ulice K Nádraží navržena v šířkové uspořádání místní komunikace obslužné v místě nové stykové křižovatce od „přednádražního prostoru“ výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora až ke stávajícímu železničnímu přejezdu P5958 u Montanu, jako dvoupruhová obousměrná o šířce mezi obrubami 6,0 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a v místě sjezdu či parkovacích stání sníženým obrubníkem na 20 mm. Dále tato ulice pokračuje od nově navržené stykové křižovatce v místech „přednádražního prostoru“ výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora až do prostoru stávajícího „silničního nadjezdu“ silnice I/2, jako jednopruhové jednosměrná o šířce mezi obrubami 4,0 m a o jízdním pruhu šířce 3,50 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a v místě sjezdu, přechodu pro chodce či parkovacích stání sníženým obrubníkem na 20 mm.

Ulice Cihlářská je navržena v šířkové uspořádání místní komunikace obslužné v prostoru stávající stykové křižovatky s ulicí K Nádraží a vedena, jako dvoupruhová obousměrná o šířce mezi obrubami 6,0 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm.

Ulice Slévárenská je navržena v šířkové uspořádání místní komunikace obslužné v prostoru stávající stykové křižovatky se silnicí I/2, jako dvoupruhová obousměrná o šířce mezi obrubami 6,0 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a v místě samostatných sjezdů, kolmých parkovacích stání a přechodu pro chodce sníženým obrubníkem na 20 mm.

Ulice K Malínskému mostu je navržena v šířkové uspořádání místní komunikace obslužné v prostoru stávající stykové křižovatky se silnicí I/2, jako dvoupruhová obousměrná o šířce mezi obrubami 6,0 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a v místě přechodu pro chodce sníženým obrubníkem na 20 mm.

Směrové parametry:

Místní komunikace obslužná ulice K Nádraží v místě před nadjezdem silnice I/2 od nové stykové křižovatky po stávající stykovou křižovatku

Ozn.	Staničení (km)	Prvek	Délka (m)	Poloměr (m)
ZÚ	0,000 00	Přímá	73,42	
TK	0,073 42			
	0,073 42	Oblouk	4,28	25,00
KT	0,077 70			
	0,077 70	Přímá	9,65	
KÚ	0,087 35			

Místní komunikace obslužná ulice K Nádraží v místě před nadjezdem silnice I/2 od nové stykové křižovatky po novou stykovou křižovatku před provozní budovou

Ozn.	Staničení (km)	Prvek	Délka (m)	Poloměr (m)
------	----------------	-------	-----------	-------------

ZÚ	0,000 00	Přímá	78,40	
TK	0,078 40			
KT	0,078 40	Oblouk	11,54	250,00
	0,089 93			
TK	0,089 93	Přímá	47,08	
	0,137 01			
KT	0,137 01	Oblouk	14,29	500,00
	0,151 30			
TK	0,151 30	Přímá	139,30	
	0,290 60			
KT	0,290 60	Oblouk	20,42	13,00
	0,311 02			
TK	0,311 02	Přímá	10,74	
	0,321 76			
KT	0,321 76	Oblouk	8,39	30,50
	0,330 15			
KÚ	0,330 15	Přímá	6,51	
	0,336 66			

Místní komunikace obslužná ulice K Nádraží v místě před stávajícím žel. přejezdem P5958 u Montanu až kpo konec úprava na ulici Cihlářská

Ozn.	Staničení (km)	Prvek	Délka (m)	Poloměr (m)
ZÚ	0,000 00	Přímá	17,96	
TK	0,017 96			
KT	0,017 96	Oblouk	23,37	150,00
	0,041 33			
TK	0,041 33	Přímá	39,13	
	0,080 45			
KT	0,080 45	Oblouk	9,94	150,00
	0,090 39			
TK	0,090 39	Přímá	10,32	
	0,100 71			
KT	0,100 71	Oblouk	8,45	30,75
	0,109 16			
TK	0,109 16	Přímá	9,15	
	0,118 31			
KT	0,118 31	Oblouk	8,45	30,75
	0,126 76			
TK	0,126 76	Přímá	82,00	
	0,208 76			
KT	0,208 76	Oblouk	12,75	20,00
	0,221 51			
	0,221 51	Přímá	13,99	
	0,235 51			

TK	0,235 51	Oblouk	12,44	20,00
KT	0,247 95			
	0,247 95	Přímá	175,62	
TK	0,423 57			
	0,423 57	Oblouk	13,67	100,00
KT	0,437 24			
	0,437 24	Přímá	18,96	
TK	0,456 20			
	0,456 20	Oblouk	52,03	150,00
KT	0,508 22			
	0,508 22	Přímá	5,00	
KÚ	0,513 22			

Místní komunikace obslužná ulice Slévárenská v místě před nadjezdem silnice I/2 od nové stykové křižovatky po novou stykovou křižovatku

Ozn.	Staničení (km)	Prvek	Délka (m)	Poloměr (m)
ZÚ	0,000 00	Přímá	9,00	
TK	0,009 00			
	0,009 00	Oblouk	5,61	4,00
KT	0,014 61			
	0,014 61	Přímá	106,05	
TK	0,120 67			
	0,120 67	Oblouk	3,49	20,00
KT	0,124 16			
	0,124 16	Přímá	12,59	
KÚ	0,136 75			

Místní komunikace obslužná ulice Slévárenská v místě před nadjezdem až k místu nového obratiště na konci této ulice

Ozn.	Staničení (km)	Prvek	Délka (m)	Poloměr (m)
ZÚ	0,000 00	Přímá	52,23	
TK	0,052 23			
	0,052 23	Oblouk	86,03	500,00
KT	0,138 26			
	0,138 26	Přímá	128,58	
KÚ	0,266 84			

Místní komunikace obslužná ulice K Malínskému mostu v místě před nadjezdem silnice I/2 od nové stykové křižovatky až po konec úprav této ulice

Ozn.	Staničení (km)	Prvek	Délka (m)	Poloměr (m)
ZÚ	0,000 00	Přímá	10,00	
TK	0,010 00			
	0,010 00			

KT	0,019 93	Oblouk	9,93	10,00
KÚ	0,019 93	Přímá	5,00	
	0,024 93			

4.1.2. Skladba místní komunikace ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévarenská a K Malínskému mostu

Je uvažováno v místech místní komunikace obslužné ulice K Nádraží, kde bude autobusová doprava a v místech křižovatek ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévarenská a K Malínskému mostu s TNVk a její intenzitou do 100 voz/24 h (bude případně upřesněno ve vyšším stupni), tudíž dle TP 170 se bude jednat o návrhovou třídu porušení D1 s očekávanou třídou dopravního zatížení V a návrhové dopravní zatížení Ncd 0,16, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

V části místní komunikace obslužné ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévarenská a K Malínskému mostu, kde nebude autobusová doprava s TNVk a její intenzitou do 15 voz/24 h (bude případně upřesněno ve vyšším stupni), tudíž dle TP 170 se bude jednat o návrhovou třídu porušení D1 s očekávanou třídou dopravního zatížení VI a návrhové dopravní zatížení Ncd 0,024, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

D1-A-2-V-PIII – konstrukce místní komunikace obslužné s autobusovou dopravou + místa křižovatek

- | | | |
|---|-----------------|--|
| ▪ Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm |
| ▪ Spojovací postřik kationaktivní emulzí | PS,A | 0,6 kg/m ² |
| ▪ Obalované kamenivo pro podkladní vrstvy | ACP 22+ | 90 mm, E _{def,2} 90 MPa |
| ▪ Infiltrační postřik | PI | 1,0 kg/m ² |
| ▪ Štěrkodrt' fr. 0/32 | ŠD _a | 200 mm, E _{def,2} 60 MPa |
| ▪ Štěrkodrt' fr. 0/63 | ŠD _b | min. 150 mm, E _{def,2} 45 MPa |
| ▪ Celkem konstrukce vozovky | | min. 480 mm |

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E_{def,2} 45 MPa
- Separální netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti E_{def,2} = 45 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 45 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 500 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

D1-A-2-VI-PIII – konstrukce místní komunikace obslužné bez autobusové dopravy

- | | | |
|---|---------|----------------------------------|
| ▪ Asfaltový beton pro obrusné vrstvy | ACO 11 | 40 mm |
| ▪ Spojovací postřik kationaktivní emulzí | PS,A | 0,6 kg/m ² |
| ▪ Obalované kamenivo pro podkladní vrstvy | ACP 16+ | 60 mm, E _{def,2} 60 MPa |
| ▪ Infiltrační postřik | PI | 1,0 kg/m ² |

- Štěrkodrt' fr. 0/32 ŠD_a min. 150 mm, $E_{\text{def},2}$ 30 MPa
- Celkem konstrukce vozovky min. 350 mm

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost $E_{\text{def},2}$ 30 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 30$ MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 500 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

4.1.3. Šířkové a délkové řešení autobusových zálivů pro zastávku a odstavy, účelové komunikace, parkovacích stání, chodníků, sdružené stezky pro chodce a cyklisty a přechodů pro chodce

Autobusový záliv je umístěn především v místě před výpravní a provozní budovou a to takhle, autobusová zastávka směr Čáslav je v šířce 3,0 m s nástupní hranou pro autobusy délky 19,00 m a 13,00 m s polotěsným řazením ve vzdálenosti 10,0 m pro možnost zajetí autobusů v libovolném pořadí těsně před výpravní budovou jako ve variantě 1 a 2 s tím rozdílem, že za přechodem pro chodce je umístěn autobusová zastávka případně i sloužící jako odstav s nástupní hranou délky 19,0 m a druhá autobusová zastávka bude odsazena o průběžný jízdní pruh a nástupiště pro směr centrum města Kutná Hora v šířce 3,50 m s nástupní hranou pro autobusy délky 19,00 m a 11,00 m s těsným řazením 1,0 m. Nástupní hranu bude tvořit bezbariérový obrubník kasselské typu na výšku 16 cm a nástupiště bude šířky 3,00 m a bude součástí investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ Druhé nástupiště bude šířky 2,5 m.

Přístupy na nástupiště bude možné z obou stran přístupovým chodníkem a od podchodu z vlakových nástupišť přes zpevněnou plochu mezi výpravní a provozní budovou. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 12,35 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m a je přímo napojena bez náběhového klínu na okraj průběžného jízdního pruhu místní komunikace obslužné s možností přejetí přechodu pro chodce, který bude v úrovni chodníku, tedy bude samotný přechod vyvýšen s rampovou částí pozemní komunikace.

Autobusové zálivy pro odstavy jsou navrženy na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží pět je umístěných před provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. a to až za parkovištěm v šířce 3,25 m, a to pro autobusy délky 2x 19,0 m a 2x 11,0 m a další bude naproti přes průběžný jízdní pruh v autobusovém zálivu obdobně jako ve variantě 2 a poslední odstav je umístěn už jak bylo zmíněno před prostorem provozní budovy o délce 19,0 m s nástupní hranou.

Účelové komunikace jsou nově navrženy v místech napojení na místní komunikaci obslužnou ulice K Nádraží, jsou napojeny jako samostatné sjezdy přes zapuštěný silniční obrubník na 20 mm, jedna účelová komunikace napojuje stávající garáže a trafostanici a je navržena v šířce mezi obrubami 4,00 m a o jízdním pruhu o šířce 3,50 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a o délce 27,85 m. Další dvě účelové komunikace napojují parkoviště s kolmými stáními a jsou navržena v šířce mezi obrubami 6,00 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 100 mm a o délce 34,75 m a 16,10 m a poslední účelová komunikace se napojuje na místní komunikaci obslužnou na ulici Slévárenskou a napojuje

parkoviště s kolmými stáními a to formou šesti samostatných sjezdů přes zapuštěný silniční obrubník na 20 mm a je navržena v šířce mezi obrubami 6,00 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a 100 mm.

Parkovací stání jsou navržena dle požadavku investora, a to je co nejvíce parkovacích míst v prostoru výpravní budovy a celkově na straně Sedlec u Kutné Hory a co nejvíce na straně na Malín. Z toho na straně Sedlec u Kutné Hory 2 vyhrazená stání ZTP, 3 vyhrazená stání pro taxi a 3 vyhrazená stání pro K+R a na straně Malín jsou to 2 vyhrazená stání pro ZTP a 6 vyhrazených stání pro K+R.

Záměr projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ uvažovala dle výpočtu s celkovým počtem 103 parkovacích stání z toho 7 vyhrazených stání pro ZTP, 3 vyhrazená stání pro K+R. Dále v rámci studie „Parkoviště pro osobní automobily u hlavního nádraží Kutná Hora ul. Vítězná a ul. K Nádraží“ uvažovala s celkovým počtem 67 parkovacích stání z toho 3 stání pro ZTP, 2 vyhrazená stání pro taxi na straně Sedlec u Kutné Hory a celkový počet 142 parkovacích stání na straně Malín a z toho 8 vyhrazených stání pro ZTP.

Návrh parkovacích stání na straně Sedlec u Kutné Hory na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží, a to v místě od stromové aleje přes přednádražní prostor před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. h. až k přejezdu P5958 u Montanu je v celkovém počtu 71 stání z toho 4 vyhrazená stání pro ZTP, 3 vyhrazená stání pro K+R, 3 vyhrazená stání pro taxi, 4 vyhrazená stání pro elektromobily, 4 vyhrazená stání pro bytový dům a zbytek parkovacích stání formou P+R nebo P+G.

Parkovací stání jsou navržena ve formě parkovacích pásů s kolmým řazením nebo šikmým řazením a parkoviště s kolmým řazením vozidel. Kolmých parkovacích stání v zálivech je celkově 40 a to o rozměru šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Vyhrazené stání pro ZTP jsou navržena jako dvojité stání o celkové šířce 5,8 m a délce 5,0 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části nad obrubníkem. Šikmých parkovacích stání v zálivech je celkově 12 a to o rozměru šířky 2,9 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a délce 5,20 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části vozidla nad obrubníkem. Kolmých stání na parkovišti je celkově 19 a jsou navržena o rozměrech šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Napojení parkoviště s kolmým řazením vozidel je pomocí účelové komunikace, které se napojuje na místní komunikaci obslužnou ulice K Nádraží. Všechna parkovací stání jak v zálivu, tak na parkovišti budou napojena přes snížený obrubník na 20 mm.

Návrh parkovacích stání na straně Malín na místní komunikaci obslužné ulice Slévárenská, a to v místě od nové stykové křižovatky až k novému podchodu je v celkovém počtu 130 stání z toho 6 vyhrazených stání pro ZTP, 6 vyhrazených stání pro K+R, 8 vyhrazených stání pro elektromobily a zbytek parkovacích stání formou P+R nebo P+G.

Parkovací stání jsou navržena ve formě parkovacích pásů s kolmým řazením a parkoviště s kolmým řazením vozidel. Kolmých parkovacích stání v zálivech je celkově 45 a to o rozměru šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Vyhrazené stání pro ZTP jsou navržena jako samostatná stání o celkové šířce 3,5 m a délce 5,0 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části nad obrubníkem. Kolmých stání na parkovišti je celkově 85 a jsou navržena o rozměrech šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m bez převisu přední části vozu nad obrubníkem. Napojení parkoviště s kolmým řazením vozidel je pomocí účelové komunikace, které se napojuje

na místní komunikaci obslužnou ulice Slévárenská. Všechna parkovací stání jak v zálivu, tak na parkovišti budou napojena přes snížený obrubník na 20 mm.

Na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží jsou navrženy přístupové chodníky z centra města Kutná Hora a městské části Malín či Sedlec u Kutné Hory, přístupový chodník směřuje buď na ulici Cihlářská a nebo k výpravní a provozní budově ŽST Kutná Hora hl. n. Tyto chodníky lemují samotnou místní komunikaci obslužnou a jsou v šířce 2,0 m, další chodníky se nacházejí v prostoru bytového domu, který slouží pro přístup k vyhrazeným parkovacím stáním a jsou v šířce 1,5 m a od místní komunikace obslužné je odsazený zeleným pásem v šířce 1,5 m. Přístupový chodník lemující místní obslužnou komunikaci se v prostoru autobusových zálivů a parkoviště odsunuje a spojuje pěší vazby chodců do prostoru výpravní a provozní budovy, kde v prostoru autobusových zastávek jsou navrženy přechody pro chodce, které budou vyvýšené s rampovým napojením komunikace z důvodu bezpečnosti a plynulosti dopravy s ohledem na pohyb chodců. Přechod pro chodce jsou zde navrženy délky mezi obrubami 7,0 m a 3,50 se šířkou 4,0 m.

Na místní komunikaci obslužné ulice Slévárenská a K Malínskému mostu spojuje přístupový chodník jak přístup z nadjezdu silnice I/2, tak městskou část Malín, a to v šířce 1,5 m a od místní komunikace je odsazený zeleným pásem 1,5 m. Další chodník se nachází na místní komunikaci obslužné na ulici Slévárenská, jedna část chodníku vede od nadjezdu silnice I/2 v šířce 1,5 m a vede k nové stykové křižovatce, kde se setkává s chodníkem vedený podél této ulice z městské části Malín, který je v šířce 1,5 m, naproti je další chodník v šířce 2,0 m opět vedený z městské části Malín. Poslední chodníky jsou v prostoru nově navrženého parkoviště a umožňují přístupy z parkovacích stání s kolmým řazením vozidel a jsou navrženy v šířce 1,5 m a 2,0 m.

Dále v prostoru nově navrženého parkoviště na straně Malína je navržena sdružená stezka pro chodce a cyklisty, která začíná/končí u vstupu/výstupu z podchodu, který je řešený v investiční akci „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, tato stezka slouží pro přístup cyklistů z městské části Malín do prostoru nástupišť ŽST Kutná Hora případně je možnost se podchodem dostat až před výpravní budovu a dále po místní komunikaci pokračovat do městské části Sedlec či centrum města Kutná Hora. Tato sdružená stezka je v šířce 3,0 m a pokračuje až do prostoru nově navržené křižovatky a je ukončena před novým přechodem pro chodce, kde mají možnost cyklisté na tuto stezku z místní komunikace vjet/vyjet a pokračovat buď do městské části Malín nebo k podchodu.

Posledním bodem dle záměru projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, který uvažoval s celkovým počtem 27 odstavy pro jízdní kola.

Je navržen tedy „biketower“ cyklo věž v prostoru nového parkoviště na Malínské straně před podchodem s napojením na sdruženou stezku pro chodce a cyklisty, tato věž pojme až 118 kol s hmotností až do 50 kg o rozměrech výšky 11,4 m a o průměru 8,36 m s možností kamerového systému s možností ukládání kol s archivací aj.

Odstavení kol v prostorách výpravní budovy je řešen v investiční akci „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, a to mezi výpravní budovou a krajní kolejí, kde bude cca. 16 stojanů pro odstavení 32 kol.

4.1.4. Skladba autobusových zálivů pro zastávku a odstavy, parkovacích stání, samostatných sjezdů k nemovitostem, chodníků a sdružené stezky pro chodce a cyklisty

Je uvažováno v místech autobusových zálivů pro zastávku na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n., že bude autobusová doprava s intenzitou do 100 voz/24 h (bude případně upřesněno ve vyšším stupni), tudíž dle TP 170 se

bude jednat o návrhovou třídu porušení D1 s očekávanou třídou dopravního zatížení V a návrhové dopravní zatížení Ncd 0,91, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

Dále v místech autobusových odstavů na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží, kde budou autobusy po nezbytně nutný čas odstavovány s TNVk a její intenzitou do 100 voz/24 h (bude případně upřesněno ve vyšším stupni), tudíž dle. TP 170 se bude jednat o návrhovou třídu porušení D1 s očekávanou třídou dopravního zatížení V a návrhové dopravní zatížení Ncd 0,16, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

Všechny účelové komunikace připojované na místní komunikaci obslužnou ulice K Nádraží a Slévárenská budou bez autobusové dopravy (pouze stojí na zvážení samostatný významný sjezd připojující soukromý areál „Šubrt Transport.sped s.r.o.“, jestli neuvažovat s vyšší třídou dopravního zatížení) s TNVk a její intenzitou do 15 voz/24 h (bude případně upřesněno ve vyšším stupni), tudíž dle. TP 170 se bude jednat o návrhovou třídu porušení D1 s očekávanou třídou dopravního zatížení VI a návrhové dopravní zatížení Ncd 0,024, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

Všechna parkovací stání, jak kolmá i šikmá, tak samostatné sjezdy k soukromým nemovitostem na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží a Slévárenská budou uvažovány s TNVk a její intenzitou do 15 voz/24 h (byť žádné TNVk se zde pohybovat nebude, ale dle TP je to nejnížší možná hodnota), tudíž dle. TP 170 se bude jednat o návrhovou třídu porušení D2 s očekávanou třídou dopravního zatížení VI a návrhové dopravní zatížení Ncd 0,024, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

Všechny chodníky a sdružená stezka pro chodce a cyklisty na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu jsou navrženy dle. TP 170 se bude jednat o návrhovou třídu porušení D2 s očekávanou třídou dopravního zatížení O, typ podloží je uvažováno jako neznámé, a tudíž je navrženo nevhodné podloží a typ PIII (bude případně upřesněno ve vyšším stupni).

D1-BUS-4-V-PIII – konstrukce autobusových zálivů v místě zastávky

▪ Cementový beton	CB II	210 mm
▪ Výztuž z kari sítě	-	150/150/8 mm
▪ Cementová stabilizace	SC C 8/10	150 mm, $E_{def,2}$ 65 MPa
▪ Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠD _a	min. 200 mm, $E_{def,2}$ 45 MPa
▪ Celkem konstrukce vozovky		min. 560 mm

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost $E_{def,2}$ 45 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní plán bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{def,2}$ = 45 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané

zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 45 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 500 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

D1-A-2-V-PIII – konstrukce autobusových zálivů v místě odstavů

▪ Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
▪ Spojovací postřik kationaktivní emulzí	PS,A	0,6 kg/m ²
▪ Obalované kamenivo pro podkladní vrstvy	ACP 22+	90 mm, $E_{\text{def},2}$ 90 MPa
▪ Infiltrační postřik	PI	1,0 kg/m ²
▪ Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD _a	200 mm, $E_{\text{def},2}$ 60 MPa
▪ Štěrkodrt' fr. 0/63	ŠD _b	min. 150 mm, $E_{\text{def},2}$ 45 MPa
▪ Celkem konstrukce vozovky		min. 480 mm

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost $E_{\text{def},2}$ 45 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 45$ MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 45 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 500 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

D1-A-2-VI-PIII – konstrukce účelových komunikací

▪ Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
▪ Spojovací postřik kationaktivní emulzí	PS,A	0,6 kg/m ²
▪ Obalované kamenivo pro podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm, $E_{\text{def},2}$ 60 MPa
▪ Infiltrační postřik	PI	1,0 kg/m ²
▪ Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD _a	min. 150 mm, $E_{\text{def},2}$ 30 MPa
▪ Celkem konstrukce vozovky		min. 350 mm

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 500 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost $E_{\text{def},2}$ 30 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{\text{def},2} = 30$ MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 500 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

D2-D-1-VI-PIII – konstrukce parkovacích stání a samostatných sjezdů

▪ Betonová dlažba	DL	80 mm
▪ Lože ze štěrkodrti fr. 0/8	L	40 mm, $E_{\text{def},2}$ 70 MPa
▪ Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD _b	150 mm, $E_{\text{def},2}$ 50 MPa

- | | | |
|-----------------------------|-----------------|--|
| ▪ Štěrkodrt' fr. 0/63 | ŠD _b | min. 200 mm, E _{def,2} 30 MPa |
| ▪ Celkem konstrukce vozovky | | min. 470 mm |

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 300 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E_{def,2} 30 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti E_{def,2} = 30 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

D2-D-1-O-PIII – konstrukce parkovacích stání a samostatných sjezdů

- | | | |
|------------------------------|-----------------|--|
| ▪ Betonová dlažba | DL | 80 mm |
| ▪ Lože ze štěrkodrti fr. 0/8 | L | 40 mm, E _{def,2} 50 MPa |
| ▪ Štěrkodrt' fr. 0/32 | ŠD _b | min. 250 mm, E _{def,2} 30 MPa |
| ▪ Celkem konstrukce vozovky | | min. 370 mm |

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 300 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E_{def,2} 30 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti E_{def,2} = 30 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

D2-D-1-O-PIII – konstrukce chodníku a sdružené stezky pro chodce a cyklisty

- | | | |
|------------------------------|-----------------|--|
| ▪ Betonová dlažba | DL | 80 mm |
| ▪ Lože ze štěrkodrti fr. 0/8 | L | 40 mm, E _{def,2} 50 MPa |
| ▪ Štěrkodrt' fr. 0/32 | ŠD _b | min. 250 mm, E _{def,2} 30 MPa |
| ▪ Celkem konstrukce vozovky | | min. 370 mm |

- Výměnná vrstva zde bude ze štěrkodrti fr. 0/63 mm tl. 300 mm, která bude zhutněna na požadovanou únosnost E_{def,2} 30 MPa
- Separační netkaná geotextilie 500 g/m²

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti E_{def,2} = 30 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláně se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláně 30 MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm a bude provedena ze štěrkodrti fr. 0/63.

4.2. Základní informace o navrženém řešení varianta 1

Navržené řešení pro stávající ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malinskému mostu jsou brány jako místní komunikace obslužné s návrhovou rychlostí 30 km/h s max. dovolenou rychlostí 50 km/h či spíše 30 km/h a s tím bylo přistupováno k normovým parametrům.

Návrh je totožný s variantou 3, dochází pouze k drobným úpravám místní komunikace obslužné ulice K Nádraží, kde v prostoru před výpravní a provozní budovou bude místní komunikace šířky 5,0 m mezi obrubami místo 4,0 m mezi obrubami a dále v místě mezi parkovištěm a garážemi je místní komunikace obslužná v šířce 5,0 m mezi obrubami místo 6,0 m mezi obrubami.

Dále rozdílný je návrh umístění autobusových zastávek a autobusových odstavů, které jsou umístěny před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. a to v šířce 3,00 m a délky nástupní hrany 65,00 m, kterou tvoří 4 délky autobusů se 4 označnickými a to pro autobusy délky 19,00 m a 11,00 m s těsným řazením 1,00 m směr Čáslav a autobusy délky 19,00 m a 13,00 m s těsným řazením směr centrum města Kutná Hora s tím, že i mezi autobusy obou směrů bude těsné řazení 1,00 m. Nástupní hranu bude tvořit bezbariérový obrubník kasselské typu na výšku 16 cm a nástupiště bude šířky 3,00 m a bude součástí investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ Přístupy na nástupiště bude možné z obou stran přístupovým chodníkem a od podchodu z vlakových nástupišť přes zpevněnou plochu mezi výpravní a provozní budovou. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 12,00 m a šířky 3,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 16,50 m a je přímo napojena bez náběhového klínu na okraj průběžného jízdního pruhu místní komunikace obslužné, a to za pomoci oblouku o poloměru 25,00 m.

Autobusové zálivy pro odstavy jsou navrženy na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží jeden je umístěn před provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. a to až za parkovištěm v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobusy délky 19,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 20,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 40,00 m a 20,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 19,65 m a je přímo napojena bez náběhového klínu na okraj průběžného jízdního pruhu místní komunikace obslužné a to za pomoci oblouku o poloměru 7,25 m. Dalších pět je umístěno v prostorách stávající stromové aleje před nadjezdem silnice I/2 a to takhle, tři jsou v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobusy délky 2x 19,00 m a 1x 11,00 s těsným řazením 1,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 20,00 m a 10,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a 20,00 m, další jeden je v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobusy délky 1x 11,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 20,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 20,00 m a 40,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a 20,00 m a poslední je v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobusy délky 1x 13,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 20,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 20,00 m a 40,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a 20,00 m.

Na straně Malín dojde pouze k úpravě parkoviště a jeho napojení na místní komunikaci ulice Slévárenská, a to formou pouze 5 sjezdů a uvnitř parkoviště dojde k jinému situování parkovacích zálivů s kolmým řazením vozidel, jinak obdobné řešení jako u varianty 2 a totožné jako u varianty 3.

4.2.1. Šířkové a směrové řešení místní komunikace ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu

Návrh je totožný s variantou 3, jen s lehkými úpravami v prostoru před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n.

4.2.2. Skladba místní komunikace ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu

Návrh je totožný s variantou 3.

4.2.3. Šířkové a délkové řešení autobusových zálivů pro zastávku a odstavy, účelové komunikace, parkovacích stání, chodníků, sdružené stezky pro chodce a cyklisty a přechodů pro chodce

Autobusový záliv pro zastávku je navržen na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. a to v šířce 3,00 m a délky nástupní hrany 65,00 m, kterou tvoří 4 délky autobusů se 4 označníky a to pro autobus délky 19,00 m a 11,00 m s těsným řazením 1,00 m směr Čáslav a autobus délky 19,00 m a 13,00 m s těsným řazením směr centrum města Kutná Hora s tím, že i mezi autobusy obou směrů bude těsné řazení 1,00 m. Nástupní hranu bude tvořit bezbariérový obrubník kasselské typu na výšku 16 cm a nástupiště bude šířky 3,00 m a bude součástí investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ Přístupy na nástupiště bude možné z obou stran přístupovým chodníkem a od podchodu z vlakových nástupišť přes zpevněnou plochu mezi výpravní a provozní budovou. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 12,00 m a šířky 3,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 16,50 m a je přímo napojena bez náběhového klínu na okraj průběžného jízdního pruhu místní komunikace obslužné, a to za pomoci oblouku o poloměru 25,00 m.

Autobusové zálivy pro odstavy jsou navrženy na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží jeden je umístěn před provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. a to až za parkovištěm v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobus délky 19,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 20,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 40,00 m a 20,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 19,65 m a je přímo napojena bez náběhového klínu na okraj průběžného jízdního pruhu místní komunikace obslužné a to za pomoci oblouku o poloměru 7,25 m. Dalších pět je umístěno v prostorách stávající stromové aleje před nadjezdem silnice I/2 a to takhle, tři jsou v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobus délky 2x 19,00 m a 1x 11,00 s těsným řazením 1,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 20,00 m a 10,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a 20,00 m, další jeden je v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobus délky 1x 11,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 20,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 20,00 m a 40,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a 20,00 m a poslední je v šířce 3,25 m s 0,25 m šířky dvouřádku ze ŽK a to pro autobus délky 1x 13,00 m. Vjezdová část autobusového zálivu je tvořena délkou vyřazovacího úseku a to délkou 20,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 20,00 m a 40,00 m a výjezdovou částí délkou zařazovacího úseku o délce 15,00 m s náběhovým klínem s oblouky o poloměru 10,00 m a 20,00 m.

Účelové komunikace jsou nově navrženy v místech napojení na místní komunikaci obslužnou ulice K Nádraží, jsou napojeny jako samostatné sjezdy přes zapuštěný silniční obrubník na 20

mm, jedna účelová komunikace napojuje stávající garáže a trafostanici a je navržena v šířce mezi obrubami 4,00 m a o jízdním pruhu o šířce 3,50 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a o délce 27,85 m. Další dvě účelové komunikace napojují parkoviště s kolmými stáními a jsou navržena v šířce mezi obrubami 6,00 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 100 mm a o délce 34,75 m a 16,10 m a poslední účelová komunikace se napojuje na místní komunikaci obslužnou na ulici Slévárenskou a napojuje parkoviště s kolmými stáními a to formou pěti samostatných sjezdů přes zapuštěný silniční obrubník na 20 mm a je navržena v šířce mezi obrubami 6,00 m a o jízdním pruhu o šířce 2x 2,75 m a dvouřádku ze žulových kostek o šířce 2x 0,25 m lemovaný silničním obrubníkem na výšku 150 mm a 100 mm a o délce 148,72 m, 34,04 m, 29,70 m, 25,36 m, 21,89 m a 18,88 m.

Parkovací stání jsou navržena dle požadavku investora, a to je co nejvíce parkovacích míst v prostoru výpravní budovy a celkově na straně Sedlec u Kutné Hory a co nejvíce na straně na Malín. Z toho na straně Sedlec u Kutné Hory 2 vyhrazená stání ZTP, 3 vyhrazená stání pro taxi a 3 vyhrazená stání pro K+R a na straně Malín jsou to 2 vyhrazená stání pro ZTP a 6 vyhrazených stání pro K+R.

Záměr projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ uvažovala dle výpočtu s celkovým počtem 103 parkovacích stání z toho 7 vyhrazených stání pro ZTP, 3 vyhrazená stání pro K+ R. Dále v rámci studie „Parkoviště pro osobní automobily u hlavního nádraží Kutná Hora ul. Vítězná a ul. K Nádraží“ uvažovala s celkovým počtem 67 parkovacích stání z toho 3 stání pro ZTP, 2 vyhrazená stání pro taxi na straně Sedlec u Kutné Hory a celkový počet 142 parkovacích stání na straně Malín a z toho 8 vyhrazených stání pro ZTP.

Návrh parkovacích stání na straně Sedlec u Kutné Hory na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží, a to v místě od stromové aleje přes přednádražní prostor před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. až k přejezdu P5958 u Montanu je v celkovém počtu 74 stání z toho 6 vyhrazených stání pro ZTP, 4 vyhrazená stání pro K+R, 3 vyhrazená stání pro taxi, 6 vyhrazených stání pro elektromobily, 9 vyhrazených stání pro bytový dům a zbytek parkovací stání formou P+R nebo P+G.

Parkovací stání jsou navržena ve formě parkovacích pásů s kolmým řazením nebo šikmým řazením a parkoviště s kolmým řazením vozidel. Kolmých parkovacích stání v zálivech je celkově 38 a to o rozměru šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Vyhrazené stání pro ZTP jsou navržena jako dvojité stání o celkové šířce 5,8 m a délce 5,0 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části nad obrubníkem. Šikmých parkovacích stání v zálivech je celkově 12 a to o rozměru šířky 2,9 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a délce 5,20 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části vozidla na obrubníkem. Kolmých stání na parkovišti je celkově 24 a jsou navržena o rozměrech šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Napojení parkoviště s kolmým řazením vozidel je pomocí účelové komunikace, které se napojuje na místní komunikaci obslužnou ulice K Nádraží. Všechna parkovací stání jak v zálivu, tak na parkovišti budou napojena přes snížený obrubník na 20 mm.

Návrh parkovacích stání na straně Malín na místní komunikaci obslužné ulice Slévárenská, a to v místě od nové stykové křižovatky až k novému podchodu je v celkovém počtu 130 stání z toho 6 vyhrazených stání pro ZTP, 6 vyhrazených stání pro K+R, 8 vyhrazených stání pro elektromobily a zbytek parkovací stání formou P+R nebo P+G.

Parkovací stání jsou navržena ve formě parkovacích pásů s kolmým řazením a parkoviště s kolmým řazením vozidel. Kolmých parkovacích stání v zálivech je celkově 45 a to o rozměru šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední

části vozu nad obrubníkem. Vyhrazené stání pro ZTP jsou navržena jako samostatná stání o celkové šířce 3,5 m a délce 5,0 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části nad obrubníkem. Kolmých stání na parkovišti je celkově 85 a jsou navržena o rozměrech šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m bez převisu přední části vozu nad obrubníkem. Napojení parkoviště s kolmým řazením vozidel je pomocí účelové komunikace, které se napojuje na místní komunikaci obslužnou ulice Slévárenská. Všechna parkovací stání jak v zálivu, tak na parkovišti budou napojena přes snížený obrubník na 20 mm.

Na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží jsou navrženy přístupové chodníky z centra města Kutná Hora a městské části Malín či Sedlec u Kutné Hory, přístupový chodník směřuje buď na ulici Cihlářská a nebo k výpravní a provozní budově ŽST Kutná Hora hl. n. Tyto chodníky lemují samotnou místní komunikaci obslužnou a je v šířce 2,0 m, další chodníky se nacházejí v prostoru bytového domu, který slouží pro přístup k vyhrazeným parkovacím stáním a je v šířce 1,5 m a od místní komunikace obslužné je odsazený zeleným pásem v šířce 2,0 m. Další přístupový chodník směřuje od parkoviště před provozní budovou a směřuje k právě k provozní budově a je v šířce 1,5 m a je odsazený od místní komunikace obslužné zeleným pásem o šířce 2,0 m, další přístupový chodník je před výpravní budovou a napojuje stávající rodinný dům a parkovací záliv s kolmým řazením a je šířky 1,5 m a poslední přístupový chodník je vedle výpravní budovy a napojuje parkovací záliv se šikmým řazením vozidel a je v šířce 1,5.

Na místní komunikaci obslužné ulice Slévárenská a K Malínskému mostu spojuje přístupový chodník jak přístup z nadjezdu silnice I/2, tak městskou část Malín, a to v šířce 1,5 m a od místní komunikace je odsazený zeleným pásem 1,5 m. Další chodník se nachází na místní komunikaci obslužné na ulici Slévárenská, jedna část chodníku vede od nadjezdu silnice I/2 v šířce 1,5 m a vede k nové stykové křižovatce, kde se setkává s chodníkem vedený podél této ulice z městské části Malín, který je v šířce 1,5 m, naproti je další chodník v šířce 2,0 m opět vedený z městské části Malín. Poslední chodníky jsou v prostoru nově navrženého parkoviště a umožňují přístupy z parkovacích stání s kolmým řazením vozidel a jsou navrženy v šířce 1,5 m a 2,0 m.

Dále v prostoru nově navrženého parkoviště na straně Malína je navržená sdružená stezka pro chodce a cyklisty, která začíná/končí u vstupu/výstupu z podchodu, který je řešený v investiční akci „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, tato stezka slouží pro přístup cyklistů z městské části Malín do prostoru nástupišť ŽST Kutná Hora případně je možnost se podchodem dostat až před výpravní budovu a dále po místní komunikaci pokračovat do městské části Sedlec či centrum města Kutná Hora. Tato sdružená stezka je v šířce 3,0 m a pokračuje až do prostoru nově navržené křižovatky a je ukončena před novým přechodem pro chodce, kde mají možnost cyklisté na tuto stezku z místní komunikace vjet/vyjet a pokračovat buď do městské části Malín nebo k podchodu.

Posledním bodem dle záměru projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, který uvažoval s celkovým počtem 27 odstavů pro jízdní kola.

Je navržen tedy „biketower“ cyklo věž v prostoru nového parkoviště na Malínské straně před podchodem s napojením na sdruženou stezku pro chodce a cyklisty, tato věž pojme až 118 kol

s hmotností až do 50 kg o rozměrech výšky 11,4 m a o průměru 8,36 m s možností kamerového systému s možností ukládání kol s archivací aj.

Odstavení kol v prostorách výpravní budovy je řešen v investiční akci „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, a to mezi výpravní budovou a krajní kolejí, kde bude cca. 16 stojanů pro odstavení 32 kol.

4.2.4. Skladba autobusových zálivů pro zastávku a odstavy, parkovacích stání, samostatných sjezdů k nemovitostem, chodníků a sdružené stezky pro chodce a cyklisty

Návrh je totožný s variantou 3.

4.3. Základní informace o navrženém řešení varianta 2

Navržené řešení pro stávající ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malinskému mostu jsou brány jako místní komunikace obslužné s návrhovou rychlostí 30 km/h s max. dovolenou rychlostí 50 km/h či spíše 30 km/h a s tím bylo přistupováno k normovým parametrům.

Návrh je totožný s variantou 3, dochází pouze k drobným úpravám místní komunikace obslužné ulice K Nádraží, kde v prostoru před výpravní a provozní budovou bude místní komunikace šířky 4,0 m mezi obrubami místo 5,0 m mezi obrubami a dále v místě mezi parkovištěm a garážemi je místní komunikace obslužná v šířce 6,0 m mezi obrubami místo 5,0 m mezi obrubami, a to z důvodu plynulého vyjíždění autobusů z odstavné plochy a zálivu.

Dále rozdílný je návrh umístění autobusových zastávek a autobusových odstavů, které budou v této variantě umístěny především v místě před výpravní a provozní budovou a to takhle, autobusová zastávka směr Čáslav bude s nástupní hranou pro autobusy délky 19,00 m a 13,00 m s polotěsným řazením ve vzdálenosti 10,0 m pro možnost zajetí autobusů v libovolném pořadí těsně před výpravní budovou jako ve variantě 1 a druhá autobusová zastávka bude odsazena o průběžný jízdní pruh a nástupiště pro směr centrum města Kutná Hora a bude s nástupní hranou pro autobusy délky 19,00 m a 11,00 m s těsným řazením 1,0 m.

Dále autobusové odstavy budou v této variantě umístěny hlavně před provozní budovou za průběžným jízdním pruhem a parkovištěm a bude to odstavná plocha pro autobusy délky 2x 19,0 m a 2x 11,0 m a další bude naproti přes průběžný jízdní pruh v autobusovém zálivu obdobně jako ve variantě 1 s tím rozdílem, že bude doplněný o nástupní hranou délky 19,0 m s nástupištěm a přístupovým chodníkem šířky 2,0 m a přechodem pro chodce o délce a šířce 4,0 m a poslední odstav bude stejně jako ve variantě 1 v prostou stykové křižovatky před nadjezdem silnice I/2 a to v autobusovém zálivu.

Toto řešení pro autobusové zastávky a odstavy zapříčiní to, že se zruší před výpravní a provozní budovou parkovací zálivy pro kolmé řazení vozidel a dále dojde k úpravě a posunu parkoviště před provozní budovou, dále dojde k posunu i přechodu pro chodce a před provozní budovou vzniknou max. 3 vyhrazená stání pro K+R.

Na straně Malín dojde pouze k úpravě parkoviště a jeho napojení na místní komunikaci ulice Slévárenská, a to formou pouze 2 sjezdů a uvnitř parkoviště dojde k jinému situování parkovacích zálivů s kolmým řazením vozidel, jinak obdobné řešení jako u varianty 1 a 3.

4.3.1. Šířkové a směrové řešení místní komunikace ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu

Návrh je totožný s variantou 3, jen s lehkými úpravami v prostoru před výpravní a provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n.

4.3.2. Skladba místní komunikace ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu

Návrh skladeb je totožný s variantou 3.

4.3.3. Šířkové a délkové řešení autobusových zálivů pro zastávku a odstavy, účelové komunikace, parkovacích stání, chodníků, sdružené stezky pro chodce a cyklisty a přechodů pro chodce

Autobusový záliv je umístěn především v místě před výpravní a provozní budovou a to takhle, autobusová zastávka směr Čáslav je v šířce 3,0 m s nástupní hranou pro autobusy délky 19,00 m a 13,00 m s polotěsným řazením ve vzdálenosti 10,0 m pro možnost zajetí autobusů v libovolném pořadí těsně před výpravní budovou jako ve variantě 1 a druhá autobusová zastávka bude odsazena o průběžný jízdní pruh a nástupiště pro směr centrum města Kutná Hora v šířce 3,50 m s nástupní hranou pro autobusy délky 19,00 m a 11,00 m s těsným řazením 1,0 m. Nástupní hranu bude tvořit bezbariérový obrubník kasselské typu na výšku 16 cm a nástupiště bude šířky 3,00 m a bude součástí investiční akce „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ Druhé nástupiště bude šířky 2,5 m.

Autobusové zálivy pro odstavy jsou navrženy na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží pět je umístěných před provozní budovou ŽST Kutná Hora hl. n. a to až za parkovištěm v šířce 3,25 m, a to pro autobus délky 2x 19,0 m a 2x 11,0 m a další bude naproti přes průběžný jízdní pruh v autobusovém zálivu obdobně jako ve variantě 1 s tím rozdílem, že bude doplněný o nástupní hranou délky 19,0 m s nástupištěm a přístupovým chodníkem šířky 2,0 m a přechodem pro chodce o délce a šířce 4,0 m a poslední odstav bude stejně jako ve variantě 1 v prostou stykové křižovatky před nadjezdem silnice I/2 a to v autobusovém zálivu.

Účelové komunikace na straně Sedlec jsou navrženy stejně jako ve variantě 1 a 3, pouze sjezd do soukromého areálu bude zrušen, a to z důvodu umístění autobusového zálivu pro odstav autobusu obdobně jako ve variantě 1 s tím rozdílem, že bude doplněný o nástupní hranou délky 19,0 m s nástupištěm a přístupovým chodníkem šířky 2,0 m a na straně Malín je účelová komunikace navržena jako ve variantě 1 a 3 a napojuje se na místní komunikaci obslužnou na ulici Slévárenskou formou dvou samostatných sjezdů přes zapuštěný silniční obrubník na 20 mm.

Parkovací stání jsou navržena dle požadavku investora, a to je co nejvíce parkovacích míst v prostoru výpravní budovy a celkově na straně Sedlec u Kutné Hory a co nejvíce na straně na Malín. Z toho na straně Sedlec u Kutné Hory 2 vyhrazená stání ZTP, 3 vyhrazená stání pro taxi a 3 vyhrazená stání pro K+R a na straně Malín jsou to 2 vyhrazená stání pro ZTP a 6 vyhrazených stání pro K+R.

Záměr projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“ uvažovala dle výpočtu s celkovým počtem 103 parkovacích stání z toho 7 vyhrazených stání pro ZTP, 3 vyhrazená stání pro K+ R. Dále v rámci studie „Parkoviště pro osobní automobily u hlavního nádraží Kutná Hora ul. Vítězná a ul. K Nádraží“ uvažovala s celkovým počtem 67 parkovacích stání z toho 3 stání pro ZTP, 2 vyhrazená stání pro taxi na straně Sedlec u Kutné Hory a celkový počet 142 parkovacích stání na straně Malín a z toho 8 vyhrazených stání pro ZTP.

Návrh parkovacích stání na straně Sedlec u Kutné Hory na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží, a to v místě od stromové aleje přes přednádražní prostor před výpravní a provozní

budovou ŽST Kutná Hora hl. h. až k přejezdu P5958 u Montanu je v celkovém počtu 51 stání z toho 4 vyhrazená stání pro ZTP, 3 vyhrazená stání pro K+R, 3 vyhrazená stání pro taxi, 4 vyhrazených stání pro elektromobily, 4 vyhrazených stání pro bytový dům a zbytek parkovací stání formou P+R nebo P+G.

Parkovací stání jsou navržena ve formě parkovacích pásů s kolmým řazením nebo šikmým řazením a parkoviště s kolmým řazením vozidel. Kolmých parkovacích stání v zálivech je celkově 39 a to o rozměru šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Vyhrazené stání pro ZTP jsou navržena jako dvojité stání o celkové šířce 5,8 m a délce 5,0 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části nad obrubníkem. Šikmých parkovacích stání v zálivech je celkově 12 a to o rozměru šířky 2,9 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a délce 5,20 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části vozidla na obrubníkem. Kolmých stání na parkovišti je celkově 23 a jsou navržena o rozměrech šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Napojení parkoviště s kolmým řazením vozidel je pomocí účelové komunikace, které se napojuje na místní komunikaci obslužnou ulice K Nádraží. Všechna parkovací stání jak v zálivu, tak na parkovišti budou napojena přes snížený obrubník na 20 mm. Došlo zde k redukci dvou parkovacích zálivů s kolmým řazením vozidel, a to před výpravní a provozní budovou z důvodu autobusové zastávky.

Návrh parkovacích stání na straně Malín na místní komunikaci obslužné ulice Slévárenská, a to v místě od nové stykové křižovatky až k novému podchodu je v celkovém počtu 135 stání z toho 6 vyhrazených stání pro ZTP, 6 vyhrazených stání pro K+R, 8 vyhrazených stání pro elektromobily a zbytek parkovací stání formou P+R nebo P+G.

Parkovací stání jsou navržena ve formě parkovacích pásů s kolmým řazením a parkoviště s kolmým řazením vozidel. Kolmých parkovacích stání v zálivech je celkově 135 a to o rozměru šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m, kde 0,5 m bude převis přední části vozu nad obrubníkem. Vyhrazené stání pro ZTP jsou navržena jako samostatná stání o celkové šířce 3,5 m a délce 5,0 m s tím, že 0,5 m bude převis přední části nad obrubníkem. Kolmých stání na parkovišti je celkově 85 a jsou navržena o rozměrech šířky 2,65 m s krajním stáním rozšířeným o 0,25 m a s délkou 5,0 m bez převisu přední části vozu nad obrubníkem. Napojení parkoviště s kolmým řazením vozidel je pomocí účelové komunikace, které se napojuje na místní komunikaci obslužnou ulice Slévárenská. Všechna parkovací stání jak v zálivu, tak na parkovišti budou napojena přes snížený obrubník na 20 mm.

Na místní komunikaci obslužné ulice K Nádraží jsou navrženy přístupové chodníky z centra města Kutná Hora a městské části Malín či Sedlec u Kutné Hory, přístupový chodník směřuje buď na ulici Cihlářská a nebo k výpravní a provozní budově ŽST Kutná Hora hl. n. Tyto chodníky lemují samotnou místní komunikaci obslužnou a jsou v šířce 2,0 m, další chodníky se nacházejí v prostoru bytového domu, který slouží pro přístup k vyhrazeným parkovacím stáním a je v šířce 1,5 m a od místní komunikace obslužné je odsazený zeleným pásem v šířce 2,0 m. Další přístupový chodník směřuje od parkoviště před provozní budovou a směřuje k výpravní budově a je v šířce 2,0 m.

Na místní komunikaci obslužné ulice Slévárenská a K Malínskému mostu spojuje přístupový chodník jak přístup z nadjezdu silnice I/2, tak městskou část Malín, a to v šířce 1,5 m a od místní komunikace je odsazený zeleným pásem 1,5 m. Další chodník se nachází na místní komunikaci obslužné na ulici Slévárenská, jedna část chodníku vede od nadjezdu silnice I/2 v šířce 1,5 m a vede k nové stykové křižovatce, kde se setkává s chodníkem vedený podél této ulice z městské části Malín, který je v šířce 1,5 m, naproti je další chodník v šířce 2,0 m opět vedený z městské

části Malín. Poslední chodníky jsou v prostoru nově navrženého parkoviště a umožňují přístupy z parkovacích stání s kolmým řazením vozidel a jsou navrženy v šířce 1,5 m a 2,0 m.

Dále v prostoru nově navrženého parkoviště na straně Malína je navržena sdružená stezka pro chodce a cyklisty, která začíná/končí u vstupu/výstupu z podchodu, který je řešený v investiční akci „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, tato stezka slouží pro přístup cyklistů z městské části Malín do prostoru nástupišť ŽST Kutná Hora případně je možnost se podchodem dostat až před výpravní budovu a dále po místní komunikaci pokračovat do městské části Sedlec či centrum města Kutná Hora. Tato sdružená stezka je v šířce 3,0 m a pokračuje až do prostoru nově navržené křižovatky a je ukončena před nových přechodem pro chodce, kde mají možnost cyklisté na tuto stezku z místní komunikace vjet/vyjet a pokračovat buď do městské části Malín nebo k podchodu.

Posledním bodem dle záměru projektu „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, který uvažoval s celkovým počtem 27 odstavů pro jízdní kola.

Je navržen tedy „biketower“ cyklo věž v prostoru nového parkoviště na Malínské straně před podchodem s napojením na sdruženou stezku pro chodce a cyklisty, tato věž pojme až 118 kol s hmotností až do 50 kg o rozměrech výšky 11,4 m a o průměru 8,36 m s možností kamerového systému s možností ukládání kol s archivací aj.

Odstavení kol v prostorách výpravní budovy je řešen v investiční akci „Modernizace ŽST Kutná Hora hl. n.“, a to mezi výpravní budovou a krajní kolejí, kde bude cca. 16 stojanů pro odstavení 32 kol.

4.3.4. Skladba autobusových zálivů pro zastávku a odstavy, parkovacích stání, samostatných sjezdů k nemovitostem, chodníků a sdružené stezky pro chodce a cyklisty

Návrh je totožný s variantou 3.

5. Požadavky do dalšího stádia projekční přípravy

Tato studie byla zpracována bez konkrétní znalosti skladeb vozovky stávajících místních komunikací, a to konkrétně ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu, a proto je prozatím uvažováno v orientačním rozpočtu s kompletní výměnou celé skladby vozovky.

V počáteční fázi dalšího stupně dokumentace se doporučuje provést diagnostický průzkum stávajících vozovek pro přesné zjištění její skladby a únosnosti podloží, pro možnou eliminaci nutnosti nových skladeb, a tak snížit případně investiční náklady na realizaci.

V místech nově navržených částí místních komunikací se doporučuje provést průzkumné inženýrsko-geologické práce, a to geotechnický a hydrogeologický průzkum ke zjištění únosnosti podloží a výskytu hladiny podzemní vody a případné možností zasakování dešťových vod.

Další nutné požadavky jsou, a to přesné zaměření stávajícího stavu, kde se nacházejí stávající samostatné sjezdy k nemovitostem, stávající oplocení, stávající budovy aj. a provést inženýrskou činnost ke zjištění stávajících sítí a jejich případných přeložek, především klást důraz na zjištění dešťové kanalizace a řešení tedy odvodnění dešťových vod na místních komunikacích, parkovacích stání a parkovišti, autobusových zastávek či jejich odstavů.

A posledním bodem je požadavek na provedení dendrologického průzkumu, který spočívá k inventarizaci stávajících dřevin řešeného území, který bude sloužit pro povolení kácení dřevin a pro návrh sadových úprav.

6. Tabulka dotčených pozemků

Katastrální území Sedlec u Kutné Hory [677973]

Par. č	Vlastník	Využití pozemku	Druh pozemku
597/7	Město Kutná Hora	Manipulační plocha	Ostatní plocha
609	Jana Amrichová	-	Zahrada
612	Petr Košťál	-	Zahrada
613	PILC REALITY s.r.o.	-	Zastavěná plocha a nádvoří
615/1	Město Kutná Hora	-	Zahrada
615/2	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
615/3	Město Kutná Hora	-	Zahrada
615/8	Česká republika	-	Zahrada
615/9	Česká republika	-	Zahrada
615/12	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
615/14	Česká republika	-	Zastavěná plocha a nádvoří
615/15	Česká republika	-	Zahrada
650/1	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
650/2	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
650/3	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
650/4	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
650/5	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
650/6	Česká republika	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
650/7	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
761/3	Šubrt Transport.sped s.r.o.	Jiná plocha	Ostatní plocha
761/28	Šubrt Transport.sped s.r.o.	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
761/130	CARPIAS, SE	Jiná plocha	Ostatní plocha
870/3	Česká republika	Silnice	Ostatní plocha
807/21	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
807/24	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
812/4	České dráhy, a.s.	Dráha	Ostatní plocha
812/10	Česká republika	-	Orná půda
812/11	Město Kutná Hora	Dráha	Ostatní plocha

812/12	Město Kutná Hora	-	Orná půda
812/14	Město Kutná Hora	Dráha	Ostatní plocha

Katastrální území Malín [678023]

Par. č	Vlastník	Využití pozemku	Druh pozemku
513	Romana Marišková	-	Zastavěná plocha a nádvoří
533/1	Město Kutná Hora	Ostatní komunikace	Ostatní plocha
556/1	MARLO KH s.r.o.	-	Orná půda
556/5	Česká republika	-	Orná půda
556/6	Bc. Patricie Burianová	-	Orná půda
556/7	Město Kutná Hora	-	Orná půda
556/8	Ing. Robert Hofman	-	Orná půda
556/9	Mgr. Marie Klepišová	-	Orná půda
627/1	Česká republika	Silnice	Ostatní plocha

7. Orientační odhad investičních nákladů

Odhad investiční nákladů byl proveden dle. sborníku SFDI pro oceňování staveb pozemních komunikací ve stupni DPS z února roku 2025 na základě návrhu studie jejich ploch, kde je uvažováno s kompletní novostavbou pozemních komunikací (je potřeba uvažovat, že vyšší stupeň bude výrazněji upřesněn a je možnost na základě provedené diagnostiky stávajících komunikací ušetřit investiční náklady na skladbě pozemních komunikací). Dále bylo uvažováno s novou dešťovou kanalizací v celém úseku (což třeba ve vyšším stupni bude zjištěno, že není potřeba).

Varianta 1 a 3 – Pro část Sedlec u Kutné Hory a Malín

Poř. číslo	Název	Název plochy	Prům. cena v Kč	Cena	Měr. jednotky
Stavební část – Pozemní komunikace, autobusové zálivy, chodníky a stezka					
822 277N2	Místní komunikace obslužné – Kryt z hutněných asfaltových vrstev – intravilán s chodníky – novostavba	Místní komunikace obslužná + autobusové zálivy pro odstavby	3 017 Kč	22 663 704 Kč	M2 7 512

822 264N2	Místní komunikace sběrné – Kryt monolitický betonový – intravilán s chodníky – novostavba	Autobusové zálivy pro zastávku	3 151 Kč	592 388 Kč	M2 188
822 296N	Polní a lesní cesty – Kryt z hutněných asfaltových vrstev – novostavba	Účelové komunikace	3 496 Kč	8 096 736 Kč	M2 2316
822 296N	Plochy odstavné (i parkovací) – Kryt dlážděný – novostavba	Parkovací stání a sjezdy	2 431 Kč	6 879 730 Kč	M2 2830
822 296N	Plochy odstavné (i parkovací) – Kryt dlážděný – novostavba	Chodníky a sdružená stezky pro chodce a cyklisty	2 431 Kč	6 770 335 Kč	M2 2785
815 227	Oplocení s podezdívkou – Svislá nosná konstrukce kovová	Přeložka oplocení	5 330 Kč	213 200 Kč	M 40
815 237	Oplocení bez podezdívky – Svislá nosná konstrukce kovová	Přeložka oplocení	1 072 Kč	375 200 Kč	M 350
-	Biketower	-	-	15 000 000 Kč	KS
822 27N-02	Násypy z nakupovaných materiálů	-	6 363 Kč	4 779 886 Kč	M3 800
823 29-06	Demolice	Odstranění stávajících komunikací s odvozem na skládku	1 500 Kč	4 507 200 Kč	M3
814 11-01	Výkopy	-	524 Kč	984 072 Kč	M3
823 29-04	Kácení stromů	-	1 590 Kč	79 500 Kč	KS 50
823 29-04	Odstranění křovin	-	91 Kč	45 500 Kč	M2 500
Stavební část – Přeložky inženýrských sítí					

827 131	Sítě vodovodní rozvodné z trub plastických hmot a sklolaminátu	Přeložky vodovodů	5 174 Kč	1 415 606 Kč	M
827 211.1	Sítě kanalizační z trub z plastických hmot	Přeložky a novostavba kanalizací	6 922 Kč	9 469 296 Kč	M 1368
827 521	Sítě plynovodní primární z trub z plastických hmot a sklolaminátu	Přeložky plynovodů	7 317 Kč	1 501 448 Kč	M
Vegetační úpravy					
840 000-01	Rozprostření ornice v rovině	-	365 Kč	170 149 Kč	M3
840 000-01	Rozprostření ornice ve svahu	-	414 Kč	48 248 Kč	M3
840 00-02	Založení trávníku výsevem	-	35 Kč	203 945 Kč	M2 5 827
840 00-03	Stromy listnaté	-	4 410 Kč	220 500 Kč	KS
840 00-03	Keře listnaté	-	157 Kč	3 140 Kč	KS
Projektové práce a inženýrská činnost					
-	Dokumentace DUSP – DI	-	4	3 360 792 Kč	%
-	Dokumentace PDPS	-	3	2 520 594 Kč	%
-	Autorský dozor	-	0,2	168 040 Kč	%
-	Engineering stavby	-	1,5	1 260 297 Kč	%
-	Průzkumy a diagnostika vozovky	-	1,5	1 260 297 Kč	%
-	Výkon koordinátora BOZP na staveništi	-	1	840 198 Kč	%
Odhad nákladů celkem				93 430 001 Kč	

Varianta 2 – Pro část Sedlec u Kutné Hory a Malín

Poř. číslo	Název	Název plochy	Prům. cena v Kč	Cena	Měr. jednotky
------------	-------	--------------	-----------------	------	---------------

Stavební část – Pozemní komunikace, autobusové zálivy, chodníky a stezka					
822 277N2	Místní komunikace obslužné – Krypt z hutněných asfaltových vrstev – intravilán s chodníky – novostavba	Místní komunikace obslužná + autobusové zálivy pro odstavy	3 017 Kč	23 737 756 Kč	M2 7 868
822 264N2	Místní komunikace sběrné – Krypt monolitický betonový – intravilán s chodníky – novostavba	Autobusové zálivy pro zastávku	3 151 Kč	708 975 Kč	M2 225
822 296N	Polní a lesní cesty – Krypt z hutněných asfaltových vrstev – novostavba	Účelové komunikace	3 496 Kč	6 166 944 Kč	M2 1764
822 296N	Plochy odstavné (i parkovací) – Krypt dlážděný – novostavba	Parkovací stání a sjezdy	2 431 Kč	6 094 517 Kč	M2 2 507
822 296N	Plochy odstavné (i parkovací) – Krypt dlážděný – novostavba	Chodníky a sdružená stezky pro chodce a cyklisty	2 431 Kč	7 156 864 Kč	M2 2 944
815 413	Zdi opěrné – Svislá nosná konstrukce monolit bet. plošná	Opěrná zeď	21 399 Kč	427 980 Kč	M3 20
815 227	Oplocení s podezdívkou – Svislá nosná konstrukce kovová	Přeložka oplocení	5 330 Kč	213 200 Kč	M 40
815 237	Oplocení bez podezdívky – Svislá nosná konstrukce kovová	Přeložka oplocení	1 072 Kč	375 200 Kč	M 350
-	Biketower	-	-	15 000 000 Kč	KS
822 27N- 02	Násypy z nakupovaných materiálů	-	6 363 Kč	5 006 408 Kč	M2

823 29-06	Demolice	Odstranění stávajících komunikací s odvozem na skládku	1 500 Kč	4 720 800 Kč	M2
814 11-01	Výkopy	-	524 Kč	1 030 708 Kč	M3
823 29-04	Kácení stromů	-	1 590 Kč	79 500 Kč	KS
823 29-04	Odstranění křovin	-	91 Kč	45 500 Kč	M2
Stavební část – Přeložky inženýrských sítí					
827 131	Sítě vodovodní rozvodné z trub plastických hmot a sklolaminátu	Přeložky vodovodů	5 174 Kč	1 415 606 Kč	M
827 211.1	Sítě kanalizační z trub z plastických hmot	Přeložky a novostavba kanalizací	6 922 Kč	9 469 296 Kč	M 1368
827 521	Sítě plynovodní primární z trub z plastických hmot a sklolaminátu	Přeložky plynovodů	7 317 Kč	1 501 448 Kč	M
Vegetační úpravy					
840 000-01	Rozprostření ornice v rovině	-	365 Kč	170 149 Kč	M3
840 000-01	Rozprostření ornice ve svahu	-	414 Kč	48 248 Kč	M3
840 00-02	Založení trávníku výsevem	-	35 Kč	203 945 Kč	M2 5 827
840 00-03	Stromy listnaté	-	4 410 Kč	220 500 Kč	KS
840 00-03	Keře listnaté	-	157 Kč	3 140 Kč	KS
Projektové práce a inženýrská činnost					
-	Dokumentace DUSP – DI	-	4	3 351 868 Kč	%
-	Dokumentace PDPS	-	3	2 513 901 Kč	%
-	Autorský dozor	-	0,2	167 594 Kč	%
-	Engineering stavby	-	1,5	1 256 951 Kč	%
-	Průzkumy a diagnostika vozovky	-	1,5	1 256 951 Kč	%

-	Výkon koordinátora BOZP na staveništi	-	1,0	837 967 Kč	%
Odhad nákladů celkem				93 181 916 Kč	

8. Závěr

Na základě podkladů a požadavků od investora byla zpracovaná technická studie pro modernizaci přednádražního prostoru výpravní a provozní budovy ŽST Kutná Hora a okolní místní komunikace viz. ulice K Nádraží, Cihlářská, Slévárenská a K Malínskému mostu. Byly zpracovány tři varianty, kde se klade největší důraz na umístění autobusových zastávek pro 4/5 autobusů a autobusových odstavů pro 5/6 autobusů a umístění co největšího počtu parkovacích stání, a pro tento požadavek byly zpracovány tři varianty.

Varianta 1, kde jsou autobusové zastávky umístěné na jedné nástupní hraně před výpravní budovou pro všechny 4 autobusy a těsným řazením, což neumožňuje přijíždět autobusům v libovolném pořadí (musí tedy postupně za sebou), ale na druhou stranu šetří prostor a umožňuje umístit více parkovacích stání před výpravní budovou a není i nutnost kácení dvou vzrostlých stromů před výpravní budovou. Autobusové odstavy jsou umístěny do prostoru stromové aleje na ulici K Nádraží, kde je umístěno 5 odstavů s tím, že bude potřeba skácet 1 vzrostlý strom a pár menších náletových stromů a bude potřeba zrušit stávající přístupový chodník k výpravní budově, který zase uleví stávajícím stromům, které jsou chodníkem narušeny, poslední odstav je uvažován mezi parkovištěm a místní komunikací obsluhovanou před výpravní a provozní budovou. Nevýhodou je a to především z ekonomického hlediska, že 5 odstavených autobusů se bude muset vrátet zpět do prostoru výpravní budovy, jelikož není zde uvažováno jinak s jejich odstavu. Výhodou této varianty je především vyšší počet parkovacích stání v prostoru před výpravní a provozní budovou, plynulejší a bezpečnější výjezd odstavených autobusů na místní komunikaci, není zde nutnost kácet vzrostlé stromy před výpravní budovou a odpadne i stávající chodník v místech stromové aleje. Na straně Malínské je navrženo parkoviště sloužící pro cestující v rámci ŽST Kutná Hora a ve variantě 1 je uvažováno s parkoviště, které má 5 vjezdových/výjezdových sjezdů z parkovacích pásů s kolmým řazením, výhodou je, že se dá pracovat s vjezdy/výjezdy, které se dají zaslepit či jiné úpravy.

Varianta 2, kde jsou autobusové zastávky umístěné na dvě nástupní hrany před výpravní budovou a jsou odděleny ostrovním nástupištěm a místní komunikací, kde nástupní hrana u výpravní budovy slouží pro 2 autobusy s polotěsným řazením a druhé ostrovní nástupiště slouží dalším 2 autobusům, které už jsou s těsným řazením, což umožňuje přijet autobusům v libovolném pořadí, ale na druhou stranu zabírá více prostor a neumožňuje umístit více parkovacích stání před výpravní budovou a je i nutnost kácení dvou vzrostlých stromů před výpravní budovou. Autobusové odstavy jsou umístěny do prostoru mezi parkovištěm před výpravní budovou a místní komunikací, kde je umístěno 5 odstavů s tím, že, je potřeba zajistit bezpečný výjezd autobusů z odstavné plochy na místní komunikaci, byť jsou autobusy od sebe délkově odsazené, tak aby byl zajištěn rozhled na příježdějící vozidlo, úhel rozhledu z autobusu není úplně ideální a je potřeba tohle konzultovat s DI PČR a případně navrhnout pro vozidla na místní komunikaci upozornění, že zde vyjíždí autobusy, výhodou řešení je, že 5 odstavených autobusů nemusí se znovu vrátet k výpravní budově, poslední odstav je v prostoru stykové křižovatky před nadjezdem, tak jako ve variantě 1 a je to jediný odstav, kde se autobus musí zpět vrátet. Výhodou této varianty je především, že odstavené autobusy se nemusí znovu vrátet k výpravní budově a možnost posunu stávajícího chodníku v prostoru stromové aleje a zachování

tak přístupu i zde. Na straně Malínské je navrženo parkoviště sloužící pro cestující v rámci ŽST Kutná Hora a ve variantě 2 je uvažováno s parkoviště, které má 2 vjezdové/výjezdové sjezdy z parkovacích pásů s kolmým řazením, výhodou je, že se dá pracovat s vjezdy/výjezdy, které se dají případně i posunout, jinak je to obdobné řešení jako ve variantě 1.

Varianta 3, kde jsou autobusové zastávky umístěné na dvě nástupní hrany před výpravní budovou a jsou odděleny ostrovním nástupištěm a místní komunikací, kde nástupní hrana u výpravní budovy slouží pro 2 autobusy s polotěsným řazením a u provozní budovy slouží pro 1 autobus s možností odstavu, tyto zastávky jsou od sebe odděleny přechodem pro chodce a tento přechod je vyvýšen do úrovně chodníků a nástupišť s tím, že komunikace má nájezdové rampy, toto řešení je důležité z pohledu plynulosti a bezpečnosti na přechodu pro chodce a slouží jako fyzický a zároveň i psychologický prvek upozorňující řidiče na vyšší výskyt chodců a zároveň plní i estetickou funkci z pohledu architektonického řešení prostoru kolem výpravní a provozní budovy a druhé ostrovní nástupiště slouží dalším 2 autobusům, které už jsou s těsným řazením, což umožňuje přijet autobusům v libovolném pořadí, ale na druhou stranu zabírá více prostor a neumožňuje umístit více parkovacích stání před výpravní budovou a je i nutnost kácení dvou vzrostlých stromů před výpravní budovou. Autobusové odstavy jsou umístěny do prostoru mezi parkovištěm před výpravní budovou a místní komunikací, kde je umístěno 5 odstavů s tím, že, je potřeba zajistit bezpečný výjezd autobusů z odstavné plochy na místní komunikaci, byť jsou autobusy od sebe délkově odsazené, tak aby byl zajištěn rozhled na přijíždějící vozidlo, úhel rozhledu z autobusu není úplně ideální a je potřeba tohle konzultovat s DI PČR a případně navrhnout pro vozidla na místní komunikaci upozornění, že zde vyjíždí autobusy, výhodou řešení je, že 5 odstavených autobusů nemusí se znovu vracet k výpravní budově, poslední odstav je v prostoru stykové křižovatky před nadejazdem, tak jako ve variantě 1 a je to jediný odstav, kde se autobus musí zpět vracet. Výhodou této varianty je především, že odstavené autobusy se nemusí znovu vracet k výpravní budově a možnost posunu stávajícího chodníku v prostoru stromové aleje a zachování tak přístupu i zde. Na straně Malínské je navrženo parkoviště sloužící pro cestující v rámci ŽST Kutná Hora a ve variantě 1 je uvažováno s parkoviště, které má 6 vjezdových/výjezdových sjezdů z parkovacích pásů s kolmým řazením, výhodou je, že se dá pracovat s vjezdy/výjezdy, které se dají zaslepit či jiné úpravy.

9. Seznam příloh

Příloha č. 2.1	Celková situace technického řešení varianty 1	M 1:1000
Příloha č. 3.1	Přehledná situace technického řešení varianty 1	M 1:500
Příloha č. 4.1	Podrobná situace technického řešení varianty 1	M 1:200
Příloha č. 4.2	Podrobná situace technického řešení varianty 1	M 1:200
Příloha č. 4.3	Podrobná situace technického řešení varianty 1	M 1:200
Příloha č. 5.1	Celková situace technického řešení varianty 2	M 1:1000
Příloha č. 6.1	Přehledná situace technického řešení varianty 2	M 1:500
Příloha č. 7.1	Podrobná situace technického řešení varianty 2	M 1:200
Příloha č. 7.2	Podrobná situace technického řešení varianty 2	M 1:200
Příloha č. 7.3	Podrobná situace technického řešení varianty 2	M 1:200
Příloha č. 8.1	Celková situace technického řešení varianty 3	M 1:1000
Příloha č. 9.1	Přehledná situace technického řešení varianty 3	M 1:500
Příloha č. 10.1	Podrobná situace technického řešení varianty 3	M 1:200
Příloha č. 10.2	Podrobná situace technického řešení varianty 3	M 1:200
Příloha č. 10.3	Podrobná situace technického řešení varianty 3	M 1:200

V Ostravě, leden 2025

zpracoval:

.....

Ing. Jan Štětář
Ateliér Železniční stavby,
projektant kolejových staveb

Valbek SK, spol. s r.o., odštěpný závod

Vinohradská 3217/167, 100 00 Praha 10

Kancelář ocelářská 2969/12,

703 00 Ostrava – Vítkovice

tel.+420 778 497 122

e-mail: jan.stetar@valbek.cz

<http://www.valbek.cz>
