

## ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Akce:	ÚTS „Přestupní terminál Milevsko“
Účel jednání:	Vstupní jednání
Datum a čas jednání:	9. 5. 2016, 13:00 – 15:00
Místo jednání:	zasedací místnost MěÚ Milevsko, Sažinova 843, 399 01 Milevsko
Přítomni:	dle prezenční listiny

---

### Předmět jednání

Jednání bylo svoláno za účelem seznámení zástupců města Milevska, Jihočeského kraje, provozovatele drážní infrastruktury a koordinátora veřejné dopravy se zadáním územně technické studie, se základními variantami řešení a za účelem doplnění vstupních požadavků pro další zpracování dokumentace, případně stanovení omezujících podmínek.

Jednání zahájil úvodním slovem místostarosta města Milevska.

Následně zástupce zhotovitele představil zpracovatelský tým a základní parametry zadání dokumentace.

V další části jednání byla prezentována dopravně-technologická část, která je jedním z hlavních výchozích podkladů pro návrh technického řešení terminálu.

### Dopravní technologie

V rámci dopravně-technologické části porady byl ve stručnosti shrnut stávající model dopravní obsluhy (MHD, linková autobusová a železniční doprava) a představeny návrhy na jeho změnu vyvolanou stavbou nového přestupního terminálu u železniční stanice. V případě tzv. „maximální“ varianty terminálu je uvažováno s opuštěním stávajícího autobusového nádraží. Pro obsluhu centra města je pak uvažováno se zřízením cca 2 zastávkových míst pro každý směr na náměstí E. Beneše.

Zpracovatel i zástupce SŽDC současně upozornili na skutečnost, že dopravně-technologická část, včetně návrhu změn v systému dopravní obsluhy (posílení role železniční dopravy, úprava linkového vedení autobusů, vzájemná koordinace železniční a autobusové dopravy, zajištění přestupů mezi vlakovými a autobusovými spoji) bude velmi důležitým podkladem jak pro další projektovou přípravu, tak především pro zdůvodnění žádosti o spolufinancování projektu z určených fondů EU.

Prezentace dopravně-technologické části studie je součástí přílohy tohoto záznamu.

## Návrh technického řešení jednotlivých variant terminálu

V dalším bloku jednání představil zástupce zhotovitele rozpracované návrhy možného technického řešení autobusového terminálu ve dvou požadovaných variantách – minimální a maximální. Varianty maximální zohledňují požadavek na přesun stávajícího autobusového nádraží k železniční stanici a tedy i potřebné množství autobusových stání jako náhradu za stávající autobusové nádraží v centru města. Varianty minimální pak počítají se zřízením dvou autobusových stání určených pro obsluhu železniční stanice linkou MHD a vybranými linkami regionálních autobusů. Přestupní terminál v „minimální“ variantě tak vytvoří doplněk k autobusovému nádraží, které bude v tomto případě zachováno ve stávající poloze v centru města.

Ve všech variantách jsou navrhována parkovací místa pro osobní automobily P+R, K+R a prostor pro odstavení jízdních kol B+R.

Byly představeny následující varianty:

- **Maximální**
  - Varianta 1

Návrh řešení uvažuje s oddělením parkovacích stání a autobusového nádraží tak, aby bylo zamezeno křížení pohybu osobních vozidel a autobusů, a tím byla zajištěna bezpečnost cestujících.

Parkovací stání jsou navržena vlevo (dle pohledu výkresu) před výpravní budovou. Jednotlivé parkovací plochy jsou ve skupinách po 5 parkovacích stáních odděleny zelenými ostrůvky. Před výpravní budovou jsou umístěny 3 parkovací stání „KISS and RIDE“. K výpravní budově je přimknuta plocha pro jízdní kola „BIKE and RIDE“.

Jednotlivá autobusová stání jsou navržena jako šikmá pod úhlem 60° k ose příjezdové komunikace s ohledem na minimalizaci záboru plochy pro otočení autobusů (referenční autobus dl. 12 m) a zastavení u jednotlivých stanovišť. Je navrženo 10 autobusových stání pro regionální a dálkovou autobusovou dopravu + 2 stání pro regionální autobusovou dopravu, resp. linky MHD.

Umístění zastávky pro městskou autobusovou dopravu vychází z požadavku na přestup „hrana-hrana“ mezi vlakovou a autobusovou dopravou.

Přístup pěších k jednotlivým stáním autobusů je navržen vždy z čela jednotlivých ostrůvků.

- + Oddělení pohybu osobní a autobusové dopravy.
- + Krátká vzdálenost mezi výpravní budovou a parkovacími stáními.
- + Dostatečný volný prostor před výpravní budovou pro pohyb chodců a vozidel bez omezení.
- Nutnost výkupu soukromých pozemků pro zřízení parkovacích míst před výpravní budovou.
- Prostorová náročnost pro zřízení autobusového nádraží v počtu 10+2 stání a nutný výkup soukromého pozemku (výkup soukromého pozemku pro přesun autobusového nádraží se týká všech variant).

- Nevyužitá plocha mezi nástupištěm pro autobusové linky městské dopravy a 1. nástupištěm meziměstské autobusové dopravy.

- Varianta 1.1

Varianta vychází typově z předchozího návrhu, kdy zůstává umístění a dispozice navrženého autobusového nádraží beze změny. Upraveno je umístění jednotlivých parkovacích stání tak, aby byla snížena nutná plocha výkupu soukromých pozemků. Parkovací stání jsou rozdělena do dvou částí. První část, kterou tvoří 10 parkovacích míst je navrženo v prostoru autobusového nádraží rovnoběžně s 1. řadou autobusových stání. Toto řešení využívá volného prostoru, který vznikl mezi zastávkami městské autobusové dopravy a 1. řadou autobusových stání, aniž by docházelo k velkému křížení pohybu osobních vozidel a autobusů. Druhá část parkovacích míst je umístěna vlevo od výpravní budovy. 8 parkovacích míst typu P+R je navrženo v místě stávající budovy bývalé restaurace.

- + Částečné snížení nároků na výkup soukromých pozemků.
- + Lepší využití volných ploch v místě nově navrhovaného autobusového nádraží oproti Variantě 1.
- Umístění části parkovacích míst do prostoru autobusového nádraží.
- Stávající budovy garáží před výpravní budovou, kde je zúžen volný prostor na 6 m.

- Varianta 2

V této variantě byla upravena koncepce umístění jednotlivých stání autobusového nádraží, kdy jsou jednotlivá nástupiště zřízena rovnoběžně s přístupovou komunikací. Je navrženo 8 autobusových stání + 2 stání pro městskou dopravu.

Parkovací stání jsou umístěna stejně jako ve Variantě 1. Všechna stání jsou vlevo před výpravní budovou.

- + Snížení záborů pozemků nutných pro autobusové nádraží oproti Variantě 1.
- + Oddělení pohybu vozidel osobní a autobusové dopravy.
- Návrh pouze 8 autobusových stání.
- Nevyužitá volná plocha mezi příjezdovou komunikací a prvním nástupištěm autobusu.

- Varianta 2.1 – zpracovatel doporučuje pro další zpracování

Varianta modifikuje umístění parkovacích stání při zachování návrhu rozmístění odjezdových stání autobusů z Varianty 2.

Parkovací stání jsou rozdělena do dvou částí. První část, kterou tvoří 12 parkovacích míst, je navržena v prostoru autobusového nádraží kolmo k autobusovým stáním. Parkoviště je umístěno do volného prostoru mezi příjezdovou komunikací a prvním autobusovým stanovištěm. Tímto řešením je zamezeno křížení pohybu osobních vozidel a autobusů.

Druhá část parkovacích stání je umístěna vlevo od výpravní budovy. 8 parkovacích míst je navrženo v místě stávající budovy bývalé restaurace.

- + Oddělení pohybu vozidel osobní a autobusové dopravy.
- + Snížení plochy výkupů pozemků pro zřízení parkovacích stání.
- + Bezpečnější pohyb cestujících.
- Snížení počtu autobusových stanovišť z 10 stání na 8.
- První autobusové stanoviště je bez předjízdného pruhu.

- **Minimální**

- **Varianta 1**

V návrhu je uvažováno se zřízením autobusové zastávky v kombinaci s nástupištěm, kdy bude zajištěn pro cestující přestup „hrana-hrana“.

Parkovací místa jsou umístěna centrálně v prostoru nově zřizovaného terminálu. Z vnějších bočních stran parkovacích míst jsou navrženy zvýšené ostrůvky pro usměrnění provozu. Parkovací místa typu K+R jsou umístěny vlevo od výpravní budovy.

Vzhledem ke smíšenému provozu osobních vozidel a autobusů byl pro městskou autobusovou dopravu vyčleněn zvláštní jízdní pruh tak, aby autobusy byly při odjezdu upřednostněny.

Na pozemek společnosti Paliva Písek a. s. bude zrušen vjezd z jihovýchodní strany a vybudován nový ze strany severozapadní tak, aby bylo zamezeno nevhodnému napojení do plochy autobusového terminálu a parkoviště.

*Na základě představené varianty na vstupním jednání byla přepracována koncepce řešení, aby nedocházelo k záborům pozemků společnosti Paliva Písek a. s.*

- + Veškeré stavební úpravy jsou na pozemcích Města Milevsko a pozemcích SŽDC s.o.
- Předpokládané intenzivní křížení osobních vozidel a autobusové dopravy v čase ranní a odpolední dopravní špičky.
- Pohyb cestujících směřující k zaparkovaným vozidlům.

- **Varianta 2**

Varianta vychází z Varianty 1 s přesunem parkovacích ploch před výpravní budovu.

Parkovací stání jsou navrženy vlevo (dle pohledu výkresu) před výpravní budovou. Jednotlivé parkovací plochy jsou ve skupinách po 5 parkovacích místech odděleny zelenými ostrůvky. Před výpravní budovou jsou umístěny 3 parkovací stání „KISS and RIDE“. K výpravní budově je přimknuta plocha pro jízdní kola „BIKE and RIDE“. Výhodou umístění parkovacích míst je krátká docházková vzdálenost k nástupišti a zároveň dostatečně velká plocha umožňující vzájemný pohyb příjezdějících a odjíždějících vozidel i pohyb cestujících.

Na pozemek společnosti Paliva Písek a. s. bude zrušen vjezd z jihovýchodní strany a bude vybudován nový ze strany severozapadní tak, aby bylo zamezeno nevhodnému napojení do plochy autobusového terminálu a parkoviště.

- + Oddělení pohybu osobních vozidel od autobusové dopravy
- Výkup soukromých pozemků pro zřízení parkovacích stání

- Varianta 3

Návrh varianty eliminuje možné kolize dopravních proudů při křížení osobní a autobusové dopravy a minimalizuje nutné výkupy pozemků a staveb. V tomto řešení se jedná prakticky pouze o budovu bývalé restaurace, která je v současné době nevyužívána.

Pro městskou autobusovou dopravu bude zřízena zastávka o dvou stáních kombinovaná s jednostranným vnějším nástupištěm dráhy.

Parkovací stání jsou rozdělena typově do dvou částí. První část, kterou tvoří 12 parkovacích míst v kombinaci 9 míst P+R a 3 místa K+R je navržena v prostoru autobusové zastávky ve volné střední části. Toto parkoviště bude ohraničeno zvýšenými ostrůvky, tak aby byl usměrněn provoz. Druhá část, jedná se o 11 parkovacích míst typu P+R, je umístěna vlevo od výpravní budovy.

Na pozemek společnosti Paliva Písek a s. bude zrušen vjezd z jihovýchodní strany a bude vybudován nový ze strany severozapadní, tak aby bylo zamezeno nevhodnému napojení do plochy autobusového terminálu a parkoviště.

- + Snížení intenzity pohybu osobních vozidel v prostoru zastávky.
- Umístění parkoviště v ploše autobusové zastávky = smíšený pohyb osobních vozidel a autobusové dopravy.
- Nutný výkup objektu bývalé restaurace pro zřízení parkovacích míst oproti Variantě 1

## Diskuze

Zástupce města se na zpracovatele studie obrátil s dotazem, zdali by bylo možné situovat terminál variantně také do prostoru stávající budovy p. č. st. 949, která je v majetku společnosti FAST Kovošrot, s r. o. Zpracovatel studie upozornil, že ani v tomto případě by se z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro obrát autobusů nebylo možné vyhnout alespoň částečnému záboru pozemku společnosti Paliva Písek, a. s. Z tohoto důvodu zpracovatel studie preferuje pouze zásah do pozemků a objektů jednoho vlastníka (Paliva Písek, a. s.).

V souvislosti s nutným zábořem větší části pozemku p. č. 480/6 a p. č. st. 912 společnosti Paliva Písek, a. s. pro všechny návrhy maximální varianty doporučili zástupci města prověřit možnost využití celého uvedeného pozemku (např. pro rozšíření počtu parkovacích míst). Majiteli by byla městem nabídnuta náhradní plocha (jako vhodná lokalita s napojením na železnici připadá v úvahu vlečkové kolejiště v areálu ZVVZ, popř. vlečkové kolejiště „Staňkov“). Rozšíření počtu parkovacích míst současně doporučil i zástupce JIKORDu.

Zástupce RSM ČD, a. s. upozornil na předpokládané úpravy majetkových vztahů ve stávajícím obvodu dráhy. Od 1. června 2016 bude výpravní budova ŽST Milevsko i objekt na pozemku p. č. 2930 v majetku SŽDC.

Zástupci města byl vznesen požadavek na zapracování místní komunikace vně autobusového terminálu pro obsluhu VNVK a areálu FAST kovošrot, s r. o.

Pro všechny varianty je požadováno zřízení dvojice jednostranných nástupišť, tak aby alespoň pro jeden směr byl zajištěn přestup „hrana-hrana“ mezi vlaky a autobusy.

Organizátor veřejné dopravy vznesl návrh na úpravu několika autobusových stání pro možnost obsluhy kloubovými autobusy. Po následné rozpravě byl tento námět zamítnut.

Návrh počtu autobusových stání musí zohledňovat také potřebu provozovatelů drážní dopravy pro zajištění NAD v případě výluk.

Zástupce objednatele dopravy nesouhlasil s variantním zmenšením prostoru mezi jednotlivými nástupišti pro autobusy pouze na šířku jednoho jízdního pruhu, což by znemožňovalo libovolné pořadí příjezdu/odjezdu autobusů od jednotlivých stání u jednoho nástupiště.

V rámci dalšího zpracování studie bude prověřena postradatelnost částí kolejiště ŽST Milevsko dotčených stavbou přestupního terminálu a souvisejícími kolejovými úpravami stanice.

#### **Závěr:**

- Zhotovitel dokumentace předá městu rozpracovaný grafický návrh preferovaných variant řešení terminálu, aby mohlo být započato jednání s vlastníky stavbou dotčených pozemků.
- Zástupce kraje zjistí aktuální stav přípravy a trasování přeložky silnice II/105 (jihovýchodní obchvat města Milevska), která vede v jedné z variant v blízkosti železniční stanice, a poskytne tento podklad zpracovateli.

*Zapsal: Ing. Petr Provazník, Ing. Oldřich Hřib  
Zápis ukončen 12. 5. 2016*

#### **Doplnění zápisu:**

Byly dopracovány varianty řešení, které jsou nedílnou součástí tohoto zápisu (ke stažení pod odkazem: <https://ftp.metroprojekt.cz/?u=QPDU&p=ebCt>)

Obsahové připomínky k zápisu z jednání 9.5.2016 nebyly uplatněny.

*Doplnil: 1.6.2016, Ing. Petr Provazník*

#### **Přílohy:**

- Prezenční listina
- Prezentace dopravně-technologické části (pouze elektronicky)
- Zákresy jednotlivých variant (pouze elektronicky)



## PREZENČNÍ LISTINA ÚČASTNÍKŮ JEDNÁNÍ

**KONANÉHO DNE:**

**9.5.2016**

**v budově MěÚ Milevsko**

**PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** Vstupní jednání územně technické studie „Přestupní terminál Milevsko“

[illegible]