

SO 109


Výškový systém Bpv

Souřadnicový systém JTSK



projektová, průzkumná a konzultační společnost

PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
tel.: +420 267 004 111, www.pudis.cz, info@pudis.cz

| | | |
|---|--|--|
| Vypracoval: Ing. Marek Sedláček | Hlavní inženýr projektu: Ing. Dušan Merta | Investor: Středočeský kraj Zborovská 11 150 21 Praha 5  |
| | Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček | |
| | Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler | |
| Odpovědný projektant: Ing. Dušan Merta | | |
| Číslo zakázky: 1-9468-0001-02 | Datum: 06/2022 | |
| Akce: II/242, III/2421, III/2422 Roztoky, rekonstrukce silnic | | Měřítko: |
| | | Formát: 38x A4 |
| Příloha: 109.1 Chodníky, parkovací a zelené plochy TECHNICKÁ ZPRÁVA | | Stupeň: DSP |
| | | Číslo přílohy: D.1.1.3.1 |
| | | Souprava: |

II/242, III/2421, III/2422 ROZTOKY, REKONSTRUKCE SILNIC

DSP

D.1.1.3.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA



OBSAH

| | |
|--|----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU, VČETNĚ ÚDAJE O BUDOUCÍM VLASTNÍKOVI A SPRÁVCI OBJEKTU | 4 |
| 1.1. Údaje o stavbě | 4 |
| 1.2. Údaje o žadateli..... | 4 |
| 1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace | 4 |
| 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ | 5 |
| 2.1. SO 109.1 Chodníky, parkovací a zelené plochy | 5 |
| 2.2. SO 109.2 Chodníky, parkovací a zelené plochy – nové | 6 |
| 2.2.1. SO 109.1 km 0,240 – km 0,280 vlevo | 6 |
| 2.2.2. SO 109.1 km 0,240 – km 0,382 vpravo | 6 |
| 2.2.3. SO 109.1 km 0,663 – km 0,750 vpravo | 6 |
| 2.2.4. SO 109.1 km 0,668 – km 0,770 vlevo | 7 |
| 2.2.5. SO 109.1 km 0,770 – km 0,832 vlevo | 7 |
| 2.2.6. SO 109.1 km 0,760 – km 0,832 vpravo | 8 |
| 2.2.7. SO 109.1 km 0,840 – km 0,930 vpravo | 8 |
| 2.2.8. SO 109.1 km 0,840 – km 0,930 vlevo | 9 |
| 2.2.9. SO 109.1 km 0,930 – km 1,110 vlevo | 10 |
| 2.2.10. SO 109.1 km 1,110 – km 1,128 vlevo | 10 |
| 2.2.11. SO 109.1 km 0,930 – km 1,145 vpravo | 10 |
| 2.2.12. SO 109.2 km 1,145 – km 1,161 vpravo | 11 |
| 2.2.13. SO 109.1 km 1,135 – km 1,275 vlevo | 11 |
| 2.2.14. SO 109.1 km 1,165 – km 1,203 vpravo | 13 |
| 2.2.15. SO 109.2 km 1,203 – km 1,417 vpravo | 13 |
| 2.2.16. SO 109.1 km 1,417 – km 1,430 vpravo | 14 |
| 2.2.17. SO 109.1 km 1,280 – km 1,385 vlevo | 14 |
| 2.2.18. SO 109.1 km 1,390 – km 1,725 vlevo | 15 |
| 2.2.19. SO 109.2 km 1,725 – km 1,744 vlevo | 16 |
| 2.2.20. SO 109.1 km 1,744 – km 1,885 vlevo | 17 |
| 2.2.21. SO 109.2 km 1,430 – km 1,550 vpravo | 18 |
| 2.2.22. SO 109.1 km 1,555 – km 1,570 vpravo | 19 |
| 2.2.23. SO 109.1 km 1,570 – km 1,580 vpravo | 19 |
| 2.2.24. SO 109.2 km 1,580 – km 1,659 60 vpravo | 19 |
| 2.2.25. SO 109.1 km 1,659 60 – km 1,680 vpravo | 20 |
| 2.2.26. SO 109.2 km 1,680 – km 1,850 vpravo | 21 |
| 2.2.27. SO 109.1 km 1,850 – km 1,864 vpravo | 22 |
| 2.2.28. SO 109.2 km 1,864 – km 1,945 vpravo | 22 |
| 2.2.29. SO 109.1 km 1,950 vpravo..... | 23 |
| 2.2.30. SO 109.1 km 1,880 – km 1,930 vlevo | 23 |
| 2.2.31. SO 109.1 km 1,930 – km 1,990 vlevo | 24 |
| 2.2.32. SO 109.1 km 1,990 – km 2,213 vlevo | 24 |
| 2.2.33. SO 109.1 km 2,048 vpravo..... | 26 |
| 2.2.34. SO 109.1 km 2,213 – km 2,350 vlevo | 26 |
| 2.2.35. SO 109.2 km 2,235 – km 2,345 vpravo | 28 |
| 2.2.36. SO 109.1 km 2,350 – km 2,365 vlevo – ulice Přemyslovská | 29 |
| 2.2.37. SO 109.1 km 2,350 – km 2,365 vlevo – ulice U školky..... | 30 |
| 2.2.38. SO 109.1 km 2,365 – km 2,547 vpravo | 30 |
| 2.2.39. SO 109.2 km 2,365 – km 2,660 vlevo | 31 |
| 2.2.40. SO 109.1 km 2,548 – km 2,665 vpravo | 32 |
| 2.2.41. SO 109.2 km 2,665 – km 2,720 vpravo | 33 |
| 2.2.42. SO 109.1 km 2,665 – km 2,720 vlevo | 33 |
| 2.2.43. SO 109.1 km 2,720 – km 2,740 vlevo | 33 |

| | |
|--|----|
| 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD. | 34 |
| 4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY | 34 |
| 5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH (VČETNĚ UVEDENÍ VŠECH NEZBYTNÝCH ÚDAJŮ PRO NÁVRH A POSOUZENÍ VOZOVKY) | 36 |
| 6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE | 36 |
| 6.1. Odvodnění povrchů | 36 |
| 6.2. Odvodnění pláně | 36 |
| 7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU | 36 |
| 8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU | 36 |
| 9. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE. | 37 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU, VČETNĚ ÚDAJE O BUDOUCÍM VLASTNÍKOVI A SPRÁVCI OBJEKTU

1.1. Údaje o stavbě

a) Název stavby

Předmětem stavby je „II/242, III/2421, III/2422 Roztoky, rekonstrukce silnic“.

b) Místo stavby

Stavba se nachází na území Středočeského kraje, ve městě Roztoky nebo v jeho blízkosti. Katastrální území stavby - k.ú. Roztoky u Prahy, Žalov, Únětice u Prahy.

c) Předmět dokumentace

Jedná se o rekonstrukci silnic II/242, III/2421, III/2422, tedy ulic Nádražní, Lidická, a částečně ul. Přemyslovská, které leží v zastavěné části obce a ulice Přílepská, jež je z větší části komunikací v extravilánu. Silnice II/242, III/2421 tvoří páteřní komunikaci v dopravním systému města Roztoky, na níž je napojena řada místních komunikací.

Rekonstrukce křižovatek ul. Lidická a Přemyslovská a ulic Lidická, Masarykova a Tyršovo náměstí jsou řešeny jako okružní.

1.2. Údaje o žadateli

| | |
|---------------------|---|
| Název: | Středočeský kraj |
| Se sídlem: | Zborovská 11, 150 21 Praha 5 |
| Kontaktní osoba | |
| pro věci smluvní: | Ing. Aleš Čermák, Ph.D. MBA, ředitel KSÚS |
| pro věci technické: | Martin Voříšek, projektový manažer KSÚS |
| IČO: | 7089 1095 |
| DIČ: | CZ 7089 1095 |

1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace

| | |
|---------------------|--|
| Název: | PUDIS a. s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6; společnost je zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka zápisu 1458 |
| Kontaktní osoba | |
| pro věci smluvní: | Ing. Martin Höfler, ředitel |
| pro věci technické: | Ing. Zdeňka Bolehovská, manažer projektu |
| IČO: | 4527 2891 |
| DIČ: | CZ 4527 2891 |

a) Projektanti jednotlivých profesí

Všechny stavební objekty zpracovali projektanti firmy PUDIS a.s. Stavební objekty jsou rozděleny dle ustanovení *Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací*.

Odpovědní projektanti a zpracovatelé jednotlivých částí PD

Hlavní inženýr projektu, objekty pozemních komunikací

- Ing. Dušan Merta, autorizovaná osoba v oboru dopravní stavby, člen. č. 0011797, Pudis a.s.
- Ing. Marek Sedláček, projektant silnic a dálnic, Pudis a.s.
- Bc. Tomáš Váňa, projektant silnic a dálnic, Pudis a.s.

Inženýrské konstrukce

- Ing. Zdeněk Podráský CSc., autorizovaná osoba v oboru mosty a inženýrské konstrukce a statika a dynamika staveb, člen. č. 0004820, Pudis a.s.
- Kateřina Holubová, projektantka mostů a inženýrských konstrukcí, Pudis a.s.

Vodohospodářské objekty

- Ing. Richard Kuk, autorizovaná osoba v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství, člen. č. 0001284, Pudis a.s.
- Pavel Bačina, projektant vodohospodářských staveb a městského inženýrství, Pudis a.s.

Životní prostředí

- Ing. Martin Kostrica, zpracovatel dendrologického průzkumu, Pudis a.s.
- Ing. Hana Brehmová, autorizovaná osoba v oboru krajinářská architektura, člen. č. 03899

Inženýrská a majetkoprávní činnost

- Ing. Hana Voříšková, specialista inženýrské činnosti, Pudis a.s.
- Mgr. Barbora Florián, specialista inženýrské a majetkoprávní činnosti, Pudis a.s.

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Prostorové vedení vychází z předchozího stupně projektové dokumentace DÚR.

Náplní objektu je realizace veškerých chodníků, sjezdů k přilehlým nemovitostem, úprav stávajících parkovacích stání a s tím související dotvarování ploch zeleně. Součástí objektu je rovněž i odstranění stávajících konstrukcí vozovek či chodníků a demolice drobných objektů.

Chodníky jsou navrženy v šířce min. 1,5 m a základním příčným sklonem 2,0 %. Sjezdy k nemovitostem jsou přizpůsobeny stávajícímu uspořádání (vratům na pozemcích/u garáží). Parkovací stání jsou navržena kolmá/šikmá.

Při řešení vjezdů vedoucích přes chodník je preferován způsob provedení jako chodníkový přejezd. Tj. pokud není určeno jinak, je vjezd maximálně přizpůsoben plynulému průběhu chodníku, a ten tak není vjezdem přerušen či nepřiměřeně deformován. Pouze v případě vjezdů výrazně ponořených oproti okraji vozovky a velmi úzkých chodníků v šířce méně než 1,5 m je navrženo řešení vjezdu snížením chodníku v celé jeho šířce. V případě účelových komunikací či významných frekventovaných vjezdů je v dokumentaci obvykle zvoleno řešení s přerušením chodníku a navržením přechodu pro chodce či místa pro přecházení. Minimalizované přizpůsobení výškového vedení chodníku příčné vazbě je doporučeno též v případě, že není možné vhodným způsobem zajistit odvodnění plochy místa, kam je vjezd zaústěn.

Součástí objektu jsou i drobné bourací práce a demolice objektů v dotčeném území, včetně odstranění zpevněných ploch, obrub, žlabů aj.

2.1. SO 109.1 Chodníky, parkovací a zelené plochy

Objekt SO 109 byl rozdělen na 2 podobjekty. V SO 109.1 je zahrnut přidružený prostor pozemní komunikace jehož úprava byla vyvolána změnou prostorového vedení trasy hlavní komunikace s ohledem na zachování příčných vazeb, odvodnění či jiných stávajících funkcí okolí hlavní průjezdné komunikace.

2.2. SO 109.2 Chodníky, parkovací a zelené plochy – nové

Objekt SO 109 byl rozdělen na 2 podobjekty. V SO 109.2 je zahrnuta úprava přidruženého prostoru pozemní komunikace související s umístěním zcela nových chodníků.

2.2.1. SO 109.1 km 0,240 – km 0,280 vlevo

rekonstrukce stávajícího chodníku zahrnující též zelený pás v místě stávající lípy a vjezd do soukromé nemovitosti připojený v oblasti křižovatky s ul. Kroupka. V km 0,240 chodník navazuje na stávající stav, na který bude navázána rovněž cizí investice zahrnující rekonstrukci Nádražní ulice. V km cca 0,280 zužující se chodník končí a je sadovou obrubou oddělen od úzkého pruhu šterku/kačírku podél stávající zdi plotu. Chodník je od zeleného pásu oddělen sadovou obrubou bez nášlapu tak, aby byla srážková voda z chodníku odváděna do zeleného pásu. Hydroizolace podél zdí bude realizována pomocí aplikace nopové fólie. Výkopové práce probíhají s maximálním ohledem na stávající lípu.

2.2.2. SO 109.1 km 0,240 – km 0,382 vpravo

Rekonstrukce stávajícího chodníku včetně chodníkového přejezdu do ulice Kroupka a 2 sjezdů do stávajících nemovitostí. Šířkové poměry budou kvůli stísněným poměrům zachovány alespoň stávající. V km 0,240 je chodník navázán na stávající stav, na který bude rovněž navázána cizí investice zahrnující rekonstrukci Nádražní ulice. V úseku od km 0,240 po napojení ulice Kroupka se nachází vstupy do soukromé nemovitosti, a je zde proto účelné případně upravit příčný sklon chodníku v rozmezí 0,5 až 2,0 % podle skutečných podmínek na stavbě. Napojení ulice Kroupka bude realizováno chodníkovým přejezdem o stejné konstrukci jako u samostatných vjezdů. Stávající betonová plocha zde bude v šířce úpravy odstraněna, přičemž bude nahrazena plochou z betonové zámkové dlažby jako v navazujících úsecích chodníku. Příčný sklon chodníku zde bude zmírněn oproti stávajícímu stavu, protože chodník zde bude zvýšen do úrovně +10 cm (min +8) nad okrajem vozovky. Pro vozidla bude toto opatření kompenzováno umístěním zešíkmeného nájezdového obrubníku. Zbývajících úsek od ulice Kroupka až po napojení na schodiště v serpentýně je charakteristický extrémně stísněnými poměry, kdy je úzký stávající chodník veden podél opěrných zdí, zdí budov a skalního masívu. Šířka chodníku zde bude zachována stávající, vjezdy budou konkrétně na tomto úseku řešeny snížením úrovně chodníku v celé jeho šířce při zachování smyslu příčného sklonu zajišťujícího odtok srážkových vod směrem od zdí. Hrana vozovky v místě vjezdů bude řešena s využitím snížené přejízdné obruby (minimalizovaný nášlap, avšak nejméně +2 cm kvůli odvodnění) se zaoblenou nájezdovou hranou. Podél zdí bude zajištěna hydroizolace pomocí aplikace nopové fólie. V místě nájezdu do garáží v km 0,286 bude z důvodu malého příčného sklonu chodníku obnoven stávající odvodňovací žlab ve tvaru „L“ (ŽLAB 0) krytý mříží v přibližně stejné poloze. Rampy na chodníku v poloze nad vjezdy by kvůli značnému podélnému sklonu měly být délku alespoň 2,0 m. V úseku, kde je chodník veden podél skály bude jeho šířka maximalizována v prostoru mezi okrajem vozovky a okrajem skály. Na krátkém úseku před schodištěm je nutno vnější okraj chodníku ohraničit sadovou obrubou s nášlapem +6 cm. Chodník by měl plynule výškově navázat na plochu pod schodištěm v serpentýně.

2.2.3. SO 109.1 km 0,663 – km 0,750 vpravo

Rekonstrukce stávajícího chodníku s úpravami a přizpůsobením nové vozovce průtahu na úseku od napojení horní části schodiště v serpentýně po křižovatku s ulicí Jana Palacha, včetně nároží a napojení této ulice. V místě napojení chodníku na schodiště v serpentýně je zcela klíčové dodržet nízké sklony pochozích ploch, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti chodců v prostoru mezi vozovkou a schodištěm. Nově navržená vysazená plocha nového místa pro přecházení při pravé straně vozovky musí být lemována sníženou silniční obrubou (nášlap +2 cm). To umožní zachovat mírný spád plochy chodníku (do 2,00 %) směrem ke schodišti. Pokud by toto vzhledem

ke skutečným podmínkám na stavbě nebylo možné, je nutné tyto sklonové parametry zachovat alespoň na části šířky chodníku v koridoru širokém min. 1,5 m. V km 0,695 je přes příjezd ke garážím bytových domů navrženo místo pro přecházení, které je řešené plynulým snížením úrovně chodníku na úroveň nášlapu silniční obruby +2 cm. Vzhledem k malým poloměrům obrub nároží je u místa pro přecházení nezbytné umístit též vodící pás přechodu navazující ve směru přecházení na signální pásy z hmatné dlažby. Ve zbývajícím úseku má chodník proměnnou šířku dle situačního výkresu. V km 0,725 je z důvodu zvýšení úrovně vozovky průtahu nutné zvýšit též úroveň chodníku tak, aby nebyl překročen podélný sklon chodníku 8,33 %. V místě nároží křižovatky s ulicí Jana Palacha jsou navrženy přístupové rampy ke 2 přechodům pro chodce. Je nezbytné zajistit, aby nároží křižovatky s ulicí Jana Palacha mělo mezi oběma přechody pro chodce plně zvýšenou obrubu v délce alespoň 1,5 m. Je nepřípustné mít po celé délce nároží pouze sníženou obrubu.

2.2.4. SO 109.1 km 0,668 – km 0,770 vlevo

Rekonstrukce stávajícího chodníku přizpůsobeného návrhu vozovky průtahu. Úsek začíná místem pro přecházení spojující schodiště v serpentýně, schodiště v parku na Tyršově náměstí. Plocha chodníku v úseku místa pro přecházení je snížena v celé své šířce z důvodu vhodného navázání na stávající schodiště v parku. Dále pokračuje chodník o šířce 2,25 m podél vozovky až do místa, kde navazuje úsek s chodníkem od vozovky odděleným zeleným pásem. Chodník se místy oproti původnímu stavu oddaluje od hranice parku, a tak je i zde stávající konstrukce chodníku odstraněna a nahrazena vegetačními úpravami. V km 0,740 je pomocí rampy zajištěn bezbariérový přístup k přechodu pro chodce. Díky snížení úrovně vozovky v tomto místě je nutné výškově navázat cestu pro pěší (rovněž ze zámkové dlažby) z oblasti parku. Při realizaci tohoto místa je nezbytné nechat alespoň 90 cm široký koridor o příčném sklonu 2,00 % mezi rampou přechodu a výškovým napojením cesty z parku.

2.2.5. SO 109.1 km 0,770 – km 0,832 vlevo

Pokračování chodníku na Tyršově náměstí až po novou okružní křižovatku a napojení ulice Tyršovo náměstí včetně zeleného pásu. Chodník se na začátku úseku odděluje od vozovky zeleným pásem proměnné šířky (dle situačního výkresu). Chodník je samostatně trasován, a jeho niveleta je určena samostatným podélným profilem (viz. příloha SO 109.1 Podélný profil). Chodník je navržen s ohledem na parkovou zeleň, a tak je zde předepsáno použití výkopové technologie „Air spade“, která minimalizuje poškození kořenových systémů. Chodník je odvodněn do zeleného pásu, který je rovněž součástí SO 109.1. Povrchové úpravy zeleného pásu jsou však řešeny v rámci SO 801 Vegetační úpravy. V místě přechodu pro chodce přes ulici Lidická, kam směřuje hlavní osa parku daná paralelními pěšími cestami dochází ke změně druhu povrchů pochozích ploch. Konstrukce nového chodníku má povrch z betonové zámkové dlažby a od povrchu stávajících parkových cest musí být oddělena zapuštěnou obrubou z řádků kamenných kostek. Nový chodník v parku je napojen na okružní pás křižovatky sjezdem pro cyklisty. Cílem tohoto řešení je zlepšit přístup cyklistů k cílům nacházejícím se na Tyršově náměstí. Principem je nabídnutí snadného a bezpečného způsobu změny režimu jízdy v prostoru náměstí mezi prostředím, kde cyklisté sdílí prostor s motorovými vozidly a prostředím stezky pro pěší (parkové cesty) v místě, kde se v nejbližším okolí nachází řada cílů, které jsou snadno dostupné i pro cyklisty vedoucí jízdní kolo. Sjezd pro cyklisty je dlážděný s konstrukcí odpovídající samostatným vjezdům z důvodu jeho možného nouzového využití pro odstavení osobního vozidla, které by jinak blokovalo provoz na okružním pásu. Dlážděný povrch sjezdu pro cyklisty je barevně odlišen (žlutá barva) od povrchu navazujícího chodníku (stejným způsobem, jako je jinde v projektu zdůrazna stezka pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů). Všechny pojížděné obruby v rámci sjezdu pro cyklisty mají nulový nášlap, přičemž je směrové rozdělení sjezdu podpořeno řádkem kamenných kostek. Chodník v parku se poté napojuje mezi stromy na stávající chodník ulice Tyršovo náměstí, který je obnoven ve své stávající šířce a je přizpůsoben novému podélnému profilu napojení ulice Tyršovo náměstí řešeného v rámci SO 108.1.

2.2.6. SO 109.1 km 0,760 – km 0,832 vpravo

Chodník od křižovatky s ulicí Jana Palacha (včetně) ke křižovatce s ulicí Masarykova (včetně). V křižovatce chodník přimknutý k vozovce navazuje na stávající chodník ul. Jana Palacha a stávající schodiště k prodejně potravin. Chodník je přizpůsoben novému tvaru nároží křižovatky a podélnému profilu napojení ulice Jana Palacha řešeného v rámci SO 108.1. Aby byla zachována návaznost na schodiště, a aby byl relativně stísněný prostor pod schodištěm na co největší ploše v pro pěší přijatelném sklonu, je na úseku bezprostředně pod schodištěm navrženo snížení chodníku v celé jeho šířce. Na přechodu pro chodce naproti schodišti budou optimalizovány hmatné prvky pro nevidomé a slabozraké, které jsou ve stávajícím stavu řešeny chybně (osa signálního pásu musí být orientována ve směru přecházení po přechodu pro chodce). Dále pokračuje chodník v šířce 2,5 m až k místu určenému pro příjezd požární techniky a zásobování objektů v prostoru náměstí. Pro toto místo je navržena konstrukce totožná s konstrukcí samostatných vjezdů. Hrana silniční obruby na úseku vjezdu/příjezdu požární techniky je zaoblená přejížděná s nášlapem +2 cm. Nášlap +2 cm je zachován po celé délce silniční obruby od příjezdu požární techniky, až k přechodu pro chodce těsně před okružní křižovatkou. Toto řešení je zvoleno především kvůli zajištění vhodného odvodnění prostoru Tyršova náměstí. Toto řešení zahrnuje umístění varovného pásu v celé délce úseku snížené silniční obruby a umístění umělé vodící linie. V celém úseku chodníku se sníženou obrubou jsou pak umístěny ochranné sloupky (kvůli zabránění najetí vozidel na nízký chodník či jejich parkování zde), jejichž podoba bude řešena vhodným estetickým způsobem na základě konzultace s městským architektem ve vyšších stupních dokumentace. V místě příjezdu požární techniky je prostor náměstí od průběžného chodníku podél Lidické ulice oddělen od plochy náměstí pomocí odvodňovacího žlabu krytého mříží. Žlab 9 je zde napojen pomocí přípojky dešťové kanalizace (SO 302) do nové dešťové kanalizace. V místě příjezdu na Tyršovo náměstí v km 0,803 je prostor náměstí oddělen od plochy náměstí pomocí odvodňovacího žlabu krytého mříží. Žlab 12 je zde napojen pomocí přípojky dešťové kanalizace (SO 302) do nové dešťové kanalizace. Chodník je poté přizpůsoben novému řešení severovýchodního nároží nové okružní křižovatky na Tyršově náměstí. V místě nároží je chodník oddělen od vozovky okružního pásu zeleným pásem překlenujícím výškové rozdíly a chránícím chodce před možnými najetími rozměrných vozidel. V sousedství s okružním pásem okružní křižovatky je stanoven větší odstup stožárů veřejného osvětlení (SO 403), než obvykle, a to sice 1,00 m mezi okrajem vozovky a bližším okrajem sloupu. Úprava chodníku je navržena až po stávající podélná parkovací stání v ulici Masarykova, protože je nutné přizpůsobit řešení stávajícího přechodu pro chodce, včetně přizpůsobení hmatných prvků pro nevidomé a slabozraké.

2.2.7. SO 109.1 km 0,840 – km 0,930 vpravo

Chodník od napojení ulice Masarykova (včetně), přes autobusovou zastávku s alejí javorů, včetně zelených pásů, pojížděného prostoru před Spořitelnou, napojení nového místa pro přecházení v km 0,920 a napojení do prostoru ulice Hlouchova. Úprava chodníku v napojení ulice Masarykova na ulici Lidickou vyplývá ze zcela nového tvaru nároží přizpůsobeného okružní křižovatce. Je zde nutné zachovat stávající výškovou úroveň vstupů do přilehlé budovy. Od této úrovně bude chodník respektovat stávající příčné sklony chodníku, aby došlo k plynulému navázání nové plochy na stávající chodník. Novému uspořádání nároží je nutné přizpůsobit hmatné prvky pro nevidomé a slabozraké s využitím umělých vodících linií. V sousedství s okružním pásem okružní křižovatky je stanoven větší odstup stožárů veřejného osvětlení (SO 403), než obvykle, a to sice 1,00 m mezi okrajem vozovky a bližším okrajem sloupu. Vzhledem k tomu, že stávající povrch chodníku ze zámkové dlažby v ulici Masarykova má specifický barevný vzor, měla by tato struktura dlažby být zachována v rámci možností, avšak tak, aby nenarušovala účelnost a funkčnost navržených hmatových prvků. Rekonstruovaná část chodníku v ulici Masarykova je navržena jako pojížděná kvůli zachování stávajícího způsobu zásobování komerčních objektů v prostoru ulice Masarykova a nároží křižovatky této ulice s ulicí Lidická. Konstrukce chodníku zde odpovídá navržené konstrukci pro vjezdy. Aby byly dodrženy stávající

příčné sklony chodníku vhodné pro pěší, musí zde být vytvořena nájezdová rampička podél okraje vozovky tak, aby došlo k plynulému napojení ploch vozovky a chodníku. Stávající dešťová vpust' v blízkosti čela stávající palisády bude zachována a zachováno bude i spádování okolních chodníkových ploch do této vpusti. Na konstrukci chodníku v nároží křižovatky navazuje úsek širokého chodníku, který je navržen tak, aby se stávající alej javorů nacházela v jeho přibližné ose. Každý strom se bude nacházet na nezpevněné ploše ohraničené čtvercovým rámem z obruby z malých kamenných kostek. Úprava nezpevněného povrchu čtvercového tvaru je řešena v rámci SO 801 Vegetační úpravy. Mezi stromy bude umístěn základ pro přístřešek autobusové zastávky. Napojení chodníku na dělený přechod přes ulici Lidická bude realizováno rampou o sklonu nejvýše 8,33 % tak, aby mohla vzniknout plocha se sklonem max. 2,00 % do vzdálenosti 1,5 m od snížené obruby přechodu pro chodce. Do lomů sklonů zde bude umístěna zapuštěná sadová obruba. Součástí SO 109.1 jsou i zelené pásy s výjimkou povrchové úpravy řešené v rámci SO 801 Vegetační úpravy. V tomto úseku chodníku bude umístěno též nástupiště autobusové zastávky, jehož nástupní hrana bude tvořena bezbariérovým obrubníkem s nášlapem +16 cm. Podél tohoto obrubníku bude do vzdálenosti 0,5 m od nástupní hrany vytvořen kontrastní pás z kontrastní dlažby (bez hmatných prvků, pouze barevný kontrast vůči okolnímu povrchu). Výška nástupní hrany je určena niveletou a spádováním vozovky řešené v rámci SO 103, chodník tak v některých místech mírně klesne. Příčné sklony nástupiště budou mít velikost v každém případě max. 2,00 %, případné vyrovnání sklonů povrchů bude realizováno v prostoru chodníku mezi mezerami pro stromy, případně může být v kritickém úseku rovněž vytvořen mírný výškový přesah stávající palisády se zábradlím. S tímto může být spojena i obnova stávajícího zábradlí v rámci SO 109.1. Od km 0,900 pokračuje pojezdná plocha chodníku v rámci zachované stávající „zóny 20“ před spojitelnou zřízená kvůli možnosti zásobování přilehlých komerčních objektů. Na této ploše je navržen nový systém orientačních prvků pro nevidomé a slabozraké. Signální pásy napojující místo pro přecházení přes ulici Hlouchova jsou napojeny na přirozenou vodící linii tvořenou sadovou obrubou s nášlapem +6 cm na rozhraní se zeleným pásem. Odvodnění zůstane zachováno do stávající uliční vpusti umístěné ve spodní části této plochy a na některých místech též do zeleného pásu. V km 0,920 je přes ulici Lidická navrženo nové místo pro přecházení, které vychází vstříc poptávce pěších po přirozeném způsobu přístupu na zastávku VHD ve směru na Prahu. Cílem je, aby chodci spíše využili toto místo na úkor nepřehledného přecházení v prostoru vozovky křižovek ulice Lidická s ulicemi Hlouchova, Žižkova, Vidímova. Přístup k místu pro přecházení je tvořen 2 cestami plynule výškově navazujícími na sníženou obrubu místa pro přecházení s nášlapem +2 cm. V zeleném pásu je navrženo umístění nových keřů či trvalkových záhonů dle SO 801 Vegetační úpravy.

2.2.8. SO 109.1 km 0,840 – km 0,930 vlevo

Chodník od napojení ulice Tyršovo náměstí zahrnující úpravu nároží okružní křižovatky, úpravu napojení ulice Tyršovo náměstí včetně prostoru v okolí kolmých parkovacích stání, nástupiště autobusové zastávky ve směru na Prahu, prostor se základy pro přístřešek autobusové zastávky, zelené plochy, a chodník včetně vjezdů a místa pro přecházení v úrovni křižovatky s ulicí Hlouchova. Řešení se odvíjí od tvaru okružní křižovatky řešené v rámci SO 102, resp. od tvaru jejího jihozápadního nároží. Nároží bylo navrženo tak, aby zamezilo nežádoucímu parkování v rozhledových polích křižovatky a zlepšilo podmínky pro odbočení do ulice Tyršovo náměstí a zlepšilo podmínky pro přecházení umístěním vysazené chodníkové plochy, do které je situováno nové místo pro přecházení přes ulici Tyršovo náměstí. V úseku podél okružního pásu křižovatky je chodník oddělen zeleným pásem z důvodu vymezení zvětšeného bezpečnostního odstupu. V sousedství s okružním pásem okružní křižovatky je stanoven větší odstup stožárů veřejného osvětlení (SO 403), než obvykle, a to sice 1,00 m mezi okrajem vozovky a bližším okrajem sloupu. Tvar nároží křižovatky a umístění zeleného postranního dělicího pásu podél okružního pásu posouvají plochu chodníku do stávající dlážděné plochy před stávajícím bufetem provozovaným na obecním pozemku. Plocha určená pro posezení tak bude významně redukována. Zelené plochy a chodník kolem kolmých parkovacích stání navržených v rámci SO 108 budou těmito stáním přizpůsobeny a plynule navázány na okolní stávající plochy. V této oblasti je navrženo umístit prvky městského mobiliáře – stojany pro jízdní kola ve formě kovových

rámů tak, aby jejich základy nenarušovaly průběh stávajících či překládaných inženýrských sítí. V nároží jsou rovněž navrženy vegetační úpravy řešené v rámci SO 801 Vegetační úpravy. V úseku chodníku navazujícím na nároží okružní křižovatky bude umístěno též nástupiště autobusové zastávky, jehož nástupní hrana bude tvořena bezbariérovým obrubníkem s nášlapem +16 cm. Podél tohoto obrubníku bude do vzdálenosti 0,5 m od nástupní hrany vytvořen kontrastní pás z kontrastní dlažby (bez hmatných prvků, pouze barevný kontrast vůči okolnímu povrchu). Výška nástupní hrany je určena niveletou a spádováním vozovky řešené v rámci SO 103. Povrch nástupiště bude spádován směrem od vozovky směrem do zeleného pásu, a to z důvodu vhodnější návaznosti na okolí, a též z důvodu snahy o využití potenciálu retence. Příčný sklon nástupiště je navržen o velikosti 2,00 %. Vzhledem ke způsobu odvodnění do zeleného pásu, musí být absence přirozené vodící linie pro nevidomé a slabozraké, kompenzována umístěním umělé vodící linie v podobě pásu dlaždic s vodícími drážkami. Po stranách vodící linie musí být zachován volný pochozí prostor alespoň 80 cm na každou stranu. V rámci SO 801 Vegetační úpravy budou v blízkosti přístřešku autobusové zastávky umístěny prvky zeleně. Následuje úsek chodníku, se kterým sousedí trojice výškově ponořených vjezdů. Obruba zde může mít nášlap max. 8 cm s tím, že v místě vjezdů je výjimečně nutné chodník snížit v celé šířce.

2.2.9. SO 109.1 km 0,930 – km 1,110 vlevo

Úsek od křižovatky s ulicí Hlouchova po napojení chodníku v křižovatce do ulice Libušina. Na většině úseku je chodník veden mezi vozovkou a podezdívkou plotů sousedních nemovitostí. Podezdávka bude v celé délce izolována pomocí nopové fólie. Vjezdy jsou řešeny s využitím šikmo položené sklopené obruby, aby byly maximalizovány plochy schůdné pro pěší a v místě vjezdů přes chodník podél obruby s vysokou podsádkou nevznikaly příliš mohutné nájezdové rampy. Od křižovatky s ulicí Vidímova po křižovatku s ulicí Libušina je již chodník oddělen od vozovky zeleným pásem, na němž proběhnou vegetační úpravy dle SO 801 a bude na něm rovněž provedeno svodidlo v rámci SO 103. Bude upraveno nároží křižovatky s ulicí Libušina tak, aby se zvětšil úhel křížení komunikací a vznikly vhodné podmínky pro umístění místa pro přecházení napojující vysazenou chodníkovou plochu tvořící společné nároží křižovatek s ulicemi Libušina a Vančurova. Místo pro přecházení bude opatřeno vodícím pásem přechodu. Signální pásy budou směřovány ve směru přecházení chodců v jedné ose s vodícím pásem přechodu, bez ohledu na způsob kladení dlažby. Chodník bude napojen na stávající chodník ulice Libušina.

2.2.10. SO 109.1 km 1,110 – km 1,128 vlevo

Vysazená zvýšená chodníková plocha tvořící společné nároží křižovatek s ulicemi Libušina a Vančurova. Stávající vysazená plocha bude výrazně rozšířena a bude doplněna zelenými pásy, na kterých proběhnou rovněž vegetační úpravy dle SO 801. Tvar plochy zamezuje příliš rychlým odbočením do ulice Vančurova a vytváří přehlednější a bezpečnější podmínky pro přecházení chodců. Na plochu bude navazovat přechod pro chodce přes ulici Lidická a místa pro přecházení přes ulice Libušina a Vančurova. Plocha bude rovněž napojena na stávající chodníky ulic Vančurova a Libušina. Přes tuto plochu bude rovněž napojeno vedení cyklistů v přidruženém prostoru komunikace v rámci stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů. Povrch zámkové dlažby na vysazené ploše bude mít tedy stejnou barvu, jako zbytek stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů. Tato barva bude odlišná od ostatních chodníků. Předpokládá se šedá barva pro běžný chodník a žlutá barva pro stezku pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů. Zelená plocha mezi chodníkem a podezdívkou plotu sousední nemovitosti bude ohraničena palisádou s podsádkou +6 cm, tvořenou prvky o kruhovém průřezu, jakožto přirozenou vodící linií pro nevidomé a slabozraké. Vegetační prvky zde umístěné nesmí komplikovat přístup k stávajícímu přístřešku elektrického rozvaděče.

2.2.11. SO 109.1 km 0,930 – km 1,145 vpravo

Úsek od křižovatky s ulicí Hlouchova po místo před křižovatkou s ulicí Chelčického. Úsek je charakteristický širokým zeleným pásem s hodnotnými dřevinami ve formě aleje či okrasných keřových ploch. Je zde kladen maximální důraz na zamezení poškození těchto dřevin, proto zde veškeré výkopové práce budou prováděny buď ručně, nebo technologií Air spade šetrnou ke

kořenovým systémům. V blízkosti kořenových systémů vzrostlých lip bude případně realizována redukováná tloušťka konstrukce chodníku. Výškové vedení chodníku se odvíjí od stávajícího stavu a respektuje jak úroveň stávajících vjezdů, tak zejména vzrostlé lípy tvořící alej. Chodník v žádném případě nesmí být položen níže než v současném stavu. Příčné sklony chodníku budou v rozmezí 0,5 % - 2,0 % se spádováním do zeleného pásu. Okraje chodníku ohraničující nezpevněné plochy budou tvořeny obrubami z kamenných kostek 125x125 do betonového základu s opěrou. V zeleném pásu podél chodníku bude vytvořena mělká rýha tak, aby nenarušila stávající kořenový systém stromů. Jejím účelem je vytvořit prostor pro retenci a vsakování srážkové vody odvedené z prostoru chodníku.

Na většině úseku je chodník veden podél podezdívky plotů sousedních nemovitostí, oddělený od vozovky širokým zeleným pásem. Podezdávka bude v celé délce izolována pomocí nopové fólie. V zeleném pásu bude řešeno odvodnění SO 103 s využitím retenčních prvků. Srážková voda bude z vozovky SO 103 odvedena přes lokálně snížené obrubníky do zeleného pásu SO 109.1, kde budou podél vozovky provedeny rýhy spolu s kaskádovitými hrázkami (tak, aby nepoškozovaly stávající dřeviny městské okrasné zeleně), za účelem retence. Obruby budou v místě lokálního snížení posazeny o 1 cm níže, nežli okraj vozovky/přidlažby. Na konci provedených rýh bude v zeleném pásu umístěna uliční či horská vpust' v rámci SO 103. Z estetických důvodů je možné tato retenční opatření neprovést (kapacita dešťové kanalizace SO 301 je navržena tak, aby vyhovovala i při zcela nulové retenci). V takovém případě budou navržené přípojky UV zkráceny a samotné UV umístěny podle možností přímo ve vozovce SO 103 či v zeleném pásu při omezení rozsahu retenčních rýh (UV18; UV20 a UV 22). Vjezdy budou řešeny formou chodníkového přejezdu a v části mimo chodník budou mít povrch ze zatravnovacích tvárnic. Varovné pásy pro nevidomé a slabozraké budou umístěny už u okraje chodníku, hned za průběžnou obrubou (vně chodníku). Konstrukce vjezdů bude v místě průběhu retenčních rýh přerušena odvodňovacími žlaby krytými mříží (žlaby 4a; 4b a 4c). Přecházení přes ulice Hlouchova; Žižkova; Vidímova i Chelčického budou řešena pomocí míst pro přecházení (signální pás je od varovného pásu odsazen o 0,3-0,5 m.). Vzhledem k úzkému chodníku budou signální pásy vedeny jako přilehlé ke stávajícím podezdívkám plotů, avšak přesně ve směru přecházení přes vozovku.

2.2.12. SO 109.2 km 1,145 – km 1,161 vpravo

Vytvoření nového chodníku navazujícího na chodník podél ulice Lidická a vytvoření pěší návaznosti na chodník na protější straně ul. Chelčického pomocí místa pro přecházení. V nároží křižovatky s ulicí Chelčického bude chodník oddělen od vozovky zeleným pásem, na kterém proběhnou vegetační úpravy dle SO 801. Zelený pás zde má především nasměrovat chodce k novému místu pro přecházení přes ulici Chelčického navrženého s odsazením vůči hlavní komunikaci, aby bylo možné redukovat jeho délku. Místo pro přecházení je zde naproti stávajícím vjezdům, proto je zde navržena zesílená konstrukce chodníků dle vzorového řezu pro vjezdy. Je zde nutné dbát na správný směr signálního pásu, který směřuje ve směru přecházení bez ohledu na způsob kladení dlažby. Signální pás svojí osou navazuje na osu vodícího pásu přechodu umístěného ve vozovce.

2.2.13. SO 109.1 km 1,135 – km 1,275 vlevo

Chodník po levé straně ul. Lidická od napojení ulice Vančurova, po napojení ulice na Sekeře. Úsek je charakteristický širokým zeleným pásem s hodnotnými dřevinami ve formě aleje či okrasných keřových ploch. Je zde kladen maximální důraz na zamezení poškození těchto dřevin, proto zde veškeré výkopové práce budou prováděny buď ručně, nebo technologií Air spade šetrnou ke kořenovým systémům. V blízkosti kořenových systémů vzrostlých lip bude případně realizována redukováná tloušťka konstrukce chodníku. Výškové vedení chodníku se odvíjí od stávajícího stavu a respektuje jak úroveň stávajících vjezdů, tak zejména vzrostlé lípy tvořící alej. Chodník v žádném případě nesmí být položen níže než v současném stavu. Příčné sklony chodníku budou v rozmezí 0,5 % - 2,0 % se spádováním do zeleného pásu. Okraje chodníku ohraničující nezpevněné plochy budou tvořeny obrubami z kamenných kostek 125x125 do

betonového základu s opěrou. V zeleném pásu podél chodníku bude vytvořena mělká rýha tak, aby nenarušila stávající kořenový systém stromů. Jejím účelem je vytvořit prostor pro retenci a vsakování srážkové vody odvedené z prostoru chodníku. V zeleném pásu dojde k úpravám dle SO 801 Vegetační úpravy SO 020 Příprava území.

V celém úseku je chodník veden podél podezdívky plotů sousedních nemovitostí. Podezdávka bude v celé délce izolována pomocí nopové fólie. V zeleném pásu bude řešeno odvodnění SO 103 s využitím retenčních prvků. Srážková voda bude z vozovky SO 103 odvedena přes lokálně snížené obrubníky a otevřeným žlabem v místě zaústění vjezdů do zeleného pásu SO 109.1, kde budou podél vozovky provedeny mělké rýhy (tak, aby nepoškozovaly stávající dřeviny městské okrasné zeleně), za účelem retence. Na konci provedených rýh bude v zeleném pásu umístěna uliční či horská vpust' v rámci SO 103 (UV24; a UV 25). Vjezdy budou řešeny formou chodníkového přejezdu a v části mimo chodník budou mít povrch ze zatravnovacích tvárníc (mimo vjezd v km 1,220, kde bude kvůli většímu podélnému sklonu proveden povrch ze zámkové dlažby dle konstrukce pro vjezdy). Varovné pásy pro nevidomé a slabozraké budou umístěny už u okraje chodníku, hned za průběžnou obrubou (vně chodníku). Konstrukce vjezdů bude v místě průběhu retenčních rýh podél chodníku a v místě vyústění vjezdů do vozovky přerušena otevřenými odvodňovacími žlaby tvořenými z řad žulových kostek vyskládaných do profilu mělkého rigolu do betonového lože s opěrou. Tyto žlaby zajistí distribuci srážkové vody do zelených ploch, a následně do dešťových/ horských vpustí umístěných v zeleném pásu. Srážková voda z chodníku bude odvedena do zeleného pásu k zasakování, stejným způsobem, jako je tomu ve stávajícím stavu.

V oblasti mezi křižovatkami s ulicí Vančurova a Chelčického dojde k úpravě parkování s cílem zlepšit rozhledové poměry na křižovatce s ul. Vančurova, usnadnit přecházení chodcům. Jsou zde navržena 4 šikmá stání orientovaná ve směru napojení ul. Chelčického na ul. Lidickou. Vozovka v prostoru parkovacích stání je navržena s krytem ze zatravnovacích tvárníc. Jednotlivá parkovací místa jsou oddělena úzkým proužkem z betonových bloků červené barvy suplujícím vodorovné dopravní značení. Mezi vozovkou a okrajem parkovacích stání je navržen pruh z dlažby odvádějící srážkovou vodu z vozovky do mělkého rigolu tvořeného řádky žulových kostek umístěných do betonového lože s opěrou. Rigol je zaústěn do zeleného pásu v nároží křižovatky s ul. Vančurova, kde je rovněž umístěna vpust' UV 24. Najíždění parkujících vozidel do prostoru chodníku je omezeno umístěním uličních sloupků dle stylu prvků městského mobiliáře pro Město Roztoky.

Chodník je na tomto úseku charakteru stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů, a tak je v jeho části podél ulice Lidická použito odlišné barvy povrchu dlažby (žlutá) pro snadnější rozlišení změny dopravního režimu.

V úseku km 1,235 – km 1,270 bude podél chodníku obnovena opěrná zídka pod parkovištěm v lokalitě „U Sádla“. Chodník bude v tomto úseku odvodněn stejně, jako ve stávajícím stavu do stávající vpusti umístěné před vchodem do samoobsluhy. Na tomto úseku má chodník podélný sklon blízký 0 %, proto je důležité dbát na to, aby tato stávající danost nebyla narušena nevhodným spádováním. V návaznosti na opěrnou zídku bude v rámci SO 109.1 vybudována palisáda proměnné výšky 60-10 cm z prvků kruhového průřezu o průměru 20 cm v délce až po zaoblení zelené plochy v nároží křižovatky s ulicí Na Sekeře. Palisáda je zde navržena z důvodu zajištění lepšího estetického účinku a zajištění vhodnějších podmínek pro vegetační úpravy v rámci SO 801 na zelené ploše napojující 2 partery v různých výškách. Od místa stávající vpusti před stávajícím vchodem do samoobsluhy bude chodník mírně stoupat směrem k nároží křižovatky s ul. Na Sekeře z důvodu nutnosti zajistit maximální dovolený sklon chodníku při stoupání k novému místu pro přecházení umístěnému u parkoviště nad opěrnou zídou.

Chodník navazující na chodník v ulici Na Sekeře je veden tak, aby respektoval hranici soukromého pozemku, a vznikne tak zcela nový tvar nároží křižovatky. Podél ulice Lidická bude vnější hrana chodníku pokračovat v přímlce se stávajícím okrajem budovy samoobsluhy. Chodník v rámci napojení ulice Na Sekeře bude pokračovat v konstantní šířce rovnoběžně s osou vozovky přes stávající vjezd do areálu za samoobsluhou až po začátek stávajícího chodníku v ulici Na Sekeře, kde tak bude vytvořen chodníkový přejezd.

U místa pro přecházení přes ulici Na Sekeře, je nutné dodržet správný směr signálního pásu pro nevidomé a slabozraké. Osa signálního pásu vždy směřuje ve směru přecházení, bez ohledu na směr kladení dlažby.

2.2.14. SO 109.1 km 1,165 – km 1,203 vpravo

Rekonstrukce nároží křižovatky s ul. Chelčického a chodníku podél ulice Lidická až do místa, kde končí stávající chodník. V nároží křižovatky je navrženo nové místo pro přecházení v oblasti stávajícího vjezdu. U místa pro přecházení je obzvláště nutné dodržet správný směr signálního pásu pro nevidomé a slabozraké. Osa signálního pásu vždy směřuje ve směru přecházení a navazuje na osu vodícího pásu přechodu, bez ohledu na směr kladení dlažby.

V celém úseku je chodník veden podél podezdívky plotů sousedních nemovitostí ve výšce odpovídající stávajícímu stavu, případně bude mírně zvýšen kvůli zajištění dostatečného příčného sklonu chodníku (alespoň 1,00 %). Podezdívka bude v celé délce izolována pomocí nopové fólie. Chodník je odvodněn do zeleného pásu, kde je pod svahem podél chodníku navržena mělká rýha vytvořená s ohledem na stávající 2 vzrostlé lípy. Vzhledem k tomu, že je prioritou zachování stávající lipové aleje, je v úseku od km 1,188 až km 1,203 předepsána realizace výkopových prací pouze ručně či s využitím technologie Air – spade. V případě hrozby narušení kořenového systému bude v bezprostředním okolí stromů provedena zeslabená konstrukce chodníku. Z důvodu ochrany stromů je též nutné v tomto úseku maximálně zachovat sklony stávajících svahů, resp. zbytečně neodkopávat kořeny, čemuž by mělo být předejito vytvořením „lavičky“ plochy mírného sklonu podél okraje nové vozovky až do místa, kde se v současném stavu začíná terén svažovat k úrovni stávajícího chodníku.

Nový tvar nároží a niveleta vozovky hlavní silnice vyžaduje na krátkém úseku změnit orientaci příčného sklonu chodníku podél ul. Lidická směrem ke stávající podezdávce plotu. Aby bylo množství takto tekoucí srážkové vody zanedbatelné, je nutné z místa, kde dochází k překlopení chodníku odvést srážkovou vodu pomocí žlabu 4d při zachování spádu alespoň 0,5 %. Jedná se o úzký otevřený žlab tvořený betonovými žlabovkami vyústěný do prostoru vozovky ul. Chelčického. Mírný výškový odskok žlabu od úrovně chodníku je umožněn jeho umístěním podél zvýšené sadové obruby.

V zeleném pásu budou realizovány úpravy podle SO 801 Vegetační úpravy.

2.2.15. SO 109.2 km 1,203 – km 1,417 vpravo

Stavba nového chodníku při severní straně ulice Lidická od místa ukončení stávajícího chodníku až po přechod (bez něj) pro chodce při ul. Hálkova. Nový chodník pokračuje v duchu předchozího úseku podél podezdávky plotu sousedních nemovitostí a je odvodněn do zeleného pásu, resp. rýhy vedle chodníku. Až po místo, kde se nový chodník odpoutává od podezdávky/plotu je jeho okraj tvořen obrubou z řádku kamenných kostek 125x125 uložených do betonového lože s opěrou snížených oproti dlážděnému povrchu chodníku o 1 cm. V zeleném pásu pokračuje „lavička“, která později přejde v celou šířku zeleného pásu. Od km 1,225 dojde k odpoutání chodníku od podezdávky plotu a výškovému přechodu do úrovně nad, kde je již chodník výškově odvozen od nivelety pravého okraje vozovky hlavní komunikace dle příslušného příčného řezu. Podél chodníku se nachází několik vstupů na pozemky sousedních nemovitostí. Tyto vstupy je potřeba napojit chodníkovou plochou, či schodištěm provedeným dle příčného řezu v km 1,800.

V oblasti křižovatky s ulicí Chelčického je umístěno nové místo pro přecházení, za kterým následuje sjezd pro realizaci nepřímého odbočení cyklistů z hlavního dopravního prostoru na stezku pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů navržené na protější stran komunikace. Na úseku, kde dochází k pohybu cyklistů, je použita odlišná barva dlažby (žlutá) jako na stezce pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů. Změna dopravního režimu na krátkém úseku chodníku bude podpořena vodorovným dopravním značením v rámci SO 190.2. Odlišná barva dlažby končí za navrženým jednosměrným přejezdem pro cyklisty.

Od cca km 1,320 je nový chodník veden podél okraje vozovky z důvodu tvaru stávajícího

terénu. V tomto úseku je nezbytné zachovat zvýšenou sadovou obrubu při vnějším okraji chodníku, jakožto přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké.

V km 1,360 je umístěn vjezd, který klesá směrem k chodníku a vozovce hlavní komunikace. Je zde nutné zachovat výškovou úroveň průběžného chodníku včetně průběhu obrub, příčného sklonu, a výškový rozdíl překonat v úseku mimo chodník. S ohledem na předpokládaný provoz nákladních vozidel je zde vhodné konstrukci dlážděné vozovky ještě zesílit oproti standardní konstrukci vjezdů a vjezd opatřit nájezdovým či šikmo položeným obrubníkem z žulové obruby, např. OP3.

Chodník dále pokračuje až k přechodu pro chodce v oblasti křižovatky s ul. Hálkova. Dochází zde k lokálnímu zúžení vozovky umístěním vysazených chodníkových ploch se záměrem opticky zdůraznit důležité místo. Vně chodníku následuje svah až k podezdávce plotu sousední nemovitosti.

V zeleném pásu budou realizovány úpravy podle SO 801 Vegetační úpravy, včetně umístění 2 nových lip do aleje k 2 původním lípám.

2.2.16. SO 109.1 km 1,417 – km 1,430 vpravo

Napojení přechodu pro chodce s využitím vysazené chodníkové plochy včetně přizpůsobení nároží křižovatky a napojení na stávající stav chodníku při ulici Hálkova. Přes ulici Hálkova vznikne nové místo pro přecházení. Vzhledem k blízkosti přechodu pro chodce přes ul. Lidická, je nutné dbát na to, aby úsek zvýšené obruby v nároží mezi přechodem pro chodce a místem pro přecházení měl délku alespoň 1,5 m.

2.2.17. SO 109.1 km 1,280 – km 1,385 vlevo

Chodník, zelený pás s vjezdy a parkovacími stáními mezi křižovatkami s ul. Na sekeře a s ul. Zeyerova, včetně napojení chodníku na stávající chodníky v těchto ulicích.

Úsek je charakteristický širokým zeleným pásem s hodnotnými dřevinami ve formě aleje či okrasných keřových ploch. Je zde kladen maximální důraz na zamezení poškození těchto dřevin, proto zde veškeré výkopové práce budou prováděny buď ručně, nebo technologií Air spade šetrnou ke kořenovým systémům. V blízkosti kořenových systémů vzrostlých lip bude případně realizována redukováná tloušťka konstrukce chodníku. Výškové vedení chodníku se odvíjí od stávajícího stavu a respektuje jak úroveň stávajících vjezdů, tak zejména vzrostlé lípy tvořící alej. Chodník v žádném případě nesmí být položen níže než v současném stavu. Příčné sklony chodníku budou v rozmezí 0,5 % - 2,0 % se spádováním do zeleného pásu. Okraje chodníku ohraničující nebezpečné plochy budou tvořeny obrubami z kamenných kostek 125x125 do betonového základu s opěrou. V zeleném pásu podél chodníku bude vytvořena mělká rýha tak, aby nenarušila stávající kořenový systém stromů. Jejím účelem je vytvořit prostor pro retenci a vsakování srážkové vody odvedené z prostoru chodníku stejným způsobem, jako je tomu v současném stavu. V zeleném pásu dojde k úpravám dle SO 801 Vegetační úpravy SO 020 Příprava území.

V celém úseku je chodník veden podél podezdávky plotů sousedních nemovitostí. Podezdávka bude v celé délce izolována pomocí nopové fólie.

V zeleném pásu bude řešeno odvodnění SO 103 s využitím retenčních prvků. Srážková voda bude z vozovky SO 103 odvedena přes lokálně snížené obrubníky do zeleného pásu SO 109.1, kde budou podél vozovky provedeny rýhy (tak, aby nepoškozovaly stávající dřeviny městské okrasné zeleně), za účelem retence. Obruby budou v místě lokálního snížení posazeny o 1 cm níže, nežli okraj vozovky/přídlažby. Na konci provedených rýh bude v zeleném pásu umístěna uliční či horská vpust v rámci SO 103 (UV 26 a UV 28).

Chodník je na tomto úseku charakteru stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů, a tak je v jeho části podél ulice Lidická použito odlišné barvy povrchu dlažby (žlutá) pro snadnější rozlišení změny dopravního režimu.

Vjezdy budou mít standardní konstrukci ze zesílené zámkové dlažby a budou realizovány formou chodníkového přejezdu, tak, že průběžné obruby chodníku nebudou vjezdem přerušeny,

budou zde zapuštěny do úrovně dlážděného povrchu. Příčný sklon chodníku bude v místě vjezdů zachován. Výškové napojení bude realizováno mimo prostor chodníku. Varovné pásy u vjezdů v širokém zeleném pásu budou umístěny vně průběžné chodníkové obruby, hned za ní.

V zeleném pásu budou realizovány úpravy podle SO 801 Vegetační úpravy.

V km 1,280 bude provedeno přizpůsobení a navázání chodníku ulice Na Sekeře, dojde k změně tvaru nároží kvůli zkrácení místa pro přecházení. U místa pro přecházení je obzvláště nutné dodržet správný směr signálního pásu pro nevidomé a slabozraké. Osa signálního pásu vždy směřuje ve směru přecházení a navazuje na osu vodícího pásu přechodu, bez ohledu na směr kladení dlažby.

V km 1,289 je navržen příjezd od jednosměrného přejezdu pro cyklisty. Jeho účelem je umožnit cyklistům jedoucím v hlavním dopravním prostoru ve směru od Prahy dosáhnout pomocí nepřímého levého odbočení stezky pro chodce s dovoleným vjezdem cyklistů vedené po levé straně komunikace. Napojení je od chodníku odděleno zapuštěnou sadovou obrubou a varovným pásem z hmatné dlažby.

V km 1,365 budou obnovena 2 kolmá parkovací stání. Konstrukce parkovacích stání zahrnuje kryt ze zatravnovacích tvárnic. Nájezd k parkovacím místům bude mít standardní konstrukci pro vjezdy s krytem ze zesílené zámkové dlažby.

V km 1,380 je v důsledku výrazného posunutí vozovky ke stávajícímu extrémně ponořenému vjezdu provést nestandardní úpravu vjezdu. Chodník vedený kolem podezdívky plotů je zde nutno zúžit (na alespoň 1,75 m, více je nepřijatelné z toho důvodu, že na jedné straně chodníku bude vozovka průtahu, a na druhé prudký sklon vjezdu) a přimknout k vozovce. Jedná se o ponořený vjezd, proto je zde chodník snížen v celé své šířce pomocí ramp, přičemž dojde ke změně smyslu jeho příčného sklonu ve prospěch maximálního snížení podélného sklonu vjezdu, který i při těchto opatřeních dosáhne hodnoty okolo 20,20 %. Příčný sklon chodníku zde však nesmí překročit hodnotu 2,5 %. Zároveň je kvůli odvodnění nezbytné, aby silniční obruba měla podsádku +2 cm. Aby vjezd zachoval alespoň přibližně svůj stávající podélný sklon, je nezbytné provést úpravu branky a prostoru za touto brankou, což je řešeno v rámci SO 701 Úprava dotčených objektů. V rámci SO 109.1 bude sklonem navázáno na novou úroveň podezdívky vrat. Konstrukce vjezdu se bude skládat z chodníkové části o mírném příčném sklonu, která bude tvořena standardní konstrukcí pro vjezdy s krytem ze zesílené zámkové dlažby (v tomto případě žluté barvy jakožto stezka pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů). Část, kde bude největší spád bude mít povrch z rýhovaného betonu, aby byly zlepšeny adhezni vlastnosti. V ose vjezdu bude vytvořeno úzké schodiště kvůli přístupu na chodník. Schodiště bude vytvořeno z prvků betonových dlaždic a sadových obrubníků. Na ploše vjezdu bude umístěn úzký odvodňovací žlab (ŽLAB 28) odvádějící srážkovou vodu tekoucí z plochy chodníku a vjezdu do příkopu v zeleném pásu, kde budou nezasáknuté vody odvedeny do uliční vpusti UV 28 zaústěné do nové dešťové kanalizace v rámci SO 301. Popsané řešení bylo podmínkou souhlasu se zábořem.

Za vjezdem v konstrukci nároží křižovatky s ulicí Zeyerova si chodník zachová smysl příčného sklonu směrem od vozovky, a bude zde tak odvodněn do zeleného pásu s příkopem. Příkop bude poměrně hluboký s prudším spádem, proto je zde navrženo zábradlí. Chodník má v budoucnu navazovat na zcela jinak řešenou a posunutou ulici Zeyerova, proto je za místem pro přecházení ukončen rampou do úrovně vozovky SO 108 řešícího napojení ulice Zeyerova na stávající stav.

2.2.18. SO 109.1 km 1,390 – km 1,725 vlevo

Jedná se o náhradu původního chodníku se zeleným pásem a dalšími zelenými plochami v lokalitě Na Dubečnici v úseku mezi křižovatkami s ulicí Zeyerova až po začátek nástupiště nové autobusové zastávky („U Rybníčku“ či „Obránců Míru“). Vzhledem k výraznějšímu posunu komunikace jižním směrem a kvůli vícero příčným napojením je chodník umístěn prakticky ve výškové úrovni okraje nové vozovky a je nutné jej vést ve výraznějším náspu. Kvůli příčným napojením, zejména křižovatkám, podélný profil chodníku lokálně klesá a odchyluje se od fixní relativní polohy vůči okraji vozovky. Niveleta chodníku je pak v těchto případech dána samostatnými podélnými profily (viz. příloha Podélný profil – Chodník Na Dubečnici vlevo - 01 a

Chodník na Dubečnici vlevo - 02). Podélný profil chodníku je v blízkosti napojení křižovatek veden v mírném sklonu (není nutné ani žádoucí zde použít limitní hodnoty).

Chodník má šířku 3,00 m a je od vozovky oddělen zeleným pásem š. 3,00 m. Za chodníkem se pak nachází různě široké plochy zeleně, převážně ve svahu náspu pro chodník. V zeleném pásu mezi vozovkou a chodníkem bude vytvořeno dostatečně hluboké úžlabí, aby bylo možné sem odvádět dešťovou vodu z vozovky a využít tak efekt retence. V tomto zeleném pásu a na svazích tělesa chodníku proběhnou úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy zahrnující především výsadbu nové stromové aleje a nízkých keřových porostů a trvalkové výsadby. Alej stromů je vysazena s ohledem na dodržení rozhledových poměrů v křižovatkách, a tak je řada stromů lokálně odskočena do zeleně v oblasti za chodníkem do oblasti svahu násypu chodníkového tělesa.

V zeleném pásu bude řešeno odvodnění SO 103 s využitím retenčních prvků. Srážková voda bude z vozovky SO 104 a SO 105 odvedena přes lokálně snížené obrubníky v délce 1,00 m do zeleného pásu SO 109.1, kde budou podél vozovky provedeny rýhy za účelem efektu retence. Obruby budou v místě lokálního snížení posazeny o 1 cm níže, nežli okraj vozovky/přídlažby. Snížení obruby bude provedeno jako oboustranný výškový náběh, a bude realizován pomocí přechodového či šikmého seříznutého obrubníku. Na konci provedených rýh bude v zeleném pásu umístěna uliční či horská vpust' v rámci SO 104 či SO105 (UV 29; UV30, UV31, UV32, UV34 a UV36). Do těchto vpustí bude též zaústěna drenáž v rámci SO 104 a SO 105.

V zeleném pásu mezi vozovkou a chodníkem je umístěno veřejné osvětlení, jehož kabely jsou vedeny těsně za silniční obrubou, aby byly, co nejdále od nových stromů sázených ve vzájemné vzdálenosti 8-10 m dle vyznačené polohy v situaci. Stožáry VO a jednotlivé stromy aleje nových lip jsou navrženy tak, aby bylo maximálně omezeno zastínění stožárů VO korunami stromů.

V místě křižovaty s novou komunikací dle RP Dubečnice je nutné pomatovat na to, že v její blízkosti budou napojeny chodníky po obou stranách nové komunikace, a tak zde bude lokálně zapuštěna do úrovně chodníku průběžná sadová obruba při jižní straně chodníku.

V km 1,427 19 – km 1,442 19 vlevo je navržena palisáda dl. 15 m kvůli redukci šířky násypu podél chodníku v místě, kde se nachází dřeviny určené k ochraně. Sklon redukovaného násypu (š. 0,95 m) je 1:1,5 a výška palisády uložené do betonového lože s opěrou je 0,5 m. Palisáda bude široká 0,20 m a bude tvořena betonovými dílci dl. 1,00 m o obdélníkovém průřezu. Obetonování prvků palisády je vždy do 1/3 výšky prvku. Na okraji dlážděného povrchu podél palisády je umístěno zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nevidomého ve výšce 0,30 m nad povrchem chodníku. Zábradlí přesahuje délku palisády na obou jejích koncích o 3,00 m a je zde odkloněno od chodníku v úhlu 6:1 (jeho konce budou 0,5 m od okraje chodníku). V km 1,443 těsně za palisádou je stávající strouha převedena do příkopu vzniklého v místě bývalého „Rybničku“.

V km 1,570 00 – km 1,593 00 vlevo je navržena palisáda dl. 23 m kvůli eliminaci šířky násypu podél chodníku v místě, kde se blíží k hranici záboru danou plotovou linií budoucí výstavby dle RP Dubečnice. Výška palisády uložené do betonového lože s opěrou je < 0,5 m. Palisáda bude široká 0,20 m a bude tvořena betonovými dílci dl. 1,00 m o obdélníkovém průřezu. Obetonování prvků palisády je vždy do 1/3 výšky prvku.

Úsek SO 109.1 zde končí začátkem nástupiště zastávky VHD. Na posledních 17,5 m úseku dojde k plynulému vystoupaní chodníku (podélný sklon 4,52 %) z úrovně nivelety závislé na relativní poloze vůči okraji vozovky na výškovou úroveň nástupiště autobusové zastávky. Výškový přechod je popsán v podélném profilu „Chodník na Dubečnici vlevo – 03“.

Chodník je charakteru stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů, a tak je v jeho části podél ulice Lidická použito odlišné barvy povrchu dlažby (žlutá) pro snadnější rozlišení změny dopravního režimu.

2.2.19. SO 109.2 km 1,725 – km 1,744 vlevo

Jedná se o nástupiště zastávky veřejné hromadné dopravy budované na novém místě. Nástupní hrana má délku 19,00 m, je tvořena bezbariérovým obrubníkem o podsádce 16 cm. Průběžný, od vozovky zeleným pásem oddělený, chodník vedený relativně vůči levému okraji

vozovky musí na tuto úroveň vystoupat v předchozím úseku na délce 17,5 m. Podél obruby je navržen kontrastní pás v šířce 0,30 m (do vzdálenosti 0,5 m o nástupní hrany). Kontrastní pás je tvořen standardní (nehmatnou) dlažbou, avšak má vůči okolnímu povrchu kontrastní barvu. Na délku nástupiště je chodník rozšířen na 3,50 m z důvodu snadnějšího vyhýbání účastníků dopravy. Cestující čekající ve frontě před zastávkovým označníkem jsou chráněni květináči umístěným při obou koncích nástupiště dle SO 801 Vegetační úpravy.

Chodník na úseku nástupiště bude dále rozšířen o 2 místa 5,00 dlouhá a 2,00 m široká pro umístění přístřešků zastávky VHD či čekacích míst v podobě laviček. Vnější hrana ploch pro přístřešky je prakticky na hraně záboru (plotová linie budoucí výstavby), a tak jsou zde navrženy nízké palisády (výška <0,5 m)

Palisáda bude v obou případech délky 9,00 m, šířky 0,20 m, a bude tvořena betonovými dílci dl. 1,00 m o obdélníkovém průřezu. Obetonování prvků palisády je vždy do 1/3 výšky prvku.

Chodník je charakteru stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů, a tak je v jeho části podél ulice Lidická použito odlišné barvy povrchu dlažby (žlutá) pro snadnější rozlišení změny dopravního režimu.

2.2.20. SO 109.1 km 1,744 – km 1,885 vlevo

Jedná se o úsek od konce nového nástupiště zastávky VHD U Rybníčku/Obránců míru, zahrnující místo pro přecházení přes novou křižovatku s ulicí dle RP Dubečnice, několik pěších napojení na sousední objekty, přechod pro chodce přes upravovaný příjezd k areálu TESCO a napojení chodníku podél ul. Lidická na stávající stav.

Chodník je charakteru stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů, a tak je v jeho části podél ulice Lidická použito odlišné barvy povrchu dlažby (žlutá) pro snadnější rozlišení změny dopravního režimu.

Za koncem nástupiště se niveleta chodníku řídí podélným profilem „Chodník Na Dubečnici vlevo – 03“. Po úseku vedeném podél nájezdového klínu zálivu autobusové zastávky (dl. 13,5 m) bude chodník úsekem s jednotným podélným sklonem navazovat na sníženou hranu místa pro přecházení v rámci křižovatky s novou ulicí danou RP Dubečnice.

U místa pro přecházení je nezbytné umístit vodící pás přechodu. V rámci SO 109 jsou provedeny i terénní úpravy v místě za hranou úprav SO 108.2, kde má v budoucnosti na křižovatku navazovat nová ulice dle RP Dubečnice. Bude zde vybudován provizorní příkop hluboký 0,5 m zamezující odtoku srážkových vod do křižovatky z terénu nad ní.

V km 1,785 je kvůli umístění nové křižovatky a rozšíření komunikace směrem na jižní stranu nutno vyrovnat výškový rozdíl chodníku od vrchu snížené obruby nového místa pro přecházení do přibližně stávající úrovně terénu nad stávajícím chodníkem, na nějž se v hraničním podélném sklonu napojují přístupy do sousedních objektů. Niveleta chodníku se zde řídí podélným profilem „Chodník Na Dubečnici vlevo – 04“. Je nezbytné, aby za sníženou obrubou na rozhraní místa pro přecházení a vozovky byla plocha o mírném sklonu (2,00 %). Tato plocha má v ose chodníku délku 1,85 m. Poté následuje úsek o maximálním „bezbariérovém“ podélném sklonu 8,33 % v délce 10,45 m. Zde bude v rámci SO 502 přesunut stávající HUP s přístřeškem do svahu zářezového náspu vedle chodníku. Následuje úsek délky 8,00 m o podélném sklonu 4,71 %, do kterého je v km 1,800 napojena 1 ze 2 přístupových cest k sousedním objektům. Pokles úrovně chodníku v místě napojení cesty je takový, že její napojení by mělo příliš velký podélný sklon (18,7 %), aby mohlo mít rovinný povrch. Protože v blízkosti se nachází další bezbariérový vstup nezasažený poklesem chodníku, bude vstup v km 1,800 řešen umístěním konstrukce schodiště. Schodiště délky 2,95 m bude vybudováno v šířce stávající přístupové cesty, a bude mít 4 stupně o délce 0,7 m a výšce 0,12 m. Schodiště bude tvořeno prvky z betonových sadových obrub umístěných do betonového lože s opěrou. Povrch schodišťových stupňů bude ze zámkové dlažby o stejné konstrukci jako okolní chodník. Barva povrchu dlažby schodiště však bude šedá. V délce schodiště (2,95 m) bude podél jeho východního okraje umístěno zábradlí.

Zábradlí dl. 35,54 m bude umístěno za okrajem chodníku ve svažitém zeleném pásu mezi chodníkem a vozovkou v úseku od km 1,802 až po začátek zaoblení nároží vjezdu do areálu

TESCO. Zábradlí není vedeno v celé délce mezikřižovatkového úseku z důvodu zajištění rozhledů pro odbočení z křižovatky nové ulice napojené dle RP Dubečnice cca v km 1,780. Další zábradlí v dl. 8,77 m pak bude umístěno ještě podél stoupajícího chodníku při vjezdu do areálu TESCO.

V prostoru vjezdu do areálu TESCO bude umístěn přechod pro chodce odsazený přibližně v místě stávajícího přechodu pro chodce. Úsek se sníženou obrubou bude však rozšířen i do vzdálenosti 3,00 m pod přechodem. V úseku se sníženou obrubou bude snížen i chodník v celé své šířce. Ke snížení úrovně chodníku dojde pomocí rampy na úseku podél silniční obruby vjezdu do areálu TESCO. Při západním nároží vjezdu do areálu TESCO bude úzký zelený pás mezi vozovkou a chodníkem se zvýšenou silniční obrubou. Podél zeleného pásu bude chodník ve směrovém oblouku plynule stoupat k přechodu pro chodce a bude podél něj umístěno zábradlí. Vzhledem k malému poloměru oblouku okraje chodníku zde bude umístěno točité zábradlí, případně řetězové zábradlí dle obvyklého stylu městského mobiliáře. Z prostoru chodníku bude vedena přístupová cestička ke stávajícímu požárnímu hydrantu. Cestička bude mít konstrukci shodnou s okolními chodníkovými plochami. Na západní nároží křižovatky s účelovou přístupovou komunikací k areálu TESCO bude přes ulici Lidická napojen dělený přechod pro chodce š. 4,00 m s přimknutým oboustranným přejezdem pro cyklisty š. 3,00 m. Celková délka snížené obruby s podsádkou 2 cm bude mít délku 7,00 m. Obruba na přejezdu pro cyklisty bude mít zaoblenou či zkosenou nájezdovou hranu. Za přejezdem pro cyklisty chodník krátce pokračuje podél vozovky, poté navazuje úsek směrového a výškového napojení na stávající chodník podél Lidické oddělený od vozovky zeleným pásem.

V zeleném pásu mezi vozovkou a chodníkem a na svazích tělesa chodníku budou provedeny úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy.

2.2.21. SO 109.2 km 1,430 – km 1,550 vpravo

Jedná se o úsek přidruženého prostoru komunikace přilehlý k objektu hlavní komunikace SO 104 zahrnující nový chodník podél severního okraje komunikace v úseku od napojení ulice Hálkova po místo pro přecházení přes Lidickou ulici v blízkosti křižovatky s ul. Jiráskova. Úsek je charakteristický ponořenými vjezdy mnohdy ve vzájemné těsné blízkosti, proto jsou zde poměrně dlouhé úseky, kdy je chodník snížen v celé své šířce na úroveň podsádky vjezdové obruby se zaoblenou hranou. Delší úseky snížené obruby a přerušené přirozené vodící linie pro nevidomé a slabozraké vyžadují časté užití umělé vodící linie tvořené betonovými dlaždicemi s drážkami. Novému chodníku bude potřeba přizpůsobit některé stávající vjezdy a vstupy na soukromé nemovitosti. Dojde zde i k rekonstrukci schodiště. Pravé okraje chodníku v úsecích s vjezdy budou ohraničeny sklopenou nebo nájezdovou obrubou, aby bylo možno zachovat co nejplynulejší průběh sklonů na chodníku. Součástí SO 109.2 je zelený pás mimo povrchové a vegetační úpravy řešené v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy.

Nový chodník s povrchem ze zámkové dlažby je šířky 2,00 m. Uplatní se zde jednak základní konstrukce chodníku se zámkovou dlažbou, jednak zesílená konstrukce určená pro vjezdy.

Napojení ulice Hálkova je tvořeno vysazenou chodníkovou plochou zkracující nové místo pro přecházení a zamezující nežádoucímu parkování v prostoru křižovatky. Bez tohoto rozšíření by nebylo možné zajistit dostatečně široký chodník, kde by bylo možné umístit hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké. Vzhledem k i tak malé výsledné šířce chodníku zde dochází ke snížení úrovně chodníku v celé jeho šířce na úroveň podsádky snížené obruby +2 cm. Rozšiřovací klín při nové zelené ploše je od vozovky oddělen zvýšenou silniční obrubou (alespoň +10 cm). Na sníženou plochu navazuje rampa napojující se na zvýšený úsek chodníku. V místě vjezdů v km 1,465 a km 1,500 dojde ke snížení chodníku v celé jeho šířce, avšak jeho příčný sklon 2,00 % zůstane zachován. V místě vjezdů v km 1,523 a km 1,542 jsou již mimořádně nepříznivé poměry z hlediska výškového napojení výrazně oproti hraně vozovky ponořených vjezdů, a tak zde kromě snížení chodníku v celé jeho šířce, dojde ke změně smyslu příčného sklonu chodníku z 2,00 % na -2,00 %, to se odrazí na tvaru ramp, který zajistí, aby chodník na obou jeho okrajích klesal stejně. V km 1,526 dojde k rekonstrukci schodiště, které bude mít shodnou konstrukci jako v případě SO 109.1 v km 1,800. U ponořeného vjezdu v km 1,542 dojde bude přizpůsobena

nájezdová rampa vjezdu od rozhraní se stávajícím šterbinovým žlabem vedeným příčně na osu vjezdu. Vedlejší vjezd, který je už zhruba v úrovni nové (i stávající) vozovky je pomocí chodníčku napojen i na sousední vstup.

Je nepřípustné, aby chodník byl snížený pod úroveň nášlapu +8 cm v celé délce úseku. Odporovalo by to legislativě i požadavkům PČR.

2.2.22. SO 109.1 km 1,555 – km 1,570 vpravo

Jedná se o úsek přidruženého prostoru komunikace přilehlý k objektu hlavní komunikace SO 105 zahrnující rekonstrukci stávajícího chodníku podél severního okraje komunikace v úseku od okraje vjezdu ulici Jiráskova nejbližší až po napojení chodníku ulice Jiráskova. Součástí SO 109.1 je zelený pás mimo povrchové a vegetační úpravy řešené v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy.

Základní šířka chodníku činí 2,00 m. Pomocí rampy dojde těsně před novým místem pro přecházení ke snížení úrovně chodníku v celé jeho šířce. Vzhledem k návaznosti na klesající chodníky ul. Jiráskova, dojde na úseku rampy ke změně smyslu sklonu tak, aby nebylo nutné v rámci napojení používat hraniční dovolené sklony pro vjezd/sjezd. Plocha chodníku bude tedy ve směru přicházení na místo pro přecházení mírně stoupat směrem k vozovce. Přetékání srážkové vody na chodník v místě snížené obruby bude zabráněno důsledným dodržáním podsádky +2 cm. Vzhledem k tomu, že chodník klesá směrem k podezdívce stávajícího plotu, je nutné srážkovou vodu odvést pomocí úzkého ŽLABU 7, který vede podél zvýšené sadové obruby chodníku, a je zaústěn do vozovky ul. Jiráskova, kde je voda podél pravého okraje komunikace svedena do stávajících uličních vpustí. Plocha východního nároží křižovatky s ul. Jiráskova je opatřena na rozhraní s vozovkou zvýšenou obrubou s nášlapem alespoň +10 cm. Na ploše nového místa pro přecházení v ul. Jiráskova je umístěna obruba snížená na nášlap +2 cm. Díky posunutí místa pro přecházení oproti stávajícímu stavu blíže okraji vozovky hlavní komunikace bude možné správným způsobem umístit hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké. Stávající extrémně úzký chodník v místě stávajícího místa pro přecházení tak bude nahrazen zeleným pásem.

2.2.23. SO 109.1 km 1,570 – km 1,580 vpravo

Jedná se o úsek napojení chodníku ulice Jiráskova až do místa, kde chodník ustálí svoji výškovou i půdorysnou polohu podél ulice Lidická. Rozsah úsek odpovídá stávajícímu chodníku vedoucí ke stávajícímu rušenému přechodu pro chodce. Součástí objektu jsou i terénní úpravy a zelené pásy. Povrchové úpravy zelených pásů a výsadba zeleně je součástí SO 801.2 Vegetační úpravy.

Konstrukce chodníku je zde standardní ze zámkové dlažby z prvků tvaru „kost“. Přes napojení ulice Jiráskova je vedeno místo pro přecházení, ke kterému je vybudována rampa. Místo pro přecházení je vybaveno vodícím pásem přechodu pro chodce z důvodu směru přecházení vedeného šikmo na silniční obrubu a z důvodu malého poloměru nároží. Je nezbytné dbát na správný směr signálního pásu z hmatné dlažby. Osa signálního pásu vždy směřuje ve směru přecházení a směrově navazuje na případný vodící pás přechodu, bez ohledu na směr kladení dlažby. Výškové napojení chodníku bude provedeno tak, aby nebyl překročen podélný sklon 6,00 %.

Napojení na stávající chodník ulice Jiráskova bude provedeno navázáním dlažebních prvků tvaru „kost“.

2.2.24. SO 109.2 km 1,580 – km 1,659 60 vpravo

Jedná se o úsek nového chodníku mezi křižovatkami s ulicí Jiráskova a Obránců míru odděleného od vozovky zeleným pásem. Součástí chodníku je i nové nástupiště zastávky „U rybníčku“/„Obránců míru“. Začátek úseku je v místě, kde chodník z ulice Jiráskova vystoupá do úrovně, ve které dále vede podél ulice Lidická. Konec úseku je v místě, kde rampa chodníku

navazuje na plochu chodníkového přejezdu přístupové komunikace k manipulační ploše pro nakládku a vykládku kontejnerů pro komunální odpad.

Chodník je šířky 2,00 m, je odvodněn do zeleného pásu mezi chodníkem a vozovkou ul. Lidická, a jeho levý okraj je veden o 2 cm níže, než pravý okraj vozovky ul. Lidická. Nižší položení chodníku vůči vozovce je z důvodu snížení výšky a strmosti svahu násypu vpravo vedle chodníku. Příčný sklon činní 2,00 %. Chodník je po obou stranách ohraničen sadovými obrubami. Vlevo je sadová obruba zapuštěna v úrovni chodníku kvůli odtoku srážkové vody. Vpravo tvoří sadová obruba přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké, a má tak podsádku +6 cm. Zelený pás je šířky 1,5 m, přičemž je v něm podél chodníku v jeho těsné blízkosti navrženo mělké úžlabí s dnem položeným o 6 cm níže než výška krajní obruby chodníku. V zeleném pásu bude v rámci SO 801.2 provedena výsadba vegetace.

Součástí SO 109.2 na tomto úseku je i vjezd k č.p. 884. Vjezd je řešen formou chodníkového přejezdu. Chodník kvůli vjezdu nemění své půdorysné a ni výškové vedení. Průběžné obruby jsou v místě vjezdu zapuštěny do úrovně chodníku. Výškové napojení na chodník a napojení chodníku na vozovku obstarávají nájezdové rampy. Obruba po pravé straně chodníku bude silniční, sklopená tak, aby bylo dosaženo mírnějšího sklonu nájezdu. Konstrukce vjezdu je standardní zesílená konstrukce s povrchem ze zámkové dlažby určená pro pojižděné části chodníku. Propustek pod vjezdem může být zasypán svahy násypového tělesa chodníku, protože stávající odvodňovací příkop uzavřením vozovky ul. Lidická do obrub pozbývá svoji funkci.

Za vjezdem dojde k přimknutí chodníku k vozovce nájezdového klínu autobusové zastávky. Z pravé strany k chodníku přiléhá opěrná zeď SO 201.2 opatřená zábradlím. Na začátku zdi je ukončen násyp chodníku a následuje rovinný pás zeleně mezi zdí a novým oplocením obecního pozemku s autoservisem řešený v SO 862. Místo zeleně je možné plochu mezi zdí a oplocením vyplnit např. kačírkem. Výška chodníku je zde určena rozvinutým pohledem zdi. Na nástupiště široké 3,50 m s nástupní hranou tvořenou bezbariérovými obrubníky s podsádkou +16 cm chodník vystoupá pomocí navazujících ramp. Podél tohoto obrubníku bude do vzdálenosti 0,5 m od nástupní hrany vytvořen kontrastní pás z kontrastní dlažby (bez hmatných prvků, pouze barevný kontrast vůči okolnímu povrchu).

Úsek končí spolu s koncem zdi SO 201.2 v místě, kde je chodník pomocí rampy snížen na úroveň chodníkového přejezdu k přístupové komunikaci k ploše stání kontejnerů pro komunální odpad.

2.2.25. SO 109.1 km 1,659 60 – km 1,680 vpravo

Jedná se o řešení východního nároží křižovatky s ul. Obránců míru včetně chodníkových přejezdů tvořících přístup k ploše stání na kontejnery pro komunální odpad. Místo bude tvořit důležitou pěší vazbu na zastávku veřejné dopravy zahrnující 2 přechody pro chodce a 1 místo pro přecházení, proto je zde oddělen prostor pro pohyb pěších a manipulační prostor pro nakládku a vykládku kontejnerů na komunální odpad. Na nároží navazuje dělený přechod pro chodce přes ulici Lidická, který s umístěním zastávky a výstavbou v lokalitě Na Dubečnici bude mít velmi vysokou důležitost, dá se zde očekávat i zvýšený výskyt dětí ve vazbě na blízkou základní školu. Dále je na nároží napojeno nové místo pro přecházení přes napojení ulice Obránců míru, které dále navazuje na nový chodník při severní straně ulice Lidická, a taktéž na chodník ulice Smetanova. V ulici Obránců míru se stavební úpravy dotknou i stávajícího přechodu pro chodce v ulici Obránců míru navazujícího na severovýchodní chodník ulice Smetanova.

V km 1,659 60 končí opěrná zeď SO 201.2 a chodník je v celé šířce snížen na úroveň chodníkového přejezdu k místu na kontejnery v těsné blízkosti přejezdu je navržen i přechod přes ulici Lidická, proto chodník zde zůstane snížený v celé šířce tak, aby silniční obruba na rozhraní s vozovkou měla podsádku +2 cm. Vzhledem k délce snížené obruby je nezbytné při pravé straně chodníku vést umělou vodící linii tvořenou dlaždicemi s vyfrezovanými drážkami. Přejezd a místo pro přecházení jsou odděleny stožárem pro přisvětlení přechodu pro chodce v rámci SO 403.1, proto je standardní zesílená konstrukce chodníku s povrchem ze zámkové dlažby pro vjezdy navržena jen na šířce přejezdu k místu s kontejnery. Následuje rampa a krátký zvýšený úsek

nároží mezi přechodem pro chodce přes ulici Lidickou a místem pro přecházení podél ulice Lidická přes ul. Obránců míru. Vzhledem k blízkosti těchto míst je nutné dbát na to, aby úsek zvýšené obruby v nároží mezi přechodem pro chodce a místem pro přecházení měl délku alespoň 1,5 m. Dále je umístěna rampa k místu pro přecházení přes ulici Obránců míru. Zde je nutné dodržet, aby byl zachován koridor mezi okrajem rampy a pravým okrajem chodníku šířky 0,90 m ve sklonu 2,00 %. Následuje rampa k přechodu pro chodce sdruženému s výjezdem z prostoru pro kontejnery do ulice Obránců míru. Zde bude chodník snížen v celé své šířce, a opět zde platí, že úsek zvýšené obruby nároží mezi místem pro přecházení a přechodem pro chodce by měl být alespoň 1,5 m. Přechod pro chodce i chodníkový přejezd budou mít sníženou obrubu na nášlap +2 cm. Vzhledem k délce snížené obruby zde bude při pravém okraji opět umístěna umělá vodící linie z dlaždic s vyfrézovanými drážkami. Plocha chodníkového přejezdu i plocha sníženého chodníku zde musí mít standardní zesílenou konstrukci chodníku s povrchem ze zámkové dlažby pro vjezdy. Rekonstruovaný chodník je napojen rampou na stávající chodník ulice Obránců míru.

Je nezbytné dbát na správný směr signálního pásu z hmatné dlažby. Osa signálního pásu vždy směřuje ve směru přecházení a směrově navazuje na případný vodící pás přechodu, bez ohledu na směr kladení dlažby.

Součástí objektu je i zelená plocha mezi chodníkem a plochou určenou pro stání kontejnerů. V rámci SO 801.2 Vegetační úpravy zde proběhne výsadba zeleně a stromu.

2.2.26. SO 109.2 km 1,680 – km 1,850 vpravo

Jedná se o úsek přidruženého prostoru zahrnujícího nový chodník a zelené plochy v úseku mezi křižovatkou s ulicí Obránců míru (včetně jejího západního nároží a napojení) a křižovatkou s ulicí Opletalova včetně řešení jejího nároží. Povrchové úpravy zelených ploch budou řešeny v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy.

Úpravy začínají navázáním na stávající chodník ulice Smetanova. Odtud chodník pokračuje podél vozovky k novému místu pro přecházení přes ul. Obránců míru. Zde musí dojít k rozšíření chodníku, aby bylo možno umístit dostatečně dlouhou rampu, a zachovat přitom koridor šířky 0,9 m mezi hranou rampy a vnějším okrajem chodníku. Na vnější hraně chodníku je vedena obruba o podsádce +6 cm tvořící přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké.

Je nezbytné dbát na správný směr signálního pásu z hmatné dlažby. Osa signálního pásu vždy směřuje ve směru přecházení a směrově navazuje na případný vodící pás přechodu, bez ohledu na směr kladení dlažby.

Podél ulice Lidická chodník pokračuje v šířce 2,00 m. Cca v km 1,730 jsou umístěny sousedící ponořené vjezdy, a tak je zde chodník nutné snížit v celé jeho šířce na délku zahrnující šířku obou vjezdů i prostoru mezi nimi. Místo je koncipováno jako chodníkový přejezd a příčný sklon chodníku v místě přejezdu bude zachován 2,00 %. Na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace bude umístěna nájezdová obruba se zaoblenou hranou s podsádkou +3 cm. Vzhledem k délce snížené obruby je nezbytné umístit umělou vodící linii z dlaždic s vyfrézovanými drážkami podél vnější hrany chodníkového přejezdu. Na vnější hraně chodníku bude umístěna sklopená silniční obruba umístěná šikmo, tak, aby byl snížen sklon nájezdové rampy na chodník. Prostor mezi oběma vjezdy mimo plochu chodníku bude pokryt betonovými tvárnicemi vegetační dlažby a bude výškově navazovat na plochy obou vjezdů, které budou lemovány silničními obrubami zapuštěnými do úrovně povrchu vjezdů.

Chodník bude dále pokračovat podél hrany vozovky. V km 1,778 dojde k uvolnění šířkových poměrů, a tak bude chodník rozšířen na 2,25 m.

V místě před nárožím křižovatky s ulicí Opletalova chodník uhýbá směrem k odsazenému místu pro přecházení přes ulici Opletalova. V místě nároží je tak chodník oddělen od vozovky zelenou plochou, a chodci jsou tak směrováni k odsazenému místu pro přecházení v místě, kde je užší vozovka a je možné zde vytvořit bezpečné poměry pro přejití vozovky. Místo pro přecházení je zde integrováno s vjezdem do zahrady přilehlé nemovitosti a na jeho ploše je aplikována standardní zesílená konstrukce chodníku s povrchem ze zámkové dlažby pro vjezdy.

Plocha chodníku je v místě vjezdu snížena v celé šířce a nový chodník z ulice Lidická na ni plynule výškově navazuje. Silniční obruba na rozhraní s vozovkou je snížena na nášlap +2 cm. Na místo pro přecházení a plochu vjezdu je napojen stávající chodník ulice Opletalova. Je zde nezbytné dodržet navržené směrové řešení signálního pásu pro nevidomé a slabozraké, který vychází z přirozené vodící linie tvořené zvýšenou sadovou obrubou podél chodníku, následně jeho osa mění směr o 90 st. přesně ve směru přecházení na místě pro přecházení.

2.2.27. SO 109.1 km 1,850 – km 1,864 vpravo

Jedná se o úsek od napojení ulice Opletalova po napojení nejbližšího vstupu do sousední nemovitosti, tj. včetně přechodu pro chodce přes ulici Lidická směrem k areálu TESCO.

Úpravy začínají novým místem pro přecházení, které nahrazuje současný přechod pro chodce. Jelikož je přechod a jeho zpevněné plochy mírně posunut oproti navrženému místu pro přecházení, budou tyto zpevněné plochy nezasahující do plochy místa pro přecházení nahrazeny zelenou plochou v rámci prosloužení stávajícího zeleného pásu podél ulice Opletalova. Nové místo pro přecházení bude napojeno z chodníku sníženého v celé své šířce, vzhledem k stísněným šířkovým poměrům. Úroveň chodníku pak bude v průběhu nároží zvýšena pomocí rampy. V nároží tvořeným složeným obloukem je dále umístěn přechod pro chodce přes ulici Lidická. Zde platí, že úsek zvýšené obruby nároží mezi rampou k místu pro přecházení a rampou přechodu pro chodce by měl být alespoň 1,5 m. Signální pás směřuje přesně ve směru přecházení k dělicímu ostrůvku na ulici Lidická bez ohledu na směr kladení dlažby. Přechod pro chodce je zde přimknut k přejezdu pro cyklisty a na tomto úseku je na rozhraní s vozovkou umístěna silniční obruba s podsádkou +2 cm. Vzhledem k tomu, že navazující nový chodník je koncipován jako stezka pro chodce s dovoleným vjezdem cyklistů, je zde v prostoru přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty aplikována specifická barva dlážděných prvků (žlutá) upozorňující na charakteristický dopravní režim.

2.2.28. SO 109.2 km 1,864 – km 1,945 vpravo

Jedná se o úsek přidruženého prostoru komunikace mezi přechodem pro chodce přes ulici Lidická v křižovatce s ulicí Opletalova a napojením na budoucí chodník v oblasti Panenská II na úrovni křižovatky s ulicí Na Pomezí. Úsek zahrnuje několik vjezdů (3), 2 přechody pro chodce, 2 přístupové cesty ke vstupům do sousedních nemovitostí.

Je použita standardní konstrukce chodníku šířky 2,50 m s povrchem ze zámkové dlažby s využitím zesílené konstrukce pro vjezdy. Chodník je charakteru stezky pro pěší s dovoleným vjezdem cyklistů, a tak je v celém tomto úseku podél ulice Lidická použito odlišné barvy povrchu dlažby (žlutá) pro snadnější rozlišení změny dopravního režimu.

Na vnější straně chodník je vedena zvýšená sadová obruba (nášlap +6 cm) představující přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké. V místě vstupů je sadová obruba zapuštěna do úrovně povrchu dlažby chodníku.

Úsek začíná přejezdem pro cyklisty přimknutým k přechodu pro chodce. Výškový rozdíl ke snížené obrubě s nášlapem +2 cm je řešen rampou společnou pro přechod pro chodce i přejezd pro cyklisty.

Naproti přejezdu pro cyklisty je navrženo napojení vstupu do sousední nemovitosti. Napojení bude mít stejnou konstrukci jako okolní chodník s příčným sklonem 2,00 %, avšak bude mít přirozenou šedou barvou na rozdíl od ploch určených pro společný provoz s cyklisty. Plocha napojení bude ohraničena sadovými obrubami zapuštěnými do úrovně chodníku.

Součástí tohoto SO jsou i vjezdy do č.p. 393 a č.p. 688, které jsou řešeny formou chodníkového přejezdu, kdy je zachováno průběžné prostorové vedení chodníku, je zachován na většině šířky jeho příčný sklon (mimo boční rampy). Podél rozhraní s vozovkou budou umístěny sklopené šikmo položené obruby podpořené krátkým úsekem rampy. Na vnější straně chodníkových přejezdů budou umístěny rovněž sklopené šikmo položené obruby tak, aby byl

minimalizován sklon nájezdu na chodník z prostoru mimo prostor pozemní komunikace. Mezi chodníkem a brankou vjezdu do nemovitosti bude rekonstruována příjezdová cesta zahrnující plynulý nájezd do úrovně chodníku přes chodníkový přejezd. V prostoru mezi přístupovými, příjezdovými cestami a novým chodníkem bude v rámci SO 109.2 řešeno i svahování a zelené plochy. Budou zde provedeny úpravy dle SO 801.2 Vegetační úpravy zahrnující výsadbu keřů i stromů.

Následuje úsek nového chodníku vedený podél zahrádek na obecních pozemcích, kde dojde v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy k obnově živého plotu (nikoli konstrukce oplocení) mezi chodníkem a zahrádkami na ploše svahu tělesa nového chodníku. Svah tělesa chodníku by měl být zaoblený s okolním terénem. V tomto úseku se nachází další vstup do soukromé nemovitosti, jehož napojení je nutné přizpůsobit návazností na nový chodník. Návaznost bude řešena stejným způsobem jako cesta ke vstupu na začátku tohoto úseku SO 109.1.

Na úrovni konce zaoblení nároží křižovatky s ulicí Na Pomezí je navržen nový přechod pro chodce. Bezbariérový přístup k přechodu bude zajištěn rampou ke snížené obrubě s podsádkou +2 cm na rozhraní s vozovkou. Podél rampy bude zachován koridor šířky alespoň 1,00 m v příčném sklonu 2,00 %.

Po krátkém úseku, kde chodník podél vozovky od nového přechodu pro chodce pokračuje ve své plné výšce, následuje na úrovni stávající skříně elektrického rozvaděče rampa umožňující výškové napojení nového chodníku na vyústění stávající komunikace pro pěši (budoucí chodník za budoucím protihlukovým valem) a stávající vjezd. Rampa navazuje na plochu dále klesající ke zmíněným návaznostem. Pomocí zapuštěné obruby je v rámci plochy vjezdu naznačeno směrové vedení chodníku a rozhraní s přístupovou cestou k brance vjezdu, která má na rozdíl od zbytku plochy přirozenou šedou barvu. Jinak má plocha povrch ze žlutých prvků zámkové dlažby. Celá tato plocha pod rampou chodníku má standardní zesílenou konstrukci s povrchem ze zámkové dlažby určenou pro poježděné části chodníku. Rozhraní vjezdu s vozovkou hlavní komunikace je tvořeno sklopenou šikmo položenou silniční obrubou překonávající výškový rozdíl od vozovky +8 cm.

Ukončení nového chodníku je v místnosti budoucího napojení na nový chodník provedeno sadovou obrubou zapuštěnou do úrovně chodníku.

2.2.29. SO 109.1 km 1,950 vpravo

Jedná se o zachování napojení pozemku parc. č. 3184/2 na ulici Lidická. Plocha má standardní zesílenou konstrukci s povrchem ze zámkové dlažby určenou pro poježděné části chodníku. Rozhraní s vozovkou je tvořeno sklopenou šikmo položenou silniční obrubou překlenujícím výškový rozdíl +8 cm. Plocha bude lemována silničními obrubami zapuštěnými do úrovně vozovky vjezdu.

2.2.30. SO 109.1 km 1,880 – km 1,930 vlevo

Jedná se o terénní úpravy v zeleném pásu mezi stávajícím ponechaným chodníkem a novou prostorovou polohou levého okraje hlavní průjezdné komunikace řešené v rámci SO 105, napojení nového přechodu pro chodce při ulici Na Pomezí na stávající chodník a řešení východního nároží křižovatky hlavní komunikace s ulicí Na Pomezí přizpůsobující chodník prostorovému řešení ulice Na Pomezí. Úsek tedy zahrnuje nový přechod pro chodce přes ulici Lidická s vazbou na sídliště Panenská II a nový přechod přes ulici Na Pomezí.

V zeleném pásu proběhnou úpravy dle SO 801.2 Vegetační úpravy.

Nový chodník přes ulici Lidická je napojen na úroveň stávajícího chodníku pomocí rampy o délce odpovídající šířce zeleného pásu mezi vozovkou a chodníkem. Chodník je zde přes zapuštěnou sadovou obrubu odvodněn do zeleného pásu. Na vnější straně chodníku je vedena zvýšená sadová obruba s podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké. Signální pás přechodu pro chodce je dotažen až na tuto vodící linii. Chodník poté

stoupá k novému přechodu přes ulici Na Pomezí. Chodník oddělený od vozovky zeleným pásem stoupá jen do té míry, aby v místě přechodu pro chodce svojí úrovní v jednotném příčném sklonu navazoval na silniční obrubu s podsádkou +2 cm na rozhraní s vozovkou ul. Na Pomezí. Od místa, kde končí plocha chodníku vedle přechodu pro chodce je chodník napojen rampou na stávající chodník směřující k prostoru parkoviště před supermarketem TESCO.

Zvláště v případě přechodu pro chodce přes ulici Na Pomezí je nezbytné dodržet správný směr signálního pásu pro nevidomé a slabozraké. Osa signálního pásu musí směřovat ve směru přecházení přímo na navrženou vysazenou chodníkovou plochu na protější straně ulice. Přechod pro chodce přes ulici Na Pomezí je opatřen vodícím pásem přechodu, který je zde naprosto nezbytný, aby bylo možné dostat legislativním požadavkům.

2.2.31. SO 109.1 km 1,930 – km 1,990 vlevo

Jedná se o chodníkovou plochu v úrovni stávajícího polyfunkčního pojížděného prostoru před komerčními objekty zahrnující rekonstrukci západního nároží křižovatky s ul. Na Pomezí, svažitou zelenou plochu mezi chodníkem a vozovkou hlavní komunikace, včetně nového zábradlí podél chodníku. Součástí SO 109.1 je zde i část plochy parkoviště před autoservisem PROKOS včetně úpravy vedení otevřeného žlábků (ŽLAB 3 LAPOL) směřujícího do stávající vpusti do LAPOLu, a mírné posunutí této vpusti ve směru stávající přípojky.

Je navržen zcela nový tvar západního nároží křižovatky s ulicí Na Pomezí. Zahrnuje vysazenou chodníkovou plochu umožňující dosáhnout přijatelné délky nového přechodu pro chodce a zachová při tom kvalitní dostupnost stávajícího parkoviště, i dostupnost pro zásobování supermarketu TESCO návěsovémi soupravami. Vysazená chodníková plocha je lemována silniční obrubou s podsádkou +2 cm od okraje nového přechodu pro chodce, až po úroveň nové polohy vpusti do stávajícího LAPOLu. Chodník dále pokračuje v úrovni polyfunkční pojížděné plochy, od které je oddělen zapaštěnou sadovou obrubou. Polyfunkční plocha před autoservisem a ostatními komerčními objekty musí být celá odvodněna do LAPOLu, proto má rekonstruovaný chodník podél této plochy příčný sklon klesající směrem k multifunkční ploše (směrem od vozovky hlavní komunikace), tak, že na jejich rozhraní je vytvořeno úžlabí spádované ke zmiňované vpusti připojené do LAPOLu. Do LAPOLu je rovněž směřován žlábek podél ulice Na Pomezí, jehož poloha je navržena vhodněji s ohledem na novou geometrii nároží křižovatky. Jelikož je celá plocha chodníku na řešeném úseku prakticky v jedné úrovni se sousední pojížděnou plochou, je jeho konstrukce rovněž koncipována jako pojížděná, a je zde tedy uvažována na celé ploše konstrukce určená pro vjezdy (zesílená konstrukce chodníku z betonové zámkové dlažby). Co se týče posunutí otevřeného žlabu, dojde k rozšíření dlažďené plochy parkoviště (betonová zámková dlažba). Tato konstrukce musí být homogenní se stávající konstrukcí parkoviště. Konstrukční vrstvy se předpokládají shodné s konstrukcí standardně předepsané pro vjezdy. Krypt z dlažby je třeba doplnit z prvků odpovídajících stávající konstrukci.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rozhraní s nebezpečnou plochou pro nevidomé a slabozraké, je v celé délce plocha chodníku lemována hmatným pásem z hmatné dlažby. Jelikož hmatný pás nemůže sloužit jako vodící linie, je zde v celé délce chodníku navržena umělá vodící linie pro nevidomé a slabozraké z dlaždic s vyfrézovanými drážkami. Na tuto vodící linii je v místě nového přechodu pro chodce v ulici Na Pomezí napojen signální pás, který směřuje přesně ve směru přecházení v osově návaznosti na vodící pás přechodu a signální pás na protějším chodníku. Na druhém konci plochy (ve směru staničení) je umělá vodící linie ukončena kolmým zalomením k nejbližší přirozené vodící linii, kterou je zde podezdívka stávajícího plotu.

Podél chodníku je umístěno zábradlí.

2.2.32. SO 109.1 km 1,990 – km 2,213 vlevo

Jedná se rekonstrukci přidruženého prostoru místní komunikace zahrnující chodník a přilehlé zelené plochy v poloze vlevo od vozovky. Součástí objektu je množství vjezdů do sousedních nemovitostí.

Konstrukce chodníku je standardní dle vzorového řezu čili betonová zámková dlažba, která je v místě vjezdů zesílena dle standardní konstrukce pro vjezdy dle vzorového řezu. Vjezdy jsou primárně řešeny formou chodníkového přejezdu, kdy je zachována průběžná trasa chodníku, přičemž příčné vazby jsou zajištěny nájezdovými a výjezdovými rampami. V případě, že by poloha chodníku ve vztahu k rampě zamezovala možnosti odvodnění, je možné přistoupit k minimalizovanému přizpůsobení nivelety chodníku příčné vazbě.

Chodník navazuje na předchozí úsek vedený podél rozlehlejší pojížděné plochy. Šířka chodníku je zachována, podél chodníku v zeleném pásu pokračuje i zábradlí. Zábradlí je ukončeno, v průběhu klesání chodníku odděleného zeleným pásem od vozovky k úrovni nejbližšího stávajícího nízko položeného vjezdu. Podél podezdívky vjezdu chodník probíhá v její úrovni v příčném sklonu 2,00 %. Obruby lemující okraje chodníku zde probíhají přes plochu vjezdu zapuštěné do úrovně povrchu. Na šířce zeleného pásu je zřízena rampa překlenujícím rozdílem mezi chodníkovým přejezdem a novou výškovou polohou levého okraje komunikace dle SO 105. Na chodník je napojen i vedlejší vstup do sousedního objektu.

Za vjezdem chodník dále klesá až do úrovně, kdy je veden podél okraje vozovky. Na úrovni křižovatky s ulicí na Panenské na protější straně hlavní komunikace je navrženo nové místo pro přecházení, které zachová možnost přecházení i při nahrazení této příčné vazby jiným přechodem pro chodce a zrušení toho stávajícího v těsné blízkosti. Chodník je zde v místě pro přecházení rozšířen, aby zde mohla být provedena dostatečně dlouhá rampa ke snížené obrubě (+2 cm) místa pro přecházení. V blízkosti místa pro přecházení se nachází vjezd do komerčního areálu. Vjezd se napojuje z místa vyššího, než je úroveň chodníku, a je nutné jej k chodníku napojit rampou částečně zasahující do plochy areálu, a částečně na úkor šířky chodníku, který zde bude lokálně zúžen. Chodník v prostoru vjezdu však pokračuje ve své průběžné niveletě a v celé své redukované šířce zachovává příčný sklon 2,00 %. Výškové rozdíly jsou řešeny rampami a na rozhraní s vozovkou umístěné sklopené šikmo položené silniční obruby překonávající výškový rozdíl +8 cm. Sadová obruba na vnější straně chodníku bude v prostoru vjezdu zapuštěna do úrovně okolního povrchu. Na úrovni podezdívky plotu bude příčně umístěna další silniční do povrchu vjezdu zapuštěná silniční obruba.

Vjezd v km 2,080 bude řešen obdobným způsobem, jako vjezd naproti křižovatky s ulicí Na Pomezí. Vjezd je však méně převýšený, a tak nedochází ke zúžení chodníku. Uplatní se sklopená šikmo položená obruba překonávající výškový rozdíl +8 cm oproti úrovni vozovky. Zachová se niveleta i sklon chodníku. Sadová obruba na vnější straně chodníku pokračuje přes vjezd zapuštěná do úrovně povrchu vjezdu.

Chodník dále pokračuje podél vozovky v konstantní šířce i příčném sklonu. Podél zvýšené sadové obruby s náslapem +6 cm je mezi chodníkem a plotovou linií úzký zelený pás vyrovnávající případné výškové rozdíly mezi chodníkem a podezdívkou přilehlých plotů. Pro případ přílišného odkrytí podezdívky plotů bude podél podezdívky aplikována novopová fólie.

V km 2,145 se nachází významnější vjezd do průmyslové zóny řešený v rámci SO 108.1 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací. V rámci SO 109.1 jsou řešeny obě nároží. Přes vjezd je veden přechod pro chodce opatřený vodícím pásem přechodu. Chodník je v úseku navazujícím na přechod pro chodce rozšířen na 4,00 m, aby mohl být umístěn přechod šířky 3,00 m s odstupem 1,00 m od okraje vozovky hlavní komunikace. V nároží jsou šikmé rampy plynule výškově navazující na sníženou betonovou silniční obrubu o náslapu +2 cm. Jelikož úsek snížené obruby zasahuje téměř do celého oblouku nároží, jsou v ose přechodu pro chodce umístěny 2 ochranné sloupky, aby odrazovaly od pojíždění snížené části chodníku. Přesto je plocha chodníku v nárožích navržena s konstrukcí vjezdů (zesílená konstrukce chodníku s povrchem z betonové zámkové dlažby). Vysazené chodníkové plochy jsou v celé délce včetně rozšiřovacích úseků chodníku lemovány silniční obrubou.

V km 2,190 se nachází vjezd. Vjezd je řešen formou chodníkového přejezdu se zachováním příčného sklonu chodníku. Výškové rozdíly jsou řešeny šikmou rampou na části šířky chodníku tak, aby mezi okrajem rampy a vnější hranou chodníku byl koridor šířky alespoň 0,90 m. Plocha vjezdu je rozšířena oproti přístupové komunikaci, aby bylo možné v rámci vjezdu dostatečně

najetí umožňující připojení vozidla z vjezdu na hlavní komunikaci v blízkosti středního dělicího ostrůvku. Délka rampy je redukována umístěním sklopené obruby položené šikmo do betonového lože tak, aby překonala výškový rozdíl +8 cm od úrovně okraje vozovky.

Za vjezdem dojde k oddálení chodníku od okraje vozovky tak, aby bylo možné na širokém vjezdu do areálu technických služeb vybudovat dostatečně dlouhou nájezdovou rampu, a aby bylo možné chodník vést mezi stávajícími stromy.

V km 2,205 je umístěn široký vjezd do areálu technických služeb řešený formou chodníkového přejezdu s nájezdovými rampami. Na rozhraní vozovky a rampy bude umístěn betonový nájezdový (zkosený) obrubník umístěný naležato. Rampa následně umožní překonat výškový rozdíl mezi průběžnou niveletou chodníku a levým okrajem vozovky. Chodník je v místě přejezdu odsazen od vozovky, přičemž striktně zachovává svůj příčný sklon. Případně je zde možné mírně lokálně snížit niveletu chodníku, aby bylo možné zachovat stávající způsob odvodnění. V místě chodníkového přejezdu jsou podél hran chodníku napříč vjezdem umístěny obruby z žulových kostek umístěných do betonového lože s opěrami. Konstrukce nájezdových ramp k chodníkovému přejezdu a napojení vjezdu mimo chodník vychází z konstrukce vozovky hlavní komunikace, jen je použit kryt z žulové dlažby z kostek 100x100 uložených do šterkové drti frakce 0/4. Konstrukce samotného chodníkového přejezdu se od konstrukce ramp liší jen druhem krytu, který je tvořen krytem z betonové zámkové dlažby tl. 0,08 m. Zesílení konstrukce je zde odůvodněno provozem nákladní dopravy. Vzhledem k blízkosti stromů, které budou zachovány budou veškeré zemní práce v jejich okolí definované v situačním výkresu prováděny ručně či pomocí technologie Air-spade. Zvýšená sadová obruba s nášlapem +6 cm bude přerušena pouze přesně na šířku chodníkového přejezdu, aby byla zachována její funkce přirozené vodící linie pro nevidomé a slabozraké.

2.2.33. SO 109.1 km 2,048 vpravo

Jedná se o napojení stávajícího chodníku podél východní strany ulice Na Panenské na novou polohu místa pro přecházení přes ulici Lidická. Pokračování chodníku je navrženo v šířce toho stávajícího. Chodník je z vnější strany ohraničen sadovou obrubou s nášlapem +6 cm tvořící přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké. Chodník je od vozovky oddělen zeleným pásem. Je nutné zajistit správný směr signálního pásu, jehož osa musí směřovat ve směru přecházení, do osy prostoru pochozí části dělicího ostrůvku na ulici Lidická.

2.2.34. SO 109.1 km 2,213 – km 2,350 vlevo

Jedná se jednak o rekonstrukci přidruženého prostoru pozemní komunikace Lidická zahrnujícího chodník oddělený zeleným pásem od vozovky, vjezdy, nástupiště zastávky veřejné hromadné dopravy, plochy pro přístřešky autobusové zastávky a další zelené plochy navazující na stavbu. Dále úsek obsahuje řešení přidruženého prostoru napojení ulice U Školky a jihovýchodní nároží nové okružní křižovatky Žalov.

Za vjezdem v km 2,205 je chodník od vozovky oddělen zeleným pásem. Zelený pás bude v rámci SO 109.1 řešen i mezi tímto chodníkem a stávajícím oplocením areálu technických služeb. V tomto zeleném pásu bude v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy obnoven živý plot z vysokých keřů zakrývající areál působící jinak velmi neesteticky na okolí. V rámci SO 801.2 je řešena též výsadba trvalkových záhonů v prostoru zeleného pásu oddělujícího chodník od vozovky.

V km 2,240 je navržen nový dělený přechod pro chodce přes ulici Lidická. Na chodník bude napojen pomocí rampy na délku zeleného pásu oddělujícího chodník od vozovky. Obruba v místě rozhraní chodníku s vozovkou bude mít nášlap +2 cm. Za přechodem pro chodce chodník pokračuje dál oddělen zeleným pásem od vozovky.

V km 2,270 je umístěna dvojice vjezdů. Jde jednak o široký vjezd do areálu sběrného dvora v rámci TS Roztoky, jednak o přístupovou cestu k trafostanici. Oba vjezdy jsou řešeny analogicky

formou chodníkového přejezdu se společnou širokou nájezdovou rampou navazující na průběžný chodník vedený ve směrové oblouku v místě začínajícího výjezdového klínu zastávky VHD. Na rozhraní vozovky a rampy bude umístěn betonový nájezdový (zkosený) obrubník umístěný naležato. Rampa následně umožní překonat výškový rozdíl mezi průběžnou niveletou chodníku a levým okrajem vozovky. Chodník je v místě přejezdu lemován obrubami z žulových kostek umístěných do betonového lože s opěrami, což zdůrazňuje směrové vedení chodníku, který není vjezdem přerušen. Chodník je v místě přejezdu odsazen od vozovky, přičemž striktně zachovává svůj příčný sklon. Případně je zde možné mírně lokálně snížit niveletu chodníku, aby bylo možné zachovat stávající způsob odvodnění. Konstrukce nájezdových ramp k chodníkovému přejezdu a napojení vjezdu mimo prostor chodníku vychází z konstrukce vozovky hlavní komunikace, jen je použit kryt z žulové dlažby z kostek 100x100 uložených do štěrkové drti frakce 0/4. Konstrukce samotného chodníkového přejezdu se od konstrukce ramp liší jen druhem krytu, který je tvořen betonovou zámkovou dlažbou tl. 0,08 m. Zesílení konstrukce je zde odůvodněno provozem nákladní dopravy. Zvýšená sadová obruba s nášlapem +6 cm bude přerušena pouze přesně na šířku chodníkového přejezdu, aby byla zachována její funkce přirozené vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Návažnost vjezdů za chodníkovým přejezdem je řešena pokračováním dlážděné konstrukce vjezdu ukončené na hranici úprav obrubou z žulových kostek kladených do betonového lože s opěrou. Na rozhraní s asfaltovou plochou bude spára zalita asfaltovou zálivkou. Vzhledem k délce chodníkového přejezdu a změně směrového vedení chodníku v tomto místě, je nezbytné podél vnějšího okraje chodníkového přejezdu umístit umělou vodící linii z dlaždic s vyfrézovanými drážkami. Hmatné prvky je nezbytné lemovat 0,25 cm širokou plochou z hladkých dlažebních prvků s úzkými spárami a nesraženými hranami, aby bylo dosaženo požadovaného hmatového kontrastu. Vně chodníkového přejezdu za obrubou z žulových kostek bude v rámci nájezdové rampy umístěn varovný pás z hmatné dlažby.

Následuje úsek, kde se chodník oddělený od vozovky zeleným pásem plynule směrově i výškově napojuje na plochu nástupiště zastávky veřejné hromadné dopravy.

Nástupiště zastávky veřejné hromadné dopravy šířky 3,50 m a délky 19,00 m je výškově odvozeno od okraje vozovky zálivu autobusové zastávky. Nástupní hrana bude tvořena bezbariérovým obrubníkem s nášlapem +16 cm. Podél tohoto obrubníku bude do vzdálenosti 0,5 m od nástupní hrany vytvořen kontrastní pás z kontrastní dlažby (bez hmatných prvků, pouze barevný kontrast vůči okolnímu povrchu). Výška nástupní hrany je určena niveletou a spádováním vozovky řešené v rámci SO 106. Chodník zde zabírá plochu stávajícího skladovacího areálu TS Roztoky, a vzhledem k výškovému rozdílu úrovně vozovky a úrovně, areálu je chodník veden v náspu, jehož svahy budou využity v rámci SO 801.2 pro výsadbu vegetace, včetně velkých stromů a živého plotu jakožto spolupůsobícího prvku oplocení řešeného v rámci SO 862 Definitivní oplocení.

Podél nástupiště jsou do svahu též umístěny prostory pro umístění zastávkových přístřešků. Budou mít povrchy shodné s povrchy okolních chodníků, přičemž budou ve svazích chodníkového tělesa opřeny do zídky z betonových prvků palisády délky 1,00 m a šířky 0,20 m. Takovéto plochy budou celkem 2 a budou mít rozměry 2,00 x 5,00 m. Celková délka palisády zde bude činit 14,00 m.

V km 3,165 bude umístěn přechod pro chodce, který bude rampou navazovat na chodník v úrovni nástupiště. Prostor chodníku mezi rampou a jeho vnějším okrajem zachovávající příčný sklon 2,00 % by měl být v tomto místě široký alespoň 1,75 m.

Od přechodu se chodník oddělený od vozovky zeleným pásem stáčí k přechodu pro chodce přes ulici U Školky. V místě podél okružního pásu okružní křižovatky je zelený pás ještě více rozšířen. V nároží okružní křižovatky se mění standardní bezpečnostní odstup stožárů VO tak, že jejich okraj zde musí být nejméně 1,00 m od okraje okružního pásu. V nároží okružní křižovatky budou provedeny úpravy dle SO 801.2 Vegetační úpravy.

Před přechodem pro chodce přes ulici U Školky chodník klesne v celé své šířce při zachování svého příčného sklonu pomocí rampy na úroveň odpovídající snížené obrubě s nášlapem +2 cm od úrovně okraje vozovky. V této snížené úrovni chodník pokračuje i přes sousední vjezd do

skladovací části areálu TS Roztoky. Za vjezdem chodník pomocí rampy o maximálním podélném sklonu 8,33 %. vystoupá do své zvýšené polohy a v prostoru stávajícího stání pro kontejnery se napojuje na stávající chodník vedený podél východní strany vozovky ul. U Školky.

Široký vjezd vedle přechodu pro chodce je řešen analogicky jako ostatní vjezdy do areálu TS Roztoky popsané výše, tj. formou chodníkového přejezdu, který je zde však bez nájezdové rampy od vozovky. Obruba na rozhraní s vozovkou bude standardní silniční betonová obruba snižená na podsádku +2 cm, stejně, jako na sousedním přechodu pro chodce. Chodník je v místě přejezdu na své vnější hraně lemován obrubou z žulových kostek umístěných do betonového lože s opěrami, což zdůrazňuje směrové vedení chodníku, který není vjezdem přerušen. Chodník v místě přejezdu zachovává svůj příčný sklon 2,00 % (je přípustné zde případně obrátit smysl příčného sklonu chodníku, ale nesmí mít příčný sklon strmější, než 2,00 %). Konstrukce nájezdové rampy mezi chodníkem a plochou sběrného dvora vychází z konstrukce vozovky hlavní komunikace, jen je použit kryt z žulové dlažby z kostek 100x100 uložených do šterkové drti frakce 0/4. Konstrukce samotného chodníkového přejezdu se od konstrukce ramp liší jen druhem krytu, který je tvořen krytem z betonové zámkové dlažby tl. 0,08 m. Zesílení konstrukce je zde odůvodněno provozem nákladní dopravy. Zvýšená sadová obruba s nášlapem +6 cm bude přerušena pouze přesně na šířku chodníkového přejezdu, aby byla zachována její funkce přirozené vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Návaznost vjezdu za chodníkovým přejezdem je řešena pokračováním dlážděné konstrukce vjezdu v rámci šikmé rampy, ukončené na hranici úprav na úrovni nové vjezdové branky, obrubou z žulových kostek kladených do betonového lože s opěrou. Po stranách bude plocha rampy vjezdu ohraničena betonovými obrubami zapuštěnými v celé své délce do úrovně povrchu. Vzhledem k délce chodníkového přejezdu přimknutému k přechodu pro chodce v tomto místě, je nezbytné podél vnějšího okraje chodníkového přejezdu umístit umělou vodící linii z dlaždic s vyfrézovanými drážkami. Hmatné prvky je nezbytné lemovat 0,25 cm širokou plochou z hladkých dlažebních prvků s úzkými spárami a nesraženými hranami, aby bylo dosaženo požadovaného hmatového kontrastu. Vně chodníkového přejezdu za obrubou z žulových kostek bude v rámci nájezdové rampy umístěn varovný pás z hmatné dlažby.

Zvláště v případě přechodu pro chodce přes ulici U Školky je nezbytné dodržet správný směr signálního pásu pro nevidomé a slabozraké. Osa signálního pásu musí směřovat ve směru přecházení přímo na navrženou vysazenou chodníkovou plochu na protější straně ulice.

2.2.35. SO 109.2 km 2,235 – km 2,345 vpravo

Jedná se o rekonstrukci přidruženého prostoru komunikace zahrnující nové nástupiště autobusové zastávky a nový chodník spojující nástupiště s okolím. Napojení je realizováno na 2 přechody přes ulici Lidická, 1 přechod přes ulici Přemyslovská, na budoucí pěší napojení sídliště Panenská II, budoucí parkoviště LIDL a nový chodník podél východní strany ulice Přemyslovská.

Přechod cca v km 2,235 vystihuje přirozený pohyb pěších od sídliště Panenská II k autobusové zastávce směrem na Prahu. Na nový chodník bude napojen pomocí rampy. Na nový chodník šířky 2,50 m by naproti přechodu mělo navazovat nové schodiště v rámci koordinované cizí investice napojující sídliště Panenská II. Bezbariérové spojení z těchto lokalit bude realizováno pomocí rampy v rámci koordinované cizí investice. Rampa by měla navazovat na úroveň nového chodníku cca v km 2,260, zde by pak měla na nový chodník SO 109.2 výškově navazovat i plocha pro přístřešek autobusové zastávky realizovaná v rámci cizí investice. Výška chodníku SO 109.2 je zde odvozena od výšky hrany nástupiště, která je dána niveletou osy hlavní komunikace a příčnými sklony jízdního pásu a zálivu autobusové zastávky. Podél chodníku SO 109.2 mezi schodištěm naproti přechodu pro chodce v km 2,235 a napojením rampy na nový chodník bude v rámci cizí investice realizována opěrná zeď, a ještě další napojení schodiště tvořící příčnou vazbu přes rampu na prostor parkoviště LIDL. Opěrná zeď cizí investice bude v tomto úseku chodníku sloužit jako přirozená vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Chodník v úseku mezi přechodem v km 2,235 a novým nástupištěm zastávky VHD bude od vozovky rozšiřovacího klínu autobusové zastávky oddělen zeleným pásem šířky 1,5 m.

Nástupiště zastávky veřejné hromadné dopravy dl. 19,00 m spolu s průběžným vedením

nového chodníku bude šířky 4,00, a je výškově odvozeno od okraje vozovky zálivu autobusové zastávky. Příčný sklon nástupiště bude 2,00 %. Nástupní hrana bude tvořena bezbariérovým obrubníkem s nášlapem +16 cm. Podél tohoto obrubníku bude do vzdálenosti 0,5 m od nástupní hrany vytvořen kontrastní pás z kontrastní dlažby (bez hmatných prvků, pouze barevný kontrast vůči okolnímu povrchu). Výška nástupní hrany je určena niveletou a spádováním vozovky řešené v rámci SO 106. Podél nástupiště bude v rámci cizí investice vybudován prostor pro zastávkový přístřešek, a také opěrná zeď, na kterou bude přístřešek navazovat. Vzhledem k uspořádání okolí zastávky v rámci cizí investice bude orientace nevidomých a slabozrakých zajištěna pomocí umělé vodící linie vytvořené z dlaždic s vyfrézovaným drážkami. Umělá vodící linie bude vedena rovnoběžně s nástupní hranou a bude spojit signální pás pro nástup cestujících s úsekem přirozené vodící linie dané patou opěrné zdi před místem napojení rampy cizí investice. Signální pás bude pak napojen na přirozenou vodící linii danou patou další opěrné zdi navržené v rámci cizí investice. Za nástupištěm bude chodník šířky 2,5 m pokračovat oddělený od vozovky 1,5 širokým zeleným pásem podél okraje výjezdového klínu zálivu autobusové zastávky až k dělenému přechodu pro chodce přes ulici Lidická v km 2,320. Chodník bude z vnější strany ohraničen betonovou sadovou obrubou s podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké. Přechod v km 2,320 bude na sníženou obrubu s podsádkou +2 cm na rozhraní s vozovkou napojen pomocí rampy. V místě přechodu pro chodce dojde převrácení smyslu příčného sklonu chodníku tak, aby klesal ve směru od osy vozovky/okružního pásu. Odvodnění chodníku bude do zeleného pásu při vnější straně chodníku. V úseku severovýchodního nároží nové okružní křižovatky Žalov bude chodník rozšířen na 3,00 m a oddálen od vozovky okružního pásu rozšířením zeleného pásu. Dojde tak i ke zkrácení pěší vazby. Okraje stožárů VO budou od okružního pásu vzdáleny 1,00 m. V zeleném pásu v nároží okružní křižovatky budou provedeny úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy. Nový přechod pro chodce přes ulici Přemyslovská bude na nový chodník napojen pomocí šikmé rampy na délku šířky zeleného pásu oddělující chodník od vozovky. Osa signálního pásu přechodu pro chodce bude směřovat ve směru přecházení na osu pochozí plochy středového dělicího ostrůvku bez ohledu na směr kladení dlažby. Délka signálního pásu zde bude min. 2,00 m, přičemž signální pás bude rozvětven tak, aby navazoval na ty strany chodníku, na kterých je přirozená vodící linie ve formě sadové obruby s podsádkou +6 cm. V tomto případě by tedy signální pásy měly v obou případech navazovat na vnitřní okraje nového chodníku na rozhraní se zeleným pásem mezi vozovkou a chodníkem. Za přechodem dále pokračuje nový chodník v šířce 2,5 oddělen od vozovky nepravidelně širokým zeleným pásem. Příčný sklon chodníku klesá nadále směrem od vozovky do vnějšího zeleného pásu, podél kterého je sadová obruba zapuštěna do úrovně chodníku. Chodník se pak rampou napojuje na nový přechod pro chodce přes nový vjezd na parkoviště LIDL. Rampa chodníku, vjezd i další navazující plochy přidruženého prostoru ulice Přemyslovská přímo souvisící se zřízením tohoto vjezdu jsou součástí SO 110.

2.2.36. SO 109.1 km 2,350 – km 2,365 vlevo – ulice Přemyslovská

Jedná se o navázání západního přidruženého prostoru ulice Přemyslovská na ulici Lidickou/Přílepskou včetně napojení na nový přechod přes ulici Přemyslovská v rámci nové okružní křižovatky řešené v SO 106.

Úsek začíná napojení na oblast nároží křižovatky s ulicí napojující sídliště Panenská I. na ulici Přemyslovskou. Chodník pokračuje podél nové vozovky severního paprsku okružní křižovatky až k přechodu pro chodce přes ulici Přemyslovská. Přechod šířky 4,00 m je napojen šikmou rampou na obrubu podél vozovky s nášlapem +2 cm. Chodník se zde oddaluje od stávající plotové linie a vedení stávajícího chodníku, a tak mezi ním a plotovou linií vznikne prostor, který bude v rámci stavby upraven jako zelený pás. Za přechodem pro chodce se vedení chodníku oddaluje od vozovky, od které bude oddělen zeleným pásem nepravidelného tvaru. Bude tak zkrácena pěší vazba a bude zajištěn dostatečný odstup od okraje vozovky okružního pásu. V zeleném pásu v nároží okružní křižovatky budou provedeny úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy.

2.2.37. SO 109.1 km 2,350 – km 2,365 vlevo – ulice U školky

Jedná se o rekonstrukci navázání západního přidruženého prostoru ulice U školky na ulici Lidickou/Přílepskou včetně napojení na nový přechod přes ulici U školky i nový přechod přes ulici Přílepská navržené v rámci nové okružní křižovatky řešené v SO 106.

Úsek začíná napojením stávajícího chodníku a navázáním prvků zámkové dlažby na rozhraní stavebně upravovaného úseku. Nové vedení ulice U školky je výrazně odchýleno od vedení stávající plotové linie, a tak v místě směrového oblouku ul. U školky dojde k rozšíření chodníku, a vznikne prostor pro zeleň či parkovací stání v prostoru před restaurací. V km 0,034 se nachází ponořený vjezd, který bude na napojení tak, že v jeho místě bude průběžný chodník v celé své šířce snížen na úroveň snížené obruby s nášlapem +2 cm. Za vjezdem chodník pomocí rampy stoupne do své plné výšky odpovídající podsádce +8 cm nad vnějším okrajem parkovacího stání. Podél chodníku bude umístěno parkovací stání oddělené od vozovky betonovou obrubou s nášlapem +2 cm nad úroveň povrchu vozovky. Konstrukce pro parkovací stání vychází ze standardní konstrukce pro řešení samostatných vjezdů, kryt však bude ze zatravnovací dlažby.

Za parkovacím místem je přechod pro chodce napojený na chodník pomocí šikmé rampy o délce šířky blízkého parkovacího stání a zeleného pásu v jihozápadním nároží nové okružní křižovatky. Osa signálního pásu přechodu pro chodce bude směřovat ve směru přecházení na osu pochozí plochy středového dělicího ostrůvku bez ohledu na směr kladení dlažby.

Po stranách stávajícího vstupu do areálu restaurace v oblasti nároží ulic Přílepská a u školky budou umístěny 2 zelené pásy, jejichž funkce je jednak estetická (proběhnou zde úpravy dle SO 801.2 Vegetační úpravy), jednak funkční, protože svým tvarem umožňují vhodným způsobem navázat signální pás přechodu pro chodce na přirozenou vodící linii (v tomto případě sadovou obrubu s nášlapem +6 cm navazující na stávající podezdívku plotů). V tomto případě je i žádoucí oddálit proud chodců dál o branky.

V jihozápadním nároží křižovatky bude chodník oddělen od vozovky okružního pásu zeleným pásem. V zeleném pásu bude umístěn v rámci SO 403 stožár VO ve vzdálenosti 1,00 m od vozovky. Na ploše zeleného pásu proběhnou úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy. Sadová obruba na rozhraní s zeleným pásem bude zapuštěna do úrovně chodníku, aby bylo možné odvodnění plochy chodníku do zeleného pásu.

V km 2,365 bude k chodníku připojen přechod pro chodce přes ulici Přílepská. Přechod bude napojen pomocí šikmé rampy dlouhé zhruba na šířku zeleného pásu v ul. Přílepská.

2.2.38. SO 109.1 km 2,365 – km 2,547 vpravo

Jedná se o rekonstrukci přidruženého prostoru ulice Přílepská od okružní křižovatky Žalov po východní nároží křižovatky s ulicí Bořivojova. Zahrnuje rozšířený chodník vedený podél plotové linie v úrovni nad vozovkou a oddělený od vozovky širokým mírně svažitým zeleným pásem. V zeleném pásu budou provedeny úpravy dle SO 801.2 Vegetační úpravy zahrnující výsadbu stromů a nízkých keřů či trvalek. V úseku se nachází křižovatka s účelovou komunikací sloužící jako příjezd do areálu ČSPHM, kde je navržen přechod pro chodce, výjezd z areálu ČSPHM a stanice záchranné služby, vjezd do garáže objektu VTP Roztoky a křižovatka s ulicí Bořivojova, kde jsou navržena celkem 3 místa pro přecházení. Vzhledem k šířce chodníku budou signální pásy z hmatné dlažby umístěny přilehle k přirozené vodící linii při pravém okraji chodníku.

Chodník podél plotové linie má šířku 2,00 m, příčný sklon 2,00 %, a je převážně veden v úrovni vnější hrany stávajícího chodníku. Na začátku úseku v oblasti děleného přechodu pro chodce přes ulici Přílepská v rámci okružní křižovatky je nutné plynulým poklesem nivelety chodníku navázat na níže položený přechod pro chodce, aby bylo možné dodržet přijatelné sklony povrchu chodníku. Niveleta vnější hrany chodníku je tak popsána vlastním podélným profilem zobrazeným v rámci přílohy Podélný profil – Chodník vpravo – ulice Přílepská. Průběh profilu je následující: Chodník nejprve klesá z ulice Přemyslovská k přechodu pro chodce přes ulici Přílepská ve sklonu 1,77 %. V místě přechodu je údolnicový oblouk nivelety chodníku o $R = 100$ m, který v úrovni svého výškového minima dosahuje na výšku, ze které je možné vést rampu o přijatelném

podélném sklonu (max. 12,5 %) klesajícím ke snížené obrubě přechodu pro chodce. Snížená obruba přechodu pro chodce bude mít podsádku +2 cm. Za přechodem pro chodce začne chodník stoupat ve sklonu 3,27 % k úrovni stávající nivelety chodníku, načež se plynule napojí na stávající niveletu chodníku. V této úrovni pokračuje až ke křižovatce s ulicí Bořivojova.

Podél pravého okraje chodníku bude vedena zvýšená sadová obruba s podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké. V místech, kde chodník sousedí s podezdívkou přilehlých plotů či zdmi budov, bude podél chodníku aplikována nová fólie pro zajištění hydroizolace. Na rozhraní chodníku s zeleným pásem bude umístěna sadová obruba zapuštěná do úrovně povrchu za účelem odvodnění do zeleného pásu.

Konstrukce chodníku je standardní konstrukcí uvažovanou pro chodníky (tl. min. 260 mm), tedy kryt z betonové zámkové dlažby a příslušné nestmelené vrstvy. V místě vjezdu do VTP Roztoky bude použita zesílená konstrukce chodníku určená pro vjezdy. Kryt bude z betonové zámkové dlažby.

Součástí SO 109.1 je i vjezd do garáží VTP Roztoky v km 2,500, včetně plochy mimo chodník. Konstrukce je zde zesílená chodníková z betonové zámkové dlažby pro vjezdy o celkové tl. min. 330 mm. Vjezd je ponořený, a je nezbytné zamezit vtékání srážkových vod z vozovky. To je zajištěno podél rozhraní s vozovkou hlavní komunikace pomocí silniční betonové obruby kladené naležato do betonového lože s opěrou. Tato obruba by měla zajistit výškový odstup od úrovně vozovky +5 cm. Příčný sklon chodníku je v úseku křížení s vjezdem 1,00 % klesající směrem od plotové linie směrem k úžlabí podél vnější hrany chodníku. Úžlabí je zaústěno podél chodníku do zeleného pásu mezi chodníkem a vozovkou. Od úžlabí sklon stoupá k hraně obruby na rozhraní s vozovkou. Podél plotové linie je dále umístěn stávající odvodňovací žlab, který zůstane zachován. Na významném vjezdu bude provedeno místo pro přecházení.

2.2.39. SO 109.2 km 2,365 – km 2,660 vlevo

Jedná se o rekonstrukci přidruženého prostoru při jižní straně ulice Přílepská zahrnující vybudování nového chodníku a přizpůsobení všech návazností zahrnující křižovatku s ulicí Zahradní, vjezdy, vstupy, plochy pro parkování a úpravu zelených pásů. Úsek začíná přechodem pro chodce přes ulici Přílepská v prostoru okružní křižovatky Žalov a končí napojením východního nároží křižovatky s ul. Zahradní.

Nový chodník bude široký 1,50 m, na většině délky bude veden přimknutý k vozovce. V místě příčných vazeb bude u chodníku striktně dodržen příčný sklon 2,00 % klesající směrem k vozovce. Vjezdy budou řešeny formou chodníkových přejezdů, kdy chodníky nebudou vjezdy přerušeny. Výškové rozdíly budou řešeny rampami mimo šířku chodníku, v prostoru mezi okrajem chodníku a brankami vjezdů/vstupů. Použitím sklopených obrub položených šikmo do betonového lože bude redukována délka nájezdových ramp umístěných v šířce chodníku. Mezi okrajem rampy a vnějším okrajem chodníku bude vždy koridor šířky 0,9 m, kde bude zachován příčný sklon 2,00 % klesající směrem k vozovce.

Chodník je napojen na přechod u okružní křižovatky rampou o délce šířky zeleného pásu oddělujícího chodník od vozovky. Za přechodem pro chodce nový chodník šířky 1,50 m pokračuje podél podezdívky plotu, oddělený zeleným pásem š. 1,50 m od vozovky.

V km 2,390 bude vybudován záliv pro parkování. Vozovka bude vycházet z konstrukce hlavní komunikace, bude však mít kryt z žulové dlažby z kostek 100x100 mm uložených do drti frakce 0/4. Podél stání bude průběžný chodník lokálně zúžen.

Za parkovacím stáním pokračuje nový chodník přimknutý k okraji vozovky. Zelený pás je pak tvořen svahem na vnější straně chodníku mezi chodníkem a plotovou linií zástavby.

V cca km 2,455 – 2,475 nový chodník prochází podél stávající plochy před autoservisem využívané k parkování a nájždění do areálu. Plocha bude v celé délce výškově navazovat na vnější okraj nového chodníku. Nový chodník zde zachová svoji šířku i svůj příčný sklon 2,00 % klesající směrem k vozovce, a tak bude nutné přizpůsobit sklon plochy přilehlé na chodník. Nájezd na chodník z vozovky bude řešen pomocí silniční obruby položené naležato, podél které

bude v celé její délce (+ nutné přesahy) veden varovný pás z hmatné dlažby. Z vnější strany na rozhraní se sousední parkovací plochou bude chodník od této plochy oddělen též silniční obrubou kladenou naležato do betonového lože s opěrami. Tato obruba bude umístěna vně šířky chodníku. Těsně za touto obrubou vně chodníku musí být umístěna umělá vodící linie z dlaždic s vyfrézovanými drážkami umožňující orientaci nevidomým a slabozrakým v místě dlouhého přerušení přirozené vodící linie ve formě sadové obruby s podsádkou +6 cm. Plocha chodníkového přejezdu i části přizpůsobované plochy vně chodníku bude mít konstrukci Z betonové zámkové dlažby určené pro vjezdy (resp. chodník v místě vjezdů) dle přílohy Vzorové příčné řezy.

V cca km 2,540 – 2,560 se na krátkém úseku nachází nahuštěné vstupy a vjezdy tak, že je nutné plochu řešit jako jeden široký chodníkový přejezd. Tyto vjezdy do zahrad a garáží jsou vůči nové poloze vozovky poměrně výrazně ponořené, proto zde bude snížena niveleta chodníku na úroveň snížené obruby podél vozovky s nášlapem +2 cm. Příčný sklon chodníku 2,00 % klesající směrem do vozovky bude v úseku vjezdů převrácen na opačnou stranu. Takto orientovaná plocha včetně napojení mimo chodník bude odvedněna novým odvodňovacím žlabem (ŽLAB 64a) svedeným do zeleného pásu, kde budou srážkové vody následně odvedeny do nové uliční vpusti UV 65b. Chodník v úseku vjezdů bude oddělen od vozovky silniční nájezdovou obrubou se zaoblenou hranou a nášlapem +2 cm. Podél této obruby bude v celé její délce (+ nutné přesahy) veden varovný pás z hmatné dlažby. Na chodník z místa garáží bude od žlabu vybudován nájezd, který bude na rozhraní s chodníkem ukončen sklopeným šikmo kladeným obrubníkem do betonového lože s opěrami. Podél této obruby bude vně šířky chodníku provedena umělá vodící linie pro nevidomé a slabozraké tvořená dlaždicemi z vyfrézovanými drážkami.

V km 2,580 budou napojeny 2 stávající vjezdy a 1 vstup. Vjezdy budou řešeny pro tento úsek standardně se zachováním výšky i sklonu průběžného chodníku a s využitím sklopených šikmo položených silničních obrub. Vstup bude řešen obnovou schodiště přizpůsobeného úrovni nového chodníku shodnou konstrukcí, jako schodiště v km 1,800 vlevo.

V km 2,616 a km 2,626 budou na chodník napojeny 2 stávající vjezdy. Vjezdy budou řešeny pro tento úsek standardně se zachováním výšky i sklonu průběžného chodníku a s využitím sklopených šikmo položených silničních obrub. S vjezdem v km 2,260 je spojen i vstup napojený schodištěm, které bude v rámci stavby obnoveno, aby navazovalo na nový chodník. Konstrukce schodiště bude shodná s konstrukcí schodiště v km 1,800 vlevo. Podél schodiště bude umístěno zábradlí uložené do betonových patek.

V km 2,643 bude ze stávajícího výtokového objektu ze svahu nad komunikací srážková voda odvedena přes nový chodník pomocí příčně položeného šterbinového žlabu (ŽLAB 67)

V km 2,650 bude zřízen nový přechod pro chodce. Bude zde vytvořena vysazená chodníková plocha zužující vozovku lokálně v místě přechodu na 6,5 m. Nájezdový a výjezdový klín budou délky 10,00 m. Přechod bude výškově napojen rampou. Mezi rampou a vnějším okrajem chodníku bude koridor šířky 0,90 m, kde bude zachován příčný sklon 2,00 % klesající směrem k vozovce. V nároží křižovatky s ulicí Zahradní bude nový chodník napojen na stávající chodník ulice Zahradní.

2.2.40. SO 109.1 km 2,548 – km 2,665 vpravo

Jedná se o přizpůsobení stávajícího chodníku nové niveletě hlavní průjezdné komunikace a navázání svahu zeleného pásu na novou polohu chodníku. Úsek začíná západním nárožím ulice Bořivojova, bude napojen na nový přechod pro chodce v km 2,650 v křižovatce s ulicí Zahradní. Úsek SO 109.1 končí napojením stávajícího vjezdu do autoservisu naproti křižovatce s ulicí Zahradní. Dále pokračuje úsek SO 109.2.

Chodník je široký 2,00 m a jeho konstrukce je standardní, s povrchem z betonové zámkové dlažby. Příčný sklon chodníku je 2,00 % klesající směrem k vozovce. Na vnější straně chodníku je vedena zvýšená sadová obruba s podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii pro nevidomé

a slabozraké. V nároží křižovatky s ulicí Bořivojova je chodník snížen v celé své šířce v úseku místa pro přecházení přes ulici Bořivojova. V nároží pak pomocí rampy v celé své šířce vystoupá na úroveň zvýšené obruby podél vozovky.

V km 2,650 bude zřízen nový přechod pro chodce. Bude zde vytvořena vysazená chodníková plocha zužující vozovku lokálně v místě přechodu na 6,5 m. Nájezdový a výjezdový klín budou délky 10,00 m. Přechod bude výškově napojen rampou. Mezi rampou a vnějším okrajem chodníku bude koridor šířky 0,90 m, kde bude zachován příčný sklon 2,00 % klesající směrem k vozovce.

V km 2,662 bude rekonstruován stávající vjezd do autoservisu. Vjezd bude řešen formou chodníkového přejezdu, tj. bez přerušení chodníku s průběžnými obrubami zapuštěnými do povrchu vjezdu. Nájezd na chodníkový přejezd od vozovky bude řešen sklopenou šikmo ukládanou betonovou silniční obrubou uloženou do betonového lože s opěrami a krátkou rampou v rámci šířky průběžného chodníku. Výškové napojení na podezdívku vjezdové branky bude řešeno mimo prostor průběžného chodníku pomocí nájezdové rampy stoupající od vnější obruby chodníkového přejezdu.

2.2.41. SO 109.2 km 2,665 – km 2,720 vpravo

Jedná se o nový chodník (prodloužení stávajícího chodníku až po konec zástavby) včetně úpravy „vjezdové brány do obce“, zelený pás mezi chodníkem a podezdívkou plotu, a vjezd do autoservisu z prostoru stávající panelové komunikace na konci obce.

Chodník má šířku 2,00 m, prochází nárožím křižovatky se stávající panelovou komunikací, kde spolu s chodníkovou úpravou na protější straně komunikace tvoří „vjezdovou bránu do obce“, která má za účel co nejvíce zdůraznit změnu dopravního režimu mimo obec a v zastavěném území obce.

Vjezdová brána je zde podpořena úpravami v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy, kde je řešeno umístění květináčů na protilehlých chodníkových plochách a výsadba keřů či trvalkových záhonů v zelených plochách podél chodníku.

Úprava chodníku končí rampou napojující chodník na plochu vjezdu do autoservisu.

2.2.42. SO 109.1 km 2,665 – km 2,720 vlevo

Jedná se o úpravu chodníkové plochy ve tvaru ostrůvku, tvořící spolu s chodníkovou úpravou na protější straně komunikace „vjezdovou bránu do obce“, která má za účel co nejvíce zdůraznit změnu dopravního režimu mimo obec a v zastavěném území obce.

Vjezdová brána je zde podpořena úpravami v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy, kde je řešeno umístění květináčů na protilehlých chodníkových plochách a výsadba keřů či trvalkových záhonů v zelených plochách podél chodníku.

V rámci SO 109.1 je zahrnuta i úprava svahu mezi okrajem vozovky a plotovou linií v úseku od křižovatky s ulicí Zahradní.

2.2.43. SO 109.1 km 2,720 – km 2,740 vlevo

Jedná se o úpravu chodníkové plochy ve tvaru ostrůvku, tvořící spolu s chodníkovou úpravou na protější straně komunikace „vjezdovou bránu do obce“, která má za účel co nejvíce zdůraznit změnu dopravního režimu mimo obec a v zastavěném území obce.

Vjezdová brána je zde podpořena úpravami v rámci SO 801.2 Vegetační úpravy, kde je řešeno umístění květináčů na protilehlých chodníkových plochách a výsadba keřů či trvalkových záhonů v zelených plochách podél chodníku.

V rámci SO 109.1 je zahrnuta i úprava svahu mezi okrajem vozovky a plotovou linií v úseku od křižovatky s ulicí Zahradní.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.

Podklady:

- geodetické zaměření a vyšetření inženýrských sítí, zpracovatel Mapp geodetické práce, 2009-2010
- aktualizace geodetického zaměření, zpracovatel GEOPROGRES, září-říjen 2017
- aktualizace vyšetření inženýrských sítí, zpracovatel PUDIS, srpen-září 2017
- předběžný geotechnický průzkum, zpracovatel PUDIS, prosinec 2009 a leden 2018
- intenzity dopravy v řešené lokalitě převzaté z CSD 2016
- požadavky investora a města Roztoky
- informace od zástupců města Roztoky k nedostupným pozemkům
- místní šetření a konzultace a jednání s DOSS
- pedologický průzkum
- akustická studie
- rozptylová studie – nakonec nebyla provedena
- dendrologický průzkum a dodatečný dendrologický průzkum
- projektová dokumentace „II/242, III/2421, III/2422 Roztoky, Přeložky vodovodů SČVK U Koruny“, PUDIS a.s., DÚR, 06/2019
- projektová dokumentace „II/242, III/2421, III/2422 Roztoky, rekonstrukce silnic“, PUDIS a.s., DÚR, 03/2020
- projektová dokumentace „II/242, III/2421, III/2422 Roztoky, rekonstrukce silnic, změna DÚR – OK (okružní křižovatky)“, PUDIS a.s., DÚR, 12/2021

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba obsahuje následující stavební objekty:

000 OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ

SO 020 Příprava území a zařízení staveniště

100 OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,240-0,663

SO 102 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,663-0,858

SO 103 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,858-1,390

SO 104 Rekonstrukce ul. Lidická v km 1,390-1,553

SO 105 Rekonstrukce ul. Lidická v km 1,553-2,282

SO 106 Rekonstrukce křižovatky ul. Lidická a Přemyslovská

SO 107 Rekonstrukce ul. Přílepská v km 2,378-KÚ

SO 108.1 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací

SO 108.2 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací – nové

SO 109.1 Chodníky, parkovací a zelené plochy

SO 109.2 Chodníky, parkovací a zelené plochy – nové

SO 110 Napojení parkoviště OC LIDL

- SO 180 Dopravně-inženýrská opatření při výstavbě
- SO 186 Opravy komunikací před a po stavbě
- SO 190.1 Definitivní dopravní značení a zařízení – hlavní trasa
- SO 190.2 Definitivní dopravní značení a zařízení – napojení MK

200 MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI

- SO 201.1 Opěrné zdi
- SO 201.2 Opěrné zdi – pro nové chodníky
- SO 202 Rekonstrukce opěrné zdi v km 0,450

300 VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

- SO 301 Stokový systém A
- SO 302 Přípojky UV
- SO 303 Stoka "B"
- SO 304 Stoka "C.1"
- SO 305 Stoka "C.2"
- SO 306 Rušení stávajících kanalizací
- SO 307 Kanalizační přípojky
- SO 308 Rekonstrukce oddělovače Nádražní – Kroupka
- SO 310 Splašková stoka DN 300 v ul. Nádražní
- SO 350 Úpravy stávajících vodovodů v ul. Lidická
- SO 351 Rušení stávajících vodovodů v ul. Lidická
- SO 352 Úpravy stávajících vodovodů OK Žalov
- SO 353 Rušení stávajících vodovodů OK Žalov
- SO 354 Úpravy stávajících vodovodů Tyršovo náměstí
- SO 355 Rušení stávajících vodovodů Tyršovo náměstí
- SO 360 Úpravy stávajících vodovodů U Koruny
- SO 361 Rušení stávajících vodovodů U Koruny

400 ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

- SO 401 Přeložky a úpravy kabelového vedení 22 kV
- SO 402 Přeložky a úpravy kabelového vedení 1 kV
- SO 403.1 Veřejné osvětlení – komunikace
- SO 403.2 Veřejné osvětlení – chodníky
- SO 451 Přeložky a úpravy MTS
- SO 452 Přeložky a úpravy MTS v km 1,950-2,050

500 OBJEKTY TRUBNÍCH VEDENÍ

- SO 501 Přeložka STL plynovodu v ul. Lidická
- SO 502 Přípojky STL plynovodu v ul. Lidická
- SO 503 Rušení stávajícího STL plynovodu v ul. Lidická

700 OBJEKTY POZEMNÍCH STAVEB

- SO 701 Úprava dotčených objektů
- SO 702 Rozšíření zemního tělesa – Panenská II

800 OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ

- SO 801.1 Vegetační úpravy – v záboru stavby
- SO 801.2 Vegetační úpravy – mimo zábor stavby
- SO 802 Rekultivace
- SO 861 Provizorní oplocení
- SO 862 Definitivní oplocení

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH (VČETNĚ UVEDENÍ VŠECH NEZBYTNÝCH ÚDAJŮ PRO NÁVRH A POSOUZENÍ VOZOVKY)

Konstrukce vozovky bude provedena dle TP 170:

- Konstrukce chodníků je navržena jako modifikovaná D2-D-1, TDZ CH, P III dle TP 170. Celková tloušťka min. 260 mm, povrch dlažba. V těsné blízkosti stromů v prostoru chodníků bude navržena konstrukce zeslabená, aby byl vytvořen dostatečný prostor pro kořeny, které by později mohly deformovat povrch chodníku.
- Konstrukce sjezdů je navržena jako modifikovaná D2-D-1, TDZ O, P III dle TP 170. Celková tloušťka min. 330 mm, povrch dlažba.

6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

6.1. Odvodnění povrchů

Odvodnění komunikace je řešeno podélným a příčným sklonem vozovky s využitím pásů zeleně přilehlých ke komunikaci k retenci a zpomalení odtoku vod z komunikace a přilehlých pozemků, v menší míře pak také odvedením dešťové vody do uličních vpustí.

6.2. Odvodnění pláně

Plán vozovky je odvodněna příčným sklonem min. 3 % k vnějším krajům a zajištěno pomocí trativodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Dopravní značení je součástí samostatných SO řady 190:

SO 190 Definitivní dopravní značení a zařízení

SO 190.1 Svislé a vodorovné značení

SO 190.2 Proměnné dopravní značení

Součástí objektu je nové trvalé svislé a vodorovné dopravní značení.

Svislé dopravní značení bude v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, provedení v základní velikosti, optická účinnost značek kategorie RA2.

Vodorovné značení bude v souladu s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, provedení plastem, typ I dle TP 70.

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Staveniště bude oploceno dle potřeb zhotovitele a s ohledem na postup výstavby tak, aby byla

zajištěna bezpečnost osob, majetku a současně nedošlo k negativnímu ovlivnění provozu na okolních komunikacích. Další oplocení bude provedeno v případě velkých výkopů s ohledem na platnou legislativu a bezpečnost práce.

V prostoru stavby je potřeba dodržovat platnou legislativu, zejména s ohledem na dodržení limitů hluku, emisí, vibrací, prašnosti, ochrany povrchových a podzemních vod a půdního fondu.

9. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE.

Předmětný stavební objekt řeší úpravy silnic II/242, III/2421, III/2422, tedy ulic Nádražní, Lidická, a částečně ul. Přemyslovská, které leží v zastavěné části obce a ulice Přílepská, jež je z větší části komunikací v extravilánu v jejich hlavním dopravním prostoru, kde nejsou požadavky na bezbariérové řešení. Podélné sklony komunikace byly předurčeny stávajícím vedením silnice a okolní zástavbou a nelze je bez rozsáhlých, nepřijatelných zásahů změnit.

Chodníky, přechody pro chodce, nástupiště zastávek BUS, na které jsou kladeny požadavky na bezbariérové řešení, jsou řešena souvisícími stavebními objekty a tyto objekty pak obsahují popis bezbariérového řešení.

Stavba se nachází převážně v zastavěném území města Roztoky a je navržena v souladu s ČSN 73 6110 a Vyhláškou č. 398/2009 Sb. Jedná se především o tyto úpravy pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace:

- přechody vozovky a místa pro přecházení jsou navržena s nášlapem v předepsané výšce 20 mm
- podélný sklon chodníků je max. 8,33 %, resp. max. 12,5 % u snížených ploch u přechodů/míst pro přecházení/vjezdů
- celková šířka chodníku je min. 1,5 m, příčný sklon 2,0 % v šířce min. 0,9 m
- jsou navrženy přirozené nebo umělé vodící linie
- jsou navrženy signální, varovné a vodící pásy v místech přechodů/míst pro přecházení, případně dalších místech dle výše uvedené legislativy (křížení chodníku se sjezdem apod.)

V Praze dne 31.08.2022

Ing. Marek Sedláček

Dokumentace je ve stupni pro vydání stavebního povolení a neslouží pro účely realizace. V případě doplnění či změny podkladů si projektant vyhrazuje právo na posouzení dopadu na celkový technický návrh.
