

# SO 101 - SO 107

Souřadnicový systém JTSK

Výškový systém Bpv



**projektová, průzkumná a konzultační společnost**

PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6  
tel.: +420 267 004 111, [www.pudis.cz](http://www.pudis.cz), [info@pudis.cz](mailto: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: 17x A4
Příloha: SO 101-SO 107 KOMUNIKACE TECHNICKÁ ZPRÁVA		Stupeň: DSP
		Souprava:  Číslo přílohy: D.1.1.1.1

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

DSP

**D.1.1.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA**



## OBSAH

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU, VČETNĚ ÚDAJE O BUDOUCÍM VLASTNÍKOVÍ A SPRÁVCI OBJEKTU .....</b>	<b>3</b>
1.1. Údaje o stavbě .....	3
1.2. Údaje o žadateli.....	3
1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace .....	3
<b>2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....</b>	<b>4</b>
2.1. SO 101 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,240 – 0,663 .....	5
2.2. SO 102 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,663 – 0,858 .....	5
2.3. SO 103 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,858 – 1,390 .....	7
2.4. SO 104 Rekonstrukce ul. Lidická v km 1,390 – 1,553 .....	7
2.5. SO 105 Rekonstrukce ul. Lidická v km 1,553 – 2,282 .....	8
2.6. SO 106 Rekonstrukce křižovatky ul. Lidická a Přemyslovská .....	9
2.7. SO 107 Rekonstrukce ul. Přílepská v km 2,378 – KÚ .....	10
2.8. Prah pro ukotvení svodidla podél skalní stěny .....	11
<b>3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD. ....</b>	<b>12</b>
<b>4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....</b>	<b>12</b>
<b>5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH (VČETNĚ UVEDENÍ VŠECH NEZBYTNÝCH ÚDAJŮ PRO NÁVRH A POSOUZENÍ VOZOVKY) .....</b>	<b>14</b>
<b>6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE .....</b>	<b>14</b>
6.1. Odvodnění povrchů .....	14
6.2. Odvodnění pláně .....	14
6.3. Propustky .....	14
<b>7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....</b>	<b>15</b>
<b>8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....</b>	<b>15</b>
<b>9. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE. ....</b>	<b>15</b>

# 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**

Celkovou rekonstrukcí projde komunikace III/2421 (ul. Lidická) v zastavěném území města Roztoky a částečně také silnice III/2422 (ul. Přemyslovská) v místě napojení na rekonstruovanou křižovatku s ul. Lidická. Výměna krytu proběhne na silnici III/2421 v extravilánovém úseku až po křižovatku se silnicí III/2411. Silnice II/242, III/2421 tvoří páteřní komunikaci v dopravním systému města Roztoky, na níž je napojena řada místních komunikací.

Úsek v ul. Nádražní, jež byl původně součástí tohoto záměru, je nyní součástí projektu OS Nádražní. Z tohoto důvodu začínají povrchové úpravy až ve staničení km 0,240. Za hranici povrchových úprav jde prodloužení dešťové kanalizace vedené v ulici Nádražní, přičemž je zaústěné do Únětického potoka v blízkosti železničního viaduktu.

Celková délka úprav je cca 3 200 m.

Součástí záměru je rekonstrukce stávajících autobusových zastávek s optimalizací jejich polohy a zřízením zastávkových zálivů. Nebudou vznikat nová parkovací stání, stávající stání budou zachována. Nově vzniknou některé chodníky, které umožní lepší přístup k nemovitostem. Celkovou rekonstrukcí dojde ke zlepšení výškového i šířkového uspořádání trasy a ke zvýšení bezpečnosti provozu.

Návrhová rychlost je 50 km/h, s ohledem na možnosti současného stavu je v prostoru před Tyršovým náměstím návrhová rychlost 30 km/h a v prostoru toček 20 km/h. Šířka jízdního pruhu je minimálně 3,00 m v prostoru toček (s rozšířením v oblouku dle prostorových možností), v ostatních úsecích je šířka jízdního pruhu min. 3,25 m.

Příčný profil komunikace se v jednotlivých úsecích mění dle možnosti rozšíření na okolní pozemky. V místech, kde to šířka uličního prostoru nedovoluje je zachována šířka stávajícího profilu. Dle změny příčného uspořádání komunikace dochází i ke změnám typu místní komunikace.

Rekonstrukce křižovatek ul. Lidická a Přemyslovská a ulic Lidická, Masarykova a Tyršovo

náměstí jsou řešeny jako okružní.

Prostorové vedení vychází z předchozího stupně projektové dokumentace DÚR. Připojení nemovitostí i všech stávajících komunikací zůstává zachováno. Návrh je v souladu s územním plánem města Roztoky včetně jeho změn č. 1 a 2.

Technické řešení je navrženo v souladu s ČSN 73 6101.

Návrhová životnost vozovky nové konstrukce vozovky je 25 let.

## 2.1. SO 101 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,240 – 0,663

V rámci SO 101 dojde k úpravě prostoru ulice Lidická od km 0,240 do km 0,663. Dojde k rekonstrukci stávající komunikace v prostoru toček, délka úseku je 423 m.

Návrhová kategorie a šířka jízdních pruhů není ustálena, před Tyršovým náměstím je odvozena od MS2 6,5/6,5/20. Rozšíření v oblouku v prostoru toček je navrženo pouze v rámci stávajícího šířkového uspořádání, neboť skalní masiv po obou stranách neumožňuje rozšíření na normové hodnoty.

Směrové vedení: Minimální poloměr směrového oblouku je 18 m. Základní příčný sklon je střešovitý o hodnotě 2,5 %, v prostoru toček pak jednostranný o hodnotě 6,0 %.

Výškové vedení: Minimální podélný sklon je 5,33 %, maximální pak 9,18 %. Minimální poloměr výškového oblouku je 500 m.

Konstrukce vozovky: bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.

Odvodnění komunikace: řešeno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí, částečně pak do odvodňovacích žlabů. V zájmu získání co největšího průjezdného prostoru budou žlaby opatřeny mřížemi, aby bylo možné jejich pojíždění vozidly. Odvodnění pláň je zajištěno pomocí trativodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

Stávající propustek v km 0,611 bude demolován a rýha bude zasypána vhodnou zeminou s předepsanou únosností na pláni. Stávající zatrubněný příkop, který je zaústěn do propustku, bude vybourán a zasypán.

## 2.2. SO 102 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,663 – 0,858

V rámci SO 102 dojde k úpravě v prostoru Tyršova náměstí od km 0,663 až do hranice s SO 103 v km 0,858. Délka úseku SO 102 činí 195 m.

Návrhová kategorie: Návrhová kategorie je odvozena od MS2d 17,5/11,5/30, základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m s případným rozšířením v oblouku. Vzhledem ke kumulaci velkého množství funkcí v oblasti náměstí, není ve skutečnosti konfigurace hlavního ani přidruženého prostoru na delším úseku ustálena.

Směrové vedení: Minimální poloměr směrového oblouku je 40 m. Základní příčný sklon je jednostranný o hodnotě 2,5 % ve smyslu směrového oblouku a s ohledem na stávající prostorové uspořádání komunikace a přilehlých ploch.

Výškové vedení: Vzhledem k umístění okružní křižovatky na úseku dochází ke změnám výškového řešení popsaným v podélném profilu. Minimální podélný sklon je 2,61 %, maximální pak 6,21 %. Minimální poloměr výškového oblouku je nadále 2 000 m.

V km 0,772 až km 0,773 je navržen skok nivelety osy o 0,07 m. Vozovka v tomto místě však bude probíhat zcela plynule, protože se jedná pouze o způsob, jak šetrněji zvýšit vozovku v průběhu zachovávaného výškového oblouku. V km 0,72440 v prostoru tohoto výškového oblouku je totiž navržen výškový náběh z dlažby, který na délce 3 m zvedá vozovku právě o 0,07 m. Následuje úsek, kde je úroveň vozovky uvažována 0,07m nad niveletou. Tento úsek probíhá až do

zmíněného skoku nivelety umístěného záměrně až do úseku vedeném tečnou výškového polygonu mimo výškové oblouky. Za tímto skokem nivelety je již úroveň vozovky opět shodná s niveletou osy komunikace.

**Konstrukce vozovky:** bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.

Konstrukce dlážděné vozovky v navýšení úrovně vozovky na Tyršovém náměstí je navržena dle TP 170, D1-D-3, TDZ IV, PII, celková tloušťka min. 610 mm.

Konstrukce pojížděného prstence středového ostrova je navržena dle TP 170 (modifikovaná) D1-D-3, TDZ IV, PIII, kryt z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 670 mm.

Konstrukce zpevněných (pojížděných) části středních dělicích ostrůvku je navržena dle TP 170, D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 440 mm.

**Odvodnění komunikace:** řešeno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Odvodnění pláně je zajištěno pomocí travivodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

**Okružní křižovatka:** Jedná se o jednopruhovou pěti-paprskovou okružní křižovátku (JOK) pro intravilánové prostředí s předností vozidel na okružním pásu.

*Pozn.: protisměrné jízdní pásy ulice Masarykova se zde počítají jako 2 různé paprsky.*

Okružní křižovatka o vnějším průměru  $D = 26$  m je umístěna v přímém úseku o konstantním podélném sklonu  $+3,13$  %. Do křižovatky jsou kromě páteřní komunikace zaústěny též ulice Masarykova plnící v systému obce sběrnou funkci, a také ulice Tyršovo náměstí ve směru od Sokolovny. Vozovka je navržena v nakloněné rovině definované konstantním podélným sklonem osy hlavní trasy ( $3,13$  %) a konstantním jednostranným příčným sklonem hlavní trasy  $1,00$  %. Příčný sklon je omezen konfigurací terénu a okolních ploch. Geometrický střed okružní křižovatky se nachází mimo hlavní osu.

Okružní jízdní pás o šířce  $5,75$  m s asfaltovým povrchem byl dimenzován tak, aby při zvoleném vnějším průměru křižovatky vyhovoval požadavkům na průjezdnost směrodatných vozidel a odpovídal rozměrům středového ostrova a okružního prstence potřebným k zamezení nežádoucích tangenciálních průjezdů křižovátkou. Dimenze okružního jízdního pásu spolu s geometrií vjezdů a výjezdů umožňují průjezd osobním, nákladním vozidlům kategorie N2, a linkovým autobusům bez nutnosti pojíždět zpevněný prstenec středového ostrova.

Zpevněný prstenec středového ostrova o šířce  $2,25$  m slouží k pojíždění rozměrnými vozidly. Jeho konstrukce vychází ze zvolené konstrukce pro autobusové zálivy. Prstenec má definováno vlastní klopení dle TP 135. Minimální příčný sklon činí  $4,00$  % a maximální příčný sklon činí  $8,00$  %. Konfigurace zvýšení a naklopení dlážděné plochy prstence má za účel odrazovat od přímého průjezdu řidiče osobních vozidel či motocyklů. Za rozměrná vozidla jsou v tomto případě považovány návěsové soupravy, přívěsové soupravy, a také zájezdové autobusy délky  $15$  m se zdvojenou zadní nápravou. Tato vozidla zde netvoří podstatný podíl na intenzitách dopravy a dimenzování okružního pásu na jejich průjezd bez nutnosti využití pojížděného prstence by vedlo k pro dané místo nepřijatelným rozměrům jak okružního pásu, tak vjezdů a výjezdů. Z důvodu lepší chemické odolnosti a odolnosti proti vyvrácení je okružní prstenec oddělen od okružního jízdního pásu masivním kamenným obrubníkem. Výškový rozdíl navržený dle TP 135 je částečně zmírněn výrazným zkosením vnější hrany obrubníku. Záměrem totiž není objektivně ztížit průjezd, ale co nejvíce psychologicky odradit od nežádoucího tangenciálního průjezdu řidiče vozidel, kterým pro plynulý průjezd stačí asfaltová plocha okružního jízdního pásu.

Středový ostrov o průměru  $9,00$  m je navržen jako nezpevněný, vyvýšený a osazený keři či trvalkami. Vyvýšení ostrova a osazení vegetací má kromě estetického významu též význam pro zlepšení rozpoznatelnosti okružní křižovatky. Snahou je eliminovat nájezdy vozidel do středového ostrova vlivem včasného nerozpoznání jeho existence. V prostoru středového ostrova nebude



umístěna žádná pevná překážka. Osvětlení okružní křižovatky bude zajištěno stožáry VO umístěnými v nárožích v blízkosti vjezdů či výjezdů.

Do křižovatky bude umístěn vjezd pro cyklisty mající svůj cíl v prostoru náměstí. Vjezd navazuje na chodník v rámci parku, který s provozem cyklistů nijak nepočítá. Předpokládá se tedy, že cyklista nájezd využije k nájezdu do přidruženého prostoru, kde se následně pohybuje jako chodec. S tímto spojené svislé dopravní značení bude podrobně řešeno v rámci samostatného SO.

### 2.3. SO 103 Rekonstrukce ul. Lidická v km 0,858 – 1,390

V rámci SO 103 dojde k úpravě prostoru Tyršova náměstí od hranice s SO 102 v km 0,858 do km 1,390. Celková délka úseku činí 532 m.

Zálivy zastávky BUS umístěny vedle stávající javorové aleji, která tak může zůstat nepřerušená. Před ulicí Hlouchova bylo navrženo nové místo pro přecházení (případně přechod pro chodce), které vychází vstříc zejména poptávce pěších z oblasti ulic Vidímova, Žižkova a Hlouchova mířících k autobusové zastávce ve směru na Prahu.

Návrhová kategorie: Návrhová kategorie je odvozena od MS2d 17,5/11,5/30, základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m s případným rozšířením v oblouku. Na konci rekonstruovaného úseku SO 103 v oblasti ulice Hlouchova přechází kategorie na konfiguraci MS 20/8,5/50. Úseku dominují zálivy autobusové zastávky v obou směrech.

Směrové vedení: Nemění se. Oproti původní dokumentaci je v kritickém místě v oblouku v km 0,900 dodržen jednostranný dostředný sklon alespoň 2,00 %. Minimální podélný sklon je 0,71 %, maximální pak 4,53 %. Minimální poloměr výškového oblouku je 2 300 m.

Výškové vedení: Mění se jen nepatrně v bezprostřední blízkosti okružní křižovatky.

Konstrukce vozovky: bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.

Konstrukce dlážděné vozovky v navýšení úrovně vozovky na Tyršovém náměstí je navržena dle TP 170, D1-D-3, TDZ IV, PII, celková tloušťka min. 610 mm.

Konstrukce poježděného prstence středového ostrova je navržena dle TP 170 (modifikovaná) D1-D-3, TDZ IV, PIII, kryt z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 670 mm.

Konstrukce zpevněných (poježděných) části středních dělicích ostrůvku je navržena dle TP 170, modifikovaná D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 540 mm.

Konstrukce vozovky zastávkových zálivů veřejné hromadné dopravy bude provedena dle TP 170, katalogový list D1-D-3, TDZ IV, PIII. Kryt bude z hrubé velkoformátové kamenné dlažby uložené do cementové malty, kterou bude dlažba i vyspárována. Celková tloušťka konstrukčních vrstev činí 670 mm.

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. Odvodnění pláň je zajištěno pomocí trativodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

### 2.4. SO 104 Rekonstrukce ul. Lidická v km 1,390 – 1,553

Dojde k rekonstrukci stávající komunikace mezi křižovatkami s ulicemi Zeyerova a Jiráskova. Délka úseku je 163 m.

Návrhová kategorie: Šířka uličního prostoru je proměnná, návrhová kategorie je odvozená od MS2 15/8,5/50. Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m. Rozšíření ve směrovém oblouku není v souladu s ČSN navrhováno.



Směrové vedení: Minimální poloměr směrového oblouku je 500 m. Příčný sklon je vzhledem k směrovým obloukům navržen jednostranný o hodnotě 2,5 %.

Výškové vedení: Minimální podélný sklon je 1,98 %, maximální pak 3,36 %. Minimální poloměr výškového oblouku je 4 500 m.

Konstrukce vozovky: bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.

Konstrukce dlážděné vozovky v navýšení úrovně vozovky na Tyršovým náměstí je navržena dle TP 170, D1-D-3, TDZ IV, PII, celková tloušťka min. 610 mm.

Konstrukce pojížděného prstence středového ostrova je navržena dle TP 170 (modifikovaná) D1-D-3, TDZ IV, PIII, kryt z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 670 mm.

Konstrukce zpevněných (pojížděných) části středních dělicích ostrůvku je navržena dle TP 170, modifikovaná D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 540 mm.

Odvodnění komunikace: 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. Odvodnění pláně je zajištěno pomocí travivodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

## 2.5. SO 105 Rekonstrukce ul. Lidická v km 1,553 – 2,282

V rámci SO 105 dojde k úpravě v úseku od místa těsně za křižovatkou s ulicí Jiráskova v km 1,55265 do rozhraní s SO 106 v km 2,22960.

Celková délka úseku SO 105 činí 677 m.

V km 1,920 byl navržen přechod pro chodce reflektující současnou poptávku po přecházení a záměr cizí investice nového chodníku v oblasti Panenská II.

V km 2,1 bude zvýšený ostrůvek s funkcí ochrany levých odbočení.

Návrhová kategorie: Návrhová kategorie v úseku od křižovatky s ulicí Opletalova do křižovatky s ulicí Na Panenské je odvozena od MS2 12/8,5/50. V následujícím úseku se odvozuje od MS2d 15/11,5/50, základní šířka jízdního pruhu je vždy 3,25 m s případným rozšířením v oblouku.

Směrové vedení: Po km 2,18496 dochází k úpravě klopení umožněných dostupností okolních pozemků a získanou znalostí podoby souvisící investice zahrnující protihlukové úpravy podél ulice Lidická. Následně dojde k napřímění trasy umožněném dostupností okolních pozemků a umožňujícím zajistit více prostoru pro chodník a zelené pásy při jižní straně Lidické ulice. Minimální poloměr směrového oblouku zůstává 100 m. Základní příčný sklon je navržen střechovitý o hodnotě 2,5 %. V obloucích je navržen jednostranný příčný sklon o hodnotě 2,5 % a 4,0 %.

Celkově dojde k homogenizaci skladebních prvků příčného profilu komunikace na úseku SO 105, čímž je z tohoto pohledu možné prohlásit celou trasu mimo úsek serpentýn za dostatečně homogenní z hlediska skladebních prvků (šířka jízdních pruhů a vodících proužků). Tímto je umožněno v celé trase kromě serpentýn umístit ochranné pruhy pro cyklisty, projednané v rámci rozpracovaného DSP.

Rozšíření komunikace v oblasti okolo km 2,000 si vyžádalo úpravy zemního tělesa komunikace. Prostorově úsporná gabionová zeď se ukázala jako neprojednatelná, a tak došlo na základě podmínek pro souhlas se zábořem k dohodě o rozšíření silničního tělesa v rámci nově vzniklého samostatného SO 702 bez použití opěrných zdí, s podstatnějším rozšířením násypového tělesa, které však nebude výrazně nákladnější, nežli původně navrhovaná gabionová zeď o výšce cca 4 m a délce cca 40 m.

Výškové vedení: se mění od km 2,00000. K optimalizaci výškového vedení v následujícím úseku došlo kvůli uvolnění dostupnosti sousedních pozemků. Parametry výškového řešení však nemají

vliv na maximální hodnoty charakteristik podélného profilu SO 105.

V km 2,03000 až km 2,13500 je navrženo zvýšení levého jízdního pásu z důvodu vhodnějšího napojení převýšených vjezdů, které vedou přes chodník, přičemž zde nebyl dostatek šířky pro překonání výškového rozdílu přijatelnými sklony.

Konstrukce vozovky: bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.

Konstrukce poježděného prstence středového ostrova je navržena dle TP 170 (modifikovaná) D1-D-3, TDZ IV, PIII, kryt z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 670 mm.

Konstrukce zpevněných (poježděných) části středních dělicích ostrůvku je navržena dle TP 170, modifikovaná D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 540 mm.

Konstrukce vozovky zastávkových zálivů veřejné hromadné dopravy bude provedena dle TP 170, katalogový list D1-D-3, TDZ IV, PIII. Kryt bude z hrubé velkoformátové kamenné dlažby uložené do cementové malty, kterou bude dlažba i vyspárována. Celková tloušťka konstrukčních vrstev činí 670 mm.

Odvodnění komunikace: je řešeno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Odvodnění pláně je zajištěno pomocí travivodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

## 2.6. SO 106 Rekonstrukce křižovatky ul. Lidická a Přemyslovská

V rámci SO 106 dochází ke kompletní změně směrového i výškového vedení osy komunikace. Křižovatka ul. Lidická a Přemyslovská je řešena jako okružní.

Na hlavní trase je SO 106 vymezen staničením od km 2,22960 do km 2,40000 (délka 170 m). SO 106 zahrnuje nově kvůli směrovému a výškovému napojení k okružní křižovatce i významnější úsek ulice Přemyslovská (délka 64 m), která je rovněž silnicí III/2422. Rozsah napojení ulice Přemyslovská si kvůli komplexnosti návrhu dopravně důležitého místa vyžádal integraci projektu vjezdu na budoucí parkoviště OC LIDL řešeného v rámci samostatného objektu SO 110.

Návrhová kategorie: Návrhová kategorie úseku ulice Lidická ve staničení projektu předcházejícího okružní křižovatce je odvozena od MS2d 15/11,5/50, základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m s případným rozšířením v oblouku. Za okružní křižovatkou ul. Lidická přechází v ulici Přílepská, která je navržena v kategorii odvozené od MS2 17/8,5/50.

Směrové vedení: Minimální poloměr směrového oblouku v hlavní trase je 200 m. Základní příčný sklon je střešovitý o hodnotě 2,5 % s ohledem na stávající prostorové uspořádání komunikace a přilehlých ploch. Minimální poloměr v rámci napojení ulice Přemyslovská činí 35 m, což hodnota srovnatelná s poloměry odbočení na okružní křižovátku.

Výškové vedení: Vzhledem k umístění okružní křižovatky na úseku dochází ke změnám výškového řešení popsaným v podélném profilu. Minimální podélný sklon je 0,95 %, maximální pak je formálně 5,23 %, ale tento sklon je spíše jen teoretickým sklonem, který překlene oblast středového ostrova okružní křižovatky. Relevantním nejvyšším sklonem je pak 4,06 %. Minimální poloměr výškového oblouku činí 700 m.

Konstrukce vozovky: bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.

Konstrukce poježděného prstence středového ostrova je navržena dle TP 170 (modifikovaná) D1-D-3, TDZ IV, PIII, kryt z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 670 mm.

Konstrukce zpevněných (poježděných) části středních dělicích ostrůvku je navržena dle TP 170, modifikovaná D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 540 mm.

Konstrukce vozovky zastávkových zálivů veřejné hromadné dopravy bude provedena dle TP 170, katalogový list D1-D-3, TDZ IV, PIII. Kryt bude z hrubé velkoformátové kamenné dlažby uložené do cementové malty, kterou bude dlažba i vyspárována. Celková tloušťka konstrukčních vrstev

činí 670 mm.

Odvodnění komunikace: je řešeno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Odvodnění pláně je zajištěno pomocí travivodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

Okružní křižovatka: Jedná se o jednopruhovou čtyř-paprskovou okružní křižovátku (JOK) pro intravilánové prostředí s předností vozidel na okružním pásu.

Okružní křižovatka o vnějším průměru  $D = 27$  m je definována vlastní osou okružního pásu tvořenou kružnicí o průměru 27 m s geometrickým středem posunutým mimo osu hlavní trasy a vlastním podélným profilem zohledňujícím složitější konfiguraci terénu. Do křižovatky jsou kromě páteřní komunikace zaústěny též ulice Přemyslovská plnící v systému obce důležitou sběrnou funkci, a také ulice U Školky ve směru od Holého vrchu. Ulice Lidická přechází za křižovátkou směrem ven z obce na ulici Přílepská.

Okružní jízdní pás o šířce 6,00 m s asfaltovým povrchem byl dimenzován tak, aby při dle konfigurace připojení stávajících komunikací zvoleném vnějším průměru křižovatky vyhovoval požadavkům na průjezdnost směrodatných vozidel a odpovídal rozměrům středového ostrova a okružního prstence potřebným k zamezení nežádoucích tangenciálních průjezdů křižovátkou. Dimenze okružního jízdního pásu spolu s geometrií vjezdů a výjezdů umožňují průjezd osobním, nákladním vozidlům kategorie N2, a linkovým autobusům bez nutnosti pojíždět zpevněný prstenec středového ostrova. Okružní pás má definováno vlastní klopení dle jeho osy. Minimální sklon okružního pásu činí 1,00 % a maximální činí 3,50 %.

Zpevněný prstenec středového ostrova o šířce 2,00 m slouží k pojíždění rozměrnými vozidly. Jeho konstrukce vychází ze zvolené konstrukce pro autobusové zálivy. Prstenec má definováno vlastní klopení dle TP 135. Minimální příčný sklon činí 5,00 % a maximální příčný sklon činí 7,50 %. Konfigurace zvýšení a naklopení dlážděné plochy prstence má za účel odrazovat od přímého průjezdu řidiče osobních vozidel či motocyklů. Za rozměrná vozidla jsou v tomto případě považovány návěsové soupravy, přívěsové soupravy, a také zájezdové autobusy délky 15 m se zdvojenou zadní nápravou. Tato vozidla zde netvoří podstatný podíl na intenzitách dopravy a dimenzování okružního pásu na jejich průjezd bez nutnosti využití pojízdného prstence by vedlo k pro dané místo nepřijatelným rozměrům jak okružního pásu, tak vjezdů a výjezdů. Z důvodu lepší chemické odolnosti a odolnosti proti vyvrácení je okružní prstenec oddělen od okružního jízdního pásu masivním kamenným obrubníkem. Výškový rozdíl navržený dle TP 135 je částečně zmírněn výrazným zkosením vnější hrany obrubníku. Záměrem totiž není objektivně ztížit průjezd, ale co nejvíce psychologicky odradit od nežádoucího tangenciálního průjezdu řidiče vozidel, kterým pro plynulý průjezd stačí asfaltová plocha okružního jízdního pásu.

Středový ostrov o průměru 11,00 m je navržen jako nezpevněný, vyvýšený a osazený keři či trvalkami. Vyvýšení ostrova a osazení vegetací má kromě estetického významu též význam pro zlepšení rozpoznatelnosti okružní křižovatky. Snahu je eliminovat nájezdy vozidel do středového ostrova vlivem včasného nerozpoznání jeho existence. V prostoru středového ostrova nebude umístěna žádná pevná překážka. Osvětlení okružní křižovatky bude zajištěno stožáry VO umístěnými v nárožích v blízkosti vjezdů či výjezdů.

## 2.7. SO 107 Rekonstrukce ul. Přílepská v km 2,378 – KÚ

Nový rozsah staničení SO 107 dle Změny DÚR je od km 2,400 do KÚ.

Dojde k rekonstrukci stávající komunikace od křižovatky ulic Lidická a Přemyslovská až po konec úseku. Komunikace je zde částečně vedena v intravilánu a částečně v extravilánu. Délka řešeného úseku je 1 061 m.

Návrhová kategorie: Šířka uličního prostoru v obci je proměnná, návrhová kategorie je odvozená od MS2 17/8,5/50. Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m. Rozšíření ve směrovém oblouku není

v souladu s ČSN navrhováno. Mimo obec bude zachována stávající kategorie komunikace S 7,5/60.

Směrové vedení: Minimální poloměr směrového oblouku je 367 m. Základní příčný sklon je nejprve střežovitý o hodnotě 2,5 %. Na konci intravilánového úseku je z důvodu uspořádání terénu a umístění nového chodníku navržen základní příčný sklon jednostranný v hodnotě 2,5 %.

Výškové vedení: Minimální podélný sklon je 0,95 %, maximální pak 3,48 %. Minimální poloměr výškového oblouku je 4 000 m.

Konstrukce vozovky: v intravilánu na délce 323 m bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm.

V extravilánu na délce 737,5m bude z důvodu nedostupných okolních pozemků zachováno stávající těleso, bude provedena výměna stávajícího krytu tloušťky cca 100 mm. Podélné a příčné sklony zůstanou zachovány.

Odvodnění komunikace: v intravilánu je řešeno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Odvodnění pláň je zajištěno pomocí trativodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace. V extravilánovém úseku bude zachováno stávající odvodnění do přilehlých příkopů, které budou pročištěny.

## 2.8. Prah pro ukotvení svodidla podél skalní stěny

Stávající nevyhovující zádržné zařízení podél komunikace situované nad skalní stěnou výšky cca 10 m se sklonem cca 2.4 : 1 bude nahrazeno betonovým prahem umožňujícím ukotvení svodidla se stupněm zadržení H2.

### Popis konstrukce

Síly udané v TP svodidla vedou k následujícímu návrhu: stávající terén na hraně silničního tělesa bude nahrazen železobetonovým prahem tvaru L s obrysem 1.25 x 1.5 m. Práh bude ukotven do skalního podkladu dvěma řadami mikropilot. Rozteč řad mikropilot je 0.6 m, odstup pilot v řadě je 2 m. Kvůli lepší soudržnosti a eliminování možnosti vzájemného ovlivnění a tím zmenšení únosnosti jsou piloty v řadě proti sobě posunuty ve směru prahu o 1 m (důsledkem je, že ve vnitřní řadě je o 1 pilotu méně).

Délka prahu je 33 m. Začátek prahu je ve staničení km 0.54316, konec v km 0.57616. Za oběma konci prahu bude provedena zádlážba v délce 5 m dle VL4 206.22 a 206.23. Práh bude na horním povrchu osazen kotvami pro připojení římsy.

Na práh bude nabetonována římsa šířky 80 cm a do ní budou zakotveno zábradelní svodidlo na stupeň zadržení H2.

### Postup výstavby

Vyvrtní z úrovně stávající vozovky mikropilot z trub 291/14 zavrtaných pod úroveň základové spáry 2.25 m

Ubourání stávající komunikace v pruhu šířky cca 1.5 m do hloubky 1.5 m

Výstavba železobetonového prahu: bednění, armokoš s provázáním mikropilot a osazením kotev pro římsu, betonáž

Výstavba římsy

Osazení zábradelního svodidla

### Materiály

Ocel mikropilot	Fe 360
Beton mikropilot	C25/30

Beton prahu	C30/37 XA1, XF2
Beton římsy	C35/45 XF4
Měkká výztuž	B500B

### 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 vozovky: bude provedena dle diagnostického průzkumu. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm, využita recyklovaná vrstva tl. 220 mm.
- Konstrukce dlážděné vozovky v navýšení úrovně vozovky na Tyršovém náměstí je navržena dle TP 170, D1-D-3, TDZ IV, PII, celková tloušťka min. 610 mm.
- Konstrukce pojížděného prstence středového ostrova je navržena dle TP 170 (modifikovaná) D1-D-3, TDZ IV, PIII, kryt z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 670 mm.
- Konstrukce zpevněných (pojížděných) částí středních dělicích ostrůvků je navržena dle TP 170, modifikovaná D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 540 mm.
- Konstrukce zpevněných (pojížděných) částí středních dělicích ostrůvků je navržena dle TP 170, D1-D-3, TDZ VI, PIII. Vozovka je dlážděná, celková tloušťka min. 440 mm.
- Konstrukce vozovky zastávkových zálivů veřejné hromadné dopravy bude provedena dle TP 170, katalogový list D1-D-3, TDZ IV, PIII. Kryt bude z hrubé velkoformátové kamenné dlažby uložené do cementové malty, kterou bude dlažba i vyspárována. Celková tloušťka konstrukčních vrstev činí 670 mm.

## 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.

V extravilánovém úseku bude zachováno stávající odvodnění do přilehlých příkopů, které budou pročištěny.

### 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.

### 6.3. Propustky

V souvislosti s úpravami tělesa komunikace a změnami v příčném uspořádání uličního profilu dojde také k úpravě nebo odstranění stávajících propustků či jejich částí:

- km 0,610 – demolice propustku. Jedná se o propustek z kameniny obdélníkového průřezu. Na vtokové části je zaústěna stávající dešťová kanalizace, která bude v rámci



stavby výše přepojena do SO 301. Na výtoku je kolmé železobetonové čelo, na který navazují cihlové zdi vymežující koryto ve svažitém terénu. Předpokládá se odstranění jen kameninové trouby pod komunikací. Čelo propustku a cihlové zdi zůstanou v maximální možné míře zachovány z důvodu nežádoucího narušení svahu tělesa komunikace.

## **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 STAVENIŠTĚM 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.**  
-----