

# SO 108


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: 31x A4
Příloha: 108.1 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací 108.2 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací – nové <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		Stupeň: <b>DSP</b>
		Číslo přílohy: <b>D.1.1.2.1</b>
		Souprava:

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

DSP

**D.1.1.2.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA**



## OBSAH

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU, VČETNĚ ÚDAJE O BUDOUCÍM VLASTNÍKOVÍ A SPRÁVCI OBJEKTU .....</b>	<b>4</b>
1.1. Údaje o stavbě .....	4
1.2. Údaje o žadateli.....	4
1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace .....	4
<b>2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....</b>	<b>5</b>
2.1. SO 108.1 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací .....	5
2.2. SO 108.2 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací – nové .....	6
2.2.1. Napojení vjezdu ke garáži bytových domů v km 0,695.....	7
2.2.2. SO 108.1 Napojení ulice Jana Palacha.....	7
2.2.3. SO 108.1 Napojení ulice Masarykova .....	8
2.2.4. SO 108.1 Napojení ulice Tyršovo náměstí .....	10
2.2.5. SO 108.1 Napojení ulice Hlouchova.....	10
2.2.6. SO 108.1 Napojení ulice Žižkova .....	11
2.2.7. SO 108.1 Napojení ulice Vidímova.....	12
2.2.8. SO 108.1 Napojení ulice Libušina .....	12
2.2.9. SO 108.1 Napojení ulice Vančurova .....	13
2.2.10. SO 108.1 Napojení ulice Chelčického .....	14
2.2.11. SO 108.1 Plocha pro parkování a kontejnery na komunální odpad v km 1,240.....	14
2.2.12. SO 108.1 Napojení ulice Na Sekere.....	15
2.2.13. SO 108.1 Napojení ulice Zeyerova.....	16
2.2.14. SO 108.1 Napojení ulice Hálkova.....	16
2.2.15. SO 108.2 Napojení nové ulice dle RP Dubečnice v km 1,485 vlevo .....	17
2.2.16. SO 108.1 Napojení ulice Jiráskova .....	18
2.2.17. SO 108.1 Napojení ulice Obránců míru.....	18
2.2.18. SO 108.1 Manipulační plocha pro umístění kontejnerů na komunální odpad s přístupovou cestou v km 1,662 .....	19
2.2.19. SO 108.2 Napojení nové ulice dle RP Dubečnice v km 1,785 vlevo .....	20
2.2.20. SO 108.1 Napojení ulice Opletalova .....	20
2.2.21. SO 108.1 Napojení účelové komunikace k areálu TESCO .....	21
2.2.22. SO 108.1 Napojení ulice Na Pomezí.....	21
2.2.23. SO 108.1 Napojení ulice Na Panenské .....	22
2.2.24. SO 108.1 Napojení přístupové komunikace do průmyslové zóny v km 2,145.....	23
2.2.25. SO 108.1 Napojení ulice U Školky .....	23
2.2.26. SO 108.1 Napojení účelové komunikace na příjezdu do areálu ČSPHM .....	24
2.2.27. SO 108.1 Napojení účelové komunikace na výjezdu z areálu ČSPHM .....	24
2.2.28. SO 108.1 Napojení ulice Bořivojova.....	25
2.2.29. SO 108.1 Napojení ulice Zahradní .....	25
2.2.30. SO 108.1 Napojení stávající panelové komunikace na výjezdu z obce.....	26
<b>3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD. ....</b>	<b>26</b>
<b>4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY.....</b>	<b>27</b>
<b>5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH (VČETNĚ UVEDENÍ VŠECH NEZBYTNÝCH ÚDAJŮ PRO NÁVRH A POSOUZENÍ VOZOVKY) .....</b>	<b>28</b>
<b>6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE .....</b>	<b>29</b>
6.1. Odvodnění povrchů .....	29
6.2. Odvodnění pláně .....	29

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	29
8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....	29
9. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE. ....	30

# 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**

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.

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.

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 mříží, aby bylo možné jejich poježdění vozidly. Odvodnění pláň je zajištěno pomocí trativodů do uličních vpustí, či šachet dešťové kanalizace.

Technické řešení je navrženo v souladu s ČSN 73 6101.

Návrhová životnost vozovky nové konstrukce vozovky je 25 let.

### **2.1. SO 108.1 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací**

Předmětem SO je úprava napojení stávajících místních komunikací ve vlastnictví města Roztoky na rekonstruovanou vozovku ul. Lidická.

Prostorové uspořádání upravovaných místních komunikací vychází ze současného stavu, dle možností je navrženo jejich nakolmení.

Jedná se o přizpůsobení všech napojení místních komunikací a významných vjezdů či účelových na hlavní trasu:

- Vjezd – bytovky (dlažba, dl. 11,44 m)
- Napojení ul. Jana Palacha (dlažba, dl. 21,03 m)
- Napojení ul. Tyršovo Náměstí (dlažba, dl. 36,23 m)
- Napojení ul. Masarykova – výjezd z okružní křižovatky (asf. vozovka, dl. 31,56 m)
- Napojení ul. Masarykova – příjezd na okružní křižovatku (asf. vozovka, dl. 32,35 m)
- Napojení ul. Hlouchova (dlažba, dl. 19,39 m)
- Ul. Žižkova (asf. vozovka, dl. 17,96 m)
- Ul. Vidímová (dlažba, dl. 15,95 m)
- Ul. Libušina (asf. vozovka, dl. 16,56 m)
- Ul. Libušina (asf. vozovka, dl. 16,56 m)
- Ul. Vančurova (asf. vozovka, dl. 25,37 m)
- Ul. Chelčického (asf. vozovka, dl. 17,69 m)
- Ul. Na Sekeře (asf. vozovka, dl. 24,55 m)
- Ul. Zeyerova (asf. vozovka, dl. 23,48 m)
- Ul. Hálkova (asf. vozovka, dl. 17,81 m)
- Ul. Jiráskova (dlažba, dl. 17,67 m)
- Ul. Obránců Míru (asf. vozovka, 19,17 m a dlažba - plocha pro kontejnery)
- Ul. Opletalova (asf. vozovka, dl. 17,83 m)
- Napojení parkoviště TESCO (asf. vozovka, dl. 18,94 m)
- Napojení ul. Na Panenské (asf. vozovka, dl. 16,52 m)
- Napojení ul. U Školky (asf. vozovka, dl. 42,28 m)
- ČSPHM – vjezd (dlažba, dl. 11,40 m)
- ČSPHM – výjezd (dlažba, dl. 11,29 m)
- Ul. Bořivojova (asf. vozovka, dl. 12,34 m)
- Ul. Zahradní (asf. vozovka, dl. 11,14 m)
- Ul. Za Cihelnou (asf. vozovka, dl. 30,76 m)

Směrové vedení: Zůstává neměnné – jedná se o napojení na stávající stav. Základní příčný sklon je 2,50 %.

Výškové vedení: Dojde k malé úpravě nivelet napojení nové nivelety řešení SO 101-107 na stávající stav místních komunikací pomocí malých výškových oblouků v min. možné míře.

## 2.2. SO 108.2 Rekonstrukce napojení stávajících komunikací – nové

Jedná se o všechna zcela nová napojení místních komunikací. Zde jsou zahrnuty 2 nová napojení ulic, které mají vzniknout dle RP Dubečnice.

- NOVÁ ULICE – EKOSPOL – ZÁPAD (asf. vozovka, dl. 20,64 m)
- NOVÁ ULICE – EKOSPOL – VÝCHOD (asf. vozovka, dl. 22,10 m)

Směrové vedení: Zůstává neměnné – jedná se o napojení na stávající stav. Základní příčný sklon je 2,50 %.

Výškové vedení: Dojde k malé úpravě nivelet napojení nové nivelety řešení SO 101-107 na stávající stav místních komunikací pomocí malých výškových oblouků v min. možné míře.

### 2.2.1. Napojení vjezdu ke garáži bytových domů v km 0,695

Napojení vjezdu se zde skládá jednak ze samotného vjezdu, jednak z dlážděného zálivu podél vozovky spojeným s tímto vjezdem. Osa napojení je v přímce a vychází přibližně z osy stávajícího vjezdu. Hrany napojení jsou v půdorysu prakticky totožné se stávajícím stavem. Výškové řešení vychází ze stávajícího stavu, ale reflektuje změnu klopení vozovky hlavní komunikace na jednostranný sklon vozovky s vyvýšeným pravým okrajem vozovky. Na napojení je navrženo místo pro přecházení opatřené vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení.

Podélný profil: Niveleta nejprve respektuje jednotný příčný sklon dlážděného zálivu v hodnotě 2,5 % klesajícím od vyvýšeného pravého okraje vozovky hlavní komunikace. Následuje úžlabí na rozhraní zálivu a vjezdu, od kterého niveleta dále stoupá ve sklonu 2,5 % a navazuje na stávající dlážděnou plochu před garážemi.

Klopení: Příčný sklon dlážděného zálivu je jednotný v hodnotě 2,5 %. Příčný sklon podél osy vjezdu vychází z podélného sklonu vnějšího okraje dlážděného zálivu, dosahuje zde hodnot okolo 6,5 %, což zhruba odpovídá i hodnotě příčného sklonu vjezdu na hranici úprav.

Konstrukce vozovky je s krytem z betonové zámkové dlažby z prvků tvaru „kost“ s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Dojde i k úpravě aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky dlážděného zálivu a vjezdu bude řešeno podélným a příčným spádováním do úžlabí podél obruby vnějšího okraje zálivu, následně do úžlabí ve tvaru „V“ tvořeném 2 řadami velkých kamenných kostek, následně podél obruby zálivu do uliční vpusti UV 6b.

Hrany vozovky na rozhraní s chodníkem jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složeného oblouku. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení. Na rozhraní s pravým okrajem vozovky hlavní komunikace je v rámci SO 108.1 umístěna obruba z žulových kostek zapuštěná do úrovně vozovky a kladená do betonového lože s opěrami. Kamenné kostky jsou kladeny ve vzoru vodorovné značení V4 (0,5/0,5/0,25), kde se střídají prvky přirozeně zbarvené s prvky bílými. Na rozhraní zálivu a samotného vjezdu je pomocí řad velkoformátových žulových kostek vytvořen mělký otevřený odvodňovací žlábek ve tvaru „V“.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno navázáním prvků dlážděného krytu.

### 2.2.2. SO 108.1 Napojení ulice Jana Palacha

Osa napojení je v přímém směru a víceméně se shoduje s osou napojení ve stávajícím stavu. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího stavu u konstrukce západního nároží křižovatky. U východního nároží půdorys okraje vozovky téměř kopíruje stávající stav. Výškové řešení reflektuje úpravu klopení v úseku trasy spojenou s mírným rozšířením vozovky v oblouku způsobujícím zvýšení pravého okraje vozovky oproti úrovni ve stávajícím stavu. Na napojení je navržen přechod pro chodce dělený ochranným dělicím ostrůvkem, který je rovněž součástí SO 108.1. Povrch je navržen jako dlážděný s ohledem na výhledovou koncepci podoby Tyršova náměstí.

Podélný profil: Ulice Jana Palacha klesá ve sklonu - 2,14 % směrem od vyvýšeného pravého okraje vozovky hlavní komunikace. Klesání pokračuje až do prostoru za děleným přechodem pro chodce, kde jsou umístěny nové uliční vpusti. V tomto místě je umístěn lom sklonu, od kterého dále pokračuje zhruba v úrovni stávajícího terénu stoupání ve sklonu 2,33 %.

Klopení: Z příčného sklonu v úrovni rozhraní s pravým okrajem hlavní komunikace (cca 3,72 %) přejde příčný sklon pravé strany vozovky na krátkém úseku ve sklon 3,5 %, který se v prostoru za přechodem pro chodce napojuje na sklon vozovky na rozhraní úprav. Příčný sklon levé strany vozovky přejde v úrovni osy přechodu pro chodce na hodnotu +0,83 %. Následně v úseku za přechodem pro chodce dojde k napojení na příčný sklon na rozhraní úprav.

Konstrukce vozovky je navržena s krytem z kamenné dlažby s nestmelenými vrstvami dle



konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Konstrukce je navržena na třídu dopravního zatížení IV z důvodu využití komunikace v rámci objízdných tras. Na ploše místa pro přecházení musí být použita dlažba z kamenných kostek menšího formátu 100x100 bez sražených hran, s úzkými spárami a hladce opracovaným povrchem. Plocha bude ohraničena obrubou z velkoformátových kamenných kostek zapuštěných do úrovně vozovky. Vodorovné značení V7a může být vytvořeno z dlažebních prvků bílé barvy.

Konstrukce zpevněných ploch ochranného dělicího ostrůvku bude shodná s konstrukcí běžně nepojížděných chodníků dle SO 109 s krytem z betonové zámkové dlažby. Na pochozí ploše ostrůvku budou umístěny hmatové prvky pro nevidomé dle uspořádání ve Vzorových řezech. Čela ostrůvku budou mít nezpevněný povrch a budou na nich provedeny úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy tak, aby to přispělo k dobré rozpoznatelnosti ostrůvku.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Jana Palacha bude řešeno pomocí podélného a příčného spádování do nových uličních vpustí UV9 a zdvojené UV9a umístěných v příčném úžlabí vytvořeném ve směru od křižovatky za přechodem pro chodce. UV9a je zdvojená, protože do ní budou odtékat srážkové vody nejen z prostoru napojení na hlavní komunikaci, ale také z delšího výše položeného úseku ulice Jana Palacha. UV 9 bude zachytávat srážkové vody hlavně z prostoru napojení napravo od ochranného dělicího ostrůvku. Z vozovky hlavní komunikace díky úpravě jejího klopení ve směrovém oblouku nebudou do prostoru ulice Jana Palacha odtékat žádné srážkové vody.

Plocha hladké dlažby s prvky bez sražených hran s úzkými spárami bude ohraničena na příjezdech z obou stran obrubou z velkých žulových kostek kladených do betonového lože s opěrami.

Hrany okrajů vozovky jsou z betonových silničních obrub, které mají ve zvýšené podobě podsádku +8 cm (malý nášlap kvůli vyvýšení pravého okraje vozovky hlavní komunikace, aby nedocházelo k dalšímu zvyšování přilehlých chodníků). Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa přechodu pro chodce na nášlap +2 cm. Na obloukovém rozhraní vozovky hlavní komunikace a plochy napojení bude umístěna obruba z velkých žulových kostek bez podsádky kladená do betonového lože tl. 150 mm s opěrami po obou stranách.

Hrany okrajů dělicího ochranného ostrůvku jsou z žulových obrub OP4. Rozhraní zpevněné a zvýšené nezpevněné části ostrůvků bude tvořeno žulovými obrubami OP7. Podsádka obruby zvýšené části ostrůvku bude +10 cm, podsádka snížené obruby na místě pro přecházení bude +2 cm. Ostrůvek bude lemován přídlažbou o šířce 0,25 m provedenou 2 řadami žulových kostek 125x125 mm.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno obrubou z kamenných kostek umístěných do betonového lože s opěrami po obou stranách.

### 2.2.3. SO 108.1 Napojení ulice Masarykova

Jedná se o napojení 2 oddělených protisměrných jízdních pásů ulice Masarykova na okružní pás křižovatky. Osy napojení obou pásů jsou pomocí směrových oblouků nasměrovány ke středovému ostrůvku okružní křižovatky, jednak, aby se oddálily sousední vjezdy a výjezdy z okružního pásu (za účelem zvýšení kapacity křižovatky), jednak, aby nebylo možné najíždět do křižovatky příliš vysokou rychlostí. Na napojení je navržen středním dělicím pásem dělený přechod pro chodce.

Hrany napojení se zcela liší od stávajícího stavu kvůli napojení okružní křižovatky, zcela jiných tvarech nároží a seřiznutí středního dělicího pásu ulice Masarykova.

Výškové řešení paprsku na příjezdu k okružní křižovatce reflektuje úpravu sklonu nakloněné roviny, v níž je navržena okružní křižovatka. V rámci SO 108.1 dojde jen k mírnému zvětšení podélného sklonu směrem ke křižovatce. Podstatná část výškového napojení však bude

realizována v rámci SO 102.

Výškové řešení paprsku na výjezdu z okružní křižovatky reflektuje úpravu sklonu nakloněné roviny, v níž je navržena okružní křižovatka, což v tomto místě znamená nejprve od okružní křižovatky mírné stoupání, a vzápětí mírné klesání kvůli napojení na stávající stav.

Podélný profil na příjezdu do okružní křižovatky: jízdní pás ulice Masarykova od okružního pásu v rámci SO 102 mírně stoupá ve sklonu 1,47 % přičemž ještě v rámci SO 102 dojde pomocí výškového vypuklého oblouku o  $R=380$  m ke korekci stávajícího nevyhovujícího podélného sklonu tak, aby došlo v rámci napojení k mírnému zvýšení spádu (alespoň na + 0,76 %) směrem ke křižovatce a nové zdvojené uliční vpusti UV15.

Podélný profil na výjezdu z okružní křižovatky: jízdní pás ulice Masarykova od okružního pásu mírně stoupá (+ 0,52 %). Následuje vypuklý výškový oblouk o  $R=1000$  m s lokálním maximem, za nímž následuje klesání ve sklonu 0,5 % na úroveň stávajícího stavu.

Klopení napojení příjezdu k okružní křižovatce: Z jednostranného příčného sklonu daném nakloněnou rovinou okružní křižovatky (cca 3,00 %) dojde ještě před přechodem pro chodce k překlopení vozovky napojení do jednostranného příčného sklonu o velikosti 2,00 % (v úrovni umístění uliční vpusti UV15) klesajícímu k obrubě podél chodníku ulice Masarykova. Následně bude proveden plynulý přechod na stávající sklon v místě rozhraní úprav.

Klopení napojení výjezdu z okružní křižovatky: Jednostranný příčný sklon daný nakloněnou rovinou okružní křižovatky (3,24 %) bude pokračovat až do místa těsně před přechodem pro chodce. Následně bude proveden plynulý přechod na stávající sklon v místě rozhraní úprav.

Konstrukce vozovky mimo přechody pro chodce je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny. Na ploše přechodu pro chodce bude jako kryt vozovky použita dlažba z kamenných kostek menšího formátu 100x100 s úzkými spárami a hladce opracovaným povrchem. Plocha bude ohraničena obrubou z velkoformátových kamenných kostek zapuštěných do úrovně vozovky. Vodorovné značení V7a může být vytvořeno z dlažebních prvků bílé barvy. Za dlážděnou plochou přechodu bude realizována úprava asfaltových vrstev v rozsahu určeném Situačním výkresem.

Odvodnění plochy vozovky napojení příjezdu k okružní křižovatce bude řešeno podélným a příčným spádem do uličních vpustí. Pro zachycení srážkových vod přitékajících podél vnější obruby jízdního pásu ul. Masarykova bude sloužit zdvojená uliční vpust' UV 15 před přechodem pro chodce. V případě vycházejícího příliš malého reálného sklonu bude srážková voda odvedena pomocí mírně zvýšeného sklonu přídlažby do UV 15. Plocha za touto vpustí, na které dochází v překlápění vozovky na druhou stranu, bude odvedena do prostoru okružní křižovatky, kde dojde k jejímu zachycení v rámci řešení SO 102.

Odvodnění plochy vozovky napojení výjezdu z okružní křižovatky bude řešeno podélným a příčným spádem do uličních vpustí. Součástí napojení bude vypuklý výškový oblouk s lokálním maximem. Plocha ve směru od okružní křižovatky za lokálním maximem bude odvedena do stávající uliční vpusti na okraji vozovky v místě začátku nájezdového klínu stávajícího parkovacího zálivu. Plocha na druhé straně bude odvedena spádem k obrubě srpovité krajnice nároží okružní křižovatky do uliční vpusti UV 14 umístěné v rámci SO 102.

Hrany okrajů vozovky jsou z betonových silničních obrub. Hrany srpovitých krajnic jsou za kamenných obrub OP4. Hrany na rozhraní 2 odlišných povrchů jsou z obruby tvořené velkoformátovými žulovými kostkami kladenými do betonového lože s opěrami. Nároží i srpovité krajnice jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa přechodu pro chodce a takto pokračuje i podél plochy určené pro zásobování blízkých komerčních objektů. Obruba srpovitých krajnic je snížena v celé jejich délce na podsádku +3 cm. Obruba čela středního dělicího pásu bude mít podsádku +15 cm. Plocha hladké dlažby s úzkými spárami na přechodu pro chodce bude ohraničena na příjezdech z obou stran obrubou z velkých žulových kostek bez podsádky kladených do betonového lože s opěrami.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

#### 2.2.4. SO 108.1 Napojení ulice Tyršovo náměstí

Osa napojení je v přímém směru a shoduje se s osou napojení ve stávajícím stavu. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího stavu kvůli napojení okružní křižovatky, zřízení vysazených chodníkových ploch pro nové místo pro přecházení, kvůli zamezení parkování v rozhledových polích křižovatky a novém způsobu uspořádání parkovacích stání v prostoru za křižovatkou před „bistrem“. Výškové řešení reflektuje snížení vozovky v prostoru křižovatky, a v úseku parkovacích stání už kopíruje stávající niveletu. Na napojení je navrženo místo pro přecházení. Povrch je navržen jako dlážděný s ohledem na výhledovou koncepci podoby Tyršova náměstí.

Podélný profil: Ulice Tyršovo náměstí stoupá směrem od rozhraní s SO 102 řešícím stavbu okružní křižovatky v místě okraje místa pro přecházení. Do něj již zasahuje výškový vypuklý oblouk o  $R=500$  m, který plynule přechází v tečnu shodnou s niveletou stávající komunikace. V oblouku vznikne výškové maximum, za kterým bude již mírný spád směrem od křižovatky.

Klopení: Z podélného sklonu na okraji okružního pásu (cca 3,18 %) dojde dosažení jednostranného příčného sklonu s hodnotami +4,00 % pro pravou polovinu vozovky a 3,00 % pro levou polovinu vozovky. Poté bude proveden přechod na stávající sklon v místě rozhraní úprav.

Konstrukce vozovky je navržena s krytem z žulové velkoformátové dlažby s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Na ploše místa pro přecházení musí být použita dlažba z kamenných kostek menšího formátu 100x100 s úzkými spárami a hladce opracovaným povrchem. Na ploše parkovacích stání bude povrch z kostek 100x100. Vodorovné značení oddělující jednotlivá parkovací stání bude nahrazeno řadami kostek bílé barvy.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Tyršovo náměstí zůstane řešeno obdobným způsobem jako ve stávajícím stavu. V úseku napojení se na vypuklém výškovém oblouku nachází rozvodí. Z tohoto místa budou srážkové vody odtékat buď do prostoru křižovatky do nové uliční vpusti UV 14a, nebo na opačnou stranu do stávající vpusti umístěné při levé straně vozovky vně hranic stavebních úprav.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složeného oblouku. Po levé straně je vytvořena vysazená chodníková plocha kvůli místu pro přecházení. Příkladná šířka 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení. Plocha hladké dlažby s úzkými spárami bude ohraničena na příjezdech z obou stran obrubou z velkých žulových kostek uložených do betonového lože s opěrou. Na rozhraní vozovky a plochy pro parkovací stání bude umístěna obruba z žulových kostek lemovaná přídlažbou.

Jsou navržena 3 kolmá parkovací stání, aby bylo parkování v tomto místě zachováno alespoň částečně. Stání budou mít délku 5,00 m a šířku 2,5 m. Krajní parkovací stání budou rozšířena o boční odstup 0,25 m od zvýšené obruby. Obruba v čele parkovacích stání bude mít nášlap +8 cm.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno obrubou z kamenných kostek umístěných do betonového lože.

#### 2.2.5. SO 108.1 Napojení ulice Hlouchova

Osa napojení se téměř shoduje s osou napojení ve stávajícím stavu, je pouze mírně upravena pomocí směrového oblouku tak, aby byla kolmá na osu hlavní komunikace. Hrany obou nároží prakticky půdorysně kopírují stávající stav. Výškové řešení reflektuje výraznější pokles nivelety vozovky, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu, což je dáno jednostranným klopením vozovky hlavní komunikace v oblouku. Na napojení je navržen zpomalovací práh a

místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Hlouchova stoupá od lomu sklonu na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace ve sklonu 1,8 % až do úrovně stávajícího terénu. Následuje zpomalovací práh s parabolickým profilem o výšce 0,1 m a o délce 4,00 m. Za zpomalovacím prahem na ploše místa pro přecházení a dále již niveleta kopíruje stávající terén a klesá ve směru od osy hlavní komunikace sklonem cca 1,3 %.

Klopení: Z podélného sklonu pravého okraje hlavní komunikace (cca 3,8 %) za zpomalovacím prahem přechází do jednostranného příčného sklonu 2,00 % klesajícím ve směru k zastávce VHD.

Konstrukce vozovky na ploše příčného zpomalovacího prahu a dopravním značením vyznačené zóny s dopravním omezením je navržena s krytem z betonové zámkové dlažby z prvků tvaru „cihla“ s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Vozovka mezi rozhraním s hlavní komunikací a bližším okrajem zpomalovacího příčného prahu má asfaltový kryt a konstrukční vrstvy se shodují s konstrukcí vozovky SO 103. Dojde i k úpravě aktivní zóny. Plocha komunikace je dlážděná z důvodu odlišení dopravního režimu v zóně s dopravním omezením zřízené na ploše křižovatky a přilehlého chodníkového prostoru, který je zároveň využíván i pro zásobování blízkých obchodů. Na konci zóny s dopravním omezením bude ukončena i nová dlažba a bude vytvořeno rozhraní se stávajícím asfaltovým krytem ulice Hlouchova.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Hlouchova zůstane řešeno obdobným způsobem jako ve stávajícím stavu. Je zde poměrně malý podélný sklon, menší než sklon příčný, a tak je zde navržen krytý odvodňovací žlab s mříží (Žlab 4) š. 0,25 m v délce 7,23 m podél snížené obruby místa pro přecházení s podsádkou +2 cm. Žlab je v rámci SO 302 zaústěn do nové dešťové kanalizace SO 301. Na rozhraní hlavní a vedlejší komunikace je lomem sklonu vytvořeno úžlabí, které odvádí srážkovou vodu podél okraje hlavní komunikace do nově uliční vpusti UV17a umístěné v rámci SO 103.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složeného oblouku a oddělují vozovku od zelených ploch. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena na nášlap +2 cm v šířce místa pro přecházení. Rozhraní dlážděné vozovky se stávajícím asfaltovým krytem ulice Hlouchova bude tvořeno zapuštěnou obrubou z řady kamenných kostek uložených do betonového lože s opěrou. Obrubou z kamenných kostek bude lemován i příčný zpomalovací práh.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno obrubou z kamenných kostek umístěných do betonového lože.

## 2.2.6. SO 108.1 Napojení ulice Žižkova

Přímková osa napojení se shoduje s osou napojení ve stávajícím stavu a je vedena kolmo na osu hlavní komunikace. Hrany napojení se liší od stávajícího půdorysu v prostoru nároží křižovatky, kde jsou navrženy velkorysejší oblouky, což omezí najíždění odbočujících vozidel do protisměru a urychlí čas nutný k vyklizení křižovatky. Výškové řešení vychází z mírného poklesu nivelety vozovky hlavní komunikace a záměru zamezit odtoku srážkové vody z hlavní komunikace do prostoru ulice Žižkova pomocí spádování. Na napojení je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Žižkova stoupá od úžlabí na úrovni pravého okraje vozovky hlavní komunikace ve sklonu 1,00 %. Následně postupně plynule pomocí vydatého výškového oblouku o R= 150 m, přechází v průběžný sklon ul. Hájkova (cca 3,00 %).

Klopení: Z podélného sklonu pravého okraje hlavní komunikace (cca 4,00 %) přechází do jednostranného příčného sklonu -3,00 % v úseku místa pro přecházení, načež se příčné sklony napojí na stávající stav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace.



Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Žižkova zůstane řešeno stávajícím způsobem s tím rozdílem, že do Žižkovy ulice již díky úpravě jejího podélného sklonu nebude přitékat žádná voda z vozovky hlavní komunikace.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží je ve tvaru složeného oblouku. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu za vzdálenějším okrajem místa pro přecházení. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.7. SO 108.1 Napojení ulice Vidímova

Osa napojení vychází z osy stávající komunikace ul. Vidímova, přičemž je pomocí vložení směrového oblouku směřována kolmo na osu hlavní komunikace vedené ve směrovém oblouku. Hrany napojení se v případě východního nároží prakticky shodují se stávajícím stavem. Hrany západního nároží jsou výrazně posunuty ve prospěch pravého odbočení na hlavní komunikaci. Výškové řešení reflektuje úpravu nivelety stávající vozovky hlavní komunikace a záměr pomocí spádování zamezit odtoku srážkových vod z hlavní komunikace do prostoru ulice Vidímova. Na napojení je navrženo místo pro přecházení. Stávající povrch celé komunikace je ze zámkové dlažby, proto je i v návrhu rekonstrukce počítáno s tímto povrchem.

Podélný profil: Ulice Vidímova stoupá ve sklonu 3,00 % směrem od pravého okraje hlavní komunikace lemovaném zapuštěnou silniční obrubou. Na délce 1,7 m je vytvořen rampový nájezd, za kterým komunikace přechází nejprve do klesání v hodnotě 1,00 %, aby následně postupně plynule pomocí vydatého výškového oblouku o  $R=100$  m přešla v průběžný sklon ul. Vidímova (2,7 – 3,0 %).

Klopení: Z podélného sklonu pravého okraje hlavní komunikace (cca 4,00 %) přechází do jednostranného příčného sklonu o hodnotách +3,00 % u levé poloviny vozovky. U pravé poloviny vozovky zde zůstává příčný sklon 4,00 % tak, aby byly respektovány příčné sklony stávající vozovky v úseku místa pro přecházení, načež se příčné sklony napojí na stávající stav.

Konstrukce vozovky je s krytem z betonové zámkové dlažby z prvků tvaru „kost“ s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Dojde i k úpravě aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Vidímova zůstane řešeno stávajícím způsobem do stávajících vpustí v ulici Vidímova s tím rozdílem, že do Žižkovy ulice již díky úpravě jejího podélného sklonu nebude přitékat žádná voda z vozovky hlavní komunikace.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru jednoduchého oblouku. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení. Na rozhraní s pravým okrajem vozovky hlavní komunikace je v rámci SO 108.1 umístěna betonová silniční obruba š. 0,20 m zapuštěná do úrovně vozovky.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno navázáním prvků dlážděného krytu.

### 2.2.8. SO 108.1 Napojení ulice Libušina

Geometrie napojení ulice Libušina je poměrně významně změněna, a nově už nebude umožňovat připojování se z hlavní komunikace pod ostrým úhlem. Osa napojení je oproti stávajícímu stavu vychýlena tak, aby došlo k nakolmení napojení na osu hlavní komunikace. Dojde tak ke zpomalení odbočujících vozidel a umožní to vytvořit v souladu s legislativou

bezpečnější pěší vazby spojené s vysazenou chodníkovou plochou v prostoru mezi křižovatkami s ulicemi Libušina a Vančurova. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího půdorysu. Výškové řešení reflektuje změnu půdorysné osy napojení a tomuto řešení příznivě mírné zvýšení nivelety hlavní komunikace, jinak je výškové řešení určeno stávajícím terénem. Na napojení je navrženo místo pro přecházení opatřené vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení. Vodící pás přechodu je v tomto případě naprosto nepostradatelný!

Podélný profil: Ulice Libušina stoupá směrem od osy hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno mírným lomem sklonu, kdy nejprve navazuje stoupání ve sklonu 2,85 %, a pak pomocí vypuklého výškového oblouku o  $R=200$  m přejde v mírnější stoupání ve sklonu 0,89 %. Na hranici úprav přejde sklon nivelety ul. Mírným lomem sklonu v mírné klesání.

Klopení: Napojení si zachovává příčný sklon 4,00 % od rozhraní s hlavní komunikací až po hranici úprav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zajištěno kombinací příčných a podélných sklonů spádovaných do nové uliční vpusti UV 22a.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu na rozhraní s vodícím pásem přechodu. Obruba je snížena na nášlap +2 cm v oblasti místa pro přecházení.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.9. SO 108.1 Napojení ulice Vančurova

Geometrie napojení ulice Vančurova je poměrně významně změněna, pozbyde svůj velkorysý nálevkovitý tvar, což znemožní parkování v prostoru křižovatky a bude umožněno realizovat vhodné napojení pěších a cyklistických vazeb. Osa napojení je oproti stávajícímu stavu vychýlena pomocí směrového oblouku tak, aby došlo k nakolmení napojení na osu hlavní komunikace. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího půdorysu. Výškové řešení vychází z průběhu stávajícího povrchu vozovky. Na napojení je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Vančurova stoupá směrem od osy hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno mírným lomem sklonu, kdy nejprve navazuje stoupání ve sklonu 2,91 %, a pak pomocí dalšího mírného lomu sklonu přejde ve stoupání ve sklonu 5,08 % odpovídajícím stávajícímu spádu ulice Vančurova.

Klopení: Z podélného sklonu levého okraje hlavní komunikace (cca 3,00 %) přechází do jednostranného příčného sklonu -3,00 % vlevo a +1,50 % vpravo. Před hranici stavebních úprav dojde k přechodu příčných sklonů na hodnoty stávajícího stavu, které představují sklon v hodnotách 3,00 – 4,00 %.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zajištěno kombinací příčných a podélných sklonů spádovaných do nové, zdvojené uliční vpusti UV 23.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu za plochou místa pro přecházení. Obruba je snížena na nášlap +2 cm v oblasti místa pro přecházení. V oblasti nároží křižovatky budou umístěny zvýšené obruby zamezující njetí do prostoru nároží.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.10. SO 108.1 Napojení ulice Chelčického

Osa napojení je oproti stávajícímu stavu vychýlena pomocí směrového oblouku tak, aby došlo k nakolmení napojení na osu hlavní komunikace. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího půdorysu. Výškové řešení reflektuje zdvih nivelety vozovky, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu. Vliv zvýšení nivelety komunikace, je na hlavní komunikaci kompenzován zvětšením příčného sklonu na pravé polovině vozovky v úseku křižovatky. Na napojení je navrženo místo pro přecházení opatřené vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Chelčického klesá směrem od osy hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno mírným lomem sklonu, kdy nejprve zestmženo klesání na hodnotu podélného sklonu 4,41 %. Tento sklon je plynule navázán pomocí údolnicového výškového oblouku o  $R=200$  m na stávající sklon ul. Chelčického (cca 2,00 %).

Klopení: Jednostranný příčný sklon s mírně se lišícími hodnotami vlevo (+2,65 %) a vpravo (-2,75 %) na úrovni rozhraní s hlavní komunikací ihned přechází na dostředný sklon +1,50 vlevo a -3,00 vpravo. Tento sklon je zachován na ploše místa pro přecházení, za nímž dojde k napojení příčných sklonů na stávající sklon v místě ukončení stavebních úprav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zachováno stávající.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruby jsou sníženy na nášlap +2 cm v oblasti místa pro přecházení, které je po obou stranách ulice Chelčického integrováno s vjezdem do soukromé nemovitosti.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.11. SO 108.1 Plocha pro parkování a kontejnery na komunální odpad v km 1,240

Jedná se o dlážděnou plochu v rámci nového uspořádání prostoru před bývalou samoobsluhou. Součástí této plochy je šikmá nájezdová část podél levého okraje vozovky hlavní komunikace, 3 kolmá místa pro parkování, plocha pro stání kontejnerů (podél opěrné zdi) na komunální odpad a manipulační plocha pro činnosti souvisejícími s odvozem komunálního odpadu. V rámci SO 801.2 Vegetační úpravy jsou na této ploše umístěny 2 květináče prostorově oddělující 2 plochy s různými funkcemi. Na dlážděnou plochu je navázán nový chodník (SO 109.1) z ulice Na Sekeře, nové místo pro přecházení přes ulici Lidická (SO 109.1). Plocha je podepřena opěrnou zdí SO 201.1, která překlenuje výškový rozdíl mezi plochou a chodníkem podél bývalé samoobsluhy (SO 109.1). Směrová osa je tvořena levým okrajem vozovky ulice Lidická. Výškové řešení se odvíjí od průběhu nivelety levého okraje vozovky hlavní komunikace, která se oproti stávajícímu stavu posouvá jižněji, a její plocha se tak ocitá nad úrovní stávajícího terénu. Dále se výškové řešení odvíjí od napojení na přilehlé okolí, zejména na chodník.

Podélný profil: viz. průběh levého okraje vozovky ul. Lidická. Protože je na hlavní komunikaci v přilehlém úseku konstantní dostředný sklon, odpovídá průběh levého okraje komunikace průběhu nivelety osy hlavní silnice, která má v úseku lokální maximum na vypuklém výškovém oblouku o  $R=2\,300$  m.

Konstrukce vozovky je navržena s krytem z žulové dlažby 100x100 s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Lože a spáry pro dlažební kostky budou z cementové malty. Spáry budou proříznuty a zality asfaltovou zálivkou, stejně tak spára na rozhraní dlážděné plochy opěrné zdi SO 201.1.

Odvodnění dlážděné plochy bude příčným a podélným spádem do prostoru odvodňovacího proužku hlavní komunikace tvořeným přídlažbou, a následně přes lokálně zapuštěnou obrubu do zeleného pásu, případně dále do nových uličních vpustí (UV25) umístěných v blízkém zeleném pásu.

Okraj dlážděné plochy na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace bude ohraničen betonovým nájezdovým obrubníkem, na který bude navazovat rampová část plochy. Na rozhraní rampové části plochy a užitnou částí plochy bude tvořena zapuštěnou betonovou silniční obrubou bez podsádky. Obruby na rozhraní s chodníkem či zelenými plochami budou betonové silniční.

Napojení na chodníkovou plochu bude přes sníženou obrubu s podsádkou +2 cm.

### 2.2.12. SO 108.1 Napojení ulice Na Sekeře

Osa napojení je oproti stávajícímu stavu vychýlena pomocí směrového oblouku tak, aby došlo k nakolmení napojení na osu hlavní komunikace. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího půdorysu. Dojde k výrazné redukci plochy křižovatky, k optimalizaci vazeb pro pěší a cyklisty, a též k vyhnutí se soukromým pozemkům. Výškové řešení reflektuje směrový posun vozovky hlavní komunikace jižněji, čemuž odpovídá výraznější rozdíl nivelety levého okraje vozovky hlavní komunikace od stávajícího stavu. Niveleta je tedy vedena převážně nad úroveň stávající vozovky. Výškové řešení je ovlivněno též požadavky na maximální sklon pochozích ploch. Na napojení je navrženo místo pro přecházení opatřené vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Na Sekeře klesá směrem od osy hlavní komunikace. Rozhraní ul. Lidická a Na Sekeře je zároveň začátkem zaoblení vypuklého výškového oblouku o  $R = 50$  m. Následuje úsek klesání s podélným sklonem o hodnotě 6,64 %. Navazuje výškový údolnicový oblouk o  $R = 300$  má tečna o sklonu 4,82 %. V km 0,02275 se podélný profil napojuje na stávající výšky.

Klopení: Jednostranný příčný sklon s mírně se lišícími hodnotami vlevo (+0,65 %) a vpravo (-0,71 %) na úrovni rozhraní s hlavní komunikací přechází na střešovitý sklon -2,00 vlevo a -2,50 vpravo držený v průběhu směrového oblouku a na ploše místa pro přecházení. Poté příčné sklony navazují na stávající vozovku v místě ukončení stavebních úprav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zachováno stávající, do vpustí umístěných v ulici Na Sekeře mimo rozsah stavebních úprav.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu za vzdálenější hranou místa pro přecházení od okraje vozovky hlavní silnice. Obruby jsou sníženy na nášlap +2 cm v oblasti míst pro přecházení. Oblast zvýšené obruby mezi na jednom nároží umístěnými úseky snížené obruby a jejími výškovými přechody musí mít délku alespoň 1,5 m, je nepřípustné provést sníženou obrubu v celé délce hrany nároží, protože by tímto byla degradována její vodící a ochranná funkce. Chodník v ulici Na Sekeře bude prodloužen před stávající vjezd do areálu samoobsluhy, Podél obruby chodníku dojde k úpravě asfaltového povrchu kvůli umístění nové silniční obruby.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.



### 2.2.13. SO 108.1 Napojení ulice Zeyerova

Osa napojení je oproti stávajícímu stavu výrazně posunuta, protože dle RP Dubečnice je navržena zcela odlišná poloha vozovky ulice Zeyerova, kterou návrh reflektuje. Hrany napojení tedy nenavazují na stávající půdorys a napojení na stávající stav je řešeno provizorní asfaltovou plochou vedle vozovky samotného napojení. Výškové řešení reflektuje převýšení stávající i nové úrovně vozovky nad okolním terénem a přítomnost důležitého pěšího napojení naopak vyžadujícího mírnost podélného sklonu nivelety napojení komunikace, alespoň lokálně v místě příčné vazby s průběžným chodníkem. Na napojení je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Zeyerova v rámci oblasti úprav klesá směrem od osy hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno lomem sklonu, kdy niveleta nejprve klesá maximálním možným sklonem (okolo 6,00 %) k místu pro přecházení, přes nějž drží podélný sklon 2,5 %, a pak postupně plynule pomocí vypuklého výškového oblouku přejde v klesání v hodnotě okolo 8,00 k úrovni stávajícího stavu.

Klopení: Od rozhraní s vozovkou hlavní komunikace přejde příčný sklon napojení plynule do standardního střechovitého sklonu 2,5 % (zhruba v úrovni umístění nové uliční vpusti pod místem pro přecházení).

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny. Toto neplatí pro plochu vedle nové vozovky, která má za účel umožnit napojení na stávající stav před vybudováním nové uliční sítě dle RP Dubečnice. Tato plocha je provizorní a může být zvolena konstrukce o menší únosnosti a není nutné zde upravovat aktivní zónu.

Odvodnění je zajištěno uliční vpustí (UV28a) umístěné podél obruby na její prozatímním konci při levé straně vozovky. Tato vpust' zajistí zachyt srážkové vody z hlavní komunikace, aby nedošlo ke zvýšení zátěže pro stávající systém odvodnění Zeyerovy ulice. Prostor za vpustí UV28a včetně provizorní asfaltové plochy je odvodněn do stávajícího zeleného pásu s příkopem podél plotu sousední nemovitosti. Zelený pás je odvodněn do úžlabí mimo rozsah stavebních úprav, odkud voda odtéká do polí.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu v úrovni okraje úprav přilehlých chodníků, v místě uliční vpusti UV 28a. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení a v místě rampy napojení chodníku na provizorní asfaltovou plochu navazující na stávající stav.

Napojení na stávající nebezpečnou komunikaci je provedeno realizací nebezpečné krajnice o šířce 0,5 m z asfaltového recyklátu.

### 2.2.14. SO 108.1 Napojení ulice Hálkova

Osa napojení se téměř shoduje s osou napojení ve stávajícím stavu. Hrany napojení se liší od stávajícího půdorysu kvůli řešení přechodu pro chodce přes hlavní komunikaci a zřízení nového místa pro přecházení přes ulici Hálkova spojeného s fyzickým zamezením parkování vozidel do prostoru křižovatky. Výškové řešení reflektuje zdvih nivelety vozovky, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu, což je dáno jednostranným klopením vozovky hlavní komunikace v oblouku a též vyrovnáním plochy komunikace v místě křižovatky, kde se vozovka ve stávajícím stavu mírně propadá. Na napojení je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Hálkova klesá směrem od pravého okraje hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno lomem sklonu, který se shoduje se začátkem zaoblení vypuklého výškového oblouku. Obloukem niveleta přechází do sklonu okolo 8,2 %, aby následně postupně plynule pomocí vydatého výškového oblouku přešla v průběžný sklon ul. Hálkova.

Klopení: Z podélného sklonu pravého okraje hlavní komunikace přechází do střechovitého sklonu -2,50 % vlevo a -1,00 % vpravo, načež se příčné sklony napojí na stávající stav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Hálkova zůstane řešeno stávajícím způsobem s tím rozdílem, že do Hálkovy ulice již díky změně způsobu klopení hlavní komunikace nebude přitékat žádná voda z vozovky hlavní komunikace.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží je ve tvaru složeného oblouku vytvářejícího vysazené chodníkové plochy na přechodu pro chodce a místě pro přecházení. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení i přechodu pro chodce. Oblast zvýšené obruby mezi na jednom nároží umístěnými úseky snížené obruby a jejími výškovými přechody musí mít délku alespoň 1,5 m, je nepřípustné provést sníženou obrubu v celé délce hrany nároží, protože by tímto byla degradována její vodící a ochranná funkce.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou prořiznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.15. SO 108.2 Napojení nové ulice dle RP Dubečnice v km 1,485 vlevo

Osa napojení nové komunikace vychází z osy této komunikace dle RP Dubečnice, přičemž v rámci projektu rekonstrukce průtahu je osa v úseku napojení upravena vložením směrového oblouku tak, aby bylo dosaženo příznivějšího úhlu křížení s hlavní komunikací. Hrany napojení navazují na hrany nové komunikace dle RP Dubečnice. Výškové řešení reflektuje převýšení jižněji posunuté vozovky, resp. jejího levého okraje oproti stávajícímu terénu. Na napojení je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice bude vzhledem ke stávajícímu terénu v celé délce svého napojení klesat směrem od osy hlavní komunikace. Od rozhraní napojení niveleta klesá ve sklonu 2,5 % (totožný sklon s příčným sklonem hlavní komunikace). V místě křížení chodníku na ploše místa pro přecházení je podélný sklon napojení 0,5 %. Na úrovni vnějšího okraje chodníku je pak konec úprav ohraničený zapuštěnou obrubou z kamenných kostek, za kterým následuje prozatímně svah tělesa chodníku. Na toto rozhraní v budoucnu naváže nová komunikace. Podélný profil za hranicí úprav pouze ověřuje proveditelnost napojení vozovky na úroveň stávajícího terénu.

Klopení: Křižovatka se nachází přibližně v úžlabí nivelety hlavní komunikace, a tak je v místě rozhraní komunikací příčný sklon napojované komunikace blízký 0,00 %. Klopení probíhá plynule od rozhraní komunikací až po okraj stavebních úprav, kde ještě nestačí dosáhnout plného dostředného sklonu v hodnotě 2,50 %. Příčné sklony na rozhraní úprav budou 1,85 – 2,37 %.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace, včetně úpravy aktivní zóny.

Odvodnění je řešeno odtokem přes zapuštěnou obrubu z řady kamenných kostek do stávajícího terénu, ve výhledu do prostoru nové ulice s vlastním systémem odvodnění. Křižovatka se nachází v oblasti úžlabí nivelety hlavní komunikace, přičemž masivnímu odtoku srážkových vod z hlavní komunikace je zamezeno umístěním 2 uličních vpustí (v rámci SO 104) po obou stranách napojení nové ulice. Do prostoru nové ulice bude odtékat pouze voda z prostoru křižovatky.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu na hranici úprav navázáním na zapuštěnou obrubu z kamenných kostek ohraničující oblast stavebních úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení, které je kvůli tvaru obou nároží vybaveno vodícím pásem přechodu šířky 0,55 m se 2 hmatnými drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení.

### 2.2.16. SO 108.1 Napojení ulice Jiráskova

Osa napojení vychází z osy stávající komunikace ul. Jiráskova, přičemž pomocí vložení směrového oblouku bude dosaženo příznivějšího úhlu křížení hlavní a vedlejší komunikace. Hrany napojení se liší od stávajícího půdorysu kvůli posunu vozovky a přizpůsobení tvaru nároží křižovatky s novým místem pro přecházení. Výškové řešení reflektuje zdvih nivelety vozovky, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu, což je dáno dodržáním jednostranného klopení vozovky hlavní komunikace v oblouku a též vyrovnaním plochy komunikace v místě křižovatky, kde se vozovka ve stávajícím stavu mírně propadá. Na napojení je navrženo místo pro přecházení opatřené vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Jiráskova klesá směrem od pravého okraje hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno lomem sklonu, který se shoduje se začátkem zaoblení vypuklého výškového oblouku o malém poloměru. Obloukem niveleta přechází do maximální sklonu 6,56 %, aby následně postupně plynule pomocí vydatého výškového oblouku o  $R=200$  m přešla v průběžný sklon ul. Jiráskova.

Klopení: Napojení je primárně vedeno v jednostranném příčném sklonu 2,3 % přičemž tento sklon plynule přechází ve sklon pravého okraje vozovky hlavní průjezdné komunikace.

Konstrukce vozovky je s krytem z betonové zámkové dlažby z prvků tvaru „kost“ s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Dojde i k úpravě aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Jiráskova zůstane řešeno stávajícím způsobem do stávajících vpustí v ulici Jiráskova. Díky řešení příčných sklonů hlavní komunikace nebude do Jiráskovy ulice z hlavní silnice odtékat žádná srážková voda.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složeného oblouku. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení. Na rozhraní s pravým okrajem vozovky hlavní komunikace je v rámci SO 108.1 umístěna betonová silniční obruba š. 0,20 m zapuštěná do úrovně vozovky. Vpravo za místem pro přecházení je silniční obruba přerušena vyústěním Žlabu 7 odvádějícím srážkové vody z povrchu chodníku.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno navázáním prvků dlážděného krytu.

### 2.2.17. SO 108.1 Napojení ulice Obránců míru

Osa napojení je oproti stávajícímu stavu posunuta západněji kvůli vložení dělicího ostrůvku a celkovému rozšíření plochy křižovatky. Osa je vedena kolmo na osu hlavní komunikace. Hrany napojení se liší od stávajícího půdorysu. Výškové řešení reflektuje mírný pokles nivelety vozovky hlavní komunikace, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu. Na napojení je navrženo místo pro přecházení dělené ochranným dělicím ostrůvkem, který je rovněž součástí SO 108.1.

Podélný profil: Ulice Obránců míru klesá směrem od osy hlavní komunikace. Výškové napojení na vozovku hlavní komunikace probíhá tečně ve sklonu 2,55 %, a pak postupně plynule pomocí vypuklého výškového oblouku o  $R=300$  m přejde v průběžný sklon ul. Obránců míru cca 4,6 %.

Klopení: Jednostranný příčný sklon s mírně se lišícími hodnotami vlevo (+3,00 %) a vpravo (-2,50 %), v úsecích napojení na hlavní vozovku a stávající stáv proběhne klopení na hodnoty odpovídající navazujícím úsekům.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny. Konstrukce zpevněných ploch ochranného dělicího ostrůvku bude shodná s konstrukcí běžně nepojížděných chodníků dle SO 109 s krytem z betonové zámkové dlažby. Na pochozí ploše ostrůvku budou umístěny hmatové prvky pro nevidomé dle uspořádání ve Vzorových řezech. Čela ostrůvku budou mít nezpevněný povrch a budou na nich provedeny úpravy dle SO 801 Vegetační úpravy tak, aby to přispělo k dobré rozpoznatelnosti ostrůvku. V blízké křižovatce ulic Obránců míru a Smetanova

bude v rámci SO 109.1 přizpůsoben chodník tak, aby vyhovoval novému uspořádání místa s ohledem na novou zastávku VHD při zachování plochy pro kontejnery na komunální odpad. Podél chodníku dojde k úpravě asfaltové vozovky kvůli umístění nové silniční obruby.

Odvodnění je zajištěno 2 uličními vpustmi (UV35 a UV37) umístěnými podél obruby při obou nárožích křižovatky. Tyto vpusti zajistí záhyt srážkové vody z hlavní komunikace, aby nedošlo ke zvýšení zátěže odvodňovacího systému ulice Obránců míru.

Hrany okrajů vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu po obou stranách osy komunikace symetricky na úrovni polohy uliční vpusti UV 35. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení na nášlap +2 cm.

Hrany okrajů dělicího ochranného ostrůvku jsou z žulových obrub OP4. Rozhraní zpevněné a zvýšené nezpevněné části ostrůvků bude tvořeno žulovými obrubami OP7. Podsádka obruby zvýšené části ostrůvku bude +10 cm, podsádka snížené obruby na místě pro přecházení bude +2 cm. Ostrůvek bude lemován přídlážbou o šířce 0,25 m provedenou 2 řadami žulových kostek 125x125 mm.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zalaty asfaltovou zálivkou.

## **2.2.18. SO 108.1 Manipulační plocha pro umístění kontejnerů na komunální odpad s přístupovou cestou v km 1,662**

Jedná se o dlážděnou plochu v rámci nového uspořádání východního nároží křižovatky ul. Lidická a ul. Obránců míru. Zahrnuje rampu chodníkového přejezdu na příjezdu z ul. Lidická, přístupovou komunikaci a manipulační plochu, prostor pro umístění kontejnerů a rampu k chodníkovému přejezdu na výjezdu do ulice Obránců míru. Směrová osa je v přímce, která spojuje okraje chodníkových přejezdů a tvoří rozhraní mezi lichoběžníkovou plochou šířky 2,00 m pro umístění kontejnerů a přístupovou komunikací/manipulační plochou. Výškové řešení se odvíjí od úrovně vyvýšených chodníkových přejezdů, nájezdů na tyto přejezdy a výšky napojení na přilehlou betonovou plochu umožňující příjezd k blízké trafostanici. Plocha pro příjezd ke kontejnerům mezi chodníkovými přejezdy je vůči úrovni chodníků umístěna níže, aby více kopírovala terén, a bylo možné ji výškově napojit na betonovou plochu před trafostanicí.

Podélný profil: podélný profil je dán nájezdovými rampami navržených chodníkových přejezdů a přímkou (v kolmé rovině na rozhraní s lichoběžníkovou plochou pro umístění kontejnerů vedle příjezdové cesty) mezi spodními hranami nájezdových ramp na chodníky řešené v rámci SO 109.1. Rampy mají sklon maximálně 8,00 %

Příčný sklon příjezdové cesty bude jednostranný 2,00 % a sklon plochy pro stání kontejnerů bude 0,50 %.

Konstrukce vozovky je navržena s krytem z žulové velkoformátové dlažby s nestmelenými vrstvami dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Povrch s velkých kostek se širokými spárami by měl odrazovat od zkracování si cesty osobními automobily. Lože a spáry pro dlažební kostky budou z písku, případně jemné drti frakce 0/4.

Odvodnění izolované plochy vozovky zajišťující přístup ke stání kontejnerů pro komunální odpad bude do přilehlé zelené plochy.

Hrany okrajů vozovky jsou z betonových silničních obrub. Obruby jsou zapuštěny do úrovně povrchu. Obruby kladené příčně na směr jízdy budou jednak z velkých kamenných kostek uložených do betonového lože s opěrami u paty příjezdové a výjezdové rampy, a jednak se bude jednat o žulové nájezdové obrubníky na rozhraní s chodníky SO 109.

Napojení na chodníkové přejezdy bude realizováno pomocí nájezdové obruby. Rozhraní z betonovou plochou vedle trafostanice bude tvořeno spárou zalitou asfaltovou zálivkou.



### 2.2.19. SO 108.2 Napojení nové ulice dle RP Dubečnice v km 1,785 vlevo

Osa napojení nové komunikace vychází z osy nové komunikace dle RP Dubečnice, a je vedena přibližně kolmo k ose hlavní komunikace. Hrany napojení navazují na hrany nové komunikace dle RP Dubečnice. Výškové řešení vychází z úrovně vozovky hlavní komunikace blízke stávajícímu stavu, a tak je napojení umístěno v hlubším zářezu, což vytváří u SO 109.1 nutnost vyrovnat výrazný výškový rozdíl oproti úrovni vedení stávajícího chodníku s příčnými vazbami na okolí. Přes napojení nové komunikace je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice bude vzhledem ke stávajícímu terénu v celé délce svého napojení stoupat směrem od rozhraní s hlavní komunikací. Od rozhraní napojení niveleta stoupá ve sklonu 3,0 % přes křížení s místem pro přecházení. Na úrovni vnějšího okraje chodníku je pak konec úprav ohraničený zapuštěnou obrubou z kamenných kostek, za kterým následuje prozatímní svah příkopu zamezujícího odtoku srážkové vody z okolního terénu na novou vozovku. Na toto rozhraní v budoucnu naváže nová komunikace. Podélný profil za hranicí úprav pouze ověřuje proveditelnost napojení vozovky na úroveň stávajícího terénu.

Klopení: Napojení bude mít jednostranný příčný sklon 3,00 %.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace, včetně úpravy aktivní zóny.

Odvodnění je řešeno odtokem vody z plochy napojení nové komunikace do úžlabí na rozhraní hlavní a vedlejší komunikace či soustředěným tokem podél levé obruby vedlejší komunikace do uliční vpusti UV 39 umístěné v rámci SO 105. V rámci SO 109 bude hned za okrajem stavebních úprav vybudován provizorní retenční příkop zamezující přítoku znečištěné vody z výše položeného terénu na novou vozovku.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu na hranici úprav navázáním na zapuštěnou obrubu z kamenných kostek ohraničující oblast stavebních úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení, které je kvůli tvaru obou nároží vybaveno vodícím pásem přechodu šířky 0,55 m se 2 hmatnými drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení.

### 2.2.20. SO 108.1 Napojení ulice Opletalova

Osa napojení je oproti stávajícímu stavu vychýlena tak, aby došlo k nakolmení napojení a směrové návaznosti na osu napojení areálu TESCO na protější straně hlavní komunikace. Hrany napojení se liší od stávajícího půdorysu. Výškové řešení reflektuje mírný zdvih nivelety vozovky, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu. Na napojení je navrženo místo pro přecházení.

Podélný profil: Ulice Opletalova klesá směrem od osy hlavní komunikace. Na rozhraní je napojení realizováno lomem sklonu, kdy nejprve klesá ve sklonu 2,5 %, a pak postupně plynule pomocí vypuklého výškového oblouku přejde v průběžný sklon ul. Opletalova.

Klopení: Jednostranný příčný sklon s mírně se lišícími hodnotami vlevo (+2,50 %) a vpravo (-2,80 %), u napojení bude přechod na sklon pravého okraje hlavní komunikace o hodnotě 2,12 - 2,21 %.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zajištěno 2 uličními vpustmi (UV42 a UV47) umístěnými podél obruby při obou nárožích křižovatky. Tyto vpusti zajistí záchyt srážkové vody z hlavní komunikace, aby nedošlo ke zvýšení zátěže odvodňovacího systému Opletalovy ulice.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží je ve tvaru složeného oblouku.

Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav. Obruba je snížena v oblasti místa pro přecházení, které je v případě východního nároží integrováno s vjezdem do soukromé nemovitosti.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.21. SO 108.1 Napojení účelové komunikace k areálu TESCO

Osa a hany napojení vychází ze stávajícího půdorysu, délka napojení se mírně zkracuje, výškové řešení reflektuje výraznější zdvih nivelety vozovky, resp. jejího levého okraje. Na napojení je navržen přechod pro chodce.

Podélný profil: Napojení areálu TESCO je ve stoupání od osy hlavní komunikace. Na rozhraní s hlavní komunikací je navržen lom sklonu, za kterým niveleta osy stoupá ve sklonu 5,00 % přes plochu přechodu pro chodce, což znamená oproti stávajícímu sklonu zmírnění stoupání. Za přechodem pro chodce již napojení pokračuje ve stejném sklonu jako stávající stav, dokud nedosáhne úrovně plochy parkoviště.

Klopení: Jednostranný příčný sklon 2,5 %, u napojení přechod na sklon levého okraje hlavní komunikace o hodnotě 3,65 - 3,85 %.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění areálu TESCO je zajištěno stejným způsobem jako ve stávajícím stavu pomocí Žlabu 1, což je odvodňovací štěrbinový betonový žlab.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží je ve tvaru složeného oblouku. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny v úrovni Žlabu 1. Obruba je snížena v místě přechodu pro chodce a její snížení pokračuje i do vzdálenosti 3,00 m severně od okraje přechodu pro chodce. V nároží mimo přechod pro chodce a výše zmíněný koridor vedle přechodu je obruba zvýšena, aby zde nedocházelo k jejímu přejíždění.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.22. SO 108.1 Napojení ulice Na Pomezí

Dojde k výrazné změně tvaru napojení ulice Na Pomezí, jehož cílem je uspořádat stávající rozlehlou zpevněnou plochu, která neumožňuje bezpečné přecházení přes komunikaci Na Pomezí. Bude zajištěno bezpečné přecházení komunikace po přechodu pro chodce, přičemž bude zachována průjezdnost návěsovémi soupravami zásobujícími supermarket TESCO a bude zajištěn přístup na parkoviště u areálu PROKOS.

Osa napojení je oproti stávajícímu stavu vychýlena pomocí směrového oblouku tak, aby došlo k nakolmení napojení na osu hlavní komunikace vedenou ve směrovém oblouku. Hrany napojení se v případě západního nároží zcela liší od stávajícího půdorysu. V případě východního nároží je stávající hrana většinou prakticky kopírována, až na úsek těsně před napojením na hlavní komunikaci, kde je reflektován posun hlavní komunikace jižním směrem. Výškové řešení reflektuje směrový posun vozovky hlavní komunikace jižněji a celkový pokles nivelety hlavní komunikace v daném úseku, čemuž odpovídá výraznější rozdíl nivelety levého okraje vozovky hlavní komunikace od stávajícího stavu. Na napojení je navržen přechod pro chodce opatřený vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy místa pro přecházení. Vodící pás přechodu je zde naprosto nezbytný!

Podélný profil: Ulice Na Pomezí stoupá směrem od osy hlavní komunikace a po dosažení úrovně stávajícího povrchu vozovky se tento snaží kopírovat. Od rozhraní s ul. Lidická tvořeným

mírným lomem sklonu niveleta pokračuje v mírně navýšeném sklonu (4,29 %) oproti příčnému sklonu hlavní komunikace vedené ve směrovém oblouku. Navazuje výškový vypuklý oblouk o  $R=200$  m a tečna o sklonu 2,80 %. Následně niveleta pokračuje ve stávajícím sklonu ulice Na Pomezí (cca 3,26 %).

Klopení: Jednostranný příčný sklon 1,20 % klesající doleva na úrovni rozhraní s hlavní komunikací přechází na jednostranný sklon -2,50 vlevo a +3,50 vpravo v místě bližšího okraje přechodu pro chodce. Následně se sklon pravé poloviny vozovky navýší na 4,50 %, přičemž levá polovina zůstává na 2,50 %. Poté příčné sklony navazují na stávající vozovku v místě ukončení stavebních úprav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zachováno stávající, do šterbinového odvodňovacího žlabu (ŽLAB 2), případně pak uličních vpustí na vozovce hlavní komunikace řešené v rámci SO 105.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu v blízkosti rozhraní stavebních úprav, či v případě západního nároží navázáním na zapuštěnou betonovou obrubu. Obruby jsou sníženy na nášlap +2 cm v oblasti přechodu pro chodce i podél vysazené chodníkové plochy až po úroveň nové polohy vpustí do lapolu. V oblasti napojení na hlavní komunikaci na rozhraní s zeleným pásem bude obruba zvýšena na podsádku +15 cm. Podél vjezdu na parkoviště před areálem firmy PROKOS je umístěna zapuštěná betonová obruba s podsádkou +0 cm. Napojením na jednom konci na přídlážbu podél vysazené chodníkové plochy při západním nároží a napojením na stávající betonovou zapuštěnou obrubu ohraničující rozhraní stávající komunikace a zbývající nerozlišený prostor komunikace používaný hlavně pro parkování, podporuje zřetelnost směrového vedení komunikace a odděluje sousední plochy s různými funkcemi. Hranice úprav SO 108.1 je na rozhraní s ŽLABem 3 „LAPOL“, který je součástí SO 109.1.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.23. SO 108.1 Napojení ulice Na Panenské

Osa napojení přibližně odpovídá stávajícímu stavu. Hrany napojení v půdorysu prakticky kopírují stávající hrany s tím rozdílem, že vozovka hlavní komunikace se rozšiřuje, čemuž je přizpůsoben tvar nároží křižovatky. Výškové řešení reflektuje výraznější zdvih nivelety vozovky, resp. jejího pravého okraje oproti stávajícímu stavu v důsledku dodržení dostředného příčného sklonu ve směrovém oblouku. Hranice úprav je totožná s bližší hranicí stávajícího přechodu pro chodce.

Podélný profil: Ulice Na Panenské klesá směrem od pravého okraje hlavní komunikace (vnější okraj oblouku). Rozhraní ul. Lidická a Na Panenské je zároveň začátkem zaoblení vypuklého výškového oblouku o  $R=21$  m. Následuje úsek klesání s podélným sklonem o hodnotě 4,89 %. Navazuje lom sklonu v místě napojení na výškovou úroveň stávajícího stavu.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zajištěno stávajícím systémem odvodnění ulice Na Panenské. Do prostoru ulice Na Panenské nejsou z povrchu hlavní průjezdné komunikace z důvodu podélného a příčného spádování hlavní komunikace odváděny žádné srážkové vody.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží je ve tvaru složeného oblouku. Přídlážba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125 x125 mm, které na jednom konci budou navazovat na přídlážbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou prořizovány spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

Podél obruby vlevo bude do SO 108.1 zahrnuta i terénní návaznost v podobě svahu při západní straně nároží.

#### **2.2.24. SO 108.1 Napojení přístupové komunikace do průmyslové zóny v km 2,145**

Osa napojení je zvolena kolmo na osu komunikace Lidická a odpovídá zhruba poloze vstupní brány umístěné dále od komunikace. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího půdorysu. Návrhem tvaru nároží a šířky vjezdu bylo umožněno umístění přechodu pro chodce. Výškové řešení reflektuje umístění přechodu pro chodce a podélný profil vjezdu v oblasti šířky přechodu minimalizuje svůj podélný sklon. Toto je podpořeno umístěním betonové zkosené nájezdové obruby na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace. Na napojení je navržen přechod pro chodce opatřený vodícím pásem přechodu šířky 0,55 s 2 hmatnými vodícími drážkami po obou stranách osy přechodu.

Podélný profil: Niveleta mírně stoupá ve směru od levého okraje ulice Lidická.

Klopení: Napojení je primárně vedeno v jednostranném příčném sklonu 1,2 % přičemž tento sklon plynule přechází ve sklon terénu na rozhraní úprav.

Obruba na rozhraní s vozovkou bude standardní silniční betonová obruba snížená na podsádku +2 cm. Konstrukce vozovky vychází z konstrukce vozovky hlavní komunikace, jen je použit kryt z betonové zámkové dlažby z dílců tl. 0,08 m stejně, jako např. v ul. Jiráskova čili dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Dojde i k úpravě aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení vjezdu zůstane řešeno stávajícím způsobem.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub s nášlapem v oblasti přechodu pro chodce +2 cm. Nároží jsou ve tvaru složeného a jednoduchého oblouku.

Napojení vjezdu na stávající terén je zajištěno obrubou z žulových kostek kladených do betonového lože s opěrrou.

#### **2.2.25. SO 108.1 Napojení ulice U Školky**

Osa napojení se směrovým obloukem je vedena zcela odlišně od stávajícího stavu, protože je nezbytné ulici U Školky vhodně napojit na geometrii nové okružní křižovatky. Výrazným odkloněním trasy stávající komunikace bude možné zajistit požadované rozhledové poměry na okružní křižovatce. Hrany napojení tedy navazují na geometrii nároží okružní křižovatky a směrem od okružní křižovatky postupně navazují na profil stávající komunikace. Výškové řešení vychází ze zcela nového trasování komunikace přes terén stávajícího skladovacího areálu TS Roztoky. Na napojení je navržen nový přechod pro chodce v rámci okružní křižovatky. Bude tak zlepšena pěší vazba na zastávku veřejné hromadné dopravy.

Podélný profil: Ulice U Školky stoupá směrem od okraje okružního pásu křižovatky. Na rozhraní s okružním pásem je vytvořeno úžlabí. V místě rozhraní s SO 106 probíhá údolnicový oblouk nivelety o  $R = 180$  m. Od nejnižšího místa pak niveleta stoupá ve sklonu 2,38 %. Dalším výškovým, tentokrát vypuklým obloukem o  $R = 500$  m je niveleta komunikace napojena na stávající povrch vozovky.

Klopení: Od rozhraní s vozovkou okružního pásu hlavní komunikace přejde sklon s hodnotami 3,75 vlevo a 3,70 vpravo nejprve v jednostranný příčný sklon 3,00 % na úrovni vzdálenějšího kraje přechodu pro chodce. V blízkosti napojení na novou komunikaci již jednostranný příčný sklon dosahuje hodnoty 5,00 %. Tato hodnota se už příliš neliší a na rozhraní stavebních úprav přechází ve stávající sklon pozemní komunikace.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny. Mezi vjezdem a výjezdem z okružního pásu je umístěn menší pojížděný ostrůvek s vyvýšené žulové dlažby lemovaný



přídlažbou. Tento ostrůvek je řešen v rámci SO 106.

Odvodnění je zajištěno zdvojenou uliční vpustí (UV59b) umístěnou podél obruby v místě, kam je nasměrováno i úžlabí vytvořené podél okraje okružní pásu křižovatky. Tato vpust' zajistí zachyt srážkové vody z hlavní komunikace i z komunikace U školky.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu. Obruba je snížena v oblasti přechodu pro chodce, resp. sdruženého přechodu s vjezdem do skladovacího areálu TS Roztoky, v místě napojení stávajícího vjezdu, a v místě podél nového podélného parkovacího stání.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou proříznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

## 2.2.26. SO 108.1 Napojení účelové komunikace na příjezdu do areálu ČSPHM

Osa napojení je zvolena kolmo na osu komunikace Přílepská a odpovídá zhruba stávající ose napojení. Hrany napojení se mírně liší od stávajícího půdorysu velkorysejšími poloměry oblouků. Přes napojení je veden přechod pro chodce. Výškové řešení reflektuje zvednutí nivelety hlavní průjezdné komunikace a mírně zlepšuje sklonové poměry v úrovni přechodu pro chodce. Toto je podpořeno umístěním betonové zkosené nájezdové obruby na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace.

Podélný profil: Niveleta stoupá od nájezdové zkosené obruby na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace ve sklonu 7,37 %. V úseku křížení s přechodem pro chodce je podélný profil napojení snižován na max 5,00 %. Za přechodem se niveleta napojuje lomem sklonu na stávající profil plochy areálu ČSPHM.

Klopení: Napojení je primárně vedeno v jednostranném příčném sklonu, a mírně se liší pro levou (2,00 %) a pravou stranu (1,90 %) v blízkosti napojení na pravý okraj vozovky hlavní průjezdné komunikace. Tyto sklony plynule přechází ve sklony 2,5 % vlevo a -1,00 % vpravo. Poté dojde k vyrovnání klopení se stávajícím povrchem vozovky.

Rozhraní s vozovkou bude tvořeno betonovou zkosenou nájezdovou obrubou s podsádkou +2 cm. Konstrukce vozovky vychází z konstrukce vozovky hlavní komunikace, jen je použit kryt z betonové zámkové dlažby z dílců tl. 0,08 m stejně, jako např. v ul. Jiráskova čili dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Dojde i k úpravě aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení vjezdu zůstane řešeno stávajícím způsobem.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub s nášlapem v oblasti přechodu pro chodce +2 cm. Nároží jsou ve tvaru jednoduchých oblouků.

Napojení vjezdu na stávající terén je zajištěno navázáním prvků betonové zámkové dlažby.

## 2.2.27. SO 108.1 Napojení účelové komunikace na výjezdu z areálu ČSPHM

Osa napojení je zvolena kolmo na osu komunikace Přílepská a odpovídá zhruba stávající ose napojení. Hrany napojení se mírně liší od stávajícího půdorysu velkorysejšími poloměry oblouků. Přes napojení je vedeno místo pro přecházení. Výškové řešení reflektuje zvednutí nivelety hlavní průjezdné komunikace a mírně zlepšuje sklonové poměry v úrovni místa pro přecházení. Toto je podpořeno umístěním betonové zkosené nájezdové obruby na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace.

Podélný profil: Niveleta stoupá od nájezdové zkosené obruby na rozhraní s vozovkou hlavní komunikace ve sklonu 2,53 %. V úseku křížení s místem pro přecházení je podélný profil napojení snižován na 2,00 %. Za přechodem se niveleta napojuje lomem sklonu na stávající profil plochy areálu ČSPHM.

Klopení: Napojení je u rozhraní s pravým okrajem hlavní komunikace v jednostranném

příčném sklonu 2,5 %. Tento jednostranný sklon plynule přechází ve sklony 0,8 vlevo a -1,00 vpravo

Rozhraní s vozovkou bude tvořeno betonovou zkosenou nájezdovou obrubou s podsádkou +2 cm. Konstrukce vozovky vychází z konstrukce vozovky hlavní komunikace, jen je použit kryt z betonové zámkové dlažby z dílců tl. 0,08 m stejně, jako např. v ul. Jiráskova čili dle vzorového řezu „dlážděné vozovky navazujících komunikací“. Dojde i k úpravě aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení vjezdu zůstane řešeno stávajícím způsobem.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub s nášlapem v oblasti místa pro přecházení +2 cm. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků.

Napojení vjezdu na stávající terén je zajištěno navázáním prvků betonové zámkové dlažby.

### 2.2.28. SO 108.1 Napojení ulice Bořivojova

Osa napojení je kolmo na osu komunikace Přílepská, což odpovídá stávající ose napojení. Hrany napojení prakticky kopírují stávající půdorys nároží křižovatky. Přes napojení je vedeno místo pro přecházení. Výškové řešení reflektuje zvednutí nivelety hlavní průjezdné komunikace a mírně zlepšuje sklonové poměry v úrovni místa pro přecházení.

Podélný profil: Niveleta stoupá od rozhraní s vozovkou hlavní komunikace nejprve ve sklonu 2,50 %, který ihned za rozhraním s vozovkou přechází v krátký vypuklý výškový oblouk o  $R=14$  m. Poté navazuje stoupání v hodnotě 9,00 % k okraji místa pro přecházení. V úseku křížení s místem pro přecházení je podélný profil napojení snížen na max. 4,00 %, toho je dosaženo vypuklým výškovým obloukem o  $R=30$  m. Za přechodem se niveleta napojuje lomem sklonu na stávající profil komunikace Bořivojova.

Klopení: Napojení je u rozhraní s pravým okrajem hlavní komunikace v jednostranném příčném sklonu 3,25 %. Tento jednostranný sklon plynule přechází ve sklon 3,00 v úseku křížení s místem pro přecházení. Následně je dosaženo příčného sklonu na rozhraní úprav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění plochy vozovky napojení ulice Bořivojova je zajištěno podélným a příčným spádováním do uliční vpusti UV 65a.

Hrany vozovky jsou z žulových silničních obrub OP4 s nášlapem v oblasti místa pro přecházení +2 cm. Nároží jsou ve tvaru složených oblouků. Kamenné obruby jsou zde navrženy z důvodu provozu těžkých nákladních automobilů v souvislosti s provozem VTP Roztoky při stísněných prostorových poměrech, kdy je větší pravděpodobnost, že dojde k naježdění do obruby.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou prořiznuty spáry, které budou následně zality asfaltovou zálivkou.

### 2.2.29. SO 108.1 Napojení ulice Zahradní

Osa napojení odpovídá stávajícímu stavu. Hrany napojení v půdorysu se liší kvůli odlišnému trasování hlavní komunikace a kvůli přizpůsobení tvaru východního nároží křižovatky vysazené chodníkové ploše nového přechodu pro chodce. Výškové řešení reflektuje výraznější zdvih nivelety vozovky, resp. jejího levého okraje oproti stávajícímu stavu.

Podélný profil: Ulice Zahradní stoupá směrem od osy hlavní komunikace (vnější okraj oblouku).

Klopení: Napojení je u rozhraní s pravým okrajem hlavní komunikace v jednostranném příčném sklonu 3,54 %. Tento jednostranný sklon plynule přechází ve sklon 3,00 % vpravo a 2,00 % vlevo v úrovni vpusti UV68a. Následně je dosaženo příčného sklonu na rozhraní úprav.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zajištěno podélným a příčným spádováním do nové uliční vpusti UV68a.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží je ve tvaru složeného oblouku. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125 x125 mm, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu poblíž hranice úprav.

Napojení na stávající komunikaci je provedeno odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Na rozhraní budou prořiznuty spáry, které budou následně zalaty asfaltovou zálivkou.

### **2.2.30. SO 108.1 Napojení stávající panelové komunikace na výjezdu z obce**

Osa napojení je odsazena od neprůhledného rohu oplocení a je vedena kolmo na osu hlavní komunikace. Odsazení osy je realizováno pomocí 2 krátkých protisměrných oblouků o malém poloměru. Hrany napojení se zcela liší od stávajícího stavu. Výškové řešení vychází ze zcela nového trasování komunikace přes terén přilehlého pole.

Podélný profil: Ulice „panelová“ stoupá směrem od pravého okraje vozovky hlavní komunikace. Na rozhraní s vozovkou je začátek zaoblení údolnicového oblouku o  $R=25$  m ve kterém je vytvořeno úžlabí podél okraje hlavní komunikace. Následuje tečna ve stoupání 8,3 % , a za lomem sklonu mírnější stoupání, a nakonec napojení lomem sklonu na niveletu stávající panelové komunikace.

Klopení: Prakticky v celé délce napojení bude jednostranný příčný sklon 3,5 %. Pouze v úseku napojení na hlavní komunikace dojde k mírné změně příčného sklonu kvůli přizpůsobení se sklonu pravého okraje vozovky hlavní komunikace.

Konstrukce vozovky je s asfaltovým krytem dle konstrukce hlavní průjezdné komunikace. Dojde k rekonstrukci všech konstrukčních vrstev, včetně aktivní zóny.

Odvodnění je zajištěno podélným a příčným spádováním přes otevřený žlab (ŽLAB 11) do nové uliční horské vpusti HV4. Žlab 11 je úžlabí vytvořené z řádků žulových kostek kladených do betonového lože s opěrami na délce rozhraní vjezdu do autoservisu s panelovou komunikací. HV4 je umístěna v ploše z přídlažby, která je součástí opatření podporujícího postřehnutelnost změny dopravního režimu na režim „v obci“.

Hrany vozovky jsou z betonových silničních obrub. Nároží jsou ve tvaru jednoduchých oblouků. Přídlažba o šířce 0,25 m bude provedena 2 řadami žulových kostek 125x125, které na jednom konci budou navazovat na přídlažbu hlavní komunikace, a budou ukončeny dle zákresu v Situačním výkresu v blízkosti hranice stavebních úprav.

Součástí SO 108.1 je i úprava terénu po západní straně komunikace na rozhraní s polem. Zahrnuje úpravu svahu a vytvoření úžlabí podél obruby ohraničující vozovku. Úžlabí je pak níže zaústěno do vtokového objektu (VO1), kam bude sveden i příkop podél severní strany komunikace mimo zástavbu. Ozelenění svahů a výsadba stromů bude součástí SO 801.2 Vegetační úpravy.

Napojení na stávající panelovou komunikaci je provedeno spárou zalitou asfaltovou zálivkou.

## **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:

- katalogový list odvozená D1-D-3, TDZ VI, P III. Kryt je navržen z kamenné dlažby, celková tloušťka min. 440 mm.
- katalogový list D1-N-1, TDZ IV, P III. Kryt je navržen z asfaltového betonu, celková tloušťka min. 470 mm.



- katalogový list D1-D-3, TDZ IV, P III. Konstrukce vozovky zastávkových zálivů veřejné hromadné dopravy bude provedena 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.

## 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.**  
-----