

01	04/2021	Čistopis	Černý	Fazekas
Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

<p>Objednatel:</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p><b>Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,</b>  <b>příspěvková organizace</b>  <b>Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5</b></p> </div> </div>
---

<p>Navrhl/vypracoval:</p> <p>Ing. Karel Fazekas</p>	<p>Zodpovědný projektant:</p> <p>Ing. Jan Svoboda</p>	<p>Zhotovitel:</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p>PRAGOPROJEKT, a.s.  K Ryšance 1668/16,  147 54 Praha 4</p> </div> </div>
<p>Technická kontrola:</p> <p>Ing. Pavel Paška</p>	<p>Hlavní inženýr projektu:</p> <p>Ing. Karel Fazekas</p>	

Kraj:	Středočeský	Čís.sm.obj.:	20-116/K1
Katastrální území:	Chotětov, Bezno	Čís.akce:	20016
Akce:	<b>II/272 Chotětov - Bezno</b>	Datum:	03/2021
		Formát:	text
		Měřítko:	-
		Stupeň:	PDPS
Část:	SO 103 - Silnice II/272 - Bezno	Číslo přílohy:	D1.1.3.1
Příloha:	Technická zpráva		



## Obsah

1. Technická zpráva .....	2
a) Identifikační údaje .....	2
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....	3
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci .....	6
d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	6
e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů .....	6
f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace .....	10
g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	10
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....	10
i) Vazba na případné technologické vybavení .....	10
j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....	10
k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace .....	11

## **1. TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **a) Identifikační údaje**

#### **Údaje o stavbě**

název stavebního objektu:	<b>SO 103 Silnice II/272 - oprava komunikace - Bezno</b>
místo stavby:	Chotětov, Bezno
katastrální území:	Chotětov (653233), Bezno (603821)
stupeň dokumentace:	Dokumentace pro provádění stavby

#### **Údaje o žadateli**

Název a adresa objednatele:	<b>Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.</b> Zborovská 81/11 150 21 Praha 5
-----------------------------	--

#### **Stavbu zajišťuje:**

**Krajská správa a údržba silnic Stř. kraje, p.o.**  
Mnichovo Hradiště  
Jiráskova 439  
295 01 Mnichovo Hradiště

#### **Údaje o zpracovateli dokumentace**

Zpracovatelský útvar:	<b>Pragoprojekt, a.s.</b> K Ryšánce 1668/16 147 00 Praha 4 - IČ: 45272387
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Karel Fazekas, ČKAIT 0014533 ID00

#### ***Dopravní stavby, Objekty pozemních komunikací:***

Ing. Jan Svoboda, ČKAIT 0014210 ID00  
Michaela Linkeová

## **b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení**

Jedná se o stavební objekt opravy stávající komunikace II. třídy č. 272 v intravilánu Bezna. Předmětný úsek délky 0,244 km je situován na stávajícím silničním pozemku v provozním staničení 35,337 – 35,541.

Předmětem stavebního objektu je oprava komunikace formou kompletní výměny konstrukce vozovky z důvodu výškové koordinace s plánovanou investicí chodníku v Beznu a ve vztahu k výškovému řešení stávajících vstupů na soukromé pozemky. Dále proběhne obnova a pročištění odvodnění a vybavení komunikace formou souvislé údržby.

Jedná se o území nezastavěné, silnice II/272 v předmětném úseku prochází intravilánem městyse Bezna.

Z hlediska dosavadního využití slouží komunikace jako průjezdní úsek silnice II. třídy.

### **Situační řešení**

Začátek úpravy se nachází v km 35,337. Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci v šířce zpevnění 6 m, trasa je vedena v kategorii MO2 8,25/6,0/30. Konec úpravy SO je v km 35,581. Délka řešeného úseku je 0,244 km.

Stavba začíná na rozhraní SO 103/SO 104 v km 2,620. Trasa zachovává stávající směrové vedení. Pokračuje ve stávající stopě komunikace na silničním pozemku avšak s homogenizací šířky vlivem koordinace se samostatnou investicí chodníku pro pěší a obnovou odvodnění. Úprava končí v km 35,581 na pracovní spáře. Na silnici II/272 je v předmětném úseku napojena místní komunikace ul. J. Švermy a řada sjezdů na soukromé pozemky. Napojení na stávající stav a sjezdy bude provedeno plynule, v nejnutnějším technologickém rozsahu v rámci obrusné vrstvy. Na stávající trasu jsou přímo napojeny hospodářské sjezdy a vstupy na soukromé pozemky. Tyto budou rovněž v nezbytně nutném rozsahu upraveny a výškově napojeny, ale pouze v případě zásahu.

Krajnice bude pročištěna a doplněna o zásyp R-materiálem na šíři 0,75m v tl. min. 0,10 m. Úprava bude provedena ve sklonu 8% pro zajištění řádného odtoku vody. V místech podél obnoveného odvodnění formou žlabu bude kraj komunikace tvořen zapuštěnou přejízdou obrubou 250/150/1000 do betonového lože C20/25n-XF3.

Směrové prvky oblouků jsou navrženy s ohledem na režim projektu – oprava silnice a zachování stávajícího vedení trasy. Konstrukce vozovky je netuhá s obrusnou vrstvou z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+. Celková tloušťka obnovy konstrukce vozovky D1-N-1-IV-PIII je dle závěrů diagnostického průzkumu, v souladu s TP 170 ve vztahu k dopravnímu zatížení nákladních vozidel navržena v tl. 470 mm. Niveleta zůstává zachována, příčný sklon vozovky bude proveden jednostranný s ohledem na stávající výškové řešení vstupů, plánované investice do chodníku a podélné odvodnění.

Přesný začátek a konec úpravy je vždy dán napojením na již realizovaný úsek – na stávající pracovní spáře.

### **Výškové řešení**

Výškové řešení je ponecháno stávající s vyrovnáním lokálních propadů. Příčný sklon je navržen základní 2,50% jednostranný.

V rámci pokládky krytu bude provedena výšková úprava poklopů a mříží.

### **Příčné uspořádání**

Příčné uspořádání komunikace odpovídá přibližně kategorii MO2 8,25/6,0/30 dle ČSN 73 6110, projekt vychází z příčného uspořádání stávající komunikace s ohledem na homogenizaci stávající širě koruny a dopravní význam komunikace.

Uspořádání koruny je následující:

Jízdní pruhy	2x 3,0 m = 6,0m (mimo rozšíření tělesa)
Zpevněná krajnice	proměnná 0-0,25 m
Nezpevněná krajnice	0,75 m
Vodící proužky	2x 0,125 m = 0,25 m
Světla šířka	7,0 m

Základní příčný sklon stávající vozovky je předpokládán jednostranný 2,50% s ohledem na nově budovaný chodník a s ohledem na odvodnění.

Nezpevněné krajnice budou provedeny z Rmat v tl. 0,10m. V místech podél obnoveného odvodnění formou žlabu bude kraj komunikace tvořen zapuštěnou přejíždou obrubou 250/150/1000 do betonového lože C20/25n-XF3.

### **Sjezdy**

Sjezdy na pozemky nebo účelové komunikace budou zachovány ve stávajících místech k možnosti napojení stávajících pozemků. U zpevněných sjezdů na rozhraní komunikace bude provedena pracovní spára proříznutím, vyčištěním a zalitím zálivky za horka typ N2 dle ČSN EN 14188-1. Liniové prvky odvodnění budou pročištěny. Stávající nezpevněné sjezdy na účelové komunikace budou dosypány Rmat pro možnost napojení na komunikaci. U zpevněných sjezdů bude obnovena min. obrusná vrstva (ACO) – dojde-li k nutnosti výškové úpravy napojení nebo zásahu do prostoru vjezdu.

Dojde-li k zásahu do sjezdů na soukromé pozemky, bude obrusná vrstva v nejnutnější míře vyměněna, doplněna nebo v případě dlažby dojde k přeskládání a výškové úpravě. Obrusná vrstva bude z asfaltových směsí, shodná s obrusnou vrstvou řešeného úseku, nezpevněné sjezdy budou dosypány a zhutněny z Rmat. U dlážděných sjezdů dojde k výškové úpravě a přeskládání, v případě poškozené dlažby bude tato vyměněna za shodný typ. Přesné množství bude zjištěno na stavbě dle skutečného stavu a rozsah výměny bude odsouhlasen TDS, dtto pro úpravu nebo výměnu obrub na sjezdech.

Na sjezdech účelových komunikací budou doplněny červené směrové sloupky Z11g.

Podélné odvodnění komunikace pod sjezdy (zatrubnění), bude pročištěno a konce trub budou obezděny tak, aby nevznikla tuhá čela, tzv. šikmo. Obezdivka bude provedena z kamenné dlažby tl. 150 mm do betonového lože C25/30 XF3 a vyspárováno MC 25 XF4. Kamenné prvky odvodnění budou v souladu s TP 83, ČSN 72 8160, ČSN EN 13 383-1.

### **Dopravní značení**

#### **Svislé dopravní značení:**

Svislé dopravní značení bude provedeno dle zásad TP 65, TP 100, VL 6 a TKP 14. Velikost štítu dopravních značek bude standardní, třída retroreflexe RA2. Fólie a štíty budou provedeny v souladu s PPK-SZ a PPK-FOL.

Štíty značek budou osazeny na sloupky z materiálu ve shodě s TKP 14. Veškeré nosné a spojovací prvky musí být v souladu se zásadami pro PKO dle ZTKP 14.

Dojde pouze k případné výměně svislého značení, které bude vykazovat viditelné poruchy se souhlasem TDS.

Sloupky budou kotveny do betonových základů z C 16/20 XF2. Provedení v souladu s TKP 14 a 18.

V km 2,695 se nachází stávající velkoplošná dopravní značka IS7a (VLKP), která je umístěna na tuhých válcovaných profilech. Značka bude zrušena. Dále dojde k výměně značky P2 s dodatkovou tabulkou a IS21c a bude vyměněn kompletně celý směrník s IS1 a IS3 dle situace. Stávající značení je na sloupech VO, které budou v rámci samostatné investice městyse Bezna zrušeny. Velikost štítu bude základní s retroreflexní úpravou RA2.

Návrh dopravního značení je součástí Koordinační situace.

#### **Vodorovné dopravní značení:**

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65, TP 133 VL 6 a TKP 14. Značení bude provedeno ve shodě s ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 1790 a dalších dle požadavku TKP 14. Provedeno bude ve dvou fázích. Nejprve barvou a po zaježdění v plastu zvučícím. Použitý materiál musí mít dostatečné retroreflexní vlastnosti.

Návrh dopravního značení je součástí Koordinační situace. Navrženy jsou zejména vodící čáry pro vedení provozu.

Vodorovné značení bude na svých začátcích a koncích úpravy komunikace napojeno plynule na stávající.

Navržené dopravní značení je v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb.

#### **Ostatní vybavení komunikace:**

Projektem není řešeno.

#### **Svodidla**

V řešeném úseku se svodidlo nenachází.

**c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci**

**Seznam vstupních podkladů**

- [1] Geodetické zaměření (04/2020)
- [2] Územní plány dotčených obcí
- [3] Geoportál Středočeského kraje
- [4] Katastrální mapa zájmového území
- [5] Zákres stávajících sítí od jednotlivých správců
- [6] Diagnostika stávajícího komunikačního vedení (zpráva č. D58-2020, 06/2020)
- [7] Výrobní výbory a požadavky investora

**Zemní práce**

Zemní těleso bude kompletně obnoveno.

Aktivní zóna bude provedena z vhodného materiálu dle ČSN 73 6133, viz níže.

Další významné zemní práce vznikat nebudou, pročištění odvodnění bude součástí SO 104.

**d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby**

SO 103 je jedním z hlavních objektů celé stavby.

**e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**

Všechny uvedené konstrukce vozovek byly navrženy dle TP 170 na základě výpočtu TNV  $c_d$  a  $N_{cd}$  dle diagnostiky konstrukcí.

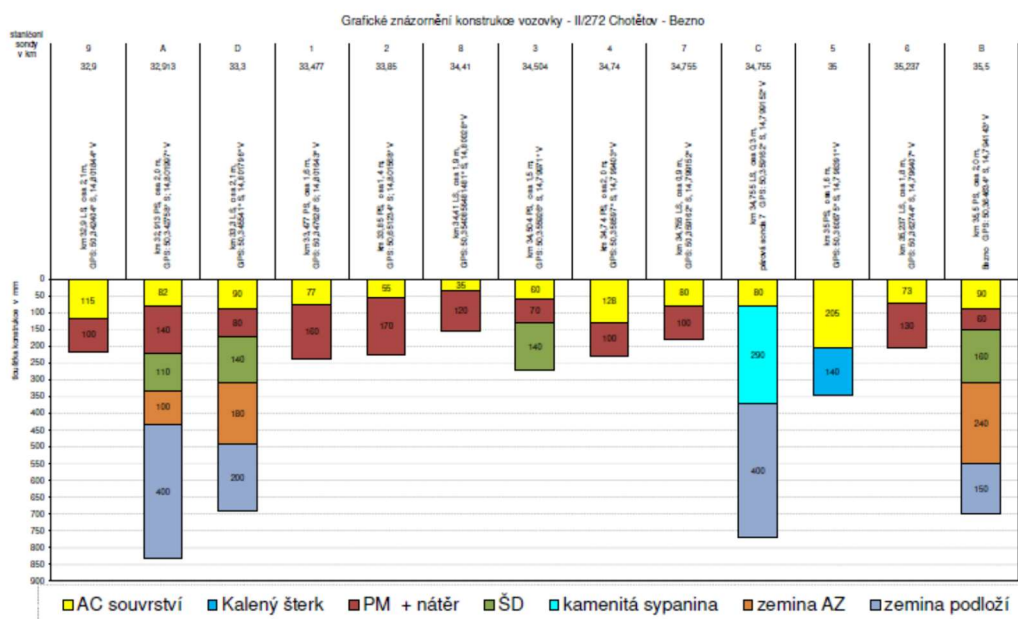
Vozovka vykazuje řadu poruch, příčné a podélné trhliny, výtluky a poruchy obrusné vrstvy v důsledku zestárlého asfaltového pojiva, viz tabulka níže.



skupina poruch	číslo poruchy katalogového listu	název poruchy	výskyt poruch v trase
Ztráta protismykových vlastností	01	ztráta mikrotextury	X
	02	Ztráta makrotextury	X
Ztráta hmoty	03	Kaverny v povrchu vozovky	X
	04	Opotřebení EKZ, EMK	
	05	Ztráta kameniva z nátěru	
	06	Ztráta asfaltového tmelu	X
	07	Hlubková koroze	X
	08	Výtlučky v obrusné vrstvě a krytu	X
	09	Vysprávky	X
Trhliny	10	Mozaikové trhliny	X
	11	Trhlina úzká podélná	X
	12	Trhlina úzká příčná	X
	13	Trhlina široká podélná	X
	14	Trhlina široká příčná	X
	15	Podélná trhlina rozvětvená	X
	16	Trhlina rozvětvená příčná	X
	17	Sítové trhliny	X
Deformace	18	Olamování okrajů vozovky	X
	19	Puchýře v MA	
	20	Nepravidelný hrbol	X
	21	Vyjeté koleje	X
	22	Místní hrbol	X
	23	Podélný hrbol	
	24	Místní pokles	X
	25	Podélný pokles	
	26	Plošná deformace vozovky	X
	27	Prolomení vozovky	X
Jiné poruchy	28	Zanesení příkopů	X
	29	Zvýšená nezpevněná krajnice	X

Podloží vozovky je tvořeno zeminami F3 MS a G4 SM, tedy zeminami podmíněčně vhodnými dle ČSN 73 6133. Pod touto úrovní se nachází jílovité zeminy F5 MI.

## Asfaltové souvrství:



Asfaltové vrstvy jsou proměnné tl. 35 – 205 mm. Vykazují řadu únavových poruch a degradaci povrchu.

## Stmelené podkladní vrstvy:

- Na sondách byla identifikována v stávající pozici ložné ev. podkladní vrstvy, podkladní vrstva PM + nátěr. Vrstva je na většině sond masivně porušená a v konstrukci vozovky se chová jako nekvalitní podkladní nestmelená vrstva s nízkou adhezí mezi zrny kostry kameniva.
- na většině sond byla identifikována jedna vrstvá PM + nátěr, lokálně pak vrstva zcela chybí. Vrstva byla identifikována se směsným asfalto-dehtovým pojivem.

Označení vzorku	lokalizace vzorku	druh vrstvy	hloubka uložení od nivelety	vyhodnocení vzorku
Sonda B	Km 32,913	ACO	0,000 – 0,035	ZAS T2
		ACL	0,035 – 0,082	ZAS T2
		PM	0,082 – 0,228	ZAS T4
Sonda č. 7	Km 34,755	ACO	0,000 – 0,035	ZAS T2
		ACL	0,035 – 0,080	ZAS T2
		PM	0,080 – 0,180	ZAS T4
Sonda č. 2	Km 33,850	ACO	0,000 – 0,028	ZAS T2
		ACL	0,028 – 0,055	ZAS T2
		PM	0,055 – 0,125	ZAS T4
Sonda č. 9	Km 32,900	ACO	0,000 – 0,045	ZAS T2
		ACL	0,045 – 0,115	ZAS T2
		PM	0,115 -0,215	ZAS T4

V rámci akce bylo provedeno vzorkování stávajících stmelených vrstev ve smyslu vyhlášky 130/2019 Sb. Nejnižší podkladní vrstvy jsou zaříděny do skupiny ZAS-T4, ložní a ohrusná vrstva do ZAS-T2 [7]. Z těchto důvodů je potřeba přistoupit k frézování po vrstvách. Do podkladních vrstev se předpokládá pouze lokální zásah při případné sanaci.

#### Nestmelené podkladní vrstvy:

- Nestmelená podkladní vrstva byla identifikována na většině hloubkových sondách. Na sondě C vrstva chybí a je tvořena kamenitou až balvanitou sypaninou frakce min. 0/150 mm o mocnosti 290 mm. Na ostatních sondách byla identifikována nestmelená vrstva rozdílné kvality. Vrstva na sondě D lze zařadit jako ŠD B a na ostatních sondách je vrstva nekvalitní s vysokým obsahem jemných částic a nelze ji zařadit dle ČSN 13285 a lze ji charakterizovat jako HDK s frakcí 0/63, kdy se spíše jedná o nekvalitní vrstvu ŠD či spíše o historickou vrstvu kaleného štěrku KŠ. Vrstvu je nezbytné charakterizovat spíše jako štěrkovitou zeminu G3 G-F či spíše jako G4 GM.
- Vrstva byla zastižena v mocnosti 110 - 160 mm s průměrem 138 mm.

#### Návrh konstrukce vozovky dle TP170 pro životnost 25 let:

Dojde k odfrézování stmelených vrstev po vrstvách z důvodu zamezení kontaminace podkladních vrstev s dehtovým pojivem. Následně dojde k odtěžení zbylé konstrukce vozovky na úroveň – 970 mm pod niveletu. V případě zastižení neúnosných vrstev parapláně bude tato přehutněna, případně lokálně sanována vhodným materiálem. Následně se provede nová AZ a skladba konstrukce vozovky.

#### Konstrukce vozovky D1-N-1-IV-PIII:

Asf. beton obrušný mod.	ACO 11S	PMB 45/80-60(65)	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřik modif.	PS-CP 0,40 kg/m <sup>2</sup>			ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Asf. beton podkladní	ACP 16+	50/70	80 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Infiltrační postřik	PI-C 0,6 kg/m <sup>2</sup>			ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Mech. zp. kamenivo	MZK 0/32 Ge		150 mm	ČSN 73 6185, ČSN 73 6126
Štěrkoдрť	ŠDa 0/32 Ge	min.	200 mm	ČSN 73 6185, ČSN 73 6126
Celkem		min.	470 mm	

Napojení na stávající stav bude provedeno plynule se zazubením jednotlivých vrstev. Pracovní a podélné spáry a pokládka budou provedeny dle TKP 7. Rozsah úprav je dán provozním staničením, případně napojením na stávající pracovní spáry již realizovaných úseků.

Aktivní zóna bude provedena z vhodného materiálu do AZ dle ČSN 73 6133 a hutněna v souladu s TKP. Na pláni budou dosaženy parametry  $E_{def,2} = \text{min. } 45 \text{ MPa}$  a  $\text{CBR} = \text{min. } 15\%$ , při poměru  $E_{def,2} / E_{def,1} = \text{max. } 2,5$ . AZ bude provedena v jednostranném sklonu 3%. Odvodnění pláně bude zajištěno podélnou drenáží, která bude provedena v souladu s VL 2.2 z potrubí HDPE DN 110, SN 8, viz vzorový příčný řez. Kontrolní drenážní šachty budou provedeny jako prefa ŽB dílce DN 800. Drenáž bude vyvedena do kamenného záhozu.

Na vrstvě ŠD bude dosaženo  $E_{def,2} = \text{min. } 80 \text{ MPa}$ .

Na vrstvě MZK bude dosaženo  $E_{def,2} = \text{min. } 130 \text{ MPa}$ .

Kraj vozovky bude stabilizován zapuštěnou přejízdou obrubou 250/150/1000 do betonového lože C20/25n-XF3 tl. 0,10m.

**f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Srážková voda je pomocí podélného a příčného sklonu povrchu odváděna do obnoveného žlabu, viz SO 104, který bude vyveden do kamenného záhozu a zeleně. Nezpevněné příkopy budou pročištěny od nánosů v rámci SO 104.

V rámci souvislé údržby (SO 104) bude provedena obnova systému odvodnění v místech, kde se již nyní odvodnění nachází. Na dílčích úsecích trasy se však stávající systém podélného otevřeného systému odvodnění nenachází. Komunikace vede ve většině trasy po terénním hřbetu a nekříží žádnou trvalou ani občasnou vodoteč. Vzhledem k absenci recipientu není možné v těchto úsecích liniové odvodnění realizovat, z těchto důvodů je navrženo a objednatelem odsouhlaseno (viz Dokladová část) provedení odvodnění jako stávající, tedy vsakem do okolního terénu.

Zemní pláň je navržena ve sklonu 3% do nové drenáže, která bude navržena standardní dle VL 2.2. Drenážní trubka bude z HDPE DN 110 SN8 kruhového tvaru s neperforovaným dnem v ŠP loži (fr. 0/22) tl. 100 mm, obsyp drenáže kamenivem (fr. 8/16, f2 příp. 8/32, f2) do výšky 80-100 mm nad povrchem dren. Potrubí, propustná vrstva rýhy bude vyplněná stěrkem (fr. max. 60), svrchní část z kameniva (fr. 4/8, f2 příp. 8/16, f2) v tl. 100 mm, kamenivo v souladu s ČSN EN 13285. Drenáž bude opatřena filtrační geotextílií min. plošné hmotnosti 200 g/m2 s dostatečnou propustností a odolností proti protržení.

Pro kontrolu a čištění drenáže budou navrženy kontrolní betonové drenážní šachtice dle VL 2.2 DN 800.

Příčné propustky se na trase vzhledem k absenci recipientu nenacházejí.

**g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Viz výše kapitola Dopravní značení.

**h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Postup výstavby je dokumentován v samostatné kapitole B8 Zásady organizace výstavby.

Další požadavky na dodržování BOZP a ochranných pásem jsou specifikovány v samostatné kapitole B8 Zásady organizace výstavby.

**i) Vazba na případné technologické vybavení**

Součástí stavby nejsou žádná technologická vybavení.

**j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Směrové a výškové výpočty pro návrh trasy jsou součástí použité aplikace AutoCad Civil 3D 2019. Souřadnice hlavních bodů trasy jsou vypočítány v souřadném systému S-JTSK, výšková soustava Bpv.

Návrh vozovek byl proveden na základě přílohy A Katalog vozovek TP 170 a ČSN 73 6114.

Observační metoda ve smyslu ČSN EN 1997 není navržena.

**k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace**

Dopravní řešení vyplývá ze zákona č. 361/2000 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek. Jedná se o stávající průjezdní úsek silnice II. třídy, směrově nerozdělený s nejvyšší povolenou rychlostí do 50 km/h. Náplní projektu je oprava povrchu.

Stavba je přístupná napojením na svých koncích a začátcích.

Jedná se o stávající průjezdní úsek silnice II. třídy s neomezeným přístupem ve smyslu §5 zákona č. 13/1997 Sb. Stavba se nachází v intravilánu města. Z této podstaty je úsek koncipován pro provoz pěší bezbariérové dopravy ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. a to koordinací s výstavbou chodníku pro pěší.

Součástí stavby nejsou nástupní plochy autobusových zastávek.

Praha, březen 2021

Sestavil: Ing. Karel Fazekas