



## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>3</b>
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ .....	3
1.2	OBJEDNATEL .....	3
1.3	ZHOTOVITEL .....	3
<b>2</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ ZÁMĚRU .....</b>	<b>4</b>
2.1	VZTAH K PROGRAMU ROZVOJE SÍTĚ PK .....	4
2.2	ÚČEL A CÍL ZÁMĚRU .....	4
2.3	POTŘEBNOST A NALÉHAVOST STAVBY .....	4
<b>3</b>	<b>STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI .....</b>	<b>5</b>
3.1	ZAČÁTEK A KONEC STAVBY .....	5
3.2	VYMEZENÍ ÚZEMÍ PRO HLEDÁNÍ REÁLNÝCH VARIANT .....	5
3.3	VHODNÁ NEBO POŽADOVANÁ PRŮCHOZÍ MÍSTA .....	5
3.4	PRŮCHODNÉ KORIDORY (ČLENITOST ÚZEMÍ, ZÁSTAVBA, PROBLÉMOVÁ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŽP A OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY, CHRÁNĚNÉ OBLASTI, ZÁKLADNÍ VYBAVENÍ ÚZEMÍ) .....	5
<b>4</b>	<b>VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT .....</b>	<b>6</b>
4.1	KATEGORIE, TŘÍDA, NÁVRHOVÁ KATEGORIE, FUNKČNÍ SKUPINA A TYP PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ PK .....	6
4.2	CHARAKTERISTIKY SOUVISEJÍCÍCH A DOTČENÝCH PK .....	6
4.3	CHARAKTERISTIKY DOTČENÝCH DRAH .....	6
4.4	NÁVRHOVÉ PRVKY MOSTŮ A TUNELŮ, JEJICH PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ .....	6
4.5	POŽADAVKY NA KŘÍŽOVATKY A OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ (ODPOČÍVKY, STŘEDISKA ÚDRŽBY) ...	6
4.6	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ÚDAJE (ZDROJE A CÍLE DOPRAVY, VÝHLEDOVÉ INTENZITY, KAPACITNÍ POSOUZENÍ) .....	7
4.6.1	<i>Současné intenzity dopravy</i> .....	7
4.7	VÝSLEDKY PODKLADOVÝCH STUDIÍ .....	7
<b>5</b>	<b>CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ .....</b>	<b>8</b>
5.1	ČLENITOST ÚZEMÍ .....	8
5.2	LOŽISKA NEROSTŮ, HORNICKÁ ČINNOST .....	8
5.3	GEOTECHNICKÉ A INŽENÝRSKO GEOLOGICKÉ ÚDAJE .....	8
5.4	HYDROLOGICKÉ A METEOROLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY .....	8
5.5	SOUČASNÉ A BUDOUCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA (ZÁSTAVBA, ZPF, PUPFL, REKREACE, SÍTĚ PK, DRÁHY, DŮLEŽITÁ INŽENÝRSKÁ VEDENÍ) .....	9
5.5.1	<i>Dosavadní využití a zastavěnost území</i> .....	9
5.5.2	<i>Soulad navrhované stavby s charakterem území</i> .....	9
5.5.3	<i>Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací</i> .....	9
5.5.4	<i>Požadavky na zábory ZPF a PUPFL</i> .....	9
5.5.5	<i>Napojení na technickou a dopravní infrastrukturu</i> .....	10
5.6	OCHRANNÁ PÁSMA (VODNÍ ZDROJE, DOPRAVNÍ SYSTÉMY, DŮLEŽITÁ VEDENÍ) .....	10
5.7	CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ .....	10
5.8	CITLIVOST ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŽP A OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY .....	10
<b>6</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ .....</b>	<b>11</b>
6.1	STAVEBNÍ ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY II/303, III/3034 A MK .....	11
6.1.1	<i>Směrové a výškové řešení tras</i> .....	11
6.1.2	<i>Bezbariérové úpravy</i> .....	11
6.1.3	<i>Dopravně bezpečnostní zařízení</i> .....	12
6.1.4	<i>Dopravní značení</i> .....	12



6.1.5	<i>Mostní objekty, tunelové objekty</i> .....	12
6.1.6	<i>Obslužná zařízení</i> .....	12
6.1.7	<i>Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací</i> .....	12
6.1.8	<i>Podmiňující předpoklady</i> .....	13
6.1.9	<i>Bilance základních výměr</i> .....	13
6.1.10	<i>Zábory půdy</i> .....	13
6.1.11	<i>Životní prostředí, příroda a krajina</i> .....	13
6.1.12	<i>Organizace výstavby</i> .....	13
6.1.13	<i>Náklady</i> .....	13
<b>7</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>14</b>



## **1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**

### **1.1 Údaje o stavbě**

Název stavby:	<b>Odstranění nehodové lokality KN 84 – II/303 křižovatka Náchod</b>
Místo stavby:	Náchod [573868]
Katastrální území:	Náchod [701262]
Kraj:	Královéhradecký

### **1.2 Objednatel**

Zadavatel:	Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec králové IČ 70889546
------------	---

### **1.3 Zhotovitel**

Projektant:	Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb a.s. Haškova 1714/3 500 02 Hradec Králové IČ 287 86 793, DIČ: CZ 28786793
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jan Fiala ČKAIT – 0601877 - Mosty a inženýrské konstrukce - Dopravní stavby



## 2 ZDŮVODNĚNÍ ZÁMĚRU

### 2.1 Vztah k programu rozvoje sítě PK

Stávající křižovatka silnic II/303, III/3034 a MK není dle aktuálního přehledu plánovaných staveb součástí žádného záměru.



Obr. 1: Křižovatka II/303, III/3034 a MK – geoportál ŘSD

### 2.2 Účel a cíl záměru

Účelem záměru je odstranění obecné nehodové lokality - křižovatky na průtahu silnice II. třídy ve městě Náchod se silnicí III. třídy. Cílem je provést taková opatření, která povedou ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v prostoru křižovatky.

Tento úsek je veden ve statistice dopravních nehod jako „nehodová lokalita“.

### 2.3 Potřebnost a naléhavost stavby

Stávající křižovatka je průsečná, přechod pro chodce v paprsku křižovatky v ul. Borská je velmi dlouhý (dl. 18,0 m). Hmatové prvky pro nevidomé u přechodů pro chodce nenavazují na vodící linie a jsou nesourodé s vyznačením vodorovným dopravním značením. V paprsku křižovatky „k nádraží“ jsou hmatové úpravy pro přechod pro chodce, avšak vyznačení přechodu není ani VDZ ani SDZ. Zcela chybí svislé dopravní značení upozorňující na přecházení chodců. V prostoru křižovatky za dlouhým přechodem v ul. Borská je nevhodné odstavování vozidel před již nepoužívanou bránou CDS, a.s., přičemž manévr výjezdu probíhá pravděpodobně ve většině případech jízdou vzad a přes zmiňovaný přechod. Stávající uspořádání křižovatky je tak z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy nevyhovující.



### **3 STANOVENÍ ZÁJMOVÉ OBLASTI**

#### **3.1 Začátek a konec stavby**

Zájmovou oblastí je stávající průsečná křižovatka silnic II/303, III/3034 a MK, která se nachází ve městě Náchod. Jedná se o vytíženou křižovatku, využívanou intenzivně autobusy při výjezdu z autobusového nádraží.

Záměr řeší především problematiku bezpečnosti chodců při přecházení křižovatky.

#### **3.2 Vymezení území pro hledání reálných variant**

Z hlediska charakteru záměru (úprava stávající křižovatky) není vymezeno území pro hledání variant.

#### **3.3 Vhodná nebo požadovaná průchozí místa**

Z hlediska charakteru záměru (úprava stávající křižovatky) není řešeno.

#### **3.4 Průchodné koridory (členitost území, zástavba, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavení území)**

Křižovatka se nachází v centru města Náchod a je v zastavěném území.

Úprava křižovatky ke zvýšení bezpečnosti respektuje stávající polohu křižovatky.

V návrhu úpravy nedojde k přiblížení k obytné zástavbě, jedná se pouze o úpravu nároží křižovatky, přesunutí přechodu pro chodce pro zkrácení jeho délky a doplnění dopravního značení a protismykové bezpečnostní úpravy asfaltu před přechodem pro chodce na silnici III/303.

Stávající křižovatka, ani navržená úprava nezasahují do problémových území z hlediska životního prostředí a ochrany přírody a krajiny.



## **4 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT**

### **4.1 Kategorie, třída, návrhová kategorie, funkční skupina a typ příčného uspořádání PK**

Křižovatka je umístěna v intravilánu.

Hlavní větev křižovatky tvoří silnice II. třídy II/303. Silnice je dvoupruhová směrově nerozdělená a funkční skupiny B – sběrná, průtah silnice II. třídy.

Připojovaná komunikace ze severu je průtah silnice III. třídy III/3034 a je také dvoupruhová, směrově nerozdělená a funkční skupiny B. Na této komunikaci je velká intenzita provozu autobusů a nákladních souprav, tato intenzita vyplývá z využívání především společností CDS, a.s., která má na tuto silnici hlavní sjezd z areálu.

Připojovaná silnice z jihu je místní komunikace funkční skupiny C a jedná se o hlavní výjezd z autobusového nádraží v Náchodě. Opět je směrově nerozdělená a dvoupruhová. V této větvi je provoz v křižovatce usměrněn vodorovným dopravním značením V13.

### **4.2 Charakteristiky souvisejících a dotčených PK**

Charakteristiky dotčených komunikací jsou specifikovány výše.

### **4.3 Charakteristiky dotčených drah**

V rámci úprav křižovatky nedojde ke kolizi s dráhou nebo drážními zařízeními a stavbami.

### **4.4 Návrhové prvky mostů a tunelů, jejich prostorové uspořádání**

V rámci záměru nejsou žádné nové mostní objekty nebo tunely.

### **4.5 Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení (odpočívky, střediska údržby)**

Z hlediska charakteru záměru (úpravy stávající křižovatky) není řešeno.







## **5 CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ**

### **5.1 Členitost území**

Stávající křižovatka se nachází v intravilánu města Náchod.

### **5.2 Ložiska nerostů, hornická činnost**

V místě stavby se nenachází ložiska nerostů, poddolovaná či jinak hornickou činností dotčená území.

### **5.3 Geotechnické a inženýrsko geologické údaje**

V rámci záměru nebyl proveden geotechnický průzkum. Řešená oblast odpovídá stávajícímu rozsahu křižovatky a silničního pozemku a nepředpokládají se tak komplikace technického rázu z hlediska zakládání tělesa náspů apod.

### **5.4 Hydrologické a meteorologické charakteristiky**

V rámci záměru nebyl proveden hydrologický průzkum, meteorologické charakteristiky nejsou z hlediska předmětu tohoto záměru podstatné a nebyly zajištěny.





## **5.5 Současné a budoucí využití území a dopravní a technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, sítě PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení)**

### **5.5.1 Dosavadní využití a zastavěnost území**

Stavba se nachází v zastavěném území města Náchod.

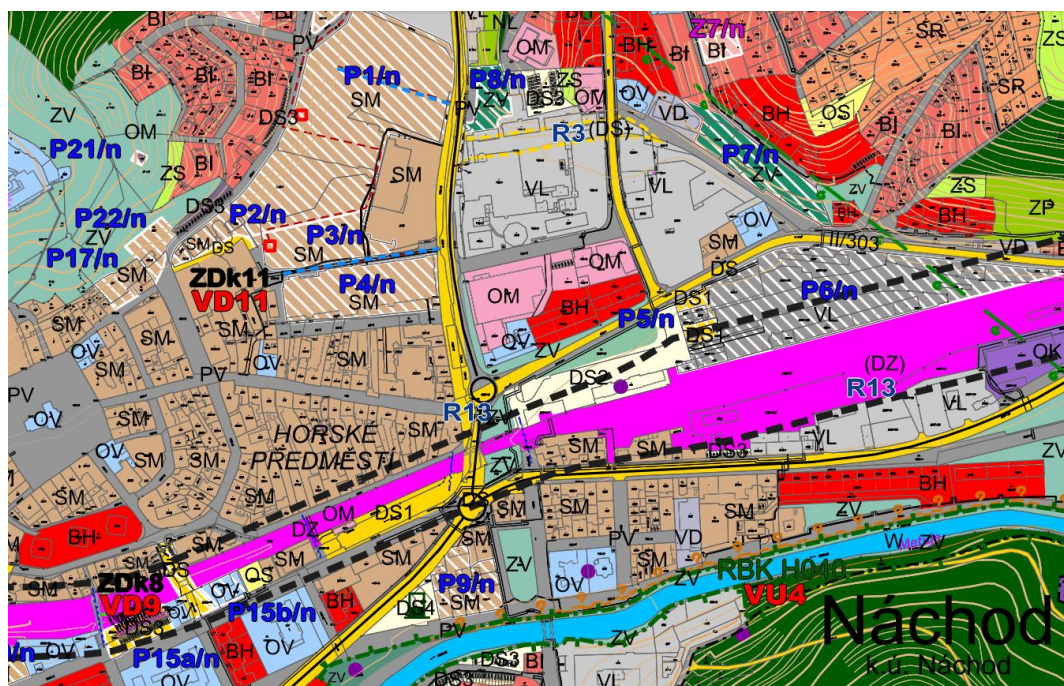
Území je využíváno jako komunikace, funkční využití ploch je silnice / ostatní plocha a komunikace / ostatní plocha.

### **5.5.2 Soulad navrhované stavby s charakterem území**

Úprava křižovatky je umístěna ve stávající ploše křižovatky a je tak v souladu s charakterem území.

### **5.5.3 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

Město Náchod má schválený územní plán. Stavba se nachází ve stávajících plochách funkčního využití **DS** – dopravní infrastruktura – silniční.



Obr. 3: Výřez z územního plánu města Náchod – „Hlavní výkres“

Dle názoru zpracovatele záměru je stavba v souladu s územním plánem.

### **5.5.4 Požadavky na zábory ZPF a PUPFL**

Stavba nemá nároky na trvalé zábory PUPFL a ZPF. Stavební úprava probíhá ve stávající ploše křižovatky v zastavěném území.



#### **5.5.5 Napojení na technickou a dopravní infrastrukturu.**

Napojení na technickou infrastrukturu se nezmění, dojde pouze k přidání nasvícení přechodu na stávající sloup VO.

Napojení na dopravní infrastrukturu se nezmění, stavba je napojena na silnice II/303, III/3034 a MK.

#### **5.6 Ochranná pásma (vodní zdroje, dopravní systémy, důležitá vedení)**

##### **Ochranné pásmo dráhy**

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona č.266/94 Sb. o drahách.

##### **Ochranné pásmo vodních zdrojů**

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

##### **Ochranná pásma inženýrských sítí**

Podzemní vedení	ČEZ Distribuce
Plynovod	GasNet s.r.o.
Sdělovací metalické a optické kabely	CETIN a.s.

Technické řešení se vedení inženýrských sítí nedotkne.

#### **5.7 Chráněná území**

Realizací záměru nedojde k dotčení územního systému ekologické stability regionální a nadregionální úrovně, dotčena nebudou zvláště chráněná území (přírodní památky a přírodní rezervace) ani lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

#### **5.8 Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny**

Záměr nemá negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem k rozsahu a charakteru úpravy nedojde k výraznému zásahu do životního prostředí.

Výsledný efekt, přinášející zlepšení plynulosti dopravy vlivem zlepšení kapacity křižovatky, by měl naopak zmírnit negativní dopad dopravy na životní prostředí v dané lokalitě.



## **6 ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ**

### **6.1 Stavební úprava křižovatky II/303, III/3034 a MK**

Návrh řeší úpravu stávající průsečné křižovatky.

Jedná se o vytíženou křižovatku, využívanou intenzivně autobusy při výjezdu z autobusového nádraží.

Záměr řeší především problematiku bezpečnosti chodců při přecházení křižovatky.

Úprava křižovatky pro zvýšení bezpečnosti respektuje stávající polohu křižovatky. V návrhu úpravy nedojde k přiblížení k obytné zástavbě, jedná se pouze o úpravu nároží křižovatky dle vlečných křivek, fyzické oddělení nároží znemožní parkování automobilů před nevyužívaným sjezdem v prostoru stávajícího přechodu pro chodce.

Dále dojde k přesunutí přechodu pro chodce pro zkrácení jeho délky na max. 8,0m (7,0+1,0m dle vyhl. 398/2009 Sb., čl. 2.0.3), doplnění chybějícího dopravního značení a protismykové bezpečnostní úpravy vozovky před přechodem pro chodce na hlavní silnici III/303.

Délka protismykové bezpečnostní úpravy bude dle TP 213 – Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek min. 30,0 m (pro  $v = 50$  km/h).

Poloměry zaoblení nároží jsou navrženy dle platných norem, především ČSN 73 6102. Návrh úpravy nároží byl ověřen pomocí vlečných křivek návrhových vozidel dle TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací.

#### **6.1.1 Směrové a výškové řešení tras**

Vzhledem k rozsahu úpravy směrové a výškové řešení tras respektuje stávající vedení komunikací.

#### **6.1.2 Bezbariérové úpravy**

Navržené úpravy jsou navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., tj. bezbariérovým řešením tras pohybu chodců a opatřeními pro bezpečnou orientaci nevidomých osob v těchto trasách.

V rámci návrhu je řešeno zkrácení přechodu pro chodce v ul. Borská, ze současných 18,0 m dojde k jeho posunutí směrem od prostoru křižovatky ke zkrácení jeho délky na 8,0 m. Nasvícení přechodu bude připojeno na stávající sloup VO pomocí výložníku.

Na silnici II/303 dojde k mírnému posunutí přechodu pro chodce směrem z křižovatky pro dodržení max. délky přechodu 8,0 m. Nasvícení přechodu pro chodce bude stávající.



V místech přechodů pro chodce bude podstupnice obruby max. +0,02 m, která bude lemována varovným pásem šířky 0,4 m a délky sahající až po výšku podstupnice obruby +0,08 m, z něhož bude vycházet signální pás š. 0,8 m, který povede až k přirozené vodící linii (plot, obruba,...). Hmatové prvky budou ve dlážděném povrchu chodníku lemovány dlažbou hladkou š. min. 0,25m.

Stávající hmatové prvky v nárožích křižovatky na výjezdu z autobusového nádraží budou obnoveny ze stávajícího varovného + signálního pásu (uspořádání přechodu pro chodce) nově pouze na varovný pás (uspořádání místa umožňujícího přecházení). Stávající hmatové prvky nekorespondují s dopravním značením.

#### **6.1.3 Dopravně bezpečnostní zařízení**

Pro zamezení přímého průchodu chodců křižovatkou bude na nároží v ul. Borská umístěno dopravně bezpečnostní zábradlí.

#### **6.1.4 Dopravní značení**

Dopravní značení bude doplněno, popřípadě obnoveno dle přílohy B.1.

Především bude doplněno chybějící označení přechodů pro chodce (**IP6**), dále bude upraveno svislé dopravní značení upravující přednost v křižovatce (**P2, P4**) tak, aby splňovalo podmínky dle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a dle vyhl. č. 294//2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK.

Dále bude v prostoru křižovatky doplněno vodorovné dopravní značení:

- **V7 – šířka 4,0 m**
- **V2b (1,5/1,5/0,25)**
- **V2b (3,0/1,5/0,125)**
- **V1a (0,125)**

V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného) v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném místně příslušným úřadem po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

#### **6.1.5 Mostní objekty, tunelové objekty**

Mostní a tunelové objekty nejsou součástí.

#### **6.1.6 Obslužná zařízení**

Nejsou obsažena.

#### **6.1.7 Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací**

Úprava neklade nároky na přeložky souvisejících komunikací. Napojení komunikací se předpokládá původní.



#### **6.1.8 Podmiňující předpoklady**

Varianta nepřináší žádné přeložky dopravní a technické infrastruktury v dotčeném území ani jiná zásadní opatření k uvolnění staveniště.

Záměr nevyvolá další podmiňující investice ani demolice velkého rozsahu.

#### **6.1.9 Bilance základních výměr**

V rámci návrhu je navržena obnova stávajících ploch:

##### Orientační výměry jednotlivých ploch:

• Dlážděné chodníkové plochy	175 m <sup>2</sup>
• Asfaltové chodníkové plochy	70 m <sup>2</sup>
• Hmatové úpravy pro nevidomé	35 m <sup>2</sup>
• Protismyková úprava povrchu vozovky	200 m <sup>2</sup>

#### **6.1.10 Zábory půdy**

V rámci úpravy křižovatky nedojde k záborům půdy.

#### **6.1.11 Životní prostředí, příroda a krajina**

Varianta nemá negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem k rozsahu (úprava stávající křižovatky) a charakteru úpravy nedojde k výraznému zásahu do životního prostředí.

#### **6.1.12 Organizace výstavby**

Úprava křižovatky nevyžaduje úplnou uzavírku dotčených silnic první třídy. Úpravu křižovatky lze provést po jednotlivých etapách, při kterých dojde v rámci dopravně-inženýrských opatření k lokálnímu omezení provozu na dotčených komunikacích.

#### **6.1.13 Náklady**

Součástí PD je samostatná příloha rozpočtu.



## **7 ZÁVĚR**

Současná podoba stykové křižovatky je z hlediska dopravně bezpečnostních standardů nevyhovující.

Úpravou nároží a přechodů pro chodce dojde ke zlepšení hlediska bezpečnosti a plynulosti v křižovatce silnic II/303, III/3034 a MK.

V Hradci Králové 03/2024

Martina Žaludová



**Seznam obrázků:**

Obr. 1: Křižovatka II/303, III/3034 a MK – geoportál ŘSD .....	4
Obr. 2: Celostátní sčítání dopravy z roku 2020 – scitani.rsd.cz .....	7
Obr. 3: Výřez z územního plánu města Náchod – „Hlavní výkres “ .....	9