

AKCE

# III/29923 Choustníkovo Hradiště

OBJEDNATEL PD

**Královéhradecký kraj**

Pivovarské náměstí 1245  
500 03 Hradec Králové  
IČ 708 89 546

**Městys Choustníkovo Hradiště**

Choustníkovo Hradiště 102  
544 42 Choustníkovo Hradiště  
IČ 002 77 932

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD



**atelierpromika**  
projektová činnost v dopravě

**Atelier PROMIKA, s.r.o.**

Na Pankráci 1062/58  
140 00 Praha  
IČ 260 80 273

VYPRACOVAL

Ing. Robin Pešek

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

Ing. Jaroslav Míka

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. Petr Pešťál

TECHNICKÁ KONTROLA

Ing. Petr Macek

AKCE

III/29923 Choustníkovo Hradiště

ČÁST

D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ

PŘÍLOHA

SO 134 - REKONSTRUKCE CHODNÍKU  
SO 135 - NOVÝ CHODNÍK VE STANIČENÍ KM 0,650 - 1,175

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

ČÁST

SO 134,135

Č. PARÉ

Č. PŘÍLOHY

1

STUPEŇ

PDPS

DATUM

09/2023

MĚŘÍTKO

-

FORMÁT

A4

## **a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU**

Objekt: **SO134 Rekonstrukce chodníku**  
**SO135 Nový chodník ve staničení km 0,650 – 1,175**

Projektant: **Atelier PROMIKA, s. r. o.**  
Na Pankráci 1062/58  
140 00 Praha  
IČ: 260 80 273

## **b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS**

Stavební objekty 134 a 135 se zabývají návrhem jednostranného chodníku podél průtahu silnice III/29923 Choustníkovým Hradištěm. Stávající chodník v šířce 1,5 m končí v km 0,650. V tomto staničení se dělí stavební objekty na Rekonstrukci chodníku (SO134) a dále až do konce úpravy na Nový chodník (SO 135).

Na začátku staničení v křižovatce s I/37 byl navržen dělený přechod pro chodce, který zajistí bezpečnou vazbu pěších podél I/37. Stávající chodník přiléhající k I/37 ve východní části byl zrušen na úkor nově navrženého odbočovacího pruhu. Na místo něj bude využito širšího chodníku odsazeného od silnice 1. třídy, na který bude navazovat rekonstrukce chodníků podél průtahů III/29923.

Rekonstruovaný chodník bude rozšířen na minimální základní šířku 1,8 m (kvůli zimní údržbě). Stávající sjezdy budou řešeny formou chodníkových přejezdů s včetně bezbariérových úprav v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. V místě vyústění svodů ze střech, které ve stavu tečou volně na chodník a přetékají do vozovky bude do chodníku umístěn krytý žlab.

Před Obecním úřadem bude chodník propojen a vstup do OÚ bude doplněn schodištěm s bezbariérovou rampou ve sklonu 5,25 %. Na opačné straně vozovky, kde byla manipulační plocha doplněna 3 parkovacími stáními je navržena plocha pro pěší, která propojí nástupní plochu parkovacích stání s obytnou zónou za lávkou přes Kocbeřský potok. V rámci této plochy bude stávající strom osazen rabatem z litinového roštu, který bude pochozí ve smyslu vyhl. č. 398/2009 Sb.

V km 0,450 se nachází zúžení základní šířky chodníku na 1,25 m a jedná se o stávající šířku chodníku, kterou nelze rozšířit z hlediska zachování minimální šířky přilehlé vozovky, která byla zúžena o 0,25 m. Na toto zúžení bude žádáno o výjimku z vyhl. č. 398/2009 Sb.

V km 0,500 bude doplněno místo pro přecházení pro zajištění bezpečné pěší vazby mezi rekonstruovanými chodníky. Následně v km 0,745 byl navržen přechod pro chodce, který převede pěší na opačnou stranu vozovky. Chodník byl od tohoto staničení veden po druhé straně především z důvodu dostupných obecních parcel. V km 1,1 se nachází další navrhované místo po přecházení, které překonává vedlejší ulici.

V novém chodníku jsou navrženy stožáry veřejného osvětlení mimo průchozí prostor a tam, kde toho nešlo docílit je VO přehozeno na opačnou stranu komunikace. Zúžení zde tvoří na 2 místech v km 0,9 stávající objekt a 1,0 stávající zídka.

Jelikož je nový chodník na úkor stávajících příkopů, jsou některé navazující parcely oproti navrženému chodníku „utopené“. Tento výškový rozdíl je vyřešen umístěním palisádové zídky na vnější hranu chodníku.

## **b.1 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ**

Chodník je navržen v základní šířce 1,8 m. Zúžení je vyžadující výjimku je navrženo v km 0,450 a 0,650. Zde se jedná o výjimku na 1,25 m resp. 1,15 m. Dále je chodník zúžený v km 0,900 a 1,000 na 1,5 m. Chodník navazuje na stávající pěší plochy u křižovatky s I/37 a končí bez přerušení pěší vazby až na konci obce v zakončení úpravy rekonstrukce.

**Výjimky na zúžení v km 0,450 a 0,650 uděleny ve společném povolení stavby.**

## **b.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ**

Výškové řešení plně kopíruje podélný sklon vozovky, který nabývá hodnot od 0,35 % do 8,33 %. V km 1,025 je navržena odpočívka s 0% podélným sklonem na délku 1,5 m pro rozdělení úseku s větším sklonem než 5,0 %.

Základní příčný sklon chodníku je 2,0 % směrem do vozovky.

Základní převýšení silničních obrubníků je 12 cm, na přechodech pro chodce a místech pro překonání vozovky je obrubník snížen na 2 cm nad úroveň nivelety vozovky a obruba na rozhraní zeleně je navržena s nášlapem 6 cm – vodící linie. Sadový obrubník u návodní strany chodníku ve styku se zelení bude zapuštěn.

Průchody u sjezdů a přechodů jsou navrženy tak, aby byl vždy zajištěn minimální průchod 0,9 m ve sklonu max 2 %.

## **c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele. V průběhu prací pak byly prováděny pracovní konzultace a připomínky byly průběžně zapracovány.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému BpV.

## **d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

V rámci rekonstrukce chodníku dojde částečně k předlažbě a vyrovnání stávajícího chodníku a k jeho rozšíření s odstraněním stávajících obrub a výměnou za nové. Nový chodník bude proveden nad zasypanými příkopy s případnou sanací podloží. Stožáry VO jsou umístěny mimo průchozí profil. Výjimku tvoří přechod v km 0,700, kde z prostorových důvodů (katastrální rozhraní) nelze stožáry VO umístit mimo chodník, je zde však dodržen průchozí prostor větší jak 0,9 m.

## e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací a chodníků jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení zemní pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$  (případně vyšší dle zvolené konstrukce) dle ČSN 73 6190 „Statická zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev vozovky“. Na základě měření hodnot modulů deformace a přetvárnosti na zemní pláni dle ČSN 73 6190 musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geotechnikem a technickým dozorem investora stanovit optimální způsob sanace zemní pláně výměnou podloží v aktivní zóně nebo její zlepšení dodáním pojiv a přehutněním. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 73 6133 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Doporučení na vylepšení vlastností zemin a přesné určení sanace bude stanoveno až na základě naměřených hodnot deformačních modulů na zemní pláni a na základě posouzení jednotlivých typů zemin zastižených v zemní pláni.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu komunikací v tloušťce 0,5 m. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nesplňuje požadavky ČSN 73 6133 tabulka 1 a 4.1.3 pro přímé použití bez úpravy, musí se provést její úprava nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem. V případě, že se mechanicky upravuje pevná jemnozrnná zemina v aktivní zóně zářezu, je třeba nejprve provést nakypření frézou před navezením vrstvy zlepšující hrubozrnné zeminy.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze situace 1:500 a vzorových příčných řezů 1:50.

### Chodník s dlážděným krytem (D2-D-1, TDZ CH, P II):

betonová dlažba	DL	60 mm	
lože z hrubého drceného kam.	HDK 4/8	30 mm	_ 50 MPa
šterkodrt' 0/63	ŠD <sub>A</sub>	150 mm	_ 45 MPa
<b>celkem</b>		<b>240 mm</b>	

### Chodníkový přejezd s dlážděným krytem (D2-D-1, TDZ VI, P II):

betonová dlažba	DL	80 mm	
lože z hrubého drceného kam.	HDK 4/8	40 mm	_ 70 MPa
šterkodrt' 0/63	ŠD <sub>A</sub>	250 mm	_ 45 MPa
<b>celkem</b>		<b>370 mm</b>	

Všechny obrubníky budou uloženy do betonového lože s opěrou. Na obrubníkové hrany bude osazen betonový obrubník orientačních rozměrů 80x250 mm. Na silniční hrany betonové obrubníky 250x150 mm

Komunikace a zpevněné komunikační plochy navrhované s krytem z prvků skladebné dlažby budou tvarovým a barevným řešením shodné s navazující částí již rekonstruovaných chodníků průtahu dle konkrétní nabídky dodavatele. Bude použita dlažba bez zkosených hran.

Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č.398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací. Použitý materiál pro hmatové úpravy musí splňovat příslušná ustanovení nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády ČR č. 312/2005 Sb. a nařízení vlády ČR č. 215/2016 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a Technické návody TZÚS ze dne 15.10.2021. Dle těchto návodů je potřeba věnovat velkou pozornost lemování prvků pro nevidomé v plochách s krytem dlážděným a zajistit do vzdálenosti 250 mm povrch rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav. Dlažební prvky rovinné, bez výstupků a reliéfu, obdélníkového tvaru (doporučený minimální rozměr 100 x 200 mm) nebo čtvercového tvaru (doporučený minimální rozměr 200 x 200 mm), bez zkosené hrany, uložené se šířkou spár max. 4 mm za předpokladu počet spár mezi dlažebními prvky v délce 1000 mm lemujícího pásu je max. 5 ks; počet spár mezi dlažebními prvky na šířku 250 mm lemujícího pásu je max. 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár musí být rovna nebo větší 200 mm). Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.

## **f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ**

Chodníky přiléhající k vozovce, či parkovacímu pruhu budou odvodněny směrem do komunikace, kde dešťové vody budou přirozeným spádem odvedeny do uličních vpustí navržených v rámci rekonstrukce vozovky a kanalizace.

Plán chodníku bude odvodněna do drenážního systému vozovky.

## **g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK**

Dopravní značení řeší samostatný stavební objekt.

## **h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

### **h.1 POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a

zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společností.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

## **h.2 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI**

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcí předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v dalším stupni projektové dokumentace nebo přímo dodavatelem stavby dle aktuální situace.

## **h.3 POŽÁRNÍ OCHRANA**

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k zasypání ani poškození požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušné hasičské záchranné stanici.

## **h.4 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat v zastavěném území, je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost zhodnocení potenciálních negativních dopadů na životní prostředí (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány. Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, na provoz blízkých objektů byl co nejmenší.

Hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí přesahovat:

- $L_{Aeq}$  65dB v době od 7 do 21 hod,
- $L_{Aeq}$  60dB v době od 6 do 7 a od 21 do 22 hod,
- $L_{Aeq}$  45dB v době od 22 do 6 hod ve chráněném venkovním prostoru staveb.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

### **i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Žádné vazby na technologické vybavení nejsou uvažovány.

### **j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

Veškeré navržené šířkové uspořádání vychází z normových hodnot a nebylo nutné provádět k tomuto výpočty.

### **k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU OSOBÁM S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací. Především obrubníky, které slouží jako vodící linie, budou realizovány s převýšením +6 cm.

Úpravy zde spočívají v:

- dodržení povolených podélných a příčných sklonů chodníků a zpevněných ploch, tj. max. 12,5 % v nájezdech ke sníženým obrubníkům, příčný sklon chodníku max. 2,0 %,
- nášlap snížených obrub v bezbariérových průchodech činí max. 0,02 m,
- tam, kde není určena vodící linie přilehlým objektem k chodníku, je osazen obrubník s hranou min. 0,06 m nad povrchem chodníku,

- povrch komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,5, u šikmých ramp a nájezdů pak  $0,5 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu rampy nebo nájezdu,
- materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat podmínky vládního nařízení č. 163/2002 Sb. ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb. dle TN TZÚS 12.03.04-06,
- výkopy a staveniště budou zabezpečeny dle přílohy č. 2, bod 4.0, 4.1 a 4.2 vyhl. č. 398/2009 Sb.

### **ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ CHODNÍKŮ A CHODNÍKOVÝCH PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Návrh chodníků, resp. jejich uspořádání musí být v souladu s ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, kapitola 10 – Komunikace se smíšeným provozem a komunikace s vyloučením motorového provozu (komunikace funkční třídy D).

Návrh bezbariérových úprav chodníků musí být plně v souladu s **vyhláškou č. 398/2009 sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, v platném znění.

#### **Základní podmínky návrhu pro zajištění bezbariérovosti chodníků:**

- Komunikace pro pěší musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby. Překážky na komunikacích pro pěší, zejména stožáry veřejného osvětlení, dopravní značky, stromy atd. musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí profil šířky nejméně 1,5 m, tuto hodnotu lze snížit ve výjimečných případech až na 0,9 m. Přerušování přirozené vodící linie v délce větší než 8 m musí být doplněno vodící linií umělou (podélné drážky).
- Překážky na komunikacích pro pěší musí mít ve výši 1100 mm pevnou ochranu (tyč zábradlí, horní díl oplocení) a ve výši 100 až 250 mm zarážku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec), sledující půdorysný průměr překážky, popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm.
- Chodníky musí být široké nejméně 1,5 m a smí mít podélný sklon nejvýše 1:12 (8,33 %) a příčný sklon nejvýše 2,0 %
- Na úsecích s podélným sklonem větším než 5,0 %, delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o podélném a příčném sklonu nejvýše 2,0 %.
- Chodníky v místech přechodů přes komunikace musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce a musí být opatřeny signálními pásy spojujícími varovné pásy s vodícími liniemi. U změn dokončených staveb musí být signální pásy jen v případě, že bude zajištěna bezpečnost při přecházení zrakově postižených osob. Po celé délce sníženého obrubníku, směrem do chodníku, musí být zřízen varovný pás šíře 0,4 m při současném zachování přesahu nejméně 0,8 m na obě strany signálního pásu. Obdobně tento pás musí být zřízen i v místech výjezdů. Varovný pás lze provést i místo sníženého obrubníku.
- U přechodů vedených přes komunikace v šikmém směru, u přechodů a míst pro přecházení delších než 8 m a u přechodů a míst pro přecházení v oblouku  $\leq 12,0$



- m musí být v rámci vodorovného dopravního značení vyznačen vodící pás přechodu (resp. místa pro přecházení) navazující na signální pás na chodníku
- Místo pro přecházení je doplněno varovným a signálním pásem, má snížený obrubník na výškový rozdíl 2 cm. Signální pás je odsazen od varovného pásu o 0,3 – 0,5 m.
  - U míst pro přecházení, která není možno z důvodu stavebně technických nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, se zřizuje pouze varovný pás; signální pás a vodící pás přechodu se neprovádí. (viz. ČSN 73 6110 změna Z1, odst. 10.1.3.1.14)
  - Varovné a signální pásy jsou provedeny z reliéfní slepecké dlažby (dlažba s výstupky), **Dlažba bude hmatově i barevně kontrastní. Použitá dlažba s výstupky pravidelného tvaru musí splňovat požadavky NV č. 163/2002 sb. a TN TZÚS 12. 03. 04.** Dlaždice hmatových úprav pro nevidomé nejsou použity k jiným účelům.
  - **Uměla vodící linie vytvořená pomocí drážek, musí splňovat požadavky dle NV č. 163/2002 sb. a dle TN TZÚS 12. 03. 06.**
  - Varovný pás má šířku 0,4 m, signální pás šíří 0,8 m.
  - Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k přechodu, přístup k němu a zároveň určuje směr přecházení přes jízdní pruhy. Proto musí být umístěn v prodloužené ose přechodu, nebo musí být směřován k přechodu rovnoběžně s osou přechodu. Min. délka pásu je 1,5 m (1,0 m při změně dokončené stavby).
  - Styk dvou signálních pásů se vyznačuje přerušením hmatové (slepecké) dlažby na šířku signálního pásu.
  - Chodníky jsou rampovitě spádovány ke sníženému obrubníku (přechodu/místu pro přecházení) ve sklonu  $\leq 12,5\%$  při zachování průchozího prostoru o š.  $\geq 0,9$  m a příčném sklonu průchozího prostoru  $\leq 2\%$ . Variantně je užito řešení, kdy je chodník snížen v celé své šíři pomocí nájezdových ramp, jejichž sklon nepřekročí hodnotu 12,5 %.

**Výše uvedené bezbariérové řešení je v navrženém řešení dodrženo a na případné odchylky byla vydána pravomocná výjimka.**

VYBRANÉ DETAILS:

BEZBARIÉROVÝ NÁJEZD ŠIKMOU RAMPOU  
S VAROVNÝM PÁSEM NA CHODNÍK MIN.  
ŠÍŘKY 2,0 m (1,5 m)

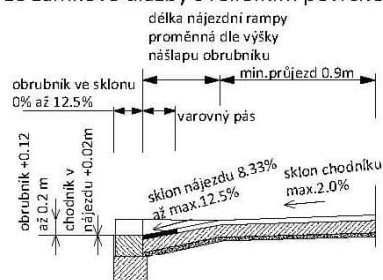


signální pás nemusí být v ose přechodu, ale musí vždy být vstřícný se signálním pásem na druhé straně komunikace

- A - signální pás  $\bar{s}$  = 0,8-1,0 m
- B - varovný pás  $\bar{s}$  = 0,4m
- X - proměnná délka nájezdu dle výšky obrubníku
- sklon maximálně 12,5%

**PŘÍČNÝ ŘEZ NÁJEZDEM**

ze zámkové dlažby s reliéfním povrchem pro nevidomé



Z technologických důvodů může být signální pás ukončen až 250 mm od vodící linie

