

Město Šternberk (okr. Olomouc)

Úprava cyklopřejezdu ul. Jívavská



Dokumentace pro stavební povolení v podrobnostech pro provádění stavby

C.101.1 Technická zpráva



OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	3
2.1.	Zpevněné dopravní plochy	3
2.2.	Odvodnění	4
2.3.	Inženýrské sítě	5
2.4.	Dopravní značení	5
2.5.	Dokončovací práce	5
2.6.	Vegetační úpravy.....	5
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	5
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH.....	6
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD.....	8
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY	9
9.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	10
10.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	10
11.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	10



1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Stavba:	Úprava cyklopřejezdu ul. Jívavská
Stavební objekt:	SO 101 – Zpevněné dopravní plochy
Katastrální území:	Šternberk (okres Olomouc); 763527
Pozemky:	<u>viz. příloha A.P1 Záborový elaborát</u>
Region soudržnosti:	Střední Morava, CZ07
Kraj:	Olomoucký
ORP:	Olomouc
Stavebník:	město Šternberk

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je řešení cyklistické a pěší dopravy v řešené lokalitě na ul. Jívavská, přes sil. I/46 ve městě Šternberk v souladu s platnými vyhláškami a ČSN, zejména ČSN 73 6110 vč. změny Z1, ČSN 73 6102 vč. změny Z2, TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty a v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., O technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, které se vztahují k pozemním komunikacím. Řešený přechod s přejezdem se středním dělicím ostrůvkem se nachází na paprsku okružní křižovatky ul. Olomoucká – Jívavská, směrem na Moravský Beroun. Stavbou je dotčena sil. I/46, č. úseku 1444A01002 - 1444A035, provozního staničení km 57,016 – 57,769. Stavba se nachází v provozním staničení km 57,042.

Navržená úprava stávajícího přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce vychází ze záměru změny vzájemné polohy přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty v souladu se záměrem vedení cyklistu oddělenou stezkou a minimalizovat vzájemné křížení komunikací.

Navržená stavba přímo navazuje na akce:

„Smíšená stezka ul. Olomoucká – I. etapa“, vypr. fy. Atelis, stupeň DSP z r. 2016;
„Šternberk – propojení cyklistických komunikací, návrh stezky podél ul. Nádražní“, vypr. fy. Atelis, STUDIE z r. 2018.

2.1. Zpevněné dopravní plochy

Plochy komunikace pro chodce a cyklisty jsou oproti současnému stavu rozšířeny, v prostoru přejezdu a přechodu vedeny odděleně s návazností na navrženou stezku š. 3,0 m se společným provozem chodců a cyklistů na ul. Olomoucká a stávající š. 3,0 m podél Sprchového potoka. Přechod pro chodce je navržen v š. 4,0 m s přimknutým přejezdem pro cyklisty š. 2,75m. Vedení chodníku a cyklostezky je zachováno s napojením na koncový úsek slepé MK se sjezdem cyklistů naznačeným piktogramovým koridorem V20 do vozovky a přístupovou plochou pro chodce



š. 2,55m (vč. silničního obr.) se sníženým obrubníkem. Případné najetí vozidel bude zamezeno osazením zahrazovacích sloupků podél chodníku.

- Vzor zahrazovacích sloupků:
ocelové sloupky šedé barvy v. 1100 mm Ø76mm kotvené pod dlažbou do betonových patek C20/25 o rozměrech 350x350x400mm.



Délka přecházení sil. I/46 se nemění, vychází ze stáv. stavu, tj. 4,85m v ose přechodu s ostrůvkem š. 2,86 – 2,97m. Plocha ostrůvku a okolní chodníky budou předlážděny bet. zámkovou dlažbou, lemovanou podél vozovky sil. I/46 řádkem/dvojřádkem žulové kostky 10/10 dle stáv. stavu, bet. obrubníky budou vybourány. Zbytkové nepojížděné plochy jsou navrženy s povrchem z žulové kostky 10/10/10. Chodníky budou lemovány betonovými obrubníky 10/20/100 osazenými + 6 cm nad úrovní dlažby chodníku v místě vodící linie, v místě odvodnění vsakem do přilehlé zelené plochy budou zapuštěné (v úrovni dlažby). Cyklostezka bude lemována betonovými obrubníky 10/20/100 zapuštěnými. Příčné spádování chodníkových ploch a stezky je navrženo 2,0 %.

V koncovém úseku slepé MK se nachází úvratě obratiště tvaru „T“ s š. úvratě 5,25m a 4,65 m, s nástřikem žluté čáry V 12c podél navržených silničních obrubníků. Na protější straně vozovky není podélné parkování omezeno, je uvažováno s š. 2,0m z celkové š. 6,65 m vozovky MK. Na MK bude provedeno obnovení asfaltobetonového povrchu v navrženém rozsahu s výměnou obrusné vrstvy ACO v tl. 50 mm. Odvodnění MK bude dle stávajícího příčného a podélného spádování do navržených uličních vpustí UV1 a UV2 s napojením přípojky do jednotné kanalizace.

Po obnovení ACO bude provedeno proříznutí pracovní spáry v tl. min. 25 mm a následné zalití modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Popis navržených konstrukcí zpevněných ploch viz. kap. 5. Návrh zpevněných ploch.
Niveleta, podélné a příčné spádování dotčené silnice I/46 a vozovky MK se nemění, vychází ze stav. stavu.

V rámci akce dojde k záboru stávajících zelených ploch pro nové zpevněné plochy. Přilehlé zelené plochy se v místě záboru a do vzdálenosti 1 m od hranice stavebních úprav odhumusují v tl. 10 cm, po dokončení stavby se provede ohumusování v tl. 10 cm a osetí travním semenem.

Stavbou dojde k dotčení reklamní plochy, určené k přeložení do bet. základů 500x500x800mm.

2.2. Odvodnění

Odvodnění MK je navrženo podélným a příčným spádem do navržených uličních vpustí UV1 – UV2 s napojením do jednotné kanalizace.

Poloha UV1 je navržena mimo sjezd cyklostezky s lemováním z žulové kostky 10/10.



Odvodnění chodníkových ploch a cyklostezky bude podélným a příčným spádem do okolního zeleného terénu ke vsaku, rampových částí do vozovky.

Podrobněji viz kap. 6.

2.3. Inženýrské sítě

Na staveništi se nachází nebo se svým ochranným pásmem dotýkají hranice stavebních úprav:

- podzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce, a.s.;
- podzemní vedení VO – orientační poloha;
- NTL plynovod ve správě GasNet s. r.o.;
- kanalizace jednotná ve správě VHS SITKA, s.r.o.;
- vodovod ve správě VHS SITKA, s.r.o.

Bude provedena výšková úprava dotčených povrchových znaků IS do nové nivelety. V rámci stavby budou respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí dle zákona 458/2000 Sb. a zákona 274/2001 Sb. Před zahájením zemních prací je investor povinen zajistit vytýčení všech podzemních vedení u jednotlivých správců (v souladu se zákonem č. 200/1994 Sb., ČSN 73 6133).

Podrobné požadavky a podmínky příslušných správců budou respektovány.

Na provádění stavby nejsou kladeny požadavky, které by vyžadovaly zvláštní bezpečnostní opatření.

2.4. Dopravní značení

Viz kap. 7.

2.5. Dokončovací práce

Provede se proříznutí pracovních spár asfaltobetonové vozovky v tl. min. 25 mm a následné zalití modifikovanou zálivkou a umístění svislého DZ a nástřik vodorovného DZ.

2.6. Vegetační úpravy

V rámci akce dojde k záboru stávajících zelených ploch pro nové zpevněné plochy. Přilehlé zelené plochy se v místě záboru a do vzdálenosti 1 m od hranice stavebních úprav odhumusují v tl. 10 cm, po dokončení stavby se provede ohumusování v tl. 10 cm a osetí travním semenem. Pro nové zelené plochy bude provedeno odkopání stav. konstrukce a následný zásyp orníci.

Stavbou nedojde k dotčení dřevin.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Pro mapový podklad projektu byl v říjnu 2018 zaměřen současný stav ploch v zájmovém území a zpracován polohopis a výškopis v měřítku 1:500.

Všechny měřené body jsou spočítány v souřadnicích JTSK v katastrálním území Šternberk (okres Olomouc); 763527. Výškový systém je Bpv.

Po provedení výkopu dle PD bude provedena statická zatěžovací zkouška podle přílohy A, ČSN 72 1006: 2015 Kontrola zhutnění zemin a sypanin s požadovanou



hodnotou modulu přetvárnosti v druhém zatěžovacím cyklu $E_{def,2}$ minimálně 45MPa v úrovni zemní pláně pro vozovku, minimálně 30MPa pro komunikace skupiny D2. Záznamy naměřených hodnot a výsledků statické zatěžovací zkoušky budou doloženy dle požadavků TP 170.

Upozornění:

V případě výskytu výrazně odlišné únosnosti pláně (rozbrídavé nebo jinak neúnosné zeminy) na staveništi, než předpokládá projektová dokumentace, stanoví projektant v rámci AD způsob sanace pláně a upraví postup výstavby tak, aby nebyla dotčena statická únosnost konstrukce.

Inženýrské sítě jsou zakresleny v situaci dle zaměřených viditelných znaků v terénu a dle podkladů jednotlivých správců sítí. V rámci stavby budou respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí dle zákona 458/2000 Sb. a zákona 274/2001 Sb. Před zahájením zemních prací je investor povinen zajistit vytýčení všech podzemních vedení u jednotlivých správců (v souladu se zákonem č. 200/1994 Sb., ČSN 73 6133).

4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Projektová dokumentace je navržena v souladu s platnými vyhláškami a ČSN, zejména ČSN 73 6110 vč. změny Z1, ČSN 73 6102 vč. změny Z2, TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Projektová dokumentace bude tvořena stavebními objekty:

SO 101 – Zpevněné dopravní plochy

Jiné stavební objekty nejsou navrženy.

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Pro navržené dlážděné plochy budou položeny nové konstrukční vrstvy, kterým budou předcházet výkopové práce a odhumusování stávajících zelených ploch. Provede se frézování stávajícího asfaltobetonového povrchu vozovky v určeném rozsahu. Pro provedení výkopových prací se provede pokládka jednotlivých konstrukčních vrstev, dláždění navržených zpevněných ploch a kladení asfaltobetonových vrstev.

Pro předláždění chodníkových ploch se použije betonová dlažba zámková 20/10/6 přírodní – šedé barvy, pro hmatnou dlažbu betonová zámková hmatná dlažba 20/10/6 slepecká s výstupky kontrastní bílé barvy. Pro cyklostezku bude použita bet. zámková dlažba 20/10/6 bez fazety červené barvy, pro smíšenou stezku bet. zámková dlažba 20/10/6 bez fazety přírodní – šedé barvy. U komunikací pro pěší v exteriérech je nutno používat materiály, které jsou v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb. a z něj vycházejících návodů Technického a zkušebního ústavu TN TZÚS 12.03.04 a 06.

Pro zpevněné nepojížděné plochy je navržen povrch z žulové kostky 10/10/10.



Obrubníky jsou navrženy betonové silniční 15/25/100 osazené + 12 cm nad úrovní vozovky, 15/30/100 naležato mimo pochozí plochu ostrůvku, nájezdové přímé 15/15/100 osazené + 2 cm nad povrchem vozovky v místech přecházení, přechodové 15/15;25/100. Silniční obrubníky podél vozovky budou lemovány řádkem/dvojřádkem žulové kostky 10/10/10. Chodníky budou lemovány betonovými obrubníky 10/20/100 osazenými +6 cm nad úrovní dlažby chodníku v místě vodící linie, v místě odvodnění vsakem do přilehlé zelené plochy budou zapuštěné (v úrovni dlažby), cyklostezka bude lemována betonovými obrubníky 10/20/100 zapuštěnými. Silniční obrubníky vč. žulové kostky budou uloženy do betonového lože C20/25nXF3 s opěrkou, chodníkové C16/20nXF1.

Provede se proříznutí pracovních spár asfaltobetonové vozovky v tl. min. 25 mm a následné zalití modifikovanou zálivkou.

Konstrukce 1 – chodníky, cyklostezka – betonová dlažba (skladebnost příčně na osu chodníku):

- Bet. dlažba dle ČSN 73 6131	DL I	60 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4–8 dle ČSN 73 6131-1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0–32 dle ČSN 73 6126-1	ŠDA	300 mm
Celkem		400 mm

Požadovaná únosnost zemní pláně 30 MPa

Konstrukce 1a – chodník – bet. zámková dl. 200/100/60, přírodní - šedé barvy

Konstrukce 1b - bet. zámková hmatná dl. 200/100/60, slep. typu s výstupky, bílé barvy

Konstrukce 1c - cyklostezka – bet. zámková dl. 200/100/60 bez fazety, červené barvy

Konstrukce 1d – smíšená stezka – bet. zámková dl. 200/100/60 bez fazety, přírodní - šedé barvy

Konstrukce 2 – žulová kostka 10/10 - nepojížděná:

- Žulová kostka 100/100/100cm dle ČSN 73 6131		100 mm
- Lože z kamenné drti fr. 4–8 dle ČSN 73 6131-1	L	40 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	ŠDA	260 mm
Celkem		400 mm



Konstrukce 3a – vozovka - obnovení vrstvy ACO:

- Asfaltový beton s pojivem gradace 50/70 dle ČSN 736121, ČSN EN 13108-1 ED.2	ACO 11+	50 mm
- Spojovací postřik dle ČSN 73 6129:2016	PS-CP 0,20-0,35 kg/m ²	
- Frézování stávající konstrukce		- 50 mm
Celkem		50 mm
- Stávající konstrukce		

Konstrukce 3b – vozovka MK - úprava překopů:

- Asfaltový beton s pojivem gradace 50/70 dle ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	ACO 11+	40 mm
- Spojovací postřik dle ČSN 73 6129:2016	PS-CP 0,20-0,35 kg/m ²	
- Asfaltový beton s pojivem gradace 50/70 dle ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	ACL 16+	40 mm
- Infiltrační postřik dle ČSN 73 6129:2016	PI-C 0,60-1,00 kg/m ²	
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	ŠDA	200 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 dle ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	ŠDA	200 mm
Celkem		480 mm

6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD

Projektová dokumentace je zpracována v souladu s normou ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“.

Odvodnění MK je navrženo podélným a příčným spádem do navržených uličních vpustí UV1 – UV2 s napojením do jednotné kanalizace.

Poloha UV1 je navržena mimo sjezd cyklostezky s lemováním z žulové kostky 10/10. Uliční vpusti budou osazeny litinovými vtokovými mřížemi 500x500 mm D400 s mechanismem proti odcizení, s kalovou prohlubní hloubky 1,0m. Výtokový díl je navržen SIFON s otvorem pro PVC DN150 ø 450 mm, v. 570 mm.

Odvodnění chodníkových ploch a cyklostezky bude podélným a příčným spádem do okolního zeleného terénu ke vsaku, rampových částí do vozovky.

Přípojky uličních vpustí a odvodňovacích žlabů jsou navrženy PVC DN 150 na písčitém loži tl. 15 cm s obsypem ze štěrkopísku 30 cm nad potrubí (hrubost zrna max. 16 mm).

Zásyp bude po úroveň tl. konstrukce proveden z ŠP fr. 0-22. Hutnění bude prováděno po vrstvách tl. max. 15 cm v souladu s TP 146 Povolování a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě ve vozovkách PK. Šířka výkopu se navrhuje 0,35m od osy vedení na obě strany + profil přípojky.



7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Svislé dopravní značení – odstranění:

- **C10a** (2ks)
- **C10b**

Svislé dopravní značení – změna:

- **IP6 + IP7** – provede výměna polohy, umístění IP7 pod IP6 ve směru k okružní křižovatce

Svislé dopravní značení – nové:

- **C9a** - zmenšená
- **C10a** (3ks) - zmenšené
- **C10b** - zmenšená

Vodorovné dopravní značení:

- **V7a** (3,0/0,25) – navrženého přechodu pro chodce
- **V8b** (4,0 + 2,75/0,5) - přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce
- **V12c** – zákaz zastavení
- **V14** se šipkou – jízdní pruh pro cyklisty
- **V14** bez šipky
- **V15** se symbolem **C7a** „Stezka pro chodce“
- **V20** – piktogramový koridor pro cyklisty

Provede se odstranění stáv. vodorovného DZ frézováním.

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Navržená stavba nevyžaduje žádné zvláštní podmínky na postup prací.

Navržená stavba nevyžaduje žádné zvláštní podmínky na postup prací.

Průjezdnost sil. I/46 bude v místě provádění stavebních prací omezena zúžením vozovky na š. min. 3,5 a 4,0m ze směru od ul. Olomoucká přechodným dopravním značením dle schéma B/3 a B/7 podle TP66 Zásady pro označování pracovních míst na PK - III. Vydání z roku 2015.

Průjezdnost MK nebude omezena, koncová část slepé ulice bude využita pro účel stavby.

Za bezpečnost provozu a řádné označení místa stavby během stavebních prací bude dohlížet oprávněná osoba určená zhotovitelem stavby. První pomoc při haváriích je možné přivolat z nejbližší veřejné telefonní stanice nebo ze soukromých pevných a mobilních stanic.

Obchůzná trasa bude vyznačena orientačním značením na okolní přechody pro chodce.

Způsob a podmínky pokládky obrubníků a dlažby stanovuje ČSN 73 6131-1.



Chodníkové obrubníky se navrhují zapuštěné nebo +6 cm nad úrovní dlažby chodníku, plnící funkci vodící linie. Silniční obruby jsou navrženy +12 cm nad úrovní vozovky, v místě přecházení a přejezdného chodníku snižené +2 cm nad úrovní vozovky, ve sjezdech +4 cm.

U bet. obrubníků se:

U oblouků o poloměru **R = 0,50 – 2,0m se musí použít obloukové obrubníky.**

Oblouky o poloměru R = 2,50 – 8,0m budou seskládány s přímých obrubníků délky 0,50m, upravených řezáním rubové strany do klínu.

Oblouky o poloměru R = 9,0 – 15,0m budou seskládány s přímých obrubníků délky 0,50m.

Oblouky o poloměru větším než R = 15,0m budou seskládány s přímých obrubníků délky 1,0m.

Po položení asfaltobetonových vrstev a vyžrání bet. lože řádku kostky 10/10 se provede proříznutí pracovní spáry v tl. min. 25mm a následné zalití modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Zámková a plošná dlažba - vlastní urovnání kladecí vrstvy se provádí pomocí dřevěné latě nebo hliníkového pravítka přes vodící lišty. Kladecí vrstvu je nutné výškově nadsadit o 10mm, neboť při konečném hutnění zadlážděného krytu dojde ke zhutnění kladecí vrstvy, tudíž k poklesu její vrchní úrovně.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Tato stavba nebude mít po dokončení žádné technologické vybavení.

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Návrh konstrukcí zpevněných ploch vychází z TP 170, není proto podložen výpočtem.

Výškové řešení stavby viz. C.101.3 Vzorový příčný řez.

11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Veškeré bezbariérové úpravy jsou v souladu s platnými předpisy ČSN, technickými předpisy a zejména s vyhláškou 398/2009 Sb. O technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, které se vztahují k pozemním komunikacím. U komunikací pro pěší exteriérech je nutno používat materiály, které jsou v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb. a z něj vycházejících návodů Technického a zkušebního ústavu TN TZÚS 12.03.04 a 06.

- okraj nájezdu na chodník musí být před obrubníkem vyznačen varovným pásem (z kontrastní bílé slepecké hmatné dlažby s výstupky, přírodní šedé barvy v památkově chráněném) o šířce 0,4 m a v délce šířky sníženého obrubníku rampy s přesahem varovného pásu až do výše obrubníku + 8 cm nad úrovní vozovky.



- silniční obrubníky budou v místě přecházení sníženy +2 cm nad úroveň vozovky, v místě souběhu s cyklostezkou bude provedeno dláždění po řádek žulové kostky – bez obrubníku,
- chodníky budou v místě silniční obruby ve výšce $\leq + 8$ cm vybaveny varovným pásem š. 40 cm.
- v místě přecházení vozovky jsou navrženy pochozí šikmé plochy v podélném sklonu max. 3,4 % a příčném max. 2,0 %.
- přechody pro chodce budou vybaveny varovným pásem o šířce 40 cm (přes cyklostezku o šířce 30 cm – hmatný pás), který bude v případě absence vodící linie (chodníkového obrubníku) vydlážděn do úrovně, která se bude nacházet ve výšce + 8 cm nad úrovní vozovky. Varovný pás bude dle situace opatřen signálním pásem o šířce 80 cm dobíhajícím k vodící linii, přičemž nejmenší délka směrového vedení musí být nejméně 1,0m.
- komunikace pro chodce smí mít podélný sklon max. 8,33 % (navrženo max. 3,4 %) a příčný sklon max. 2,0 %.
- vodící linie tvoří chodníkový obrubník, zvýšený + 6 cm nad úroveň dlažby chodníku. Přirozená vidící linie není přerušena na vzdálenost přesahující 8,0 m.
- chodníky jsou navrženy v min. š. 2,4 m mezi obrubami, v místě souběhu s cyklostezkou v š. 3,0 m vč. bezpečnostního odstupu š. 0,50 m, jehož součástí je hmatný pás š. 0,3 m z bet. zámkové hmatné dlažby 10/20 slepeckého typu s výstupky bílé barvy.
- chodník je od cyklostezky oddělen hmatným pásem š. 30 cm, bezpečnostní odstup 0,50m je součástí hmatného pásu a chodníku.
- požadavky na dodržení min. průchozího prostoru v šířce 1,5 m jsou dodrženy. Nejmenší šířka chodníku je 1,97 m v místě zahrazovacích sloupků.