

**Akce:** **REKONSTRUKCE CHODNÍKU  
V ULICI HOLEŠOVSKÁ,  
BYSTRICE POD HOSTÝNEM**

**Stupeň PD:** **DOKUMENTACE PRO VYDÁNÍ  
SPOLEČNÉHO POVOLENÍ**

**SO 101 CHODNÍK**

**D.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**a) Identifikační údaje:**

Název stavby: Rekonstrukce chodníku v ulici Holešovská, Bystřice pod Hostýnem  
 Název objektu: SO 101 Chodník  
 Stupeň PD: Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace, dle přílohy č. 11 k vyhlášce č.499/2006 Sb.  
 Místo stavby: ul Holešovská  
 Bystřice pod Hostýnem  
 Okres Kroměříž  
 Kraj Zlínský  
 Katastrální území: Bystřice pod Hostýnem [617113]  
 Parcela: 417/3, 2859/4, 448/5, 447/1, 448/9, 448/1, 2859/10, 2892/2, 463/2, 463/13, 463/5, 463/15  
 Stavebník: Město Bystřice pod Hostýnem  
 Masarykovo nám 137,  
 768 61 Bystřice pod Hostýnem  
 Zastoupený: Zdeňkem Rolincem, starostou města  
 Radkem Zapletalem, referentem správy majetku  
 IČ: 00287113  
 DIČ: CZ00287113  
 Telefon: 605 446 937  
 E-mail: radek.zapletal@mubph.cz  
 Projektant: Projekty Sukup s.r.o.  
 Nová 225  
 696 61 Vnorovy II Lideřovice  
 IČ: 09139818  
 DIČ: CZ09139818  
 Zodp. projektant Ing. Miroslav Sukup, Hutník 1429, 698 01 Veselí nad Moravou,  
 ČKAIT 1006000

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

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci chodníku na bezbariérový v ulici Holešovská podél silnice II/438 Bystřice p. Hostýnem-Holešov. Řešený chodník bude zajišťovat bezpečný pohyb chodců v dané lokalitě a bezbariérové zpřístupnění jednotlivých rodinných domů, areálů a obchodního centra OC Domečky podél této komunikace. Rozsah řešeného území je dán polohou stávající silnice II/438 Bystřice p. Hostýnem - Holešov a okolní zástavbou. Dotčené pozemky mezi stávající zástavbou a silnicí II/438 Bystřice p. Hostýnem - Holešov kopírují niveletu stávající komunikace a jsou v mírně zvlněném terénu s přirozeným sklonem terénu do 5 %. Navržený chodník bude veřejně přístupný a bude využíván širokou veřejností, účel užití je doprava pěších. Výstavbou chodníku dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců a zlepšení bezbariérovosti.

Pro chodce v současné době neexistuje bezbariérové propojení stávajících rodinných domů a ČSPH situovaných podél silnice II/438 Bystřice p. Hostýnem – Holešov. Chodci a zejména školní děti tak využívají k cestě do školy nebo do centra obce chodník, který postrádá jakékoliv prvky bezbariérovosti. (RPDI dle celostátního sčítání dopravy 2020 na úseku č 6 silnice II/438 je 9039 voz/24 hod). Cílovou skupinou jsou obyvatelé města Bystřice pod Hostýnem (8029 obyvatel k 1. 1. 2023), ale i zaměstnanci z areálu SÚS Kroměřížska a ČSPH a v neposlední řadě i zákazníci plánovaného obchodního centra OC Domečky, ale i rekreační uživatelé z okolních obcí či turisté. Projekt, tak bude plnit dopravně bezpečnostní funkci v rámci intravilánu města Bystřice pod Hostýnem v ulici Holešovská a současně umožní bezpečný pohyb chodců a dětí podél silnice II/438

Bystřice p. Hostýnem – Holešov a bezbariérové zpřístupnění jednotlivých rodinných domů, areálů a OC Domečky podél této komunikace. Chodci, tak nebudou využívat k pohybu silnici II/438 Bystřice p. Hostýnem – Holešov. Veřejné prostranství budou plnit dopravně obslužnou funkci doplněnou o doprovodnou a ochrannou zeleň. Rozsah staveniště je dán samotným půdorysným rozsahem. Tento rozsah bude dočasně zvětšen z důvodu nutnosti zajištění zemních prací pro osazení nových obrub.

### **SO 101 Chodník**

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci chodníku na bezbariérový podél silnice II/438 v ul. Holešovská v úseku od ul. Na Domově po ČSPH, který naváže na stávající chodníky v této části města. Rekonstrukce chodníku výškově a směrově navazuje na rekonstrukci silnice II/438 Bystřice pod Hostýnem-Hlinsko pod Hostýnem jejíž investorem je Ředitelství silnic Zlínského kraje. Byla provedena vizuální prohlídka stavby a diagnostika chodníku. Bylo konstatováno, že plocha chodníku vykazuje poškození vzniklé neúnosnou konstrukcí. Současně stávající stav postrádá jakékoliv prvky a úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Obruby u místní komunikace lokálně nedosahují normové výšky, část obrub je zvětřalá. Vzhledem k výše uvedenému, bylo rozhodnuto, že dojde k rekonstrukci chodníku a současně k doplnění prvků pro bezbariérové řešení. Stávající kryt chodníku z betonové dlažby 30/30 vč. konstrukčních vrstev bude zcela odstraněn. Rekonstruovaný úsek začíná před RD č.p. 391 a končí ČSPH, kde je napojen na stávající chodník pro pěší. Nově je navržen chodník šířky 1,50 m o celkové délce 335,94 m s krytem z betonové zámkové dlažby šedé barvy s jednostranným příčným sklonem 2 % směrem k pásu zeleně mezi chodníkem a vozovkou silnice II/438, u trasy T1 je navržen příčný sklon 2% směrem ke stávajícímu betonovému odvodňovacímu rigolu napojeného na kanalizaci. Chodník bude lemován chodníkovým obrubníkem 1000/80/200 s nášlapem + 6cm oproti přiléhajícímu povrchu chodníku a bude tak tvořit přirozenou vodící linii, v místě vjezdů bude tato obruba zapuštěna do úrovně přiléhající dlažby. Na bližší straně k vozovce bude chodník lemován chodníkovým obrubníkem 1000/80/200 osazeným do úrovně dlažby pro umožnění odtoku srážkové vody do pásu zeleně. U trasy T1 je vzhledem k navrženému způsobu odvodnění do stávajícího rigolu řešena vodící linie zárazkou pro slepeckou hůl osazenou na zábradlí ve výši 0,135m na povrchem chodníku. Zábradlí bude osazeno do bet. patek 250x250x500 mm z betonu C16/20 a bude provedeno dle schéma na výkresu č.D11 (**výšku zárazky na slepeckou hůl nutno dodržet !**). Součástí chodníku jsou samostatné sjezdy k RD, šířky samostatných sjezdů zachovávají stávající sjezdy, respektive stávající snížené obrubníky silnice II/438, jejich šířka je sjednocena na 4 m. Samostatný sjezd k RD č.p.390 je vzhledem k šíři chodníku 1,87 m řešen pomocí lichoběžníkové rampy dle ČSN 736110 tak, aby byl zajištěn minimální průchozí prostor 0,9 m s příčným sklonem 2%. Sjezd k RD č.p.452 je řešen pomocí rampy v pásu zeleně mimo průchozí prostor chodníku, tzn. že v chodníku zůstává průchozí prostor 1,50 m s příčným sklonem 2%. Samostatný sjezd u trasy T2 v km 0,05923 je řešen v místě snížené obruby vzhledem k šíři chodníku 1,50 m s příčnými rampami v celé šíři chodníku. U sjezdů k RD č.p. 390 a 452 je z důvodu zamezení stékání dešťových vod na soukromé pozemky navrženo doplnění liniovým odvodňovacím žlabem šířky 150 mm z polymerbetonu zaústěným do odvodňovacího rigolu. Stávající sjezdy budou rozebrány, popř. vybourány v šíři 1 m od nově navrženého parkového obrubníku a následně výškově upraveny a uvedeny do původního stavu s krytem dle současného stavu. V části trasy T1 nelze dodržet min. šířku chodníku 1,50m, jedná se o úsek 0,00000-0,00923 u rohu oplocení RD č.p. 391. V tomto místě směrového oblouku se nachází stožár VO a stávající betonový odvodňovací rigol, směrový oblouk místní komunikace také nelze upravit, došlo by k zúžení vozovky. V úseku dlouhém 9,23 m je tedy navržena šířka chodníku 1,26-1,38 m. U části trasy T2 je chodník od vozovky odstavného pruhu oddělen silničním obrubníkem 1000/150/250 s nášlapem 120 mm, v místě vjezdu budou osazeny nájezdové obrubníky s nášlapem 20 mm. U míst pro přecházení budou nájezdové obrubníky osazeny s nášlapem 20 mm. Silniční obrubník bude na straně vozovky lemován dvouřádkem ze žulové kostky drobné 10/12 s do bet. lože s vyspárováním cementovou maltou. Přechod mezi silničními a nájezdovými obrubníky bude řešen pomocí přechodových kusů. Chodník je navržen v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Požadavky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110-změny Z1 jsou respektovány (požadavky na úpravu místa pro přecházení, šířka, příčný a podélný sklon chodníku). Chodník má šířku 1,5m, maximální příčný sklon

chodníku je 2%, podélný sklon nepřekračuje maximální povolený sklon 8,33%. U místa pro přecházení jsou sníženy podstupnice silničních obrubníků na maximální výšku 20mm, jsou opatřeny varovným pásem šířky 400mm po celé délce snížené hrany obrubníku až do výšky podstupnice přechodového obrubníku 80mm, dále je místo pro přecházení opatřeno signálním pasem šířky 800mm a minimální délky 1500mm. Signální pas navazuje na vodící linii, která je tvořena chodníkovým obrubníkem s výškou podstupnice větší než 60mm. Vždy je zajištěn minimální průchozí prostor chodníku v šířce 900mm. Signální a varovné pásy jsou tvořeny certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou obdélníkového tvaru o rozměrech 100/200/60mm s výstupky tvaru kulových úsečí (hmatovou úpravou pro nevidomé) v červené barvě dle NV č. 163/2002 Sb. Přirozenou vodící linii tvoří navržená parková obruba (výšky 60 mm). V místech, ukončení nebo přerušení trasy pro pěší (ukončení chodníku) bude osazen pouze varovný pás. Výška obruby u takto řešeného místa bude max. 2,0 cm nad přilehlou částí krajnice. Podélný sklon rampy chodníku bude maximálně 12,5 %. Pokud je délka rampy větší než 3,0 m nesmí být sklon rampy větší než 8,33 %. V místech, kde sousedí vjezd (snížená obruba) s chodníkem přilehlým ke komunikaci bude proveden varovný pás (tam kde obruba nedosahuje výšky 80 mm). U sdružených sjezdů, kde je přerušena vodící linie v délce větší než 8,00m je navržena umělá vodící linie šířky 400mm. Umělá vodící linie je tvořena certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou čtvercového tvaru s vodícími prvky (drážkami) pro nevidomé v šedé barvě dle TN TZUS 12.03. 06, NV č. 163/2002Sb. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu mezi hmatovou úpravou a běžným povrchem komunikace pro pěší v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. musí okolí dlaždice s hmatovou úpravou tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm. Rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn dlažebními prvky bez sražené hrany, se spárami maximální šíře 4 mm, počtem spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemujícího hmatový prvek maximálně 5 ks, počtem spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu maximálně 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár může být 200 mm). Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany. Mezi trasou T2 a T3 je řešeno místo pro přecházení pro napojení na chodník na mostním objektu řešený v rámci akce ŘSZK. Délka místa pro přecházení je zde 15,53 m, Dle ČSN 73 6110 čl. 10.1.3.3.2 má být největší délka neděleného přechodu 6,50 m mezi obrubami, v odůvodněných případech 7,00 m. Dle přílohy č.2 vyhlášky č. 398/2009 Sb. čl. 2.0.3 je možné prodloužení délek přechodů o 1000 mm. Z důvodu rozšíření komunikace v okrajových obloucích pro umožnění vjezdu vozidla s přívěsem do areálu Správy a údržby silnic Kroměřížska (poloměry okrajových oblouků jsou 12 m s ohledem na největší uvažované vozidlo) v místě pro přecházení nelze dosáhnout délky přechodu mezi obrubami 6,5 m, lokální zúžení komunikace na 6,50m mezi obrubami by mělo za následek vytvoření nebezpečného místa a došlo by k ohrožení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu na dané komunikaci.

Prostor za chodníkovým obrubníkem bude ohumšován a zatravněn. Chodník je řešen z přímých a prostých kružnicových úseků, směrově a výškově kopíruje a navazuje na silnici II/438.

U trasy T1 v délce cca 30 m v úseku od RD čp. 391 po č.p. 390 bude provedena rekonstrukce opěrné zídky mezi chodníkem a stávajícím odvodňovacím rigolem. Opěrná zídka výšky 0,6 m bude provedena z betonových bednicích tvárnice šířky 200 mm s výplní betonem C 20/25 opatřených žebřakovou výztuží (svislá výztuž 2xR10 á 250 mm, vodorovné výztuž 2xR10 v každé ložné spáře) Na koruně opěrné zídky bude osazena zákrytová deska průběžná plochá BCL 500/200/50 ve spádu 2% směrem k rigolu.

### Stavebně technické údaje

Chodník:	85,78 +121,58+128,58 m (celkem 335,94m)
Šířka chodníku:	1,5-1,87 m
Příčný sklon chodníku:	jednostranný 2,0 %
Podélný sklon chodníku:	0,36-4,96 %
Funkční třída komunikace:	D2
Povrch	zámková dlažba

### Směrové řešení

Směrové řešení i šířkové uspořádání chodníku vychází z polohy a ze směrového řešení komunikace II/438, z polohy stávající zástavby a z hranic jednotlivých parcel a požadavků objednatele. Řešený chodník je v části trasy (Trasa T1) přimknut k vozovce silnice II/438.

Prostorové řešení trasy je limitováno stávající zástavbou a polohou inženýrských sítí a požadavkem objednatele na minimalizaci záboru cizích pozemků. Řešení je navrženo tak, aby umožňovalo napojení všech nemovitostí. Trasu tvoří přímé úseky a prosté kružnicové oblouky.

### Výškové řešení

Niveleta řešeného chodníku respektuje niveletu silnice II/438 v maximální možné míře a navazuje na ni. Řešený chodník je výškově veden v maximální možné míře v niveletě zvednuté o cca 12 cm oproti přiléhající vozovce komunikace II/438, tak aby byly minimalizovány zemní práce. Niveleta chodníku podstatně nemění případné krytí stávajících podzemních inženýrských sítí. Silniční obruba bude u komunikace zvednuta o 12 cm oproti přilehlé vozovce a její osazení podél silnice II/438 je řešeno akcí ŘSZK. Silniční obruba je navržena ABO 2-15 do betonového lože s patkou. Lože bude z betonu C 25/30 XF 4, min. tl. 120 mm. V místě bezbariérové úpravy budou obruby zapuštěné na výšku 20 mm, v místě sjezdů budou obruby zapuštěné na výšku 40 mm, typ obruby je ABO 2-15N. Zapuštěná obruba bude provedena na šířku dle varovného pásu. Změna výšky obrub bude provedena na délku 1,0 m pomocí přechodové obruby.

Na začátku obrub u jejich napojení na stávající obruby bude jejich výška stejná jako výška stávajících obrub. V místech, kde parková obruba tvoří vodící linii (vnější strana chodníku, v místech, kde nejsou domy nebo oplocení) jsou obruby zvýšené o 60 mm (**nutno dodržet**). Toto výškové řešení odpovídá vyhlášce 398/2009 Sb. Při stavbě je nutno dodržet maximální podélný sklon 8,33 % (1:12).

Chodník kopíruje niveletu vozovky silnice II/438 a navazuje na ni.

### Konstrukční řešení

Skladby konstrukce chodníku a zálivu jsou navrženy s pomocí Technických podmínek pro navrhování vozovek pozemních komunikací (TP 170).

Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení O

Typ podloží III – nebezpečně namrzavé

Návrhová úroveň porušení vozovky D2

Konstrukce sjezdu je navržena dle TP 170 pro třídu dopravního zatížení VI

Typ podloží III – nebezpečně namrzavé

Návrhová úroveň porušení vozovky D1

### Konstrukce chodníku (D2-D-1-O-PIII):

Betonová dlažba zámková 20/10/6	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt ŠDA	220 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	320 mm	

Dlažba chodníku bude použita o rozměrech 200x100x60 mm v šedém odstínu.

Na varovných a signálních pásích bude použita dlažba o rozměru 200x100x60 mm ve slepeckém provedení (hmatová úprava) v barvě červené. Povrch varovného a signálního pásu bude mít nezaměnitelnou strukturu, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Vizuální kontrast je zajištěn červenou barvou varovných a signálních pásů, která kontrastuje ve styku se šedou dlažbou chodníků nebo vjezdů. Dlažba pro varovné pásy musí splňovat požadavky **TN TZÚS 12.03.04 materiál pro varovné, signální a hmatné pásy v exteriéru**.

V projektové dokumentaci není uvažovaná výměna nebo úprava aktivní zóny. Pokud by se po odtěžení zeminy na úroveň zemní pláň a provedení statické zatěžovací zkoušky prokázalo, že aktivní zónu tvoří zeminy nevhodné dle ČSN 72 1002 a nedostatečně únosné, bude nutná výměna nebo úprava aktivní zóny. Tato úprava musí být projednána a odsouhlasena TDI a objednatelem.

Zemina, která v aktivní zóně nevyhoví bude nahrazena šterkodrtí fr 0-63 rozprostřenou na separační geotextilii 300g/m<sup>2</sup>. V souladu s ČSN 73 6133 se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky 300 mm. Přesná mocnost sanace bude stanovena po provedení zkoušek certifikovanou laboratoří. Požadovaná míra zhutnění dle TP 170 na zemní pláni min  $E_{DEF,2} = 30$  MPa, na poslední konstrukční vrstvě z ŠD<sub>A</sub>  $E_{DEF,2} = 50$  MPa,  $E_{DEF,2} / E_{DEF,1} \leq 2,5$ . Míra zhutnění zemní pláne 100% PS dle ČSN 721006, CBR > 15 % dle ČSN 72 1006.

#### Konstrukce sjezdu (D1-D-1-VI-PIII):

Betonová dlažba 20/10/8	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z drčeného kameniva	40 mm	ČSN 73 6131
Směs stmelená cementem SC <sub>8/10</sub>	120 mm	ČSN 73 6126-1
Šterkodrt' ŠD <sub>A</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-4
Celkem	390 mm	

Dlažba vjezdů bude použita o rozměrech 200x100x80 mm v šedém odstínu.

Na varovných páslech bude použita dlažba o rozměru 200x100x80 mm ve slepeckém provedení (hmatová úprava) v barvě červené. Povrch varovného pásu bude mít nezaměnitelnou strukturu, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Vizuální kontrast je zajištěn červenou barvou varovných a pásů, která kontrastuje ve styku se šedou dlažbou vjezdů. Dlažba pro varovné pásy musí splňovat požadavky **TN TZÚS 12.03.04 materiál pro varovné, signální a hmatné pásy v exteriéru.**

V projektové dokumentaci není uvažovaná výměna nebo úprava aktivní zóny. Pokud by se po odtěžení zeminy na úroveň zemní pláne a provedení statické zatěžovací zkoušky prokázalo, že aktivní zónu tvoří zeminy nevhodné dle ČSN 72 1002 a nedostatečně únosné, bude nutná výměna nebo úprava aktivní zóny. Tato úprava musí být projednána a odsouhlasena TDI a objednatelem.

Zemina, která v aktivní zóně nevyhoví bude nahrazena šterkodrtí fr 0-63 rozprostřenou na separační geotextilii 300g/m<sup>2</sup>. V souladu s ČSN 73 6133 se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky 300 mm. Přesná mocnost sanace bude stanovena po provedení zkoušek certifikovanou laboratoří. Požadovaná míra zhutnění dle TP 170 na zemní pláni min  $E_{DEF,2} = 45$  MPa, na poslední konstrukční vrstvě z ŠD<sub>A</sub>  $E_{DEF,2} = 60$  MPa,  $E_{DEF,2} / E_{DEF,1} \leq 2,5$ . Míra zhutnění zemní pláne 100% PS dle ČSN 721006, CBR > 15 % dle ČSN 72 1006.

#### Doplnění konstrukce komunikace:

Asfaltový beton ohrubný ACO 11	40-50 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asf. emulzí 0,50 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
Asfaltový beton ložní ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asf. emulzí 0,50 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129
<u>Stávající konstrukce komunikace</u>		
Celkem	100-110 mm	

Šířka opravy povrchu vozovky silnice místní komunikace je uvažována min 0,75 m od hrany silniční obruby. Přesný rozsah opravy povrchu vozovky bude určen pracovníkem investora na místě samotném před provedením poslední vrstvy vozovky. Jednotlivé vrstvy vozovky budou provedeny s přesahem 25 cm. V místě styku nové ohrubné vrstvy se stávající vozovkou bude povrch stávající vozovky odřezán. Spoj bude před položením nové ohrubné vrstvy natřen spojovacím asfaltovým nátěrem 0,5 kg/m<sup>2</sup>. Po pokládce ACO bude v místě styku prořezána dilatační komůrka, která bude vyplněna pružnou zálivkou plasticko-elastickou zálivkovou hmotou na bázi asfaltu aplikovanou za horka pro kryty pozemních komunikací s asfaltovým povrchem.

V místě styku navržené stavby se stávajícími pevnými plochami bude povrch stávajících zpevněných ploch rozebrán v minimální ploše potřebné pro realizaci stavby. Povrch opravy stávajících zpevněných ploch bude proveden z dlažby stejného typu jako původní a v rozsahu konstrukčních vrstev dle původní skladby.



Podkladní stmelené vrstvy SC musí být ošetřeny opatřením proti vývoji reflexních trhlin například uvolněním napětí pojezdem vibračním válcem v době tvrdnutí nebo vytvořením smršťovacích trhlin ve vzdálenostech 3,0-5,0 m a to prořezáním nebo vložkami.

### Kryt

Dlažba chodníku bude použita o rozměrech 200x100x60 mm v šedém odstínu.

Na varovných a signálních pásích bude použita dlažba o rozměru 200x100x60 mm ve slepeckém provedení (hmatová úprava) v barvě červené. Povrch varovného a signálního pásu bude mít nezaměnitelnou strukturu, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Vizualní kontrast je zajištěn červenou barvou varovných a signálních pásů, která kontrastuje ve styku se šedou dlažbou chodníků nebo vjezdů. Dlažba pro varovné a signální pásy musí splňovat požadavky **TN TZÚS 12.03.04 materiál pro varovné, signální a hmatné pásy v exteriéru.**

Je navržena dlažba viz obrázek:



Je navržena dlažba signálních a varovných pásů viz obrázek:



Dlažba vjezdů bude použita o rozměrech 200x100x80 mm v šedém odstínu.

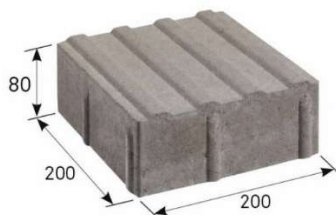
Na varovných pásích bude použita dlažba o rozměru 200x100x80 mm ve slepeckém provedení (hmatová úprava) v barvě červené. Povrch varovného pásu bude mít nezaměnitelnou strukturu, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Vizualní kontrast je zajištěn červenou barvou varovných a pásů, která kontrastuje ve styku se šedou dlažbou vjezdů. Dlažba pro varovné pásy musí splňovat požadavky **TN TZÚS 12.03.04 materiál pro varovné, signální a hmatné pásy v exteriéru.**

Je navržena dlažba viz obrázek:



Jako umělá vodící linie bude použita certifikovaná betonová čtvercová dlažba o rozměru 200x200 mm tl. 80 mm (pojízdné plochy) nebo tl. 60 mm (pochůzí plochy) s vidíci prvky (drážkami) pro nevidomé v šedé barvě. Dlažba pro umělou vodící linii musí splňovat požadavky **TN TZÚS 12.03.06 materiál pro umělé vodící linie v exteriéru.**

Je navržena dlažba viz obrázek:



Hmatový kontrast je navržen z betonové vibrolisované zámkové dlažby čtvercového tvaru bez sražených hran o rozměru 200/200/60 mm (pochůzí plochy) nebo 200/200/80 mm (pojízdné plochy) šedé barvy.

Je navržena zámková dlažba pro hmatový kontrast viz obrázek:



## **Obruby**

### Silniční obruby komunikace

Silniční obruba je zvednuta o 12 cm oproti přilehlé vozovce, popř. vozovému proužku. Silniční obruba je navržena ABO 2-15 do betonového lože s patkou. Lože bude z betonu C 25/30 XF4, tl. 120 mm. V místě přechodu pro chodce a v místě bezbariérové úpravy budou obruby zapuštěné na výšku 20 mm, v místě vjezdů budou obruby zapuštěné na výšku 40 mm. Typ obruby je ABO 2-15N. Zapuštěná obruba bude provedena na šířku dle varovného pásu. Změna výšky obrub bude provedena na délku 1,0 m pomocí přechodové obruby.

Na začátku obrub u jejich napojení na stávající obruby bude jejich výška stejná jako výška stávajících obrub.

### Chodníkové obruby

Chodníkové obruby budou použity betonové typ ABO 16-10 1000/80/250 do betonového lože s patkou. Vnější obruby budou zvýšeny na 60 mm a budou tvořit přirozenou vodící linii. Chodníkové obruby budou uloženy do betonového lože z betonu C25/30 XF4, tl. 100 mm. Betonové lože bude s patkou. V místě, kde chodník nesousedí s rodinnými domy, bude mít zahradní obruba výšku 60 mm, aby byla zajištěna přirozená vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace.

### Vodící proužek

Silniční obrubník bude na straně vozovky lemován vodícím proužkem z dvouřádku žulové kostky drobné 10/12 osazené do lože z betonu C 25/30 XF4 tl. min 150 mm s vyspárováním cementovou maltou.

## **Vytyčení stavby**

Výškové i směrové vytyčení stavby se provede dle výkresové části PD. Výškový systém BPV. Směrové vytyčení stavby se provede dle situačního výkresu. Souřadný systém je S-JTSK.

## **Demolice**

Součástí stavby nejsou žádné demolice. V rámci stavby nebudou prováděny žádné demolice. Bourací práce budou provedeny pouze v rozsahu odstranění stávajících vrstev chodníků, sjezdů a plochy komunikace dotčených stavbou. Konstruktivní vrstvy chodníků a sjezdů vč krytu budou odstraněny. Stávající silniční obrubníky budou odstraněny.

## **Zemní práce a úprava území**

### Zemní práce

Výkopy budou prováděny strojně a ručně. Ruční provádění bude v místech křížení inženýrských sítí. Nepředpokládá se pažení stěn rýhy (od hl. 1,5 m pažením příložným s rozepřením, v místech s vhodnými podmínkami je možno provádět výkopy se šikmými stěnami v poměru 2:1). V případě výskytu podzemní vody je nutno provést sběrnou drenáž DN 80 mm zaústěnou do



provizorních studní a provádět odčerpávání vody. Před dokončením stavebních prací bude provedeno rozprostření ornice v tl. 100 mm a osetí travním semenem.

Na zemní pláni chodníku bude dosaženo minimální hodnoty  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ .

### **Sanace podloží:**

V rámci návrhu není uvažováno se sanací podložní zeminy. Pokud by se po odtěžení zeminy na úroveň zemní pláne a provedení statické zatěžovací zkoušky prokázalo, že aktivní zónu tvoří zeminy nevhodné dle ČSN 72 1002 a nedostatečně únosné, bude nutná výměna nebo úprava aktivní zóny. Tato úprava musí být projednána a odsouhlasena TDI a objednatelem.

Zemina, která v aktivní zóně nevyhoví bude nahrazena šterkodrtí fr 0-63 rozprostřenou na separační geotextilii 300g/m<sup>2</sup>. V souladu s ČSN 73 6133 se uvažuje tloušťka úpravy podloží vozovky 300 mm. Přesná mocnost sanace bude stanovena po provedení zkoušek certifikovanou laboratoří. Při odhalení zemní pláne a následných zkouškách musí být plán bezpodmínečně řádně odvodněna, aby nedošlo ke zhoršení vlastností zeminy. Před zahájením výměny podložní zeminy doporučuji provést hutnění zemní pláne a pomocí zatěžovací zkoušky zjistit, zda je výměna podloží nutná.

Při odhalení zemní pláne a následných zkouškách musí být plán bezpodmínečně řádně odvodněna, aby nedošlo ke zhoršení vlastností zeminy.

**Před zahájením zemních prací je nutno aby investor zajistil vytýčení všech podzemních inženýrských sítí, které se v uvedené lokalitě vyskytují. Zakreslení inženýrských sítí v projektové dokumentaci je pouze pro účely projektování a nemůže sloužit pro účely vytýčení jednotlivých inženýrských sítí. Při provádění projektové dokumentace nebyla výšková ani směrová poloha jednotlivých inženýrských sítí ověřována.**

**Únosnost pláne je nutno ověřit zatěžovací zkouškou dle ČSN 721006. Minimální hodnota modulu přetvárnosti podložní zeminy musí být 30 MPa !**

### Humusování

Humusováním se rozumí navezení a rozprostření zeminy k vytvoření kořenového prostoru výsadeb. Před navezením vegetační vrstvy musí být dno otvoru po celé ploše rozrušeno. Rozrušení bude provedeno ručně do hloubky min. 15 cm tak, aby bylo umožněno dostatečné propojení podkladu s navezenou zeminou a zároveň se odstranilo nežádoucí zhutnění způsobené předcházející stavební činností. Před rozprostřením zeminy nesmí být podloží rozmoklé. Zemina pro ohumusování musí být kvalitní, středně lehká, bez kamenů, dřeva a nežádoucích odpadů. Pokud humusování provádí jiná firma než dodavatel sadových úprav, je třeba, aby byla kvalita zeminy dodavatelem odsouhlasena. Humusování je vhodné provádět koncem vegetační doby, aby mohla zemina slehnout a vyklíčit nebo vyrašit plevel. Odplevelení a obdělání se pak provede na jaře. Kořenové prostory pro stromy budou vyplněny zeminou až na původní půdní horizont, se kterým musí mít navezená zemina zachovanou kontinuitu. Pokud je pochybnost o kvalitě a vhodnosti zeminy, která je pro humusování k dispozici, je třeba provést terénní průzkumy nebo laboratorní zkoušky podle ČSN DIN 18 915. Po jejich vyhodnocení je třeba stanovit taková opatření, aby kvalita půdy byla vhodná pro předpokládanou vegetaci.

### Postup před založením výsadeb

Navezená vegetační vrstva půdy bude obdělána. Z povrchu budou průběžně odstraňovány všechny nežádoucí materiály, odpady, kameny, kořeny, velké hroudy apod. Odpady budou odvezeny. Pokud to umožní harmonogram výstavby, nechá se půda po dokončení těchto operací ležet ladem, pokud nevraší plevelné rostliny. Ty pak budou likvidovány herbicidem. Doba, která je nutná pro vzejití plevelů i doba, po kterou musí herbicid působit, závisí na měsíci vegetačního období a na povětrnostních podmínkách. I v období největšího růstu (duben-květen) je třeba počítat nejméně s 25 dny pro vzejití a následnou likvidaci plevelů. Teprve potom je možné s půdou dále pracovat.

### Ochranná pásma cizích zařízení

Poloha stávajících inženýrských sítí byla převzata od správců sítí a je informativně zakreslena v přílohách této projektové dokumentace. Před zahájením zemních prací je stavebník povinen nechat podzemní sítě od správců vytyčit v terénu a jejich polohu a krytí ověřit ručně

kopanými sondami. Krytí podzemních inženýrských sítí musí odpovídat ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, aby nedošlo při provádění a následném provozu k jejich poškození. Případné zjištěné nedostatečné stávající krytí musí stavebník vyřešit se správcem příslušné sítě před zahájením stavby. Toto se týká i všech případných přípojek, které nemají správci zaevidovány, a které nejsou v dokumentaci zakresleny.

V prostoru staveniště nebo v jeho těsné blízkosti se nacházejí dle vyjádření správců tyto inženýrské sítě:

- kabely NN,
- kanalizační řad VAK Kroměříž,
- vodovodní řad VAK Kroměříž.
- slaboproudé kabely CETIN
- plynovodní řad Gasnet
- veřejné osvětlení a rozhlas Bystřice pod Hostýnem

Jednotlivé dovolené vodorovné a svislé vzdálenosti při souběhu podzemních sítí dle ČSN 73 6005.

#### **c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

Požadavky na způsob řešení vychází z požadavků objednatele a respektuje požadavky správců jednotlivých sítí. Diagnostický a geotechnický průzkum nebyl proveden. Byla provedena pouze vizuální prohlídka stavby. Stavba se nachází převážně v zastavěném území. Průměrná roční teplota neklesne pod 4°C. Výskyt extrémních teplot je ojedinělý a krátkodobý. Stavba se nenachází ve smogové oblasti.

Stavba není stavbou vyhlášenou za nemovitou kulturní památku. Stavba neleží v ochranném pásmu zóny s památkovou ochranou. Umístění stávajících inženýrských sítí bylo zjišťováno u jednotlivých správců. Bylo provedeno zaměření území odbornou geodetickou firmou. Dále byly použity informace z internetového portálu katastru nemovitostí a mapových serverů.

Návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170.

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

Stavba neobsahuje další stavební objekty. Navržená stavba navazuje na stávající dopravní infrastrukturu v lokalitě a polohopisně a výškopisně maximálně respektuje okolní zástavbu. Před zahájením stavby bude nutné projednat s obyvateli dané lokality průběh a dobu stavby. Zásahy do jiných staveb jsou minimalizovány.

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

Návrh zpevněných ploch vycházel z požadavků objednatele. Povrch chodníku je navržen s krytem ze zámkové dlažby. Pro návrh byly použity TP 170. Stavba neklade nároky dle ČSN 736110 na realizaci potřebného počtu parkovacích stání.

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

Srážková voda z trasy T1 chodníku bude pomocí příčného spádu odváděna do stávajícího bet rigolu vedoucího po levé straně podél chodníku zaústěného do kanalizace. Trasy T2a T3 jsou odvodněny do pásu zeleně mezi chodníkem a silnicí II/438, kde budou dešťové vody zasakovány v plném rozsahu. Způsob odvodnění se nemění oproti původnímu řešení. Plochy chodníku tras T2 a T3 jsou odvodněny na terén, trasa T1 do stávajícího rigolu napojeného do kanalizace. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že nedochází k navýšení odvodňovaných zpevněných ploch do kanalizace.

#### **Liniové žlaby**

Dešťové vody ze sjezdu k RD č.p. 390 a 452 budou podchyceny pomocí liniového žlabu šířky 150 mm délky 4,0 m, žlab bude napojen pomocí přípojky do stávajícího betonového odvodňovacího rigolu. Liniový žlab bude použit z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení min. D400, s litinovou ochranou hrany žlabu. Žlab má průřez tvaru „V“, světlá šířka je 150 (stavební šířka 185 mm). Žlab je vyskládán z tvarovek s rovným dnem. Na spojích jednotlivých tvarovek vzniká „SF“ drážka, určená pro vytmelení spoje a tím dojde ke 100% utěsnění žlabové linie.

Žlaby budou opatřeny litinovým můstkovým roštem (průřez vtoku 578cm<sup>2</sup>), s třídou zatížení min. B125, aretovaným bezšroubovou aretací. Žlab je odvodněn systémovou tvarovkou s otvorem ve dně žlabu, s integrovaným těsněním pro vodotěsné napojení ke kanalizačnímu potrubí DN 150 popř. příslušnou systémovou žlabovou vpustí. Liniový žlab bude osazen do betonového lože z betonu C25/30 XF4 dle detailu osazení.

#### *Ochrana pozemní komunikace*

Chodník je nutno pravidelně kontrolovat, nesmí docházet k jejich přetížení, jejich nadměrnému znečišťování, k odstavování vozidel, které by ohrožovaly svým špatným technickým stavem kvalitu srážkových vod. Chodník musí být pravidelně kontrolován, příp. defekty či poruchy zjištěné při užívání ihned odstraněny. Při zimní údržbě nesmí být sněh skladován na ploše chodníku. Mohl by tak bránit funkčnosti systému odvádění dešťových vod.

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

#### Svislé dopravní značení

Součástí stavby není nové dopravní značení.

#### Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby není nové vodorovné dopravní značení.

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

V průběhu výstavby bude v dané lokalitě omezený přístup a příjezd na okolní pozemky. Postup stavební prací je nutno zajistit tak, by byl vždy umožněn občanům vjezd své pozemky. Dle potřeby budou realizovány provizorní přemostění výkopů. Dále je nutno po celou dobu výstavby zajistit příjezd vozidel integrovaného záchranného systému. Postup stavebních prací je nutno zvolit tak, aby byl po co nejdelší dobu zachován příjezd k jednotlivým nemovitostem pro vlastníky těchto nemovitostí. Během výstavby je nutno respektovat ochranná pásma ostatních inženýrských sítí dle ČSN 73 6005. Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. Jejich vedení jsou v projektové dokumentaci zakreslena orientačně na základě dostupných podkladů předaných jejich správci. Před zahájením zemních prací musí investor stavby zajistit prokazatelné vytýčení a vyznačení všech stávajících inženýrských sítí v zájmovém území příslušným správcem dle platných předpisů. V prostoru staveniště nebo v jeho těsné blízkosti se nacházejí dle vyjádření správců tyto inženýrské sítě:

- kabely NN
- kanalizační řád Vak Kroměříž
- vodovodní řád Vak Kroměříž
- slaboproudé kabely CETIN
- plynovodní řád Gasnet
- veřejné osvětlení a rozhlas Bystřice pod Hostýnem

Jednotlivé dovolené vodorovné a svislé vzdálenosti při souběhu podzemních sítí dle ČSN 73 6005.

#### Styk s inženýrskými sítěmi

##### *Vodovod:*

V zájmovém prostoru se nachází stávající vodovod. Vodovod bude stavbou dotčen v místě poklopů. Před zahájením prací investor požádá správce vodovodu o vytýčení vodovodu. Poklopy šoupat a hydrantů budou osazeny do nové nivelety. Do nové nivelety budou upraveny dle potřeby i jednotlivé armatury (šoupata a hydranty). Po provedené úpravě poklopů bude přizván zástupce provozovatele ke kontrole provozuschopnosti upraveného zařízení. Zemina z výkopů nesmí být ukládána na poklopy vodovodního zařízení. Z hlediska ochrany vodovodu je nutno výkopové práce v blízkosti vodovodu provádět ručně. Před započítím zemních prací je nutno vodovodní vedení směrově i výškově vytýčit. V dokumentaci nejsou zakresleny případné vodovodní přípojky.

### *Kanalizace*

V předmětném úseku je stávající kanalizace. Kanalizace bude dotčena v místech poklopů. Všechny poklopy kanalizačních šachet, které budou dotčeny stavbou, se výškově upraví do nové nivelety. Zemina z výkopů nesmí být ukládána na poklopy kanalizace, tato musí zůstat po celou dobu stavby přístupná. Po dokončení stavby bude provedena kamerová prohlídka kanalizace.

### *Plynovod*

V zájmovém prostoru se nachází stávající plynovod, tento bude stavbou dotčen.

Před započítím zemních prací je nutno plynovod směrově i výškově vytýčit. V projektové dokumentaci nejsou zakresleny případné další domovní přípojky plynu. Tyto včetně vedení plynovodního řádu je nutno před započítím prací výškově i směrově vytýčit. V rámci stavby je nutno výškově upravit poklopy všech plynovodních armatur. Z hlediska ochrany plynovodu je nutno výkopové práce v blízkosti plynovodu provádět ručně. Případné další možné podmínky ochrany plynovodního vedení upřesní zástupce Gasnet při vytýčení plynovodního vedení a v průběhu výstavby.

### *Telekomunikační vedení*

V předmětném prostoru se nachází podzemní telekomunikační vedení, telefonní kabely. Toto telekomunikační vedení bude stavbou dotčeno. Z hlediska ochrany telekomunikačního vedení je nutno výkopové práce v jeho blízkosti provádět ručně. Před započítím zemních prací je nutno kabely směrově i výškově vytýčit. V místě přechodu kabelů pod novými zpevněnými plochami je navržena nová chránička. Viz výkresová dokumentace Přesný rozsah ochrany telefonního vedení určí zástupce CETIN a.s. při vytýčení stavby a vytýčení kabelového telefonního vedení.

### *Nízké napětí*

V předmětném prostoru se nachází podzemní a vzdušné kabelové vedení NN. Vzdušné vedení NN nebude stavbou dotčeno. Z hlediska ochrany kabelového vedení NN je nutno výkopové práce v jeho blízkosti provádět ručně. Přesný rozsah ochrany vedení NN určí zástupce E.ON a.s. při vytýčení stavby a vytýčení kabelového vedení NN.

### *Veřejné osvětlení a rozhlas*

V předmětném prostoru se nachází stávající kabelové vedení VO. Vedení VO bude v rámci stavby dotčeno. **Před započítím zemních prací je nutno kabely směrově i výškově vytýčit.** Přesný rozsah ochrany vedení VO určí zástupce majitele při vytýčení stavby a vytýčení kabelového vedení VO.

### *Styk s inženýrskými sítěmi obecné podmínky:*

Před zahájením zemních prací zhotovitel zajistí vytýčení všech stávajících podzemních vedení. Průběh inženýrských sítí bude zřetelně označen na povrchu barvou a dále bude průběh sítí fixován na pevné povrchové body. O tomto vytýčení, případně požadavcích na ochranu těchto vedení, je nutno provést záznam do stavebního deníku ve smyslu ustanovení § 4 vyhlášky č. 10/74 Sb. „O geodetických pracích ve výstavbě“. Výškové uložení se ověří sondami.

V místě křížení a souběhu potrubí s podzemními vedeními je nutno výkop provádět ručně na vzdálenost stanovenou správcem vedení, min. však 1,0 m od stávajícího vedení. Vlastní křížení bude provedeno dle ČSN 736005. Výkopy hlubší 1,5 m je nutno pažit. Při provádění prací je nutné dodržovat zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

### Požární bezpečnost

U všech podzemních hydrantů dotčených stavbou musí být po celou dobu stavby zachována jejich provozuschopnost. Hydranty musí být dobře přístupné, nesmí být na ně ukládán stavební materiál nebo výkopová zemina. Taktéž nesmí nad hydranty parkovat stavební technika. Po dokončení stavby budou při místním šetření doloženy doklady o provozuschopnosti požárně bezpečnostního zařízení (podzemních hydrantů) dle vyhlášky č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární

bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci).

Normy pro požární bezpečnost řady ČSN 7308... se vztahují pouze na pozemní objekty

(budovy), popř. volné skládky. Komunikace je řešena dle ČSN 736110. Z hlediska

požární bezpečnosti se posuzují pouze jako příjezdové cesty k místům možného požárního zásahu, tj. k budovám a skládkám. Z hlediska požární bezpečnosti v přilehlých objektech a areálech nedochází k žádným změnám, přístupová cesta pro požární vozidla zůstává zachována.

Komunikace jsou bez omezení průjezdné pro hasící techniku.

#### Hluk a vibrace

Při výstavbě a provozu budou dodrženy limitované hladiny hluku před nejbližší obytnou zástavbou. Pro venkovní prostředí je hygienický limit stanoven součtem základní hladiny hluku  $L_{Az} = 50$  dB a korekcí přihlížející k místním podmínkám a denní době.

V rámci této stavby není navržena ochrana přilehlých obytných objektů před hlukovou zátěží.

Realizaci rekonstrukcí chodníku nelze předpokládat hodnotitelnou změnu akustické situace v chráněném venkovním prostoru nejbližší obytné zástavby. Chodník bude využíván pouze chodci, a tudíž zde není předpoklad vzniku zvýšené hlukové zátěže.

Dominantní hlukovou zátěž tvoří silniční provoz na silnici II/438. Z těchto, výše uvedených důvodů lze předpokládat, že nedojde ke zhoršení stávající akustické situace o hodnotitelné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A v denní ani noční době s ohledem na § 20, odst. 4 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

#### Fauna a flora

Při výstavbě nedojde ke kácení stromů.

#### **i) Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba neklade požadavky na technologická vybavení.

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

Srážková voda z trasy T1 chodníku bude pomocí příčného spádu odváděna do stávajícího bet rigolu vedoucího po levé straně podél chodníku zaústěného do kanalizace. Trasy T2a T3 jsou odvodněny do pásu zeleně mezi chodníkem a silnicí II/438, kde budou dešťové vody zasakovány v plném rozsahu. Způsob odvodnění se nemění oproti původnímu řešení. Plochy chodníku tras T2 a T3 jsou odvodněny na terén, trasa T1 do stávajícího rigolu napojeného do kanalizace.

#### **Výpočet množství dešťových vod pro dvouletý déšť:**

Průměrný odtok dešťové vody z nových ploch pro dvouletý déšť (15 minut) je 5,06 l/s.

Komunikace větev A až E									
Výpočet množství dešťových vod									
Periodicita návrhového deště							0,5		
	2-letý déšť								
Intenzita 15 min. deště		i					144		l/s.ha
Posuzovaný úsek			km						
Počet nově navržených vpustí									
Celkové množství dešťové vody							5,06		l/s
Průměrný odtok dešťové vody jednou vpustí							2,1		l/s
Okrsek	Typ plochy	S	K odtok	S red	i	Q			
	Chodník ZDL	502,41	0,7	351,68	144	5,06			
Celkem				351,68	144	5,06			l/s



Pro návrh konstrukčních vrstev komunikace byly použity TP 170, požadavky na TDZ a návrhový stupeň porušení vozovky vychází z požadavků objednatele.

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

Navržené objekty se nachází v mírně zvlněném terénu se sklonem do 5 %.

Chodník je navržen v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Požadavky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110-změny Z1 jsou respektovány (požadavky na úpravu místa pro přecházení, šířka, příčný a podélný sklon chodníku). Chodník má šířku min. 1,5m, maximální příčný sklon chodníku je 2%, podélný sklon nepřekračuje maximální povolený sklon 8,33%. U místa pro přecházení jsou sníženy podstupnice silničních obrubníků na maximální výšku 20mm, jsou opatřeny varovným pásem šířky 400mm po celé délce snížené hrany obrubníku až do výšky podstupnice přechodového obrubníku 80mm, dále je místo pro přecházení opatřeno signálním pasem šířky 800mm a minimální délky 1500mm. Signální pas navazuje na vodící linii, která je tvořena chodníkovým obrubníkem s výškou podstupnice větší než 60mm. Vždy je zajištěn minimální průchozí prostor chodníku v šířce 900mm. Signální a varovné pásy jsou tvořeny certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou obdélníkového tvaru o rozměrech 100/200/60mm s výstupky tvaru kulových úsečí (hmatovou úpravou pro nevidomé) v červené barvě dle NV č. 163/2002 Sb. Přirozenou vodící linii tvoří navržená parková obruba (výšky 60 mm). V místech, ukončení nebo přerušení trasy pro pěši (ukončení chodníku) bude osazen pouze varovný pás. Výška obruby u takto řešeného místa bude max. 2,0 cm nad přilehlou částí krajnice. Podélný sklon rampy chodníku bude maximálně 12,5 %. Pokud je délka rampy větší než 3,0 m nesmí být sklon rampy větší než 8,33 %. V místech, kde sousedí vjezd (snížená obruba) s chodníkem přilehlým ke komunikaci bude proveden varovný pás (tam kde obruba nedosahuje výšky 80 mm). U sdružených sjezdů, kde je přerušena vodící linie v délce větší než 8,00m je navržena umělá vodící linie šířky 400mm. Umělá vodící linie je tvořena certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou čtvercového tvaru s vodícími prvky (drážkami) pro nevidomé v šedé barvě dle TN TZUS 12.03. 06, NV č. 163/2002Sb. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu mezi hmatovou úpravou a běžným povrchem komunikace pro pěši v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. musí okolí dlaždice s hmatovou úpravou tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm. Rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn dlažebními prvky bez sražené hrany, se spárami maximální šíře 4 mm, počtem spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemujícího hmatový prvek maximálně 5 ks, počtem spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu maximálně 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár může být 200 mm). Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany.

Při realizaci stavby musí být dodrženy všechny obecné požadavky pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Je nutno dodržet a respektovat zejména následující předpisy:

ČSN 736110 - Projektování místních komunikací, zejména odstavec 10.1.3 Přechody pro chodce, místa pro přecházení, lávky a podchody.

Vyhláška č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

**l) Splnění požadavků dotčených orgánů**

V průběhu zpracování projektové dokumentace nebyly požadavky dotčených orgánů zpracovateli známy.

Ve Vnorovech 9/2023

Vypracoval: Ing. Miroslav Sukup