

## **D 1.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **a) identifikační údaje objektu**

#### **1.1 Označení stavby**

<b>Název</b>	:	<b>Cyklostezka Bystřice pod Hostýnem - Chvalčov</b>
<b>Objekty</b>	:	SO 101 Cyklostezka – etapa 1 SO 102 Cyklostezka – etapa 2 SO 103 Připojení chodníků a komunikací SO 104 Oprava místní komunikace SO 401 Veřejné osvětlení
Místo stavby	:	Bystřice pod Hostýnem
Katastrální území	:	Bystřice pod Hostýnem [617113] Chvalčova Lhota [654906]
Kraj	:	Zlínský
Stupeň dokumentace	:	DUSP

#### **1.2 Stavebník/objednatel stavby**

Název	:	Město Bystřice pod Hostýnem
Adresa	:	Masarykovo Náměstí 137 768 61 Bystřice pod Hostýnem

#### **1.3 Zhotovitel dokumentace – projektant**

Název	:	ViaDesign, s.r.o.
Sídlo projektanta	:	Na Zahradách 16/1151 690 02 Břeclav
IČO	:	27696880
Zodpovědný projektant	:	Ing. Martin Stöhr autorizovaný inženýr pro dopravní stavby Registrační číslo ČKAIT: 1005104
Vedoucí projektant	:	Ing. Radek Pavlas
Vypracoval	:	Ing. Radek Pavlas

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

Stavba je navržena jako výstavba stezky pro pěší a cyklisty s kompletní konstrukcí. Vozovka je vymezena nebezpečnou krajnicí. Konstrukce silnice je dle TP 170 na třídu dopravního zatížení VI., což odpovídá předpokládané dopravě.

Veřejné osvětlení je navrženo dle požadavku investora. Pozice lamp je volena tak, aby bylo zajištěno rovnoměrné osvětlení nové stezky.

Oprava místní komunikace je navržena z důvodu propojení jednotlivých etap cyklostezky.

Začátek řešeného úseku se nachází v místě stávající stezky pro cyklisty a chodce v Městském parku Zahájené. Konec úseku se nachází na okraji k.ú. Chvalčova Lhota v místě napojení na projektovou dokumentaci navazující cyklostezky, kterou pro obec Chvalčov zpracovává Ing. Tomáš Olša.

Předmětem stavby je nová cyklostezka vedená částečně po stávajících nebezpečných i zpevněných stezkách pro pěší. V části řešeného úseku je cyklostezka vedena lesním porostem.

Stavba cyklostezky je rozdělena na dvě etapy, které mohou být realizovány samostatně. První etapa cyklostezky je navržena jako stezka pro cyklisty a chodce se společným provozem. Druhá etapa je navržena jako stezka pro cyklisty v části vedená podél komunikace a z větší části vedena jako samostatná komunikace.

V první etapě výstavby je řešena cyklostezka v městském parku Zahájené. Cyklostezka je zde v téměř celém úseku vedena v trase stávajících stezek procházejících parkem. Na své trase cyklostezka překonává vodní tok Bystřička. Přes vodní tok je stezka vedena po stávající betonové lávce. Trasa stezky je dále vedena podél toku Bystřičky východním směrem ke Chvalčovu. První etapa je ukončena v místě napojení na místní komunikaci nedaleko od silničního mostu přes tok Bystřičky.

Druhá etapa výstavby začíná za silničním mostem přes Bystřičku. Trasa stezky je vedena lesním porostem. Trasa stezky je zde přizpůsobena výsledkům dendrologického průzkumu, který určil, jaké stromy je možno kácet a jaké je nutné zachovat. Druhá etapa je ukončena v místě napojení na navazující trasu cyklostezky v k.ú. Chvalčova Lhota (PD momentálně ve fázi STUDIE).

Šířka stezky je navržena v rozmezí 2,50 – 3,00 m. Lokálně je šířka cyklostezky zmenšena až na 2,25 m (pod železničním mostem) a na 1,00 m v místě stávající lávky přes vodní tok Bystřička. Cyklostezka je navržena s krytem z asfaltobetonu s e základním příčným sklonem 2,0 %. Po stranách cyklostezky jsou navrženy nezpevněné krajnice ze šterkodrti v šířce 0,25 m.

Součástí stavby je i napojení stávajících chodníků a stezek na novou cyklostezku a také oprava stávající místní komunikace v okolí silničního mostu přes tok Bystřička.

Součástí obou etap stavby cyklostezky je i nové veřejné osvětlení.

V rámci stavby je navrženo i nové svislé a vodorovné dopravní značení. Na stávající lávce pro pěší je navrženo nové ocelové mostní zábradlí, protože stávající zábradlí je pro provoz cyklistů nevyhovující. V úseku vedeném v těsné blízkosti břehu vodního toku Bystřička pod železničním mostem je navrženo nové ochranné zábradlí z dřevěné kulatiny. Zábradlí z přírodního materiálu lépe zapadne do krajiny a zachová přirozený parkový ráz oblasti.

### **c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich využití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

#### Diagnostika a návrh opravy

Navržená konstrukce vozovky je volena s ohledem na předpokládané dopravní zatížení vozovky (TDZ VI).

#### Ověření existence a polohy inženýrských sítí

Poloha a zaměření inženýrských sítí – data o existenci a průběhu inženýrských sítí byla poskytnuta jednotlivými správci na základě požadavku projektanta ViaDesign, s.r.o. Jednotlivé inženýrské sítě jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace. Jedná se o vedení elektrické energie (EON), plynovod (GasNet, s.r.o.), sdělovací kabely (CETIN), vodovod a kanalizace (VaK Kroměříž). Dále se v prostoru stavby nachází vedení NN pro veřejné osvětlení (město Bystřice p.H.). Poloha vedení není jeho vlastníkově známa.

#### Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu

Pro zpracování projektové dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území.

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

Stavba není vázána na žádné jiné stavby. Navazuje na ní výstavba cyklostezky pokračující dále do Chvalčova.

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

##### SO 101 Cyklostezka – etapa 1

##### **Směrové vedení**

Začátek řešeného úseku cyklostezky se nachází v místě napojení na stávající stezku pro cyklisty a chodce v městském parku Zahájené. Trasa téměř kopíruje stávající zpevněnou i nezpevněnou stezku v parku. Trasa cyklostezky je navržena jako společný pás pro provoz cyklistů a chodců a je označena svislým dopravním značením C9a a ukončena značením C9b. Ve staničení 0,073 – 0,083 je v místě stávající betonové lávky přes vodní tok Bystřička cyklostezka přerušena a svislým dopravním značením C14a/C14b je cyklistům nařízeno sesednutí z kola. Za lávkou se trasa stáčí vpravo podél vodního toku směrem k železničnímu mostu. Pod železničním mostem je cyklostezka vedena prostorem stávající stezky mezi vodním tokem a kamenným křídlem železničního mostu. Konec řešeného úseku etapy 1 je navržen v místě napojení na místní komunikaci.

Délka řešeného úseku cyklostezky v etapě 1 je 227 m.

##### **Výškové vedení**

V rámci stavby budou provedeny nové konstrukční vrstvy cyklostezky s asfaltobetonovým krytem. Výškově navržená trasa respektuje stávající stav a rovinatou povahu stávajícího terénu. Povrch cyklostezky bude nad stávající terén mírně navýšený, aby bylo zajištěno její odvodnění.

Trasa je vedena v rovinatém terénu městského parku. V trase se střídají úseky s mírným klesáním a stoupáním. Výškově je stavba navržena tak aby byla zajištěna návaznost na chodníky, sjezdy, komunikace a ostatní objekty.

### Příčné uspořádání

Šířka zpevněné části cyklostezky je navržena v rozmezí 2,50 – 3,00 m. Po obou stranách stezky jsou navrženy nezpevněné krajnice ze štěrkodrti v šířce 0,25 m. V úseku km 0,073 – 0,083 je stezka vedena po stávající betonové lávce. V místě betonové lávky má jízdní pás šířku 1,00 m s bezpečnostními odstupy od zábradlí lávky v hodnotě 0,25 m. Celková šířka prostoru mezi zábradlím je tedy 1,50 m. V úseku km 0,144 – 0,160 je stezka vedena pod železničním mostem v prostoru mezi korytem vodního toku a zděným křídlem železničního mostu. Šířka cyklostezky je zde navržena 2,25 m s bezpečnostním odstupem vlevo od křídla mostu v hodnotě 0,25 m a s krajnicí vpravo širokou 0,25 m. V místě napojení stezky na místní komunikaci v km 0,227 je ose stezky navržen plastový flexibilní demontovatelný sloupek pro zabránění vjezdu motorových vozidel. Sloupek bude opatřený vodorovnými červenobílými reflexními pruhy. Sloupek bude schváleného typu pro užití v provozu na pozemních komunikacích.

Příčné uspořádání je navrženo dle požadavků investora a dle prostorových možností daných stávajícím prostorem městského parku, betonové lávky a železničního mostu.

### Navržené konstrukce

#### Nové konstrukční vrstvy cyklostezky:

- asfaltový beton ACO 8+, 70/100	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' ŠDA fr. 0 – 32	150 mm	ČSN 736126 - 1
- štěrkodrt' ŠDA fr. 32 - 63	150 mm	ČSN 736126 - 1
<b>Celkem</b>	<b>400 mm</b>	

#### Lávka pro cyklisty

- asfaltový beton ACO 8+, 70/100	30 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129

*Alternativně lze použít*

V rámci objektu je navrženo i nové svislé a vodorovné dopravní značení. Na stávající lávce pro pěší je navrženo nové ocelové mostní zábradlí, protože stávající zábradlí je pro provoz cyklistů nevyhovující. V úseku vedeném v těsné blízkosti břehu vodního toku Bystřička pod železničním mostem je navrženo nové ochranné zábradlí z dřevěné kulatiny. Zábradlí z přírodního materiálu lépe zapadne do krajiny a zachová přirozený parkový ráz oblasti. Zábradlí bude provedeno v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb.

### **Zemní práce**

V rámci stavby cyklostezky bude nutné provádět zemní práce spočívající ve výkopu pro nové konstrukční vrstvy stezky.

#### SO 102 Cyklostezka – etapa 2

##### **Směrové vedení**

Začátek řešeného úseku cyklostezky se nachází v místě napojení na místní komunikaci za silničním mostem přes tok Bystřička. Cyklostezka je řešena jako samostatná stezka pro cyklisty označená svislým dopravním značením C8a a ukončena značením C8b. Trasa je vedena lesním prostorem podél vodního toku Bystřička. Směrově je trasa stezky navržena tak aby bylo nutné pokácet co nejméně stromů, a současně respektuje výsledky dendrologického průzkumu, který určil stromy, které je možné kácet a stromy které pro svoji hodnotu není možné kácet. Konec trasy stezky v etapě 2 je navržen v km 0,295 v místě napojení na navazující trasu cyklostezky z Chvalčova.

Délka řešeného úseku cyklostezky v etapě 2 je 295 m.

##### **Výškové vedení**

V rámci stavby budou provedeny nové konstrukční vrstvy cyklostezky s asfaltobetonovým krytem. Výškově navržená trasa respektuje stávající stav a

rovinatou povahu stávajícího terénu. Povrch cyklostezky bude nad stávající terén mírně navýšený, aby bylo zajištěno její odvodnění.

Trasa je vedena v rovinatém terénu lesního charakteru s lokálními nerovnostmi. V trase se střídají úseky s mírným klesáním a stoupáním.

### Příčné uspořádání

Šířka zpevněné části cyklostezky je navržena 2,50 m. Po obou stranách stezky jsou navrženy nezpevněné krajnice ze štěrkodrti v šířce 0,25 m. V úseku km 0,000 – 0,21 je stezka vedena podél místní komunikace. Šířka cyklostezky je zde navržena 3,00 m vč. bezpečnostního odstupu vlevo od komunikace v hodnotě 0,50 m a s krajnicí vpravo širokou 0,25 m. V km 0,021 a 0,295 je ose stezky navržen plastový flexibilní demontovatelný sloupek pro zabránění vjezdu motorových vozidel. Sloupek bude opatřený vodorovnými červenobílými reflexními pruhy. Sloupek bude schváleného typu pro užití v provozu na pozemních komunikacích.

Příčné uspořádání je navrženo dle požadavků investora a dle prostorových možností daných stávajícím prostorem městského parku, betonové lávky a železničního mostu.

### Navržené konstrukce

#### Nové konstrukční vrstvy cyklostezky:

- asfaltový beton ACO 8+, 70/100	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,5 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' ŠDA fr. 0 – 32	150 mm	ČSN 736126 - 1
- štěrkodrt' ŠDA fr. 32 - 63	150 mm	ČSN 736126 - 1
<i>Celkem</i>	<i>400 mm</i>	

### Zemní práce

V rámci stavby cyklostezky bude nutné provádět zemní práce spočívající ve výkopu pro nové konstrukční vrstvy stezky.

### SO 103 Připojení chodníků a komunikací

Součástí stavby cyklostezky je i připojení chodníků a komunikací. Jedná se o chodníky, stezky a komunikace, které navazují na řešenou trasu cyklostezky. Přilehlé plochy budou plynule výškově přizpůsobeny nové cyklostezce.

### SO 104 Oprava místní komunikace

#### **Směrové, výškové a příčné řešení**

Jedná se o opravu místní komunikace v návaznosti na řešenou cyklostezku. Stávající komunikace je částečně nezpevněná a částečně s asfaltobetonovým krytem nebo z betonových panelů.

Průběžná místní komunikace vedoucí od mostu přes tok Bystřička dále východním směrem ke Chvalčovu je navržena v šířce 4,00 m. Po stranách komunikace jsou navrženy nezpevněné krajnice v šířce 0,25 m. Na průběžnou komunikaci je napojena komunikace vedoucí k obytným stavbám, která je navržena v šířce 3,00 m. Komunikace je vymezena přídlažbovými deskami 50/25/8 uloženými do betonové patky. Křížení komunikací je řešeno oblouky o poloměru 5,0 a 10,0 m.

Komunikace jsou navrženy v základním jednostranném příčném sklonu 2,5 %. Příčný sklon krajnic je navržen 8,0 %. Podélné spády komunikací respektují stávající stav. Oprava komunikace bude provedena novými konstrukčními vrstvami s asfaltobetonovým krytem.

#### **Navržené konstrukce**

##### Nové konstrukční vrstvy cyklostezky:

- asfaltový beton ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- asfaltový beton ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřík PS-E	0,7 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
- štěrkodrt' ŠDA fr. 0 – 32	150 mm	ČSN 736126 - 1
- štěrkodrt' ŠDA fr. 32 - 63	150 mm	ČSN 736126 - 1
<b>Celkem</b>	<b>410 mm</b>	

Součástí opravy je i úprava připojení sjezdů k nemovitostem.

#### SO 401 Veřejné osvětlení

Součástí tohoto stavebního objektu je veřejné osvětlení navržené cyklostezky. Jedná se o nové stožáry včetně svítidel a o nový úsek vedení VO.

Celková délka nově navrženého vedení VO je 585 m a přípojka na stávající rozvody VO v délce 130 m. Kabel bude uložen v podzemí. Trasa navrženého kabelu několikrát kříží navrženou trasu cyklostezky. V těchto přechodech pod cyklostezkou nebo komunikací bude kabel uložen do chráničky.

Jsou navrženy nové stožáry stupňové výšky 4,0 m s výložníkem dl. 1,0 m. Stožáry budou ukotveny do betonového základu. Celkový počet nových stožárů je navržen 29 ks.

Jako svítidla budou použity LED lampy, vhodné pro nasvětlení cyklostezek a stezek pro chodce.

#### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

- rozvodná soustava : 3 + PEN, stř. 50Hz, 400/230 V
- ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí rozv. el. zařízení do 1000V v síti TN-C, dle ČSN 2000-4- 41,413.1.3.
- prostředí dle ČSN 33 2000-3 : 411 - venkovní
- měření spotřeby el.energie: přímé elektroměrem (stávající UAVO)
- svítidla například typu Apera MIDI ZEBRA/32 LED/51 W
- výška svítidel nad zemí 4,0m
- sloupy hliníkové do betonových základů
- rozvod bude proveden z kabelu CYKY 4x10mm<sup>2</sup> (uzemnění kulatina Ø10mm<sup>2</sup>); kabely budou uloženy v štěrkopísku

Rýha pro uložení kabelu je 1,0m hluboká; 0,4m široká

Umístění sloupů VO je patrné ze situace stavby. Celkem bude provedeno 29 nových lamp VO.

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

Srážkové vody budou zasakovány v okolních plochách. Voda bude z komunikace odvedena za pomoci jejího příčného a podélného spádu.

Bude provedena výšková úprava všech poklopů šachet a povrchových znaků (armatur) vodovodního řadu a ostatních inž. sítí v návaznosti na navrženou trasu cyklostezky.

**g) návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**Svislé dopravní značení

Dopravní značení je patrné ze situace stavby. Je navrženo nové svislé dopravní značení, kterým je označen začátek a konec cyklostezky a také způsob dopravního řešení cyklostezky (stezka pro cyklisty (C8a/b), stezka pro cyklisty a chodce se společným provozem (C9a/b), stezka pro chodce (C7a/b), cyklisto sesedni z kola (C14a/b), stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10a/b)).

Svislé dopravní značky jsou navrženy z lisovaného ocelového pozinkovaného plechu v reflexní úpravě, a to z retroreflexní fólie třídy 2, v základní velikosti. Sloupky dopravních značek jsou ocelové pozinkované. Spoje jsou demontovatelné. Kotvení sloupků bude provedeno patkami do betonu C25/30 – XF3. Svislé dopravní značení je navrženo dle ČSN EN 12899-1, TP 65 a TP 179 Navrhování cyklostezek.

Vodorovné dopravní značení

Součástí návrhu cyklostezky je i vodorovné dopravní značení. Jedná se o dělicí středovou čáru oddělující jízdní pruhy cyklostezky a také o směrové šipky a piktogramy pro cyklisty a chodce. Veškeré vodorovné značení bude navrženo v bílé barvě a v nezvučící plastové úpravě.

Bezpečnostní zařízení

Na lávce přes tok Bystřička bude provedeno nové ocelové zábradlí splňující požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb.. Protikorozní úprava bude provedena nátěrem.

V místě podchodu pod železničním mostem bude provedeno nové dřevěné zábradlí splňující požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb.. Povrchová úprava bude provedena nátěrem a impregnací.

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

V rámci rekonstrukce nejsou žádné zvláštní podmínky ani požadavky na postup výstavby. Vybudování veřejného osvětlení a komunikace musí probíhat v koordinaci.

### **Péče o životní prostředí:**

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a přilehlé komunikace byly vždy očištěny od bláta k zamezení následné prašnosti.

Při výstavbě je nutno věnovat péči kontrole vozidel z hlediska úniku ropných látek z mechanismů.

### **Bezpečnost a ochrana zdraví při práci:**

Z hlediska zajištění bezpečnosti práce na staveništi i bezpečnosti silniční dopravy musí být staveniště řádně zajištěno dopravním značením. Dále je třeba při provádění prací dbát všech předpisů z hlediska bezpečnosti práce. Zájmy civilní obrany ani požární ochrany nebudou dotčeny. V rámci výstavby zůstane vozovka vždy průjezdná.

### **Vše v souladu s:**

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6110 ZMĚNA Z1
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi

### **Požární bezpečnostní ochrana:**

Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řadu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

V době realizace stavby bude zajištěn průjezd vozidlům integrovaného záchranného systému.

Při stavbě bude na stávajících komunikacích provedeno přechodným dopravním značením minimální zúžení stávající vozovky umožňující obousměrný provoz a tak i průjezd hasičských vozidel.

Stávající vodovodní hydranty nebudou stavbou nijak dotčeny, tudíž v případě požáru v okolí bude zajištěn hasičům přístup k těmto hydrantům.

Povrchové znaky inženýrských sítí, vpusti a poklopy budou výškově upraveny do nové nivelety.

### **Hospodaření s odpady:**

V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedených předpisů:

- zákon č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech;
- vyhláška 383/2001 Sb., Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady;
- vyhláška 93/2016 Sb. Vyhláška o Katalogu odpadů;
- vyhláška 94/2016 Sb. Vyhláška o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

V souladu s plánem odpadového hospodářství ZIK 2016-2025 bude s odpady nakládáno dle §9a, který ustanovuje povinnost dodržování hierarchie způsobů nakládání s odpady, a to upřednostněním využití odpadů například jejich recyklací nebo využitím na povrchu terénu a v zařízeních k tomu určených apod., před uložením na řízenou skládku.

### **i) vazba na případné technologické zařízení**

Nejsou v projektové dokumentaci řešeny.

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

Nejsou v projektové dokumentaci řešeny.

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

Celá stavba je řešena v souladu s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle platné vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Podélný sklon stezky ve všech řešených úsecích nepřesahuje hodnotu 8,0%. Příčný sklon je navržený max. 2,00%.

Materiál použitý pro signální a varovné pásy bude betonová dlažba s výstupky pravidelného tvaru kontrastní červené barvy dle TN TZÚS 12.03.04 - 06 a musí splňovat Nařízení vlády č. 163/2002 Sb.

V trase řešené stezky se společným provozem cyklistů a chodců je zajištěna vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s čl. 1.2.1.1 a je tvořena linií okraje komunikace bez obruby směrem k vegetaci. Obrubníky nebylo možno provádět z důvodů požadavku odboru životního prostředí MěÚ Bystřice p.H. vzhledem k blízkosti stromů a jejich kořenového systému.

V místě navazujících chodníků budou na chodníku provedeny varovné pásy z reliéfní betonové dlažby, kontrastní červené barvy. Varovné pásy budou mít šířku 0,40 m. Vjezdy budou na místní komunikaci napojeny přes sníženou obrubu 100/15/15 výšky max. 2,0 cm. Místa sjezdů jsou od snížené obruby rampově vypádována tak, aby byla zachována minimální průchozí šířka 0,90 m. Sklony ramp nepřesáhnou hodnotu 12,50%.

Břeclav, srpen 2018

Ing. Martin Stöhr