

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Balt p.v.

**PPU** spol. s.r.o.

INŽENÝRSKÝ ATELIER  
PORADENSTVÍ - PROJEKCE - URBANISMUS  
VYŽLOVSKÁ 2243 / 36, 100 00 PRAHA 10

DOPRAVA, KOMUNIKACE, TERÉNNÍ ÚPRAVY  
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA  
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HLUK, EXHALACE  
POČÍTAČOVÉ ZPRACOVÁNÍ, PLOTROVÁNÍ

ZÁPIS V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU U MĚSTSKÉHO SOUDU  
V PRAZE, ODDIL C, Č.VLOŽKY 20939, IČ 49613481

VYPRACOVAL: ING. IVA FOŘTOVÁ

KONTROLOVAL: ING. MARCEL KAMÍNEK

ODP.PROJEKTANT SPEC.: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA

ŠÉFPROJEKTANT STAVBY: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA

STAVBA: NOVÝ CHODNÍK PODÉL ULICE KOŠUMBERK

PROFESE: DOPRAVA

ČÁST

STUPEŇ PD: DUSP

D.1.1

FORMÁTY A4: –

Č.PŘÍLOHY

VÝKRES:

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

MĚŘÍTKO: –

**1**

OBJEDNAVATEL: OBEC DOBŘEJOVICE

Zak.č.: .

DATUM: 02/2021

## a) Identifikační údaje objektu

**Název akce:** **Nový chodník podél ulice Košumberk  
Dobřejšovice**

**Část dokumentace:** **D.1.1. Objekty pozemních komunikací včetně propustků  
SO 101 Komunikace**

### Zhotovitel dokumentace:

**Projektant:** PPU **spol. s r.o.**, inženýrský atelier  
**Adresa:** Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10 - Skalka  
**Zastoupený:** Ing. Petrem Vejražkou, jednatelem společnosti  
**IČ:** 496 13 481 DIČ CZ49613481  
**Spojení:** tel./fax: +420 274 812 497  
**e-mail:** vejrazka@ppusro.cz, [ppusro@seznam.cz](mailto:ppusro@seznam.cz)

## b) Stručný technický popis

Cílem stavby je zvýšit bezpečnost dopravního provozu, zvýšit jeho komfort a zpřístupnit komunikace chodcům. Území je řešené pomocí stavebních a psychologických úprav.

Vymezené zájmové území zahrnuje ulice Košumberk, Horní a U Křížku.

Na severu bude upravena křižovatka U Křížku - Košumberk. Bude zde stavebně upraveno nároží, aby byla zajištěna délka rozhledu. Vznikne zde chodník přiléhající ke komunikaci Košumberk a U Křížku, který bude spojovat centrum obce s jihovýchodní částí Dobřejšovic. V křižovatce bude k objektu křížku zřízen přístup se schodištěm.

Stavba pokračuje na jih a řeší ulici Košumberk a ulici Horní. Ulice Košumberk bude nově rozšířena v jednotné šířce min 6,50 m. Podél západní hrany vozovky bude navržen chodník navazující na vznikající zástavbu v jižní části obce. Chodník bude nově doplněn i v ulici Horní, na jejímž nároží s ulicí Sportovní budou zhotovena kontejnerová stání pro tříděný odpad. V blízkosti křižovatky Košumberk x Horní je navržena obousměrná autobusová zastávka v jízdním pruhu – pruhy jsou široké 3,50 a 3,75 m a jsou odděleny středovým ostrůvkem. Jižně od ulice Nad Robotou podél ulice Košumberk je navržen nový chodník se společným provozem pěších a cyklistů vedený v zeleni. Stavba si vyžaduje také přeložení silnoproudého kabelu (správce ČEZ) – samostatný projekt.

V rámci stavby budou doplněny části vozovky z asfaltového krytu. Nově vzniklé chodníky budou z betonové dlažby osazené do betonových obrubníků. Schody budou z prefabrikovaných prvků. Nově navržený chodník se společným provozem pěších a cyklistů bude mít povrch z mlatu. V místě terénních nerovností budou osazeny betonové palisády pro vyrovnání výškových rozdílů. Ostatní plochy budou ozeleněny.

Součástí stavby je návrh vodorovného a svislého dopravního značení a doplnění veřejného osvětlení (SO 401).

Výškové řešení vychází ze stávající situace.

Odvodnění komunikace bude zajištěno pomocí stávajících a nových trativodů a nových uličních vpustí. Chodník se společným provozem pěších a cyklistů bude spádován do zeleně a do zasakovacího žebra.

### c) Průzkumy a podklady

Z podkladů a průzkumů neplynou žádná zásadní specifika stavby.

### d) Vztah pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba je členěna na 2 stavební objekty:

SO 101 - Komunikace

SO 401 – VO

### e) Návrh zpevněných ploch

#### Situační řešení

Ulice Košumberk bude rekonstruována v délce cca 300 m. Směrové i výškové řešení vychází z aktuální situace. Navazující ulice Horní bude doplněna v prvním bloku o chodník délky 43,40 m.

Příčné uspořádání vychází ze současné situace. Ulice Košumberk bude ponechána jako obousměrná komunikace se dvěma jízdními pruhy. Šířka zpevněné části vozovky bude sjednocena na 6,50 m. Rozšíření vozovky bude provedeno především na východní straně komunikace, na vozovku naváže zelená krajnice. Podél komunikace na západě je navržen nový chodník. Navržený jednostranný chodník bude minimální šířky 2,00 m, pouze kvůli majetkovým poměrům se severně od autobusové zastávky zúží na min. 1,83 m, naopak v nároží křižovatky U Křížku se rozšíří až na 2,56 m a jižně od autobusové zastávky podél zeleně bude jednotně rozšířen na 2,20 m.

V prostoru nové autobusové zastávky bude zachován jízdní pruh směrem k návsi obce v šířce 3,50 m a od něj bude protisměrný pruh šířky 3,75 m oddělen středovým ostrovem širokým 2,00 m. Nástupiště zastávek jsou navržena v šířce 2,50 m na východní straně a 2,20 m na západní straně.

Délka zastávky je 18,0 m.

Stavba chodníku podél ulice Košumberk začíná v ulici U Křížku. Délka chodníku je 194,62 m. Na začátku nového chodníku bude zřízeno místo pro přecházení a s tím je spojena úprava protějšího severního chodníku – snížení nášlapu na obrubníku a předláždění v rozsahu této výškové úpravy.

Osa trasy je vedena v místě nově osazované obruby komunikace. Trasa je vedena dvěma přímými úseky do staničení km 0,003 35, dále následují dva pravostranné směrové oblouky do staničení km 0,013 71 a postupně se přimyká ke stávající komunikaci Košumberk dle stávající vozovky střídavě v přímé a v oblouku. Poté se odklání od stávající vozovky západním směrem, aby vznikl dostatečný prostor pro autobusovou zastávku. Od zastávky směrem na jih je chodník veden v přímé až ke konci úseku a je odsazen od komunikace k nově vznikající zástavbě pásem zeleně. Konec úpravy je ve staničení km 0,148 71.

V křižovatce U Křížku x Košumberk bude zřízeno místo pro přecházení a s tím jsou spojeny úpravy východní straně křižovatky – protažení chodníku a zúžení asfaltového vjezdu na min. 4,50 m.

V křižovatce U Křížku x Košumberk bude provedena úprava severního nároží – doplnění nárožního oblouku o poloměru 6,0 m.

U autobusové zastávky je navržen přechod pro chodce (jižně od zastávky).

Také bude opraven asfaltový kryt na vjezdu k č.parc. 247/13.

Na západní straně stavby, bude na hranici pozemků soukromých osob vybudován plot s podezdívkou – není součástí této akce. Zeleň mezi chodníkem a těmito soukromými pozemky bude dotažena až na hranici pozemku k novému plotu s podezdívkou.

Od nástupiště autobusové zastávky na východní straně ulice Košumberk vede chodník do ulice Horní. V ulici Horní bude na stávající severní hranu vozovky osazen silniční obrubník s nášlapem + 15 cm v délce 43,40 m. Trasa je vedena v přímé hranou vozovky, začíná od hranice křižovatky s ulicí Košumberk a končí na prvním nároží ulice (Sportovní ul.).

Doplněné konstrukce chodníku budou v šířce 2,00 m, v nároží křižovatky bude chodník rozšířen.

Na jižním okraji obce na rozmezí mezi extravilánem a intravilánem bude prostor komunikace doplněn o chodník se společným provozem pěších a cyklistů šířky 2,00 m. Trasa stezky je vedena podél západní hrany komunikace a od stávajících polí bude oddělena palisádou nebo svahováním.

Délka chodníku se společným provozem pěších a cyklistů je 134,36 m. Trasa začíná na jihu, odkud přivádí cyklisty z komunikace. Směrové vedení je navrženo dle možností aktuální majetkoprávní situace. Oblouky na trase jsou navrženy o poloměrech 25,0 a 100 m, směrem na sever, kde se chodník se společným provozem pěších a cyklistů přimyká k vozovce, se pak střídají 2 protisměrné oblouky o poloměru 26 m. U napojení na křižovatky jsou poloměry osy menší - na začátku úseku je navržen pravostranný směrový oblouk o poloměru 2,5 m. Na konci úseku je trasa zakončena obloukem s poloměrem 6,0 m, z majetkových důvodů a kvůli zpomalení je chodník se společným provozem pěších a cyklistů rozšířen na 2,5 m.

Podél vozovky bude upravena nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu, na kterou bude navazovat zasakovací žebro, které odvodní jak vozovku, tak chodník se společným provozem pěších a cyklistů.

Odvodnění je řešeno pomocí a podélného a příčného spádu do uličních vpustí, do zeleně a zasakovacího žebra.

Podrobnosti navrženého řešení jsou patrné z příložené situace v měřítku 1:200.

### Výškové řešení

Výškové řešení vychází převážně ze stávajícího výškového uspořádání komunikace. Nové chodníky budou osazeny ke komunikaci. Nášlap podél vozovky je navržen + 15 cm, u chodníku se společným provozem pěších a cyklistů +10 cm. V místech umožňujících přechod pěších je nášlap snížen na + 2 cm.

Příčný spád chodníků je jednostranný 2,0 % směrem k vozovce. Příčný spád chodníku se společným provozem pěších a cyklistů je 2 % spádovaný do zeleně a zasakovacího žebra.

Podrobnosti navrženého výškového řešení jsou patrné z příložených vzorových řezů a situace.

## Konstrukce

Navržené konstrukce vycházející z TP 170 (katalog vozovek).

- Doplnění stávající vozovky

Konstrukce vozovky bude provedena s asfaltovým povrchem.

### Konstrukce vozovky

Asfaltový beton	ACO11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS,C		
Asfaltový beton	ACP16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí 0,3 kg/m <sup>2</sup>	PS,C		
Asfaltový beton	ACP16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační 0,8 kg/m <sup>2</sup>	PI		
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub>	150 mm (min)	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm (min)	ČSN 73 6126
	Celkem	450 mm (min)	

Konstrukce komunikace je podmíněna zajištěním minimální hodnoty modulu přetvárnosti pláň Edef,2 = 45 MPa. Únosnost pláň komunikace bude ověřena zatěžovací zkouškou. V případě nedosažení požadované únosnosti dojde ke zlepšení zeminy v podloží či výměnou aktivní zóny v tl. 0,5 m. nebo chemickou stabilizací.

Konstrukce vozovky bude upnuta mezi krajnicí nebo betonové obrubníky ABO 2-15, uložené do betonového lože z betonu C16/20nXF1 s boční opěrou. Nášlap obrubníku podél vozovky je navržen 15 cm, není-li stanoveno jinak. Podél autobusových zastávek bude osazen silniční betonový obrubník ABO 1-15 s nášlapem +16 cm.

- Oprava vozovky vjezdu

Konstrukce vozovky bude provedena s asfaltovým povrchem.

### Konstrukce vozovky

Asfaltový beton	ACO11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí 0,5 kg/m <sup>2</sup>	PS,C		
Asfaltový beton	ACP16+	60 mm (min)	ČSN EN 13108-1
	Celkem	100 mm (min)	

Lokálně bude provedena sanace štěrkdrti ŠD<sub>B</sub>, v tloušťce 150-300 mm.

Konstrukce komunikace je podmíněna zajištěním minimální hodnoty modulu přetvárnosti pláň Edef,2 = 30 MPa.

- Konstrukce ploch pro nádoby na odpad a vjezdu s dlažbou

Nový prostor bude proveden s povrchem z betonové dlažby tl. 80 mm s pevností min 60 MPa, s dvouvrstvým povrchem, protiskluzovou ochranou a s atestem dostatečné mrazuvzdornosti, v přírodní/šedé barvě.

### Konstrukce stání

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z drobného kameniva	L	40 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠDB	250 mm	ČSN 73 6126
	Celkem	370 mm	

Konstrukce stání pro tříděný odpad a vjezd je podmíněna minimální hodnotou modulu přetvárnosti pláň Edef,2 = 30 MPa.

Povrch pro kontejnerová stání je vymezen betonovými obrubníky ABO 19-10 osazenými do betonového lože s boční opěrkou z C16/20nXF1. Nášlap podél zeleně je navržen + 6 cm. Plocha navazuje na chodník komunikace Horní, od kterého je oddělena zapuštěným obrubníkem.

Povrch vjezdu je vymezen betonovým silničním obrubníkem ABO 2-15 osazenými do betonového lože s boční opěrkou z C16/20nXF1 a konstrukcí brány a plotu.

- Konstrukce chodníku

Nový prostor bude proveden s povrchem z betonové dlažby tl. 60 mm s pevností min 60 MPa, s dvouvrstvým povrchem, protiskluzovou ochranou a s atestem dostatečné mrazuvzdornosti, v přírodní/šedé barvě.

Konstrukce chodníku

Betonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drobného kameniva	L	40 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126
	Celkem	250 mm	

Konstrukce chodníku je podmíněna minimální hodnotou modulu přetvárnosti pláň Edef,2 = 30 MPa.

Chodníky budou upnuty do betonového obrubníku ABO 19-10 nebo palisády, osazené do betonového lože s boční opěrkou z C16/20nXF1 s nášlapem +6 cm na jedné straně a na straně u vozovky obrubníkem ABO 2-15 - v místě přechodů a míst pro přecházení je navržen nášlap + 2 cm, mimo ně podél vozovky bude jednotný nášlap + 15 cm.

- Konstrukce chodníku se společným provozem pěších a cyklistů

Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126
	Celkem	300 mm	

Uzavření povrchu bude provedeno zavibrováním lomové vápenné výsivky 20-35 kg/m<sup>2</sup>.

Konstrukce chodníku se společným provozem pěších a cyklistů je podmíněna minimální hodnotou modulu přetvárnosti pláň Edef,2 = 30 MPa.

- Schody

Konstrukce schodů je navržena z prefabrikovaných prvků uložených na betonové desce. Podkladní deska je tl. min. 0,2 m z C20/25 vyztužená sít' 100/100/6.

Výška stupě je 150 mm, délka schodnice 300 mm, celkem se jedná o 8 stupňů. Podél schodů bude osazeno kovové zábradlí.

### • Palisády

V případě osazení palisád, budou použity prefabrikované betonové prvky.

Palisáda bude z prvků BEST – MASIV, délky 600-1200 mm.

Palisády budou osazeny do betonového lože C16/20nXF1 s boční opěrkou. Prvek palisády bude zapuštěn pod úroveň nového terénu min 1/3 své délky. Na přisýpané straně palisády bude umístěna izolační folie a na výkop bude zasypán propustným materiálem (drenážní zásyp). Na dně zásypu bude v celé délce položena drenážní perforovaná hadice.

### Inženýrské sítě (přeložky, ochrana)

V návaznosti na rozšíření hlavního dopravního prostoru poblíž křižovatky Košumberk – Horní a změně charakteru stávajících ploch si stavba vyžaduje přeložení inženýrské sítě. Jedná se o silnoproudý kabel vysokého napětí, který má ve správě skupina ČEZ. Jedná se o podzemní vedení, které má trasu pod navrhovanou autobusovou zastávkou. Rozsah a způsob přeložení je patrný z koordinační situace, přeložka je řešena samostatným projektem.

Pro ostatní inženýrské sítě platí níže uvedené zásady. Pod vozovkou je nutno kopanou sondou ověřit, zda jsou kabelové sítě uloženy do chrániček, pokud nejsou, budou kabely pod ní uloženy do půlených chrániček s obetonováním. V případě, že se stávající kabely dostanou pod nový obrubník (nebo jsou pod stávajícím), budou stranově posunuty nebo ochráněny.

Pod přístřeškem budou kabely CETIN uloženy do chrániček SYSPRO 110.

Rozsahy a způsoby stranových posunů v nejnútnejším rozsahu nebo uložení kabelů do chráničky v místech pod budoucími (nebo stávajícími) obrubníky budou zajištěny dohodou u správců sítí, na základě zjištěné skutečné polohy kabelu.

## **f) Odvodnění**

Odvodnění je řešeno pomocí a podélného a příčného spádu do uličních vpustí, zasakovacího žebra, odvodňovacího žlabu a do zeleně.

Stávající žlab v ulici Ke Křížku bude vybourán a nahrazen novým žlabem ACODRAIN MULTILINE DN 400, který bude napojen do stávající kanalizace.

Mezi vozovkou a chodníkem se společným provozem bude zřízeno zasakovací žebro 0,5 x 0,75 m vyplněné štěrkem 32/63, obaleným v geotextilii. Žebro zajistí odvodnění vozovky i chodníku. Na severu bude bezpečnostním přepadem napojeno do zatrubněného příkopu.

Vpusti jsou navrženy v ulici Košumberk – nad ulicí Ke Křížku je navržena zdvojená vpust, další vpust (chodníková) je pod autobusovou zastávkou, další vpust pod ulicí Nad Robotou a poslední Chodníková UV bude ve spodní (severní) části chodníku se společným provozem.

Nová UV bude osazena celolitínovým rámem s mříží 50 x 50 cm, třídy D 400, na uliční vpust.

Těleso UV bude provedeno z betonových prvků DN 500 bez usazovacího prostoru s odtokem ve dně. UV bude osazena koší na splaveniny typu A 4 z pozinkovaného plechu, výšky 60 cm. UV bude napojena na stávající dešťovou kanalizaci, do zatrubněného příkopu nebo odvodňovacího žlabu přípojkou PVC nebo PP hladké DN 200 SN 12.

Trativod bude zaústěn do uliční vpusti.

Pod východním nástupištěm zastávky bude protažen zatrubněný příkop DN 300. Příkop bude zatrubněn – plast DN 300 – i na západní straně ulice Košumberk, v zeleni nebo pod chodníkem.

## **g) Dopravní značení**

### Stávající dopravní značení

V okolí stavby s v ulici Košumberk i v okolních ulicích nachází svislé i vodorovné dopravní značení. Jedná se především o stanovení přednosti jízdy v křižovatkách, vyznačení obytných zón a umístění dopravních zrcadel. Jižně od Horní ulice jsou osazeny značky označující začátek/konec obce a zóny s omezeným dopravním provozem.

Stávající dopravní značení - přiložené situace v měřítku 1:200.

### Návrh dopravního značení

Svislé dopravní značky budou až na výjimky ponechány, v případě stavební úpravy, jež křížuje jejich polohu, budou přemístěny do nové polohy za vodící linii. Stavba si vyžádá přesun dopravního zrcadla v křižovatce Horní – Košumberk. První rušenou svislou dopravní značkou je značka P4 (Dej přednost v jízdě) v ulici U Křížku – bude nahrazena P6 (Stůj, dej přednost v jízdě). Druhou rušenou svislou dopravní značkou je značka B20a, která bude nahrazena značkou IZ5a (Obytná zóna).

Stávající vodorovné dopravní značení bude zachováno beze změny. Součástí návrhu je doplnění a obnova stávajícího značení.

V rámci projektu jsou navrženy nové svislé i vodorovné dopravní značky pro zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu. Návrh je patrný z příloh č.2 – Situace.

Stavba si vyžádá nové dopravní značení v místech, kde je potřeba informovat, varovat či upozornit řidiče na měnící se podmínky, které mají vliv na jeho bezpečnou a plynulou jízdu. Umístění svislého dopravního značení (SDZ) bude zhotoveno dle předepsaných požadavků (vzdálenost od kraje vozovky, výška značky nad vozovkou). SDZ musí být umístěno do míst, kde bude zaručena viditelnost. Proto jsou navrženy DZ z retroreflexních materiálů. Návrh předpokládá údržbu značek a přilehlého okolí tak, aby byla zajištěna dostatečná viditelnost na SDZ. Každá křižovatka má osazenou DZ (P2) na hlavní a (P4, P6 či IZ5b) na vedlejší. Na hlavní pozemní komunikaci je navržena značka IP6 před přechodem pro chodce. Usměrnění dopravy pomocí dopravního ostrůvku je opatřeno DZ s příkázaným směrem (C4).

Celkové řešení má za účel snížit rychlost v obci a zřehlednit situaci v křižovatkách. V rámci těchto opatření jsou obnoveny a doplněny vodorovné dopravní značky na hranicích křižovatek (V2b, V5 a V4) a v prostoru před křižovatkou U Křížku – Košumberk bude vyznačen prvek pro zpomalení přijíždějících vozidel (optická brzda V18).

Upozornění na autobusovou zastávku bude provedeno osazením svislého značení (IJ4a) a vodorovného značení (V11a) v jízdním pruhu komunikace. Vyosení ze směru komunikace v úseku autobusové zastávky bude vyznačeno dopravním stínem (V13a). Každý přechod či místo pro přecházení musí být vyznačeno (V7a či V7b). Pro osoby nevidomé a slabozraké bude součástí přechodu v daných místech (dle situace) vodící pás.

Chodník se společným provozem pěších a cyklistů bude na začátku a na konci opatřen dvojicí značek C9a a C9b.

## **h) Zvláštní podmínky a požadavky na údržbu**

Zvláštní podmínky a požadavky na údržbu chodníků a vozovek nejsou kladeny.

Bude třeba realizovat pravidelnou kontrolu uličních vpustí.

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

Na stavbě není technologické vybavení.

## **j) Přehled provedených výpočtů**

Návrh řešení byl proveden dle platných ČSN a TP.



## **k) Řešení přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Součástí návrhu jsou úpravy pro osoby zdravotně tělesně postižené (ZTP) a zrakově postižené (nevidomí a slabozrací). Nově navržená pěší infrastruktura je navázána na stávající komunikace. Podélné sklony tedy vycházejí z aktuální situace. Předkládané řešení vyhovuje požadavkům příslušných předpisů (vyhláška MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6110, ČSN 73 6021, ČSN 73 6425-1 a další navazující předpisy a pomůcky).

Pro realizaci úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být použity pouze schválené materiály s příslušnými atesty – viz nařízení vlády č. 163/2002 Sb. A TN TZÚS 12.03.04 a 12.03.06. Pojížděné a chodníkové plochy musí splňovat požadavek na zajištění koeficientu smykového tření min. 0,5.

### Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu

Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu se týká především podélných spádů komunikací pro pěší. Maximální dovolený podélný sklon pro pohyb postižených osob je 1:12, příčný sklon chodníků je navržen ve 2 %.

### Řešení přístupu a užívání stavby osobami nevidomými a slabozrakými

Vzhledem ke stávajícím výškovým poměrům jsou navrženy zvýšené obrubníky s nášlapem min. +6 cm či palisáda na rozhraní chodníků a travní plochou. Tyto stavební úpravy tvoří přirozenou vodící linii. Na chodníku se společným provozem pěších a cyklistů bude vodící linií rozhraní mezi travní plochou a zpevněnou plochou chodníku se společným provozem pěších a cyklistů. Na začátku a konci chodníku se společným provozem pěších a cyklistů bude osazen varovný pás.

Snížení obruby je doprovázeno úpravou dlažby. Konkrétně se jedná o varovné a signální pásy tvořené reliéfní dlažbou. Signální pás je navržen v šířce 0,8 m, varovný v šířce 0,4 m. Pro slabozraké je vytvořen podél nástupiště barevně odlišený pás š. 0,5 m včetně obrubníku.

U místa pro přecházení přes komunikaci III/00311 a ulici U křížku nejsou – v souladu s ČSN 73 6110 čl. 10.1.3.1.14 - umístěny signální pásy a vodící pás přechodu, z důvodu provozních podmínek není místo pro nevidomé bezpečné.

Celé území splňuje požadavky na zvýhodnění chodců, docházkové vzdálenosti a respektuje stávající stavební úpravy.

*V Praze, únor 2021*

*Ing. Tomáš Vejražka, Ing. Iva Fořtová, Ing. Nad'a Trčková*

**PPU spol. s r.o., inženýrský atelier**