

DH ARCHITEKTI

doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, PhD.
Terronská 656/45, 160 00 Praha 6
+420 777 165 450, info@idhea.cz

architektonické řešení:

doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, PhD.,
Ing. arch. Ludvík Holub,
Ing. arch. Klára Novotná,
Ing. arch. Tereza Čechová

zodpovědný projektant:

doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, PhD.
ČKA 04375

TERRA FLORIDA v.o.s.

IČ: 27880770, DIČ: CZ27880770
Grafická 20, 150 00 Praha 5 - Smíchov
+420 233 353 121,
terraflorida@terraflorida.cz

krajinářské řešení:

Ing. Zuzana Štemberová

zodpovědný projektant:

Ing. arch. Lucie Vogelová
ČKA 03857

ZPRACOVATEL ČÁSTI

Ing. Dana Krýslová

Xaveriova 11/2735, 150 00 Praha 5
+420 604 984 584, danaxaverka@seznam.cz

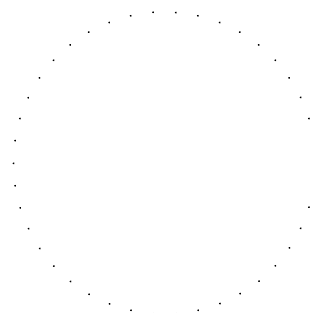
vypracoval:

Ing. Dana Krýslová

zodpovědný projektant části:

Ing. Dana Krýslová | ČKAIT 0004210

AUTORIZAČNÍ RAZÍTKO



INVESTOR

Městská část Praha 2

nám. Míru 600/20
120 39 Praha 2

STAVBA

KARLOVSKÉ PŘEDMOSTÍ

REKONSTRUKCE ČÁSTI PARKU

(U MUZEA POLICIE)

k. ú. Nové Město [727181],
parc. č. 2463/1, 2463/3, 1447/5, 2473, 2464/7

STUPEŇ DOKUMENTACE

DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY (DPS)

OBJEKT

SO.02 DO - DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A CESTY PRO PĚŠÍ

ČÁST DOKUMENTACE

D2.2 DO - DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A CESTY PRO PĚŠÍ

NÁZEV VÝKRESU

TECHNICKÁ ZPRÁVA

DATUM

01/2024

MĚŘÍTKO

-

PARÉ

ČÁST

Č. VÝKRESU

REVIZE

D2.2

01

-

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1. Název stavby: KARLOVSKÉ PŘEDMOSTÍ – Rekonstrukce části parku

SO.02 DO DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A CESTY PRO PĚŠÍ

2) Místo stavby: k. ú. Nové město (727181)
parc. č. 2463/1, 2463/3, 1447/5, 2473, 2464/7

3) Stavebník: Městská část Praha 2
Náměstí Míru 600/20
120 39 Praha 2

4) Projektant: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, PhD.
Terronská 656/45, 160 00 Praha 6
Autorizovaný architekt ČKA, č. autorizace 04375
IČ 68847530
+420 777 165 450, dalibor.hlavacek@dharchitekti.cz

TERRA FLORIDA v.o.s.
Grafická 20, 150 00 Praha 5 Smíchov
Krajinářské řešení

Ing. Dana Krýslová ČKAIT 0004210
Xaveriova 11/2735, 150 00 Praha 5
IČ: 41201825
Dopravní řešení a cesty pro pěší

b) POPIS POZEMKU

Park Karlovské předmostí je na jižní a západní straně ukončen hradbami. Podél východní strany vede ulice Sokolská, resp. Nuselský most. Z opačné strany je ukončen ulicí Horskou. Park je napojen na komunikační síť z ulice Horské, z Nuselského mostu a z parku Folimanka. Přes východní část parku je propojení pro chodce a cyklisty mezi ulicí Horskou (Sokolskou) a Nuselským mostem. Toto propojení je celkem frekventované, v části je společné pro chodce i cyklisty, Provoz chodců i cyklistů je obousměrný, neusměrněný.

V ulici Horská je stávající podchod pod ulicí Sokolskou. Ulice Horská je místní komunikace obslužná. Na severní straně je napojena na ulici Boženy Němcové, pokračuje směrem jižním, stáčí se na západ. Pro vozidla je ukončena slepě před parkem Folimanka a dále pokračuje jako cesta pro pěší. Šířka vozovky je do 5 metrů. Podél severní strany vede chodník o šířce 3,0 m, podél jižní strany je chodník pouze v úseku od trafostanice k napojení chodníku a cyklistické stezky na ulici Horskou. Chodník má povrch z živice. Podél chodníku na jižní straně jsou vyznačena parkovací stání s tím, že auta parkují z části na chodníku.

Hlavní vstup do parku je z ulice Horská. V místě sníženého obrubníku je vjezd pro cyklisty a i přístup pro chodce. V délce cca 21 m je šířka zpevněné plochy 5,5-6 m. V tomto úseku je cesta společná pro chodce i pro cyklisty. V dalším pokračování jsou cyklisté odděleni zdi a pokračují na Nuselský most – šířka stezky 2,4 m. Plocha pro chodce se rozděluje – jeden směr vede podél zdi k Nuselskému mostu. Výškový rozdíl se překonává schody. Druhý směr pokračuje na plochu k hradbám. Plocha má šířku 6,5-7,5 m. Jsou zde umístěny lavičky, stromy v rabátkách. Tato plocha vede až k trafostanici a k propojení s parkem Folimanka, který se rozkládá pod hradbami.

c) **NÁVRH ŘEŠENÍ.**

Ulice Horská.

Návrh předpokládá výměnu povrchu stávajícího chodníku v ulici Horské – úsek od trafostanice ke vstupu do parku. Živičný povrch bude nahrazen žulovou dlažbou. Šířka chodníku je 2,5m. V dalším pokračování je navržen nový chodník až k ploše před vstupem do podchodu pod ulicí Sokolskou. Další prodloužení až k ulici Sokolská není možné, protože zde není dostatečná šířka mezi vozovkou a zídou podél Nuselského mostu. Z tohoto důvodu je zde navržen přechod pro chodce. Přechod zasahuje do plochy vyhrazené pro parkovací stání, která budou v tomto úseku přerušena.

Šířka nového chodníku je 2,5m. Celková délka chodníku (stávající + nový) je 91,50m. Podélný sklon chodníku je max. do 2%, příčný sklon chodníku je 2%. Obrubník podél vozovky je žulový 250/200, osazený do výšky 0,12m nad niveletou vozovky. Na opačné straně, kde navazuje chodník na zatravněnou plochu, je dle požadavků MHMP Odboru památkové péče ukončen žulovým obrubníkem štípaným 120/250 osazeným do výše 0,06m nad niveletou chodníku, aby byla vytvořena přirozená vodící linie pro osoby nevidomé.

Přechod má šířku 3,0m, délka přechodu je 3,5 m. V místě přechodu je snížený obrubník do výše 0,02 m nad niveletou vozovky. Přechod je vyznačen varovnými a signálními pásy. Varovný pás má šířku 0,4m a je v úseku, kde je výška chodníku nižší než 0,08m nad niveletou vozovky. Signální pás má šířku 0,8 m. V rámci přechodu pro chodce bude na severní straně upravena plocha chodníku v délce 7 m o šířce 3,0m.

Povrch chodníku bude z řezaných žulových kostek ve formátu pražské mozaiky (viz materiálové listy). Varovný a signální pás bude do vzdálenosti 0,25m ohraničen rovinným pásem při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti.

Signální a varovný pás bude proveden z přírodního kamene jako dlažba s upraveným povrchem pro nevidomé (viz materiálové listy). Lem hmatové dlažby bude proveden z přírodního kamene.

Cyklistická stezka, chodník.

Územím prochází cyklistická stezka A41. Trasa A41 je postupně vznikající severojižní cyklotrasa, která má spojit centrum Prahy s Vyšehradem, Pankrácí, Spořilovem, Záběhlicemi a Jižním městem. Parkem prochází úsek mezi centrem města Můstkem a Pankrácí a Vyšehradem.

Délka propojení cyklistické stezky mezi ulicí Horskou a Nuselským mostem je 48,32 m. Do km 0,002794 je chodník pro pěší a cyklistická stezka navzájem oddělena varovným pásem pro osoby nevidomé o šířce 0,40m. V dalším pokračování jsou navzájem odděleny zídou. Šířka chodníku podél varovného pásu je 2,2m, v úseku podél zídky 2,4m. Šířka stezky je proměnlivá, v nejužším místě šířky 2,6m(+varovný pás 0,4m) až šířka 4,5m. V místě napojení na Nuselský most má šířku 4,4 m. Podélný profil odpovídá stávajícímu terénu. V prvním úseku, kde je stezka v souběhu s chodníkem má sklon do 2%, v dalším pokračování pak stoupá sklonem

7,12% v délce 13,35m. Stezka má příčný sklon od 1% do 2%. Stezka je ukončena ocelovým obrubníkem o výšce 0,1m. Obrubník bude osazen do výše nivelety stezky. Povrch stezky je živičný.

Chodník v první části vede souběžně s cyklistickou stezkou. Po oddělení zídou pokračuje až ke schodům. Jednotlivé schodišťové stupně mají šířku 0,39 m a výšku 0,12 m a napojují chodník na plochu u Nuselského mostu.

Povrch zpevněné plochy chodníku bude z haklíkové dlažby ze štípaného kamene (barchovická rula) tl. 10-12 cm. Obrubník bude žulový štípaný 120/250 a bude osazen do výše 0,06 m nad niveletou chodníku, aby byla vytvořena přirozená vodící linie pro osoby se sníženou schopností pohybu. Délka chodníku ke schodům je cca 42 m.

Plocha kolem hradeb západ, jih.

Oproti stávajícímu stavu dojde k zúžení plochy na 4,7 m. Plocha bude zarovnána. Podélný sklon podél hradeb je max. do 2%. Příčný sklon je 1%-2% směrem k zeleni. Plocha bude z haklíkové dlažby ze štípaného kamene (barchovická rula) tl. 10-12 cm. Bude ukončena ocelovým obrubníkem výšky 0,1m. Obrubník bude osazen do výše nivelety plochy. V současné době je podél hradeb 5 rabátek. Tři rabátka budou zrušena a stávající dvě budou upravena.

Mlatové cesty.

Šířka mlatových cest je 1,5m. Úprava navazujícího terénu po obou stranách stezky v šířce cca 1,5m je součástí dokumentace zeleně.

Mlatová cesta „A“ propojuje plochu u západních hradeb (přístup z parku Folimanka) s chodníkem a cyklistickou stezkou. Délka cesty je 47,62 m, šířka 1,5 m. Podélný sklon max. do 2,5%.

Mlatová cesta „B“ propojuje ulici Horskou a mlatovou cestu „A“. Délka mlat „B“ je 15,42m, šířka 1,5 m podélný sklon do 2,5%.

Mlatová cesta „C“ propojuje plochu u jižních hradeb s chodníkem a cyklistickou stezkou. Délka mlatové cesty „C“ je 19,15 m, šířka 1,5 m, podélný sklon do 2,0%.

Mlatová cesta „D“ propojuje chodník podél cyklistické stezky se zpevněnou plochou před podchodem pod ulicí Sokolskou. Délka je 56,18m, šířka 1,5 m, max. podélný sklon je do 5,0%. Mlatové cesty budou ukončeny ocelovým obrubníkem. V místech, kde jsou v těsné blízkosti kořeny od stávajících stromů bude pracováno s velkou opatrností a dle potřeby dojde k úpravě obrubníků – budou zkráceny, případně v místě průchodu kořenů vynechány. Viz příčné řezy v části zeleně.

d) POVRCHOVÉ ÚPRAVY

Povrchy komunikací

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

Vozovka je navržena dle TP170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

1) Cyklistická stezka povrch živičný

D2-N-3 TDZ O

- ACO 8 asfaltový beton jemnozrnný	50 mm	
- spojovací postřik 0,3 kg/m ²		
- R-mat	50 mm	60MPa
- DR drcené kamenivo 0-63	200 mm	30MPa
Celkem	300 mm	

2) Chodník, pochozí plocha v parku

dlažba haklíková ze štípaného kamene (barchovická rula) tl. 10-12 cm.

D2-D-1-TDZ O

DL dlažba haklíková (barchovická rula)	100 mm	
L – Ložná vrstva drcené kamenivo 3/5	50 mm	50MPa
DK – Drcené kamenivo 0-63	200 mm	30MPa
Celkem	350 mm	

3) Chodník ulice Horská řezaná žulová dlažba ve formátu Pražské mosaiky

D2-D-1-TDZ CH

DL řezaná žulová dlažba	60 mm	
L – Lože z nastavované malty MVC 10	40 mm	50MPa
DK – Drcené kamenivo 0-63	200 mm	30MPa
Celkem	300 mm	

4) Mlatový povrch cesta

OB písek zpevněný stabilizérem 0/4	40-60 mm	
DK Zhutněné drcené kamenivo 0/32	60 mm	50MPa
DK Zhutněné drcené kamenivo 32/64	200 mm	30MPa
Celkem	300 mm	

E) OBRUBNÍKY

1) Ulice Horská.

Obrubníky budou žulové OP3 250/200, osazené do betonového lože. Budou uloženy do výše 0,12 m nad niveletou vozovky, v místě přechodu pro chodce a nájezdu cyklistů do parku budou uloženy do výšky 0,02 m nad niveletou vozovky.

Obrubníky na hraně chodníku a zeleně budou žulové štípané 120/250. Osazeny budou do výše 0,06 m nad niveletou chodníku. V místě napojení mlatové cesty budou osazeny do výše nivelety chodníku.

b) Park - chodník a cyklistická stezka.

Podél chodníku bude na západní straně osazen žulový obrubník štípaný 120/250. Obrubník bude osazen do výše 0,06 m nad niveletou chodníku, aby byla vytvořena přirozená vodící linie

pro osoby nevidomé. V místě napojení mlatové cesty A a C bude obrubník osazen do výše nivelety chodníku.

Obrubník podél cyklistické stezky bude ocelový výšky 100 mm. Obrubník bude osazen do výše nivelety stezky.

c) Plocha podél hradeb bude ukončena obrubníkem ocelovým výšky 100mm, tl.6mm. Obrubník bude osazen do výše nivelety navazující plochy.

Ocelové obrubníky – pásovina bude kotvena přivařenými opěrami z roxorů 14mm, délka 700mm, vzdálenost 3m.

Napojení vozovky v ulici Horské u nového chodníku bude provedeno po vrstvách v šířce 0,5 m. Konstrukce vozovky v místě opravy napojení bude upravena dle průběhu stávajících konstrukčních vrstev a odstupňována s přesahem min. 50 mm u každé následující vrstvy. Všechny pracovní spáry asfaltové vozovky budou upraveny vyfrézováním komůrky 8/20 mm, opatřeny adhezním nátěrem a vyplněny zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Konstrukční požadavky na zemní těleso stanovují ČSN 73 30 50 a ČSN 73 61 33. Při kontrole hutnění zemní plně se postupuje podle ČSN 72 1006 – Kontrola zhutnění zemin. Pláň chodníku je nutno řádně zhutnit a vyrovnat s přesností ± 3 cm. S přebytečnou zeminou a vybouraným materiálem bude naloženo v souladu se zákonem 125/1997 Sb.

Všechny výrobky a zařízení použité při realizaci stavby musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s harmonizovanými českými technickými normami.

e) **ODVODNĚNÍ.**

1) Odvodnění povrchu chodníků a stezky je řešeno vyspádováním do navržených průlehlů v zeleni podél obrubníku. Průlehy jsou podrobně navrženy v části zeleně.

2) Odvodnění zemní plně je řešeno drenážní trubkou profil 100, štěrkový podsyp 50 mm. Drenážní trubka je obalena do geotextilie a zaústěna do průlehlů, případně do kanalizace.

2) Odvodňovací žlab liniový - přes chodník a cyklistickou stezku v délce 6,2m,

3) V rámci úpravy povrchů dojde k rektifikaci 2 poklopů. Další 4 poklopy jsou rektifikovány v rámci části Krajinářské architektury. 2 uliční vpusti jsou zrušeny a 1 nová vpuť je navržena.

f) **DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Dojde k odstranění značky C9a a C9b (na jednom sloupku) - 3x.

Ostatní stávající značky budou zachovány. Čtyři stávající značky osazené na lampách VO budou přemístěny do nové pozice společně s lampami VO. Jedna stávající značka osazená na rušené lampě VO bude osazena na nový sloupek ve stejné pozici.

Nové značky: **IP6** přechod pro chodce na samostatném sloupku 2x

C10a Stezka pro chodce a cyklisty dělená

+ **C10b** Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené

Na společném sloupku - 1x

C10b Konec stezky pro chodce a cyklisty

+ C9a Stezka pro chodce a cyklisty společná

Na společném sloupku 1x

B20a (V = 30 km/hod) Nejvyšší dovolená rychlost

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy TK a ZTKP vydané MD a TSK hl.m. Prahy.

Činná plocha dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1 a ZTKP stanovené TSK hl.m. Prahy. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek budou odpovídat platné ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací VL 6.1 "Svislé dopravní značky".

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z AL slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl.NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle ČL.NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o průměru 70 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazené budou do základových patek z prostého betonu. V případě užití dvousloupcové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30-45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu základny budou provedeny z prostého betonu tř. C 16/20-XF 2. V případě možnosti osazení značky na sloup veřejného osvětlení je toto preferováno.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení na celé stavbě musí být provedeno jednotným způsobem s plynulým napojením na VDZ navazujících staveb,

Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách (pouze v případě nového asfaltového povrchu, jinak se provádí ihned aplikace z dvousložkových plastů) v první etapě se na nový koberec položí kompletní VDZ pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede 2.etapa, kdy se značení provede z dvousložkových plastů. Materiál užitý pro obě etapy provedení VDZ musí být schválen MD,

Pokládka VDZ bude provedena technologií stěrkového plastu, popřípadě strukturálního plastu, nepoužívat dvousložkové stříkané tenkovrstvé plasty. na dlažbě bude proveden vždy nástřik jednosložkovou barvou.

Odstranění VDZ, není-li se správcem TSK_DZ dohodnuto jinak, bude provedeno mechanicky broušením nebo vysokotlakým vodním paprskem, přičemž se odstraní tak, aby jeho původní význam nebyl patrný, tj. např šipky nebo písmena se odfrézují v obdélníku, přechody pro chodce včetně mezer mezi jednotlivými čarami atd., po mechanickém odstranění VDZ musí být vždy provedena regenerace povrchu vozovky vhodnými asfaltovými emulzemi,

Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 1436 "Vodorovné dopravní značení". Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL.6 – Vybavení pozemních komunikací část 6.2 Vodorovné dopravní značení a TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

h) ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO VÝSTAVBU.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do projektové dokumentace. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Vytyčení inženýrských sítí musí být během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanismy (min. 1,5 m po každé straně). Správci inženýrských sítí musí být vyzooměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

Před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky musí být položeny veškeré chráničky a provedeny pokládky a úpravy inženýrských sítí.

Zemní práce. Obsahem zemních prací budou výkopy v prostoru úprav stávajících nebo nových chodníků a ploch. Neupotřebený výkopek se odveze na skládku. Dále bude demolice obrubníků a odvoz živičné vrstvy ze stávajícího chodníku a ploch v parku.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a případné hutnící práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu.

- v případě, že navrhované úpravy silniční pláň a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovky nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.

Dopravní úpravy nevyžadují případné technická vybavení

k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU.

Návrh je řešen v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Navrhovaný chodník, mlatové cesty, chodníky a stezka nemají podélný sklon větší než 8,3%. Příčný sklon pochozích ploch, chodníky, stezky nepřesahuje 2%. V místě přechodu pro chodce jsou navrženy varovné a signální pásy z reliéfní dlažby, které mají do vzdálenosti 0,25 m osazen rovinný povrch při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti.

Varovné pásy mají šířku 0,4 m, signální pásy mají šířku 0,8 m. V místě křížení cyklistické stezky a chodníku je snížený obrubník a varovné pásy. Varovný pás je v celé délce úseku, kde je obrubník nižší než 0,08 m nad niveletou vozovky. Varovný pás je rovněž na rozhraní chodníku a cyklistické stezky.

Chodníky a cesty mají minimálně šířku 1,5 m.

Obrubníky na ukončení chodníku jsou osazeny do výšky 0,06 m nad niveletou chodníku, aby byla vytvořena přirozená vodící linie pro osoby nevidomé.