

BORY, CHODNÍK PODÉL MK DOLNÍ BORY – HORNÍ BORY

D.01 TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

Označení stavby:

BORY, CHODNÍK PODÉL MK DOLNÍ BORY – HORNÍ BORY

Označení stavebního objektu:

Vzhledem k rozsahu stavby není provedeno členění na stavební objekty.

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Stavba řeší vybudování nemotoristické komunikace – chodníku v ucelené trase podél místní komunikace mezi částí obce Dolní Bory a částí obce Horní Bory.

Základním účelem je zvýšení bezpečnosti chodců – v současném uspořádání není automobilová a pěší doprava není oddělena a chodci využívají komunikaci. Řešený chodník navazuje na stávající chodník podél silnice III/35425 v části Dolní Bory a na připravovaný chodník podél silnice III/36049 v části Horní Bory.

Stavba se skládá ze tří úseků označených jako ÚSEK CH1 až ÚSEK CH3, v celé trase je chodník umístěn na pravé straně místní komunikace (ve směru Dolní – Horní Bory).

ÚSEK CH1

- Úsek délky 302,97 m je veden po pravé straně místní komunikace (ve směru Dolní – Horní Bory), začátek úseku je v místě napojení na stávající chodník v části Dolní Bory (realizovaná stavba „Bory – Dolní Bory, chodník podél III/35425“), konec úseku je v místě křižovatky s místní komunikací realizované v rámci nové zástavby „Na sádkách“ (u domu č. p. 201, resp. č. p. 199, místem pro přecházení zde navazuje ÚSEK CH2).
- Směrové vedení chodníku je dáno směrovým uspořádáním místní komunikace, kdy chodník kopíruje pravý okraj komunikace (dle místních podmínek je v maximální míře zachována stávající šířka místní komunikace, pouze v začáteční části úseku je komunikace na několika místech zúžena tak, aby byly splněny požadavky na minimální šířku chodníku).
- Výškové vedení chodníku je dáno výškovým uspořádáním místní komunikace, kdy chodník kopíruje výšku stávající vozovky (podélný sklon se pohybuje od 0,09 do 8,28 %).
- Základní šířka chodníku je 1,50 m, v částech úseku je místně rozšířen (jedná se o místa, kde je chodník proveden až k podezdívkám stávajícího oplocení), na dvou místech je chodník bodově zúžen (překážky v trase – 1x sloup el. vedení + veřejné osvětlení a 1x roh stávajícího oplocení).
- Základní příčný sklon chodníku je 1,50 % (směrem k místní komunikaci). V místech sjezdů, kde je potřebné výškově napojit stávající zpevněné plochy je na chodníku nutné v šířce nejméně 0,90 m splnit požadavek na maximální příčný sklon 2,0 %.
- Na rozhraní asfaltového krytu silnice a řešeného chodníku je navržen silniční obrubník převýšený v základním uspořádání +0,12 m (stávající snížený obrubník se vybourá). V místech sjezdů a míst pro přecházení se použije nájezdový obrubník převýšený +0,02 m (u vybraných sjezdů – viz situace – se zůstane zachován stávající nájezdový obrubník). Přejed mezi silničním a nájezdovým obrubníkem se provede plynule na délce splňující požadavky bezbariérového uspořádání (délky rampových částí chodníku jsou vyznačeny v situaci).
- Na rozhraní chodníku a navazujících zelených ploch je navržen chodníkový obrubník převýšený v základním uspořádání +0,06 m (tvoří vodící linii), v místech sjezdů se provede chodníkový obrubník jako nepřevýšený. V částech úseku (viz situace) je chodník navržen až k podezdívkám stávajícího oplocení – na rozhraní konstrukce nového chodníku a stávající podezdívky se použije novopová fólie. V místech sjezdů a vstupů k domům č. p. 29 a 28 jsou pro vyrovnání výškového rozdílu terénu navrženy nízké palisády (celkem 5 úseků délky od 0,75 do 6,80 m, provedení palisády včetně prostupů pro vedení SEK).
- Odvodnění chodníku, resp. rovněž místní komunikace je zajištěno do stávajících vpustí. Nové vpusti nejsou v úseku CH1 navrženy.

- Konstrukce vozovky chodníku je navržena v souladu s TP 170. Provede se netuhá vozovka s krytem z dlažby a nestmelenou podkladní vrstvou (v místech sjezdů je konstrukce zesílena). V místě stávajícího sjezdu k domu č. p. 27 zůstane zachována stávající dlažba, pouze se doplní varovný pás – viz situace.
- Stávající sjezdy mimo profil nového chodníku zůstanou zachovány, úpravy zahrnují pouze výškové vyrovnání (návaznost na nový chodník), které se provede pouze v nutném rozsahu tak, aby byla zachována funkčnost sjezdů a nedošlo ke zhoršení stavu a omezení obslužnosti nemovitostí, resp. pozemků. Úpravy se provedou ve stejném provedení jako je stávající stav (dlažba, asfaltový kryt nebo nestmelený kryt).
- V začáteční části úseku se dle potřeby provede úprava stávajícího oplocení – demontáž výplně, výšková úprava podezdívky, montáž výplně).
- Plochy za chodníkem se v nutném rozsahu upraví vegetačními úpravami (ohumusování tl. 100 mm a zatravnění, případně – viz situace – úprava okrasným kamenivem – kačírek tl. 100 mm položený na fólii zabraňující prorůstání trávy).

ÚSEK CH2

- Úsek délky 207,60 m je veden po pravé straně místní komunikace (ve směru Dolní – Horní Bory), začátek úseku je v místě křižovatky s místní komunikací realizované v rámci nové zástavby „Na sádkách“ (u domu č. p. 201, resp. č. p. 199, místem pro přecházení zde navazuje ÚSEK CH1), konec úseku je v místě křižovatky s místní komunikací (u domu č. p. 183, resp. č. p. 186, místem pro přecházení zde navazuje ÚSEK CH3).
- Směrové vedení chodníku je dáno směrovým uspořádáním místní komunikace, kdy chodník kopíruje pravý okraj komunikace (je zachována stávající šířka místní komunikace).
- Výškové vedení chodníku je dáno výškovým uspořádáním místní komunikace, kdy chodník kopíruje výšku stávající vozovky (podélný sklon se pohybuje od 0,25 do 4,23 %).
- Základní šířka chodníku je 1,50 m, na začátku a konci úseku je rozšířen (je zde proveden až k podezdívce stávajícího oplocení), na jednom místě je chodník bodově zúžen (překážka v trase – roh stávajícího oplocení).
- Základní příčný sklon chodníku je 1,50 % (směrem k místní komunikaci). V místech sjezdů, kde je potřebné výškově napojit stávající zpevněné plochy je na chodníku nutné v šířce nejméně 0,90 m splnit požadavek na maximální příčný sklon 2,0 %.
- Na rozhraní asfaltového krytu silnice a řešeného chodníku je navržen silniční obrubník převýšený v základním uspořádání +0,12 m (stávající snížený obrubník se vybourá). V místech sjezdů a míst pro přecházení se použije nájezdový obrubník převýšený +0,02 m (u vybraných sjezdů – viz situace – se zůstane zachován stávající nájezdový obrubník). Přechod mezi silničním a nájezdovým obrubníkem se provede plynule na délce splňující požadavky bezbariérového uspořádání (délky rampových částí chodníku jsou vyznačeny v situaci).
- Na rozhraní chodníku a navazujících zelených ploch je navržen chodníkový obrubník převýšený v základním uspořádání +0,06 m (tvoří vodící linii), v místech sjezdů se provede chodníkový obrubník jako nepřevýšený. V částech úseku (viz situace) je chodník navržen až k podezdívkám stávajícího oplocení – na rozhraní konstrukce nového chodníku a stávající podezdívky se použije nopová fólie.
- Odvodnění chodníku, resp. rovněž místní komunikace je zajištěno do stávajících vpustí. V koncové části úseku CH2 je navržena nová obrubníková vpust' zaústěná do stávající dešťové kanalizace (přípojka se zápachovou uzávěrou). U domu č. p. 199 je před stávající bránou navržena liniová vpust' zaústěná do stávající dešťové kanalizace.
- Konstrukce vozovky chodníku je navržena v souladu s TP 170. Provede se netuhá vozovka s krytem z dlažby a nestmelenou podkladní vrstvou (v místech sjezdů je konstrukce zesílena).

- Stávající sjezdy mimo profil nového chodníku zůstanou zachovány, úpravy zahrnují pouze výškové vyrovnání (návaznost na nový chodník), které se provede pouze v nutném rozsahu tak, aby byla zachována funkčnost sjezdů a nedošlo ke zhoršení stavu a omezení obslužnosti nemovitostí, resp. pozemků. Úpravy se provedou ve stejném provedení jako je stávající stav (dlažba, asfaltový kryt nebo nestmelený kryt).
- Plochy za chodníkem se v nutném rozsahu upraví vegetačními úpravami (ohumusování tl. 100 mm a zatravnění).

ÚSEK CH3

- Úsek délky 142,85 m je veden po pravé straně místní komunikace (ve směru Dolní – Horní Bory), začátek úseku je v místě křižovatky s místní komunikací (u domu č. p. 183, resp. č. p. 186, místem pro přecházení zde navazuje ÚSEK CH2), konec úseku je v místě navazující stavby „Bory – Horní Bory, chodník podél III/36049“.

Poznámka: V případě, že v době realizace této stavby nebude ještě realizována výše uvedená navazující stavba „Bory – Horní Bory, chodník podél III/36049“, provede se ukončení úseku CH3 rampovou částí (snížení chodníku na délce 1 m, ukončení nájezdovým obrubníkem převýšeným +0,02 m, včetně varovného pásu).

- Směrové vedení chodníku je dáno směrovým uspořádáním místní komunikace, kdy chodník kopíruje pravý okraj komunikace.
- Výškové vedení chodníku je dáno výškovým uspořádáním místní komunikace, kdy chodník kopíruje výšku stávající vozovky (podélný sklon se pohybuje od 2,96 do 6,34 %).
- Základní šířka chodníku je 1,50 m, na začátku a konci úseku je rozšířen (místo pro přecházení, resp. návaznost na připravovanou stavbu).
- Základní příčný sklon chodníku je 1,50 % (směrem k místní komunikaci).
- Na rozhraní asfaltového krytu silnice a řešeného chodníku je navržen silniční obrubník převýšený v základním uspořádání +0,12 m. V místech sjezdů a míst pro přecházení se použije nájezdový obrubník převýšený +0,02 m. Přejít mezi silničním a nájezdovým obrubníkem se provede plynule na délce splňující požadavky bezbariérového uspořádání (délky rampových částí chodníku jsou vyznačeny v situaci).
- Na rozhraní chodníku a navazujících zelených ploch je navržen chodníkový obrubník převýšený v základním uspořádání +0,06 m (tvoří vodící linii), v místech sjezdů se provede chodníkový obrubník jako nepřevýšený.
- Odvodnění chodníku, resp. rovněž místní komunikace je zajištěno do navržených vpustí. V úseku CH3 jsou navrženy tři nové obrubníkové vpusti zaústěné do stávající dešťové kanalizace (přípojka se zápachovou uzávěrou). Stávající šachta dešťové kanalizace se upraví (výšková úprava vstupu, mříž se nahradí poklopem průměru 600 mm), do šachty se napojí svod stávajícího okapu.
- Konstrukce vozovky chodníku je navržena v souladu s TP 170. Provede se netuhá vozovka s krytem z dlažby a nestmelenou podkladní vrstvou (v místech sjezdů je konstrukce zesílena).
- Stávající sjezdy mimo profil nového chodníku zůstanou zachovány, úpravy zahrnují pouze výškové vyrovnání (návaznost na nový chodník), které se provede pouze v nutném rozsahu tak, aby byla zachována funkčnost sjezdů a nedošlo ke zhoršení stavu a omezení obslužnosti nemovitostí, resp. pozemků. Úpravy se provedou ve stejném provedení jako je stávající stav (dlažba, asfaltový kryt nebo nestmelený kryt).
- Provedení chodníku v místě stávajícího oplocení – demontáž stávající drátěné výplně a brány, sloupky zůstanou ve stávající poloze, nové obrubníky se osadí na hraně stávajícího oplocení (těsně před sloupky), svah za hranou obrubníku se v rozsahu dle situace dosype zeminou a zhutní (včetně následného ohumusování a zatravnění, resp. rovněž včetně úpravy v místě sjezdu), pletivo a brána se upraví (zkrátí) a znovu osadí.

- Plochy za chodníkem se v nutném rozsahu upraví vegetačními úpravami (ohumusování tl. 100 mm a zatravnění).

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

Pro účely zpracování dokumentace byla pořízena digitální účelová technická mapa zájmového území (polohopis a výškopis) s orientačním zákresem situační polohy inženýrských sítí (**vyznačení sítí je pouze orientační a jejich polohu nelze odměřovat z výkresové dokumentace, před započítáním zemních prací je nutno zajistit vytyčení veškerých sítí**) a podklad se zákresem pozemků dle katastru nemovitostí včetně údajů o dotčených pozemcích (katastrální území, parcelní číslo, číslo listu vlastnictví, způsob využití a druh pozemku a vlastnické právo).

Byla provedena prohlídka dotčeného území.

Byly vyhledány údaje z územního plánu.

Za účelem návrhu konstrukce vozovky byly zjištěny klimatologické údaje (index mrazu).

Další průzkumy nebyly objednatelem stavby požadovány.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Vzhledem k malému rozsahu stavby není provedeno členění na stavební objekty.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Vstupní údaje – návrhová úroveň porušení (TP 170):

- D2 pro chodník, chodník v místech sjezdů.

Třída dopravního zatížení (TP 170, ČSN 73 6114):

- O pro chodník v místech sjezdů.
- CH pro chodníky.

Podloží – typ P III, index mrazu – 523 °C.

CHODNÍK – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

- | | | | |
|---|---------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba (zámková) | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drčené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| - štěrkodrt' | ŠDA GE | min. 200 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 290 mm | |
- zhuťněná zemní pláň, E_{def2} = min. 30 MPa (v případě nesplnění nutná úprava podloží vozovky – aktivní zóny), min. 100 % PS
- podkladní vrstva ze štěrkodrti – E_{def2} = min. 50 MPa, poměr E_{def2} / E_{def1} = max. 2,5
- v rozsahu nové vozovky se mimo stávající zpevněné plochy provede odhumusování

CHODNÍK V MÍSTĚ SJEZDU – KRYT Z BETONOVÉ (ZÁMKOVÉ) DLAŽBY

- | | | | |
|---|---------|-------------|-----------------------------|
| - betonová dlažba zámková | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| - lože dlažby – drčené kamenivo fr. 4/8 | HDK 4/8 | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| - štěrkodrt' | ŠDA GE | min. 250 mm | ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 |
| - celkem | | min. 370 mm | |
- zhuťněná zemní pláň, E_{def2} = min. 30 MPa (v případě nesplnění nutná úprava podloží vozovky – aktivní zóny), min. 100 % PS
- podkladní vrstva ze štěrkodrti – E_{def2} = min. 60 MPa, poměr E_{def2} / E_{def1} = max. 2,5
- v rozsahu nové vozovky se mimo stávající zpevněné plochy provede odhumusování

ÚPRAVY V MÍSTĚCH SJEZDŮ

Stávající sjezdy mimo profil nového chodníku zůstanou zachovány – úpravy zahrnují pouze výškové vyrovnání (zajištění návaznosti na nový chodník), a to pouze v nutném rozsahu tak, aby byla zachována funkčnost sjezdů a nedošlo ke zhoršení stavu a omezení obslužnosti nemovitostí, resp. pozemků. Úpravy se provedou ve stejném provedení jako je stávající stav (dlažba, asfaltový kryt, nebo nestmelený kryt).

BORY, CHODNÍK PODÉL MK DOLNÍ BORY – HORNÍ BORY

Vypracoval: Ing. Martin Pohanka

DÚR, DSP

leden 2022 / číslo zakázky: 146/21
D.01 TECHNICKÁ ZPRÁVA

Všeobecné technologické požadavky. Požadovaná únosnost zemní pláně vyjádřená minimálním modulem přetvárnosti $E_{def,2}$ je 30 MPa (v případě nesplnění nutná úprava podloží vozovky – aktivní zóny), minimální požadované zhutnění je 100 % PS. Materiál aktivní zóny nesmí být namrzavý.

Pokládka konstrukčních vrstev ze šterkodrtí se řídí ČSN 73 6126-1. Zejména bude dodržena předepsaná tloušťka pokládané vrstvy, bude provedeno řádné zhutnění s dodržáním rovnosti vrstev.

Provedení dlážděných povrchů se řídí ČSN 73 6131, kdy je třeba opět dbát zejména na finální rovnost povrchu a rovněž na tloušťku lože dlažby (projektová tloušťka je dle navržené skladby konstrukce vozovky 40 mm, resp. 30 mm, při realizaci nesmí být tloušťka lože větší než 50 mm, jinak hrozí tvorba trvalých deformací na povrchu dlažby).

Obrubníky, případně další betonové prvky budou kladeny na podkladní beton s boční opěrou (beton C16/20 XF1, minimální tloušťka 100 mm, v případě palisády obetonování betonem C20/25 XF1, minimální tloušťka 150 mm). Dělení obrubníků a dalších betonových prvků bude prováděno zásadně řezáním na požadovaný rozměr, oblouky budou vytvořeny ze segmentů přiměřených délek nebo ze speciálních kusů požadovaného poloměru.

Při realizaci budou dodržovány příslušné ČSN, ČSN-EN a TP pro stavbu pozemních komunikací ve znění platném v době zpracování projektové dokumentace.

Kontrolní zkoušky. Nedílnou součástí stavebních prací musí být v rámci realizace stavby ze strany zhotovitele rovněž provedení příslušných kontrolních zkoušek dle požadavků příslušných ČSN, případně ČSN EN pro jednotlivé rozhodující technologie (přejímka podloží vozovky, ochranná a podkladní vrstva, krytové vrstvy). Právem objednatele stavby je provádění nezávislé kontrolní činnosti.

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

Režim povrchových a podzemních vod. Pro účely návrhu konstrukce vozovky se uvažuje pendulární vodní režim podloží vozovky.

Zásady odvodnění. Viz odstavec b).

Ochrana pozemní komunikace. Není řešeno.

g) návrh dopravních značek, dopravní zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Dopravního značení – není navrženo (stávající dopravní značení bez úprav).

Dopravní zařízení – není navrženo.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku – není navrženo.

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

Nejsou známy.

i) vazba na případné technologické vybavení

Stavba neobsahuje žádné technologie.

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

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba je navržena v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. S ohledem na charakter stavby se jedná zejména požadavky stanovené v příloze 1 a v příloze 2 uvedené vyhlášky.

Celistvost trasy, návaznost tras pro pěší

Bezbariérová trasa musí být celistvá a musí odpovídat vyhlášce č. 398/2009 Sb.

- Chodník řeší v uceleném úseku trasu pro pěší podél stávající místní komunikace propojující místní část Dolní Bory a místní část Horní Bory.
- Účelem je zajištění bezpečné bezbariérové trasy pro pohyb chodců, chodník doplňuje stávající systém chodníků v obci, resp. připravované stavby.

Zásady řešení zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

- Základní šířka chodníku je 1,50 m (dle místních podmínek je šířka chodníku případně větší).
- Překážky v trase – v jednom místě je sloup el. vedení + veřejné osvětlení a na dvou místech roh stávajícího oplocení – v místech těchto bodových překážek je šířka chodníku menší než 1,50 m, vždy je však zajištěn průchod šířky minimálně 1,00 m. Další případné překážky (dopravní značky) se přeloží mimo profil chodníku.
- Příčný sklon:
 - Navržen 1,50 % (splňuje požadavek na dovolenou hodnotu max. 2,00 %). V místech sjezdů, kde je potřebné výškově napojit stávající zpevněné plochy je na chodníku nutné v šířce nejméně 0,90 m splnit požadavek na maximální příčný sklon 2,0 %.
- Podélný sklon:
 - Nepřesahuje dovolenou hodnotu 8,33 %, není větší než 5,00 % na délce větší než 200 m – není třeba navrhovat odpočívadla (výškové uspořádání chodníku je dáno výškovým uspořádáním místní komunikace, průběh podélného sklonu – viz podélné řezy).
- Technické řešení rampových částí chodníku v místech pro přecházení, ukončení chodníku a sjezdů:
 - Sklony rampových částí chodníku splňují požadavek na maximální výsledný sklon do 12,5 % (a to včetně započítání vlastního podélného sklonu chodníku).
 - S ohledem na podélný sklon chodníku lze rampové části pro splnění uvedeného požadavku realizovat u převážné většiny ramp na délce 1,00 m, resp. 1,50 m, větší délky jsou navrženy pouze u několika ramp (délky rampových částí jsou uvedeny v situaci). Z hlediska materiálového řešení budou rampové části provedeny z plynule zapuštěných silničních obrubníků, nebo přechodových obrubníků.
- Chodníky jsou řešeny tak, aby byla dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby.
 - Přírozenou vodící linii tvoří obrubník na rozhraní chodníku a navazujícího zeleného pásu (převýšení obrubníku min. +0,06 m), nebo podezdívky stávajícího oplocení, případně palisáda (převýšená min. +0,06 m).
 - Přírozená vodící linie je v místech několika sjezdů přerušena na délku větší než 8,00 m – zde je navržena umělá vodící linie.
- Místa pro přecházení:
 - Délka splňuje požadavek na max. délku 6,50 m (v ose přecházení) – viz situace.
 - Bezbariérová úprava obrubníku – nájezdový obrubník převýšený max. +0,02 m.
 - Varovný pás – šířka 0,40 m, v délce sníženého obrubníku (pod +0,08 m).
 - Signální pás – místo pro přecházení mezi úsekem CH2 a CH3 – šířka signálního pásu 0,80 m, signální pás je od varovného pásu odsazen o 0,30 m, délka signálních pásů min. 1,50 m (signální pás navazuje na vodící linii).
 - Signální pás – místo pro přecházení mezi úsekem CH1 a CH 2 – v souladu s ČSN 73 6110 Z1, čl. 10.1.3.1.14 jsou signální pásy vypuštěny, protože ze stavebně-technických důvodů nelze místo pro přecházení považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné.
- Snížené obrubníky – sjezdy:
 - Bezbariérová úprava obrubníku – nájezdový obrubník převýšený max. +0,02 m.

- Varovný pás – šířka 0,40 m, slepecká dlažba (s výstupky), barva červená, v délce sníženého obrubníku (pod +0,08 m).
- Pro délky sjezdů (délka snížené hrany obruby) platí požadavek ČSN 73 6110, čl. 10.1.2.12, tj. délka maximálně 6 m. Tento požadavek je splněn u převážné většiny sjezdů, výjimku tvoří několik stávajících sjezdů označených v situaci „SDRUŽENÝ SJEZD“, kdy se vždy jedná o stávající sjezd obsluhující nejméně dva vjezdy a jehož délka vychází ze stávajícího stavu a není ji možné snížit.
- Ukončení chodníku – ukončení chodníku se týká pouze konce úseku CH3 a to pouze v případě, že v době realizace této stavby nebude ještě realizována navazující stavba „Bory – Horní Bory, chodník podél III/36049“. V tomto případě se ukončení úseku CH3 provede rampovou částí délky 1 m a nájezdovým obrubníkem převýšeným +0,02 m, včetně varovného pásu (šířka 0,40 m, slepecká dlažba s výstupky červená, v délce sníženého obrubníku pod +0,08 m).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

V návaznosti na požadavky vyhlášky nejsou v rámci projektového řešení navrženy úpravy pro osoby se sluchovým postižením (stavba místa, které by bylo nutné vybavit zvukovou signalizací).

Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

- **Výrobky pro hmatové prvky zajišťující samostatný pohyb osob se zrakovým postižením nelze na řešení stavbě použít k jinému účelu.**

Jde o stanovené výrobky ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky.

Výrobky musí splňovat požadavky TN TZÚS 12.03.04 až 07 (definuje detailní technické a uživatelské vlastnosti výrobků).

- Povrch je navržen z betonové zámkové dlažby, barva dlažby je přírodní (šedá), vyjma bezbariérových úprav (viz níže). Navržený materiál povrchu a celková skladba konstrukce zaručují požadovanou rovnost, pevnost a odolnost proti skluzu.

Upozorňuje se na požadavek na dodržení hmatového kontrastu v místech varovných a signálních pásů. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu musí okolí tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři min. 250 mm. Rovinný povrch 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, povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav.

- Varovné a signální pásy jsou navrženy z betonové zámkové dlažby – slepecká dlažba s výstupky (výstupky tvaru kulových úsečí, nebo komolých kuželů s průměrem 20 mm až 25 mm a výškou 4 mm až 5,5 mm s roztečí výstupků 50 mm až 100 mm), barva červená.

Umělá vodící linie je navržena z betonové dlažby speciálně určené pro tento účel – dlažba s podélnými drážkami s drážkami ve směru vodící linie s roztečí mezi hranami drážek 20 až 25 mm, hloubkou 4 až 6,0 mm a šířkou drážky v rovině nášlapného povrchu desky 10 až 16 mm. Příčný průřez drážky může tvořit rovnoramenný trojúhelník, obdélník, lichoběžník, vlnovka apod.

Navržené materiály zaručují požadovanou rovnost, pevnost a odolnost proti skluzu, je zajištěn požadovaný kontrast (červená, resp. bílá barva) a požadované hmatové vnímání povrchu. Materiál použitý pro vytvoření signálních a varovných pásů nelze na veřejně přístupných plochách a komunikacích použít k jinému účelu.

- Velký důraz je třeba klást na provedení přechodů (rozhraní) mezi jednotlivými druhy dlažeb. Je bezpodmínečně nutné, aby nedocházelo k prolínání jednotlivých vzorů dlažeb (šedá základní dlažba s červenou dlažbou varovných pásů apod.). Vždy je nutné dodržet jednoznačné linie různých povrchů a jednotlivé dlažební prvky v těchto místech přerézávat.

Řešení během výstavby – pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace

- Území není v současném stavu bezbariérově přístupné – požadavky na bezbariérové obchodní trasy nejsou.