



## REVITALIZACE MASARYKOVA NÁMĚSTÍ V MNICHOVĚ HRADIŠTI

### DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

- C. STAVEBNÍ ČÁST
- C.1. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ
- C.1.2. SO.102 – DOPRAVNÍ KOMUNIKACE
- C.1.2.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

ZADAVATEL: Město Mnichovo Hradiště,  
Masarykovo náměstí 1, 295 21 Mnichovo Hradiště

ZPRACOVATEL: Rehwaldt Landschaftsarchitekten  
Bautzner Str. 133, 01099 Dresden  
Tel. 0351 / 811 96 90  
Fax 0351 / 811 96 99

09/2018

## a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### a.1. OZNAČENÍ STAVBY

*Název stavby:* „Revitalizace Masarykova náměstí v Mnichově Hradišti“  
*Místo stavby:* Mnichovo Hradiště – Masarykovo náměstí  
parc. č. 2404/1 (k.ú. 697575 Mnichovo Hradiště)  
*Stupeň PD:* Dokumentace stavební povolení (DSP)  
*Charakter stavby:* Rekonstrukce

### a.2. STAVEBNÍK / DODAVATEL STAVBY

*Stavebník:* **Město Mnichovo Hradiště**  
*Sídlo:* Masarykovo náměstí 1, 295 21 Mnichovo Hradiště  
*IČ:* 00238309  
*Dodavatel stavby:* dle výběrového řízení

### a.3. ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

*Generální projektant:* **Rehwaldt Landschaftsarchitekten**  
*Adresa:* Bautzner Straße 133, D – 01099 Dresden  
*IČ:* DE 159273078  
*HIP:* Dipl. Ing. Till Rehwaldt (aut. AKS č. 2553)  
autorizovaný krajinný architekt  
*Kontaktní osoba:* Ing. Eliška Černá

### a.4. ČÁST PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

*Část PD:* C. STAVEBNÍ ČÁST  
*Řada* 100 OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ  
*Stavební objekt* SO.102 – DOPRAVNÍ KOMUNIKACE  
*Zhotovitel části:* **Ing. Zdeněk Tesař, ČKAIT 0012736**  
*Adresa:* Na Pláni 2862/11, 150 00 Praha 5 - Smíchov  
*IČ:* 64528189

## b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Prostorem Masarykova náměstí procházejí průjezdní úseky silnic II/610 a II/227. Revitalizace náměstí jejich polohu zachovává, stejně jako jejich stykovou křižovátku tvaru T v jihovýchodním rohu náměstí, kde je průtah silnice II/610 veden jako ulice hlavní.

Šířka vozovky průtahu silnice II/610 bude ze stávajících cca 12,5 m redukována na šířku 6,5 m a podél úseku budou umístěné zálivy pro autobusové zastávky. Stávající průtah komunikace II/277 bude zachován bez významnějších úprav ve stávající šířce cca 6,5 m.

Bude obnovena svrchní vrstva krytu vozovek (frézování a pokládka nové asfaltové obrusné vrstvy). V prostoru náměstí bude omezena rychlost vozidel na 40 km/h.

## c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

Dokumentace pro stavební povolení je zpracována na základě platného územního rozhodnutí č.j. MH-VŽP/346/2018-9-Pi, JID 20985/2018/MH ze dne 31.7.2018

#### **d) VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

##### Průtah silnice II/610

Šířkové uspořádání průtahu silnice II/610 vychází ze zpracování „Územní studie veřejných prostranství Mnichova Hradiště a jeho okolí“. Základní šířka vozovky činí 7,5 m a skládá se z 3,5 m širokých protisměrných jízdních pruhů, které jsou vymezeny 0,25 m širokou vodící čarou. Na úseku byly zachovány oba dva stávající přechody pro chodce, byl přidán nový přechod pro chodce přes východní rameno křižovatky II/610 x II/227. Přechod na západním rameni křižovatky byl doplněn o ochranný ostrůvek. Nevyhovující přechod pro chodce v blízkosti křižovatky Turnovská x Jiráskova.

##### Průtah silnice II/227

Průtah silnice II/227 byl s ohledem na skutečnost, že úsek prošel v nedávné době rekonstrukcí, ponechán v podstatě beze změn. Tedy ve stávající šířce vozovky 6,5 m. Na severním úseku bude východní okraj vozovky doplněn o záliv pro podélné parkování oddělné obrubou od plochy náměstí. Budou zachovány všechny tři přechody pro chodce. Bude zrušen pojížděný dělicí ostrůvek v severozápadním okraji náměstí. Stávající ochranný ostrůvek přechodu na křižovatce s komunikací II/610 bude proveden s vyvýšenými obrubami a bude prodloužen,

##### Zastávkové pruhy

Stanoviště autobusových zastávek bylo přemístěno ze severní části náměstí k průjezdnímu úseku silnice II/610. Byly zde zřízeny dva zastávkové pruhy šířky 3,00 m se dvěma (jižní hrana) a třemi (severní hrana) stanovišti autobusových zastávek. Délka jednotlivých zastávek je 12 m a jsou řazeny polotěsným stáním tedy ve vzdálenosti 6 m. Záliv při jižní hraně je doplněn o prostor pro krátkodobé zastavení vozidel (K+R).

Zesílená konstrukce zastávkových pruhů bude zhotovena s krytem z kamenné dlažby uložené do betonové malty.

##### Křižovatka II/610 x II/227

Projekt řeší dopravní situaci související s úpravou křižovatky v jihozápadní části náměstí. Napojení ulice Víta Nejedlého (II/610) do prostoru náměstí bylo doplněno o chybějící ochranný ostrůvek přechodu. Byl ponechán pruh pro odbočení vlevo do ulice Palackého. Jízdní pruhy byly v prostoru křižovatky rozšířeny. Ochranný ostrůvek na vedlejší komunikaci (II/227) bude upravený a prodloužený. Vytvoří se tak prostor sloužící jako místo pro vyčkávání osobních vozidel na manévr levého odbočení. Budou upravena nároží křižovatky (ověřeno dle modelace vlečných křivek v softwaru Vehicle Tracking).

##### Doprava v klidu

V ulici Víta Nejedlého bude v prostoru před vjezdem na náměstí zachováno stávajících 11 šikmých parkovacích stání o základních rozměrech 4,70 x 2,50 m. Krajní stání byla rozšířena o 0,25 m. V severní části průjezdního úseku II/227 bude východní okraj vozovky doplněn o záliv pro podélné parkování široký 2,0 m. Kryt konstrukce parkovacích stání je zhotoven z kamenné kostky střední 8/10, skládané do půlkruhu.

## e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

### e.1. KONSTRUKCE VOZOVEK

Konstrukce nových zpevněných ploch budou provedeny v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS\*14 s účinností od 1.12.2004 včetně dodatku 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. Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Napojení vrstev vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní plně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení plně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2} = 30 \text{ MPa}$ . V případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot, musí dodavatel v součinnosti s geologem v rámci provádění objektu stanovit optimální způsob sanace plně.

#### Typ konstrukce A - zastávkový pruh

TP 170, D1-D-1, návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení IV, Podloží III

Kamenná kostka 15/17	DL	160 mm	ČSN 73 6131
maltové lože	MVC	40 mm	ČSN 73 6131
kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	210 mm	ČSN 73 6124-1
mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		610 mm	

Pláň- $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$ , ŠDB- $E_{def,2} = \min. 60 \text{ MPa}$

#### Typ konstrukce B - parkovací stání

TP 170, D2-D-1, návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení VI, Podloží III

kamenná kostka střední 8/10	DL	100 mm	ČSN 73 6131
lože z drtě f.4/6	L	40 mm	ČSN 73 6131
šterkodrt'	ŠDB	250 mm	ČSN 73 6126-1
celkem		390 mm	

Pláň- $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ , ŠDB- $E_{def,2} = \min. 70 \text{ MPa}$

#### Obnova krytu vozovky

Frézování stávající obrusné vrstvy v tl. 30-50 mm, vyrovnaní ložné spáry

asfaltový beton obrusný	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129

#### Napojení vozovky na stávající stav

Vybourání stávajících vrstev vozovky podél nově osazovaných silničních obrub

Vybourání bude provedeno stupňovitě s přesahem po jednotlivých vrstvách

Stmelené vrstvy odděleny řezáním

asfaltový beton ložný, hrubozrnný	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
asfaltový beton podkladný, hrubozrnný	ACP 22+	70 mm	ČSN EN 13108-1
infiltrační postřik asfaltový	PI-C	0,80 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
kamenivo zpevněné cementem	SC C8/10	min. 150 mm	ČSN 73 6124-1

ložná spára ošetřena spojovacím postřikem,  
příčná spára zalita živčnou emulzí a zasypána křemičitým pískem  
kamenivo dle ČSN EN 13242+A1

Lokální opravy poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu vozovky budou odstraněny dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovým betonem podkladním hrubozrnný (ACP 16+, ČSN 73 6121). Trhliny příčné reflexní je nutno opravit v souladu s TP 115 výstužnou geomříží.

Bude proveden spojovací postřik mechanicky očištěného povrchu kationaktovní emulzí v množství 0,35 kg/m<sup>2</sup> asfaltu po vyštěpení.

V případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby, 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.

### **e.2. OBRUBY A PRVKY SKLADEBNÝCH DÍLCŮ**

Podél vozovky průjezdních úseků silnic II. tříd, budou osazeny kamenné obrubníky OP3 o rozměrech 250 x 200 mm s nášlapem +12 cm, případně +10 cm na rozhraní parkovacích zálivů a chodníků. V místech přechodů pro chodce budou obrubníky sníženy na nášlap + 2 cm. Bude použito stávajících kamenných obrub, které budou získané z výdobytku, chybějící nebo zničené při demolici budou nahrazeny novými. Poloha původních a nových obrub bude vyznačena v další stupni PD v kladečském plánu.

Nástupní hrana autobusových zastávek bude zhotovena osazením obrubníku OP1 o rozměrech 240 x 320 s nášlapem +20 cm.

Dopravní ochranné ostrůvky u přechodů pro chodce budou lemovány obrubníky s hranou zkosenou v poměru 1:2,5. Základní rozměry obrubníku jsou 250 x 200 mm. Budou osazeny tak aby náběhová hrana začínala +2 cm nad krytem vozovky.

Obrubníky budou uloženy do betonového lože s opěrou z betonu C12/15 o tloušťce minimálně 150 mm.

### **e.3. DLAŽBY**

Parkovací pruhy pro podélné stání (západní okraj Masarykova náměstí) a šikmé stání (ul. Víta Nejedlého) budou uhotoveny s krytem z žulové kostky střední 8/10 skládané do půlkruhové vazby osazené do lože z drtě f. 4-6. Vymezení jednotlivých parkovacích stání bude provedeno vhodnou kombinací dlažebních prvků odlišné barvy, velikosti a tvaru, které budou vsazeny do krytu konstrukce a budou předmětem kladečského plánu v prováděcí dokumentaci.

Dělicí dopravní ostrůvky budou vyskládané z žulové kostky střední 8/10 skládané do řádků osazené do maltového lože MVC.

Pro varovné a signální pásy bude použita reliéfní dlažba (frézovaná nebo broušená) z přírodního kamene. Dlažba bude olemována pásem z rovinných kamenných desek šířky min. 300 mm. Umělé vodící linie budou zhotoveny z kamenných dlaždic s vyfrézovanými drážkami.

### **e.4. ZEMNÍ TĚLESO**

Navržená stavba bude respektovat stávající výškový charakter území. Zemní práce zahrnují odtěžení materiálu pro obnažení úrovně zemní pláně podle pracovních řezů. Sejmутí ornice a podorničí se nepředpokládá.

### **e.5. AKTIVNÍ ZÓNA A ZEMNÍ PLÁŇ**

Upravená pláň bude zhuťněna tak, aby minimální hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy byla 30 MPa. V případě, že se nedosáhne těchto minimálních hodnot modulu přetvárnosti, je třeba provést takové úpravy, aby se této minimální hodnoty prokazatelně dosáhlo a to buď výměnou zeminy v tl. aktivní zóny – 0,5 m, nebo přidáním pojiva na bázi vápna („vápenná stabilizace“).

Při provádění statických zatěžovacích zkoušek, je nezbytné respektovat příslušné TKP. Zejména pak ČSN 73 6133 - Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 72 1006 – Kontrola zhuťnění zemin a sypanin, TP 94 – úprava zemin atd. Na veškeré zemní práce musí na stavbě dohlížet geotechnik a vlastnosti použitého materiálu musí být laboratorně a in-situ ověřeny dle příslušných předpisů. Míra zhuťnění na pláni a v aktivní zóně musí dosahovat 100% PS. Míra zhuťnění v podloží násypu 92% PS, v násypu 95% PS.

V průběhu celého trvání stavby by měl být zajištěn dohled odpovědného geologa a v součinnosti s ním bude zvolen optimální způsob sanace zemního tělesa a úpravy zemní pláně.

### **f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ PK**

Odvedení dešťových vod z povrchu vozovky zachovává stávající systém odvodnění komunikací, tedy odváděný srážkových vod do uličních vpustí napojených na stávající komunikaci. Většina uličních vpustí ve vozovce je zachována, dojde k posunu UV na upravovaných nárožích křižovatky II/610 x II/227 a v úseku průtahu II/610, kde se mění šířka vozovky.

Odvodnění rekonstruovaného krytu bude řešeno jeho příčným a podélným spádováním podél obrubníků směrem do stávajících a nových uličních vpustí.

Detailní řešení odvodnění je předmětem příloh B.5. celkové vodohospodářské řešení v části souhrnné řešení stavby.

### **g) NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ**

Při zpracování dopravního značení bylo užito těchto norem a předpisů:

- vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava
- řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6-Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích

#### **g.1. SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Grafické vyobrazení, světelně technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají 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. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní

přílohy ČSN EN 12 899-1. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm, nebo trubky průměru 76 mm s tloušťkou stěny nejvýše 2,9 mm. Značky musí být osazeny svisle a kolmo k vozovce. Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Bude odstraněno stávající svislé dopravní značení a bude nahrazeno novým. Konkrétní provedení svislého dopravního značení je zřejmé z grafické přílohy C.1.2.2.g.

Svislým dopravním značením je vyznačen průjezdní úsek silnice II/610 jako hlavní ulice. V prostoru náměstí je osazeno značení jednosměrných ulic a značky vyznačující vjezdy do prostoru s režimem obytné zóny. Jsou vyznačeny přechody pro chodce a označení dělicích ostrůvků. Je doplněno značení zastávkových pruhů a je navrženo osazení informačních směrových značek. Velkoformátové návěstidlo IS9a bude odstraněno bez náhrady. V prostoru revitalizovaného náměstí se jedná z urbanistického a architektonického hlediska o nevyhovující prvek.

## **g.2. VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ**

Vodorovné dopravní značení bude provedeno v materiálovém provedení vysoké trvanlivosti a odolnosti. Volba materiálového provedení bude záviset na ročním období realizace stavby. Pokud bude stavba dokončena těsně před zimním obdobím, bude VDZ provedeno dočasně barvou. Po skončení prvního zimního období od dokončení stavby bude finální podoba VDZ provedena ze studeného dvoukomponentního plastu. Konkrétní provedení svislého dopravního značení je zřejmé z grafické přílohy C.1.2.2.g.

Vodorovných dopravním značením budou na vozovce vyznačeny jízdní a odbočovací pruhy. Budou vyznačeny přechody pro chodce. Bude provedeno značení autobusových zastávek a oddělení zastávkového pruhu. Na průjezdním úseku II/610 budou vyznačeny v pravidelném intervalu cyklopitogramy (dle Metodické pomůcky pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP a vzorového listu V15).

Dopravní značení určující polohu jednotlivých parkovacích stání bude vyznačeno vhodnou kombinací dlažebních prvků do krytu konstrukce, která bude předmětem kladečského plánu v prováděcí dokumentaci

## **h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY POSTUPU VÝSTAVBY**

Nejsou stanoveny

## **i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

V prostoru výstavby se nacházejí stávající a nové inž. sítě. Tyto je nutno před zahájením stavby nechat vytyčit a potvrdit jejich polohu správci. V místech křížení vozovky se silovými kabely je nutno před pokládkou konstrukčních **ověřit že se nacházejí v hloubce zajišťující min. krytí** (dle ČSN 73 6005 – prostorové uspořádání sítí technického vybavení) a **jsou ošetřeny chráničkami**, což musí být potvrzeno příslušnými správci.

V blízkosti stávajících inž. sítí je nutno při pracích na komunikačních úpravách postupovat opatrně, příp. nahradit stavební mechanizaci ručním výkopem. V blízkosti nadzemních inženýrských sítí je bez dohledu pověřené a poučené osoby zakázáno používat jeřáby a vysokozdvíhací plošiny. Při výkopech, násypech, výměně aktivní zóny, při hutnění, pokládce konstrukčních vrstev, stejně jako při ostatních pracích nesmí dojít k poškození stávajících inženýrských sítí, ani k narušení jejich ochrany a povrchových znaků.

Veškeré nepředpokládané střety s inž. sítěmi je nutno ihned hlásit příslušnému správci a postupovat v souladu s platnou legislativou.

## **j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

V jihozápadním rohu Masarykova náměstí se nachází stávající křižovatka II/610 x II/227. Do křižovatky je přiváděno cca 12.000 voz/den. Dle příslušným TP a ČSN není při těchto hodnotách nutno provádět kapacitní posuzování křižovatek uzlů. K dopravním kongescím dochází pouze v období dopravních špiček, kdy lze tyto situace očekávat a není ekonomické a žádoucí na tento stav dimenzovat a projektovat křižovatek uzel v městském centru. Pro kontrolu a posouzení navrhovaných úprav však bylo kapacitní posouzení provedeno.

Z výsledků vychází, že v době odpolední dopravní špičky 14:00-15:00 vjíždí do křižovatky cca 1125 voz. Dle kapacitního posouzení je stupeň úrovně kvality dopravy (UKD) na hlavní komunikaci na stupni A (tedy nejvyšším možným) a na vedlejší komunikaci na stupni B. Fronta vozidel čekající na odbočení vlevo bude na hlavní komunikaci dosahovat 5 m tedy jedno osobní vozidlo, na vedlejší 10 m tedy 2 osobní vozidla. Délku odbočovacích pruhů je nutno zachovat min. 18 m, tak aby bylo umožněno odbočení nákladních souprav.

## **k) ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ PK OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Celý prostor je řešen bezbariérově. Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

### **k.1. UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ ORIENTACE**

- provedení varovného pásu v š. 400 mm se schváleným hmatově a barevně odlišným povrchem při obrubnicích nižších než 80 mm
- zřízení signálních pásů v šířce 800 mm a délce min. 1500 mm pro navádění na přechody pro chodce napojených kolmo na varovný pás
- obruby, které slouží jako vodící linie, osadit min. +60 mm nad povrchem chodníku
- podél vodící linie zajistit min. průchozí profil v šířce alespoň 900 mm, bez umístění překážek a s příčným sklonem max. 2%

### **k.2. UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU**

- 1:12 (8,33%) maximální podélný sklon komunikace pro pěší
- 2% příčný sklon chodníku alespoň v šířce minimálního průchozího profilu 900 mm
- 1:8 (12,5%) maximální sklony vyrovnávacích ramp při přechodech a místech pro přecházení