



REVITALIZACE MASARYKOVA NÁMĚSTÍ V MNICHOVĚ HRADIŠTI

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ

- C. STAVEBNÍ ČÁST
- C.1. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ
- C.1.1. SO.101 - ZPEVNĚNÉ PLOCHY NÁMĚSTÍ
- C.1.1.1. 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.101 - ZPEVNĚNÉ PLOCHY NÁMĚSTÍ
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

Cílem úprav Masarykova náměstí je vytvořit multifunkční prostor pro společenské aktivity, místo setkávání a odpočinku, kulturní a obchodní centrum města. Organizace funkcí umožní intuitivní a bezpečný pohyb v prostoru jak pro chodce a cyklisty, tak i motorovou dopravu.

Přesunutím autobusového nádraží k vlakovému se výrazně ulehčí zejména severní části náměstí. Díky tomu zde bude moci vzniknout velkorysý pobytový a společenský prostor – těžiště Masarykova náměstí. Stávající nádraží je nahrazeno zastávkovými pruhy, které jsou situované podél silnice II/610 jižně od radničního bloku.

Pro průjezd severní a východní částí náměstí je určena jednosměrná komunikace v režimu obytné zóny. Obdobně je řešena komunikace v jižní části náměstí. Středová část prostranství obklopující radniční blok je vyhrazena pouze pro pohyb chodců. Návrh nabízí rozmanité možnosti posezení. V severní části náměstí vzniká pod korunami stromů intimnější prostor pro odpočinek a setkávání. Slunné posezení mezi květinami se nachází v okolí mariánského sloupu. Chodníky lemující náměstí jsou navrženy natolik široké, aby umožnily umístění předzahrádek a zvýšily tak atraktivitu a obytnost venkovního prostoru.

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

Plocha náměstí

Plocha náměstí, která je vymezena uliční čarou přilehlých objektů je koncipována z hlediska dopravy jako obytná zóna pouze s vyznačením dvou jednosměrných koridorů pro pohyb vozidel. Celý prostor je definován jako pochozí a pobytové sdílené plochy, s krytem z kamenné dlažby skládané do divoké mozaiky (žulová, vápencová mozaiková kostka 4/6, žulové odseky, žulová kostka střední 8/10...). Zpevněné plochy jsou navázány na vstupy na úrovni parteru okolních domů a jsou spádovány směrem od objektů. Do prostoru náměstí jsou zaústěny ul. Studentská, Mírová, Nádražní a Poříčská.

Prostor náměstí je dělen na dvě přirozené části. Severní část o rozměrech cca 95x80 m je prostor, který obklopuje „radniční“ blok ze západní, severní a východní strany. Podél východní, jižní a západní fasády je veden chodník v šířce 1,70 - 2,50 m se základním příčným sklonem 2% od fasády objektu, ke které jsou ostatní plochy náměstí plynule navázány (s proměnným sklonem 0,5 - 3,5%). Před západní fasádou radničního bloku je navržena pobytová plocha s krytem z velkoformátové kamenné dlažby o rozměrech 37,60 x 10,10 m, před východní fasádou plocha o rozměrech 39,40 x 6,90 m. V severní části náměstí je vložena plocha s mlatovým povrchem lichoběžníkového tvaru o rozměrech 31,65 x 9,25 (8,95) m.

Jižní část náměstí o rozměrech cca 115x45 m je přilehlá k průjezdnímu úseku silnice II/610, tedy mezi ul. Víta Nejedlého a Turnovská. Plocha je tvořena zpevněnou plochou pro pěší na úrovni vstupů do jižní fasády bloku. Dále pak přechodovou plochou s vyrovnávacími stupni, které navazují na 2,30 m široké autobusové nástupiště při severním zastávkovém pruhu na průjezdním úseku silnice II/610. Podél jižního zastávkového pruhu u průtahu II/610 se nachází také nástupiště 2,30 m široké, na které je napojen Koridor I, za kterým jsou navrženy plochy pro pěší napojené na jižního okraje náměstí.

Doprava v klidu

Pro potřeby zajištění potřeb dopravy v klidu jsou v prostoru náměstí vymezena konkrétní parkovací stání a dále bude vyznačeno několik parkovacích pruhů šířky 2,00 m pro podélné parkování. V jižní části náměstí je navrženo 18 šikmých parkovacích stání o základních rozměrech 5,25 x 2,0 m včetně jednoho vyhrazeného stání pro osoby se ZTP (5,25 x 3,50 m) a dva zálivy pro podélné parkování pro cca 9 vozidel. V severní části náměstí je v prostoru mezi radnicí a školou vyznačeno 18 kolmých parkovacích stání o základních rozměrech 4,50 x 2,80 m včetně jednoho vyhrazeného stání pro osoby se ZTP (4,50 x 3,50 m). Před budovou pošty je vyznačen jeden záliv pro podélné parkování pro cca 7 vozidel a jedno vyhrazené stání pro ZTP (6,25 x 2,00). Krajní stání byla rozšířena o 0,25 m. Pro obsluhu parkovacích stání je navržen koridor I a koridor II, což jsou navržené komunikace funkční skupiny D (podskupina D1).

Koridor I ve staniční délce km 0,108 18 je veden v jižní části náměstí. Do trasy koridoru jsou vloženy dva levostranné směrové oblouky o poloměru $R_1=7$ m a $R_2=8$ m. Základní šířka činí 3,50 m s rozšířením v obloucích. Koridor je příčně klopen 2% a vytváří tak s pruhem šikmých parkovacích stání odvodňovací úžlabí. V podélném spádu je koridor navázán na průjezdní úsek silnice II/610 a je veden se sklonovými poměry ve směru staničení +0,5%; -1,5%.

Koridor II ve staniční délce km 0,162 67 je veden podél východní a severní hrany náměstí, do trasy je vložen levostranný směrový oblouk o poloměru $R=32$ m. V úseku podél kolmých stání je koridor široký 4,25 m, v úseku u podélných parkovacích pruhů 3,25 m. Koridor je klopen levostranným příčným klopením 2%. V podélném spádu je koridor navázán na průjezdní úsek silnice II/610; II/227 a je ve směru staničení veden se sklonovými poměry +1,5%; -2,3%; -1,0%.

Kryt konstrukce parkovacích stání a koridorů je zhotoven z kamenné kostky střední 8/10, skládané do vln. Napojení koridorů na průtahy silnic II. tříd bude řešeno formou chodníkových přejezdů s nájezdovou rampou ve sklonu 1:10.

Chodníky

Budou rekonstruovány chodníky navazující na okolí náměstí. Jedná se zejména o chodník podél západní hrany průjezdního úseku silnice II/227. Chodník bude rekonstruován formou „překládky“ kytu tak aby skladba dlažby a vzoru odpovídala typu dlažby v prostoru náměstí. S kytlem z pravidelné mozaikové dlažby skládané do půlkruhové vazby budou rekonstruovány chodníky:

- oboustranně podél ul. Víta Nejedlého v délce cca 55 m
- oboustranně podél ul. Turnovská v délce cca 32 m, chodník při jižní obrubě bude rozšířen na min. 2,00 m
- při západním okraji (za parkovacím zálivem) ul. Palackého v délce cca 11 m
- ul. Nádražní v délce cca 18 m v celé šířce (komunikace pro pěší)

Ul. Poříčská

Profil ulice mezi objekty domů č. p. 863 a 27 v délce cca 18 m bude revitalizován jako sdílená plocha v jedné výškové úrovni s jednosměrným koridorem pro průjezd vozidel. Průjezd vozidel bude umožněn ve směru do ul. Víta Nejedlého. Koridor s krytem z dlažební kostky střední 8/10 v šířce 3,50 – 4,00 m, bude vymezen dopravními směrovými sloupky s roztečí max. 1,70 m. Vyvýšená sdílená plocha bude vymezena chodníkovými přejezdy s nájezdovou rampou ve sklonovém poměru 1:10.

e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

e.1. KONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH

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 $E_{def2} = 30$ MPa. V případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot, musí dodavatel v součinnosti s geologem v rámci provádění objektu stanovit optimální způsob sanace plně.

Typ konstrukce B - parkovací stání a koridor pro vozidla

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 |
| štěrkodrt' | ŠDB | 250 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | 390 mm | |

Pláň-Edef,2=min.30MPa, ŠDB-Edef,2 =min.70MPa

Typ konstrukce C - náměstí a sdílené plochy

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

| | | | |
|----------------------------|-----|-------------|---------------|
| kamenná kostka kombinovaná | DL | 60-100 mm | ČSN 73 6131 |
| lože z drtě f.3/4 | L | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| štěrkodrt' | ŠDB | 250 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | min. 340 mm | |

Pláň-Edef,2=min.30MPa, ŠDB-Edef,2 =min.70MPa

Divoká mozaika: žulová a vápencová mozaiková kostka 4/6, žulové odseky, žulová kostka střední 8/10, apod.

Typ konstrukce D - pobytové plochy

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

| | | | |
|------------------------------|----------|--------|---------------|
| kamenné desky velkoformátové | DL | 80 mm | ČSN 73 6131 |
| maltové lože | MVC | 40 mm | ČSN 73 6131 |
| kamenivo zpevněné cementem | SC C8/10 | 120 mm | ČSN 73 6124-1 |
| mechanicky zpevněná zemina | MZ | 150 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | 390 mm | |

Pláň-Edef,2=min.30MPa, ŠDB-Edef,2 =min.45MPa

Typ konstrukce E - chodníky a zpevněné plochy pro pěší

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

| | | | |
|------------------------------|-----|-------------|---------------|
| kamenná kostka mozaiková 4/6 | DL | 60 mm | ČSN 73 6131 |
| lože z drtě f.3/4 | L | 30 mm | ČSN 73 6131 |
| štěrkodrt' | ŠDB | 150 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | min. 240 mm | |

Pláň-Edef,2=min.30MPa, ŠDB-Edef,2 =min.50MPa

Typ konstrukce F - mlat

| | | | |
|---------------------------------|-----|-------------|---------------|
| kamenný prach zpevněný cementem | | 120 mm | ČSN 73 6131 |
| štěrkodrt' | ŠDB | 120 mm | ČSN 73 6126-1 |
| celkem | | min. 240 mm | |

Pláň-Edef,2=min.30MPa, ŠDB-Edef,2 =min.45MPa

Kamenný prach - odpad z drtičů, proséváná frakce zrn 0-3mm, zpracování do zavhlé betonové směsi

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

e.2. OBRUBY A PRVKY SKLADEBNÝCH DÍLCŮ

Plochy náměstí a chodníků budou vsazeny do silničních obrub podél průtahů silnic II. tříd, které jsou součástí stavebního objektu SO.102.

Koridory pro průjezd osobních vozidel jsou od pochozí plochy náměstí vymezeny obrubníky z ocelové pásoviny, které budou osazeny s nášlapem + 2 cm nad krytem jízdnic pruhů koridorů. Obrubníky na rozhraní s mlatovým povrchem nebo pobytovými plochami z velkoformátové dlažby jsou osazeny bez nášlapu, tedy jsou zapuštěny na úroveň krytu. Ocelové obruby budou navařenými trny usazené do lože z betonu.

Samotná parkovací stání budou od pochozích ploch odděleny kamenným obrubníkem OP5 o rozměrech 200x200 mm osazeným s nášlapem +8cm nad krytem parkovacích stání.

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

Před jižní fasádou „radničního bloku“ budou zhotoveno několik vyrovnávacích stupňů z monolitických kamenných (žulových) dílců o rozměrech 150x300x1000 mm.

e.3. DLAŽBY

Pochozí plochy náměstí, nástupiště zastávek a chodník podél západního hrany průtahu silnice II/227 budou dlážděny takzvanou divokou mozaikou, která v sobě kombinuje různé typy i velikosti kamene. V této směsi se budou mísit stávající kameny různého stáří barvy i velikosti s kameny novými, tvořícími jednotící prvek celé mozaiky. Budou použity kostky v základní skladbě: žulová a vápencová mozaiková kostka 4/6, žulové odseky, žulová kostka střední 8/10, apod.

Parkovací stání a koridory zajišťující obsluhu parkovacích stání budou zhotoveny s krytem z žulové kostky střední 8/10 skládané do vln osazené do lože z drtě f. 4-6.

Pobytové plochy před západní a východní fasádou „radničního bloku“ budou zhotoveny s krytem s velkoformátových kamenných desek. Rozměry, barva a materiál budou předmětem konzultace investora a autora architektonické částí návrhu v rámci přípravy řízení na výběr zhotovitele.

Dotčené úseky chodníků podél komunikací v okolí náměstí budou zhotoveny s krytem z kamenné mozaiky 4/6 skládané na pùlkruhovou vazbu do lože z drtě f. 3-4.

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 pláň podle pracovních řezů. Sejmutí ornice a podorníčí se předpokládá pouze v malém rozsahu a materiál bude uskladněn na deponii.

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 zhutnění 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 zhutnění na pláni a v aktivní zóně musí dosahovat 100% PS. Míra zhutnění 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 bude řešeno spádováním zpevněných ploch směrem k podélným štěrbinovým žlabům. Budou použity ocelové kryty s úzkou podélnou štěrbinou, která bude usazena do kamenné dlažby. Ocelové kryty budou osazeny na podélné žlaby, které jsou umístěné pod krytem konstrukce. Žlab bude doplněn servisními dílci. Napojení žlabů bude provedeno kanalizačními přípojkami DN200 do stávající kanalizace.

Podélné štěrby budou umístěny pod ocelovou obrubou na koridorech I a II. Další podélné žlaby jsou navrženy v ploše náměstí.

V ul. Poříčská dojde k posunu uliční vpusti, tak aby nová poloha vpusti ležela pod nájezdovým prahem.

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

g) NÁVRH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ

Konkrétní provedení svislého dopravního značení je zřejmé z grafických příloh. 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

Svislé dopravní značení Masarykova náměstí a přilehlých komunikací je součástí stavebního objektu SO.102 - průjezdní komunikace, kde je dopravní režim v prostoru pobytových a sdílených ploch náměstí vyznačen osazením svislé dopravní značky **IZ5 - obytná zóna**. Dopravní značení v prostoru náměstí obsahuje pouze symboly vodorovného značení určující polohu parkovacích stání, které budou vyznačeny vhodnou kombinací dlažebních prvků do krytu konstrukce a budou 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 vysokozdvížné 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

Není obsahem PD

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

Celý prostor je řešen bezbariérově. Přístup do budovy Klubu - parc. č. 96 je nově řešen přístupovou rampou pro osoby s omezenou možností pohybu. 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
- doplnění umělých vodících linií z dlažby s vyfrézovanými drážkami, tam, kde je přirozená vodící linie přerušena více jak na 8 m
- 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