

a) Identifikační údaje objektu	2
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení	3
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci – dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.	4
d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby	6
e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů	6
f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace	8
g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku	9
Svislé dopravní značení	9
Vodorovné dopravní značení	9
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu	10
Zemní práce	10
Ochrana inženýrských sítí	10
i) Vazba na případné technologické vybavení	11
j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů	12
k) Požadavky na řešení přístupnosti	13

a) Identifikační údaje objektu

Název stavby: SO 101 – Přeložka komunikace II/611 - Nehvizdy
Místo stavby: Nehvizdy
Kraj: Středočeský
Katastrální území: Nehvizdy
Předmět dokumentace: Výstavba nové komunikace

Název investora projektu: Městys Nehvizdy
Adresa: Pražská 255, 250 81 Nehvizdy
IČO: 002 40 524

Název investora stavby: KSÚS Středočeského kraje, p.o.
Adresa: Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČO: 000 66 001

Projektant: FORVIA CZ, s.r.o.
Kolínská 1, 290 01 Poděbrady
IČO: 029 92 485

Hlavní projektant: Ing. Jindra Sixtová
Číslo autorizované osoby: 0013291
Specializace autorizace: ID00 – dopravní stavby

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Celková délka plánované komunikace je 2,909 30 km. Celá trasa přeložky je situována na zemědělsky obdělávaných pozemcích, u kterých probíhá výkup investorem. Trasa komunikace je v souladu s územním plánem městysu Nehvizdy.

Stavba přeložky komunikace II/611 bude navazovat na ul. Okružní, na západní straně obce, kde je připravený sjezd do průmyslové zóny. V km 1,329 39 dojde ke křížení s komunikací III/10163, ul. Horoušanská. Dále povede souběžně s dálnicí D11 Praha - Hradec Králové a východně od obce se opět připojí na silnici II/611, ul. Pražská v km 11,9, kde bude připravená jihozápadní větev okružní křižovatky.

Vedení komunikace bylo řešeno co nejbližše ochrannému pásmu podél dálnice D11. Směrové prvky trasy jsou na navrženy na návrhovou rychlost 70km/h.

Ve snaze minimalizovat výkopové a násypové tělesa, výškové řešení komunikace co nejvíce kopíruje stávající terén.

Základní šířka zpevněné asfaltové vozovky je 7,50 m (2 x 3,25 m). Nezpevněné krajnice jsou navrženy v šířce 0,75 m s doplněním příslušných směrových sloupků. Ve vzdálenosti 50 m od hrany tělesa dálnice bude nezpevněná krajnice rozšířena na 1,50 m a doplněna zádržným systémem v podobě ocelových svodidel N2, do výšky 0,75 m nad vozovku.

Podél levé strany, ve směru projektového staničení, bude mezi přeložkou komunikace a zástavbou protihluková stěna a zemní val. Návrh protihlukového opatření vychází z akustické studie.

Vozovka má základní střešovitý tvar 2,50 %. V místech, kde je komunikace souběžně vedená s dálnicí D11, bude příčný sklon jednostranný 2,50%, směrem k centru obce. Podél jednostranně skloněné vozovky budou příkopy zpevněné betonovými žlabovkami osazenými do betonového lože a zemní pláň o sklonu 3% bude případně odvodněna podélnou drenáží (trativodem). Odvodňovací prvky komunikace budou svedeny do vsakovacích jam, navržených dle inženýrskogeologického průzkumu. V místech, kde jsou protihlukové stěny, budou místo betonových žlabovek vybudovány vsakovací příkopy dle TP 83, v rozšířené nezpevněné krajnici. Předpokládaná hloubka vsakovacího příkopu je 1,25 m.

V km 0,523 55 až km 1,015 a km 1,638 25 až km 1,977 86 bude zpevněná část komunikace rozšířena na šířku 10,50 m. Toto rozšíření umožňuje místní úpravu dopravního režimu, která spočívá v přidání dalšího jízdního pruhu pro odbočení vlevo, v případě dodatečně připojených samostatných sjezdů na přeložku silnice II/611.

Navržená průsečná křižovatka v km 1,329 39 je dle ČSN 73 6102 a ověřena vlečnými křivkami pro průjezd vozidla o celkové délce 16 m, tedy pro skupinu vozidel 3 (tab. 17). Křižovatka je vyznačena vodorovným dopravním značením a navržena dle příčného uspořádání (b), třípruhová komunikace (dvoupruhová komunikace s přídatným pruhem pro odbočení vlevo, silnice 2+1). Dopravní režim průsečné křižovatky je pro odbočení vlevo z hlavní komunikace zajištěn předností v jízdě podle uspořádání A. Na vedlejší komunikaci osazena dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“. Dopravní provoz na křižovatce bude řízen SSZ. Pro možnost překonání komunikace chodci bude na západní straně, před nárožím křižovatky, umístěn přechod pro chodce s 2x3 vodícími proužky. Přechod je navržen s chodníkovým ostrůvkem mezi jízdními pruhy. Délka jednotlivých přechodů nepřesáhne 6,50 m. Směrem od centra obce na západ bude podél křižovatky vybudován chodník o délce 47 m.

V situaci PD je uvažováno se třemi sjezdy pro budoucí záměr připojení nových průmyslových areálů. Jedná se o předpokládané sjezdy v km 0,640 55; km 0,825 a km 1,003 29. Tyto sjezdy slouží v PD pouze pro koordinaci a předjednání záměru. Nejsou součástí této dokumentace, proto nejsou po stavební stránce detailně řešeny.

Čtvrtý sjezd je na základě požadavku investora dodatečně přidán v km 1,825. Tento sjezd je součástí PD.

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

Z výsledku sčítání dopravy v roce 2016, které bylo na této komunikaci prováděno, se řadí silnice II/611 do III. třídy dopravního zatížení.

Z průzkumu vyplývá, že stávající asfaltový povrch silnice II/611 je ve velmi špatném stavu a dopravní intenzita je velmi vysoká. Výstavbou přeložení komunikace se doprava TNV odkloní mimo centrum městysu Nehvizdy.

Pro projekt přeložky komunikace bylo využito polohopisné a výškové zaměření v souřadnicovém systému S-JTSK, ve výškovém systému Bpv. Geodetické zaměření je součástí dokladové části PD.

Zákresy průběhů inženýrských sítí jsou pouze orientační, dle obdržených podkladů od jejich správců.

V místě stavby byl proveden inženýrskogeologický-geotechnický průzkum + geologický průzkum vsakování.

Rekapitulace IGP a průzkumu vsakování:

Podzemní voda je zakleslá v hloubce větší než 3 m a výstavbu negativně neovlivní. Po sejmutí ornice bude na pláni komunikace nepravidelně jílovitá hlína až silně prachovitopísčité jíl – zemina tř. F6 CI až tř. F3 MS a F5 ML. Dle ČSN 73 6133.

Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací se hlediska vhodnosti pro podloží řadí mezi nevhodné, pro užití do násypu mezi podmíněčně vhodné. Zemina je nebezpečně namrzavá a rozbídná. Je nestabilní, při napojení vodou prudce klesá její pevnost. Lze ji ještě dobře zhutňovat až na maximální objemovou hmotnost, avšak jen v úzkém intervalu optimální vlhkosti. Úprava pláně nebude možná v deštivém počasí. Pokud přijdou deště, bude nutné práce přerušit. Pláň je nutno chránit před srážkovou vodou, neboť při kontaktu s vodou rozbídná. Pláň proto musí být řádně utržena válcováním a mírně vyspádována do obvodových drenážních systémů, aby po ní rychle otekla srážková voda. I při provádění prací za optimálního počasí bez stabilizace vápnem či hydraulickým pojivem nebude na pláni dosaženo obvykle požadovaného návrhového modulu pro komunikace ($E_{def,2} = 45$ MPa). V závislosti na její přirozené vlhkosti a konzistenci můžeme očekávat hodnoty od $E_{def,2} = 30-40$ MPa pro pevnou konzistenci po $E_{def,2} = 20-10$ MPa pro tuhou konzistenci. Pokud pláň (bez stabilizace) zmokne, okamžitě hodnoty rychle klesají. Ke zvýšení návrhového modulu a zvýšení odolnosti zeminy proti vlhkosti je třeba hlínu zlepšit stabilizací – vápnem či hydraulickým pojivem. Zlepšení pláně je možno také dosáhnout výměnou hlíny za vhodnější materiál, případně rozprostřením tkané geotextilie pod štěrkopískový polštář (to však jen v případě, že v zájmovém prostoru nebudou žádné podzemní inženýrské sítě). Dále je vhodné použít mocnějších konstrukčních vrstev, včetně dostatečně mocného a kvalitního štěrkopískového podsypu na zhutněné pláni.

Před samotným průzkumem vsakování byly vytvořeny 3 jádrové vrty o průměru 0,1 m. Vrty s charakteristickou geologickou skladbou – vrt JV-1 (s mocnou zónou rozloženého až silně zvětralého silně prachovitojílovitého pískovce až prachovce), vrt JV-2 (s pevným pískovcem mělce pod povrchem terénu) a vrt JV-3 (s mocnou polohou sprašové hlíny) jsme dočasně vystrojili perforovanou výstrojí a provedli na nich vsakovací zkoušky koncepčně metodou jednorázového nálevu a proměnlivou výškou hladiny. Pro zamezení rozplavování geologického prostředí byla sonda zapažena perforovanou PVC výstrojí o průměru 75 mm. Horní okraj zárubnice sloužil jako záměrný bod. Před provedením nálevové zkoušky byli sondy

prověřeny na průchodnost. Nálev sond byl proveden z cejchovaných nádob naplněnou čistou vodou dovezenou na lokalitu.

V jednotlivých sondách byly zjištěny tyto koeficienty vsaku:

JV-1hloubka 0-3m kv = 4,0.10⁻⁶ m.s⁻¹

JV-2hloubka 0-1,5m kv = 2,5.10⁻⁶ m.s⁻¹

hloubka přes 1,5m kv = 4,0.10⁻⁷ m.s⁻¹

JV-3hloubka 0-3,5m kv = 4,5.10⁻⁶ m.s⁻¹

Pokryvné vrstvy lze dle klasifikace propustnosti hornin (J. Jetel, 1973) zařadit do třídy

VI – horniny slabě propustné.

Podrobnější výsledky IGP a vsakování jsou popsány v samotném průzkumu v dokladové části této PD.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Vzhledem k technickému návrhu je stavba SO 402 – Přeložení VN ČEZ jako vyvolanou investicí stavby SO 101 – Komunikace. Oba stavební objekty jsou vzájemně koordinovány a řešeny samostatnou dokumentací.

Jedná se o výstavbu nové přeložky silnice II/611 mimo obec Nehvizdy. Výstavbou dojde k odlehčení dopravy TNV v centru obce. Plánovaná komunikace se nachází jak v intravilánu, tak i v extravilánu. Intravilánem bude procházet od začátku úseku do km 1,430, tedy za nově vzniklou průsečnou křižovatkou s ul. Horoušanskou. Skrze této křižovatky je počítáno s pohybem místních obyvatelů ze zástavby na jižní straně obce směrem do centra.

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

SO 101 - Komunikace

Po sejmutí ornice bude zemina v rozsahu stavby vytěžena na projektem požadovanou hloubku 530 mm od nivelety. Na pláni musí být splněna podmínka $E_{def,2} = \min. 45 \text{ MPa}$. V případě, že požadovaného modulu přetvárnosti nebude možné dosáhnout, bude aktivní zóna stabilizována (2%) vápněním v tl. 500 mm. Dále je na zemní pláň doporučeno uložit

tkanou geotextílii. Veškeré výměry sanací musí být po odkrytí jednotlivých vrstev odsouhlaseny investorem.

Návrh konstrukce vozovky vycházel dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací. Skladba vozovky byla odvozena z TDZ III pro $TNV_k = 1500$ a z předpokládané úrovně porušení D1.

Po návrhu skladby, která není přímo v TP, byla skladba ověřena v aplikaci ELaS od ŘSD s.p. a je součástí oddílu j).

Skladba vozovky:

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU

ACO 11 + PMB 45/80-65	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-----------------------	-------	-----------------------------

SPOJOVACÍ POSTŘÍK

PS - CP C 60 BP 4	0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
-------------------	------------------------	---------------------------

ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNÍ VRSTVU

ACL 16 S PMB 25/55-60	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-----------------------	-------	-----------------------------

SPOJOVACÍ POSTŘÍK

PS - CP C 60 BP 4	0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
-------------------	------------------------	---------------------------

ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU

ACP 22 S PMB 25/55-60	80 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
-----------------------	-------	-----------------------------

SMĚS STMELENÁ CEMENTEM

SC C8/10	200 mm	ČSN EN 14227-1
----------	--------	----------------

ŠTĚRKODRŤ

ŠD _A 0/32	150 mm	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285
----------------------	--------	----------------------------

CELKEM	530 mm	
--------	--------	--

Směs ACO a ACL bude vyztužena aramidovými vlákny.

Pracovní spáry v konstrukčních vrstvách budou vystřídány o 0,2 m. Styčná plocha bude ošetřena dle TP 115 profrézováním komůrky a zalitím modifikovanou asfaltovou zálivkou.

V místě křížení komunikace s ul. Horoušanskou v km 1,329 39 bude vybudován chodník ze zámkové dlažby H-profilu a výškově bude napojen na sousední povrch. Příčný sklon chodníku je navržen 2,0 % směrem ke krajnici vozovky. Šířka chodníku se navrhuje jednotně 1,5 m v celé délce úseku. Chodník bude lemován sadovou obrubou vyvýšenou nad povrch zámkové dlažby o 60 mm, která bude sloužit jako přirozená vodící linie.

Pro vytvoření chodníku bude sejmuta ornice a odtěžena zemina na projektem požadovanou hloubku 290 mm. Na pláni pod chodníkem musí být splněna podmínka $E_{def,2} = \text{min. } 30 \text{ MPa}$. V případě, že požadovaného modulu přetvárnosti nebude možné dosáhnout, bude navržena sanace aktivní zóny vápněním. Na zemní pláň je doporučeno uložit před pokládkou sanační vrstvy tkanou geotextílii. Veškeré výměry sanací musí být po odkrytí odsouhlaseny investorem.

Barevné řešení - chodník šedý, varovné a signální pásy červenou reliéfní dlažbou (u ramp).

Skladba chodníků dle TP170 vychází z předpokládané úrovně porušení **D2-D-1-CH-PIII**:

ZÁMKOVÁ DLAŽBA

DL	60 mm	ČSN EN 1338
----	-------	-------------

ŠTĚRKOVÉ LOŽE

Š 4/8	30 mm	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285
-------	-------	----------------------------

ŠTĚRKODRŤ

<u>Š_{DA} 0/32</u>	<u>200 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, ČSN EN 13285</u>
----------------------------	---------------	-----------------------------------

CELKEM	290 mm	
--------	--------	--

Příčné sklony budou zřízeny dle ČSN a jsou definovány ve výkresové části PD.

Mezi chodníky a vozovkou bude osazena nová silniční betonová obruba typu ABO 2-15 s opěrou do betonového lože tl. 100 mm, min. C 25/30n, třídy XF2, s nášlapem dle výkresové části.

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

Povrchové vody budou z komunikace svedeny podélným a příčným sklonem 2,5 % do nezpevněných příkopů. V úseku, kde bude vozovka skloněna jednostranným příčným sklonem 3,0% budou příkopy zpevněné betonovými žlabovkami uloženými do betonového lože tl. 100 mm a od km 0,475 – 1,249 a km 1,349 – 2,907 40 bude po levé straně, za svodidlem, vybudován retenčně vsakovací příkop dle TP 83, který je dle hydrotechnického posouzení šířky 0,90 m a hloubky dna 1,50 m.

Zemní pláň bude odvodněna příčným sklonem 3%. Dno nezpevněného příkopu trojúhelníkového tvaru bude min 0,20 m pod úrovní zemní pláně. Sklon příkopu od nezpevněné krajnice bude min 1:3 a ode dna příkopu bude vyprofilován ve sklonu min 1:2 až ke stávajícímu terénu dle situace.

U komunikace vedené v zářezu bude odvodnění zemní pláně zajištěno podélnou profilovanou drenáží HDPE \varnothing 100 mm, uloženou do lože ze ŠP 0/22, tl. 100 mm, obsypanou ŠP 8/16 a zasypanou ŠP 0/32. Roura bude perforovaná s plným dnem. Drenáž bude zhotovena v nejnižším místě, pod krajem spodní vrstvy vozovky, v přibližné hloubce 1,2 m od povrchu vozovky a bude vyústěna do vsakovacích jam. Stěny drenáže budou ošetřeny proti vniknutí jemných částic filtrační geotextilií 400 g/m².

Na základě výškového řešení, odtokových poměrů a vsakovacího průzkumu je v levém příkopu, v celé délce úseku navrženo 6 vsakovacích jam. Dimenzace vsakovacích jam byla navržena podle vsakovacích poměrů z provedených jádrových vrtů. Rozměry a umístění vsaků jsou viditelné v situaci PD. Vsakovací jámy budou obaleny netkanou textilií proti vniknutí jemných částic a vysypány štěrkodrtí o velikosti frakce 16/32. Do vsaků budou zaústěny betonové žlabovky a podélný trativod.

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

Svislé dopravní značení

Značky budou osazeny na ocelové pozinkované sloupky upevněné do základových patek, dle situace PD. Neplatné značky včetně jejich příslušenství se odstraní.

Vodorovné dopravní značení

Nové vodorovné dopravní značení je navrženo v situaci PD. Návrh dopravního značení je dle příslušných ČSN, TP 65 a TP 133.

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

Zemní práce

Před zahájením prací bude v nutném rozsahu návrhu sejmuta ornice v tl. od 25 cm do 50 cm.

Terén bude odtěžen na úroveň navržené zemní pláně danou podélným profilem. Obnažená zemní pláň bude urovnána a řádně zhutněna dle požadavků uvedených v ČSN 73 6133 a 72 1006. Projektem je požadován $E_{\text{def},2} = \text{min } 30 \text{ MPa}$ na zemní pláni pod chodníkem a min. 60 MPa pod vozovkou.

Zemní pláně budou zhutněny na míru zhutnění min. $D = 100 \% \text{ PS}$ – v případě jemnozrnných zemin v aktivní zóně v tloušťce aktivní zóny, tj. do hloubky 50 cm anebo v případě hrubozrnných zemin $I_d = 0,85$ (v případě štěrků) či 0,90 (v případě písků).

Pokud zemní pláň nebude splňovat podmínky pro zemní pláň a aktivní zónu dle ČSN 73 6133 bude nutné část aktivní zóny zlepšit, aby byly dosaženy požadované vlastnosti pro zemní pláň, aktivní zónu dle ČSN 73 6133, 72 1006. S ohledem na případný rozsah zlepšení se jeví jako nejvhodnější mechanické zlepšení, či výměny části aktivní zóny za vhodné zeminy dle ČSN 73 6133. Druh sanace bude odsouhlasen hlavním geologem stavby.

Pod novou komunikací lze uvažovat potřebu sanace pláně aktivní zóny min. v tl. 500 mm. Na zemní pláň je doporučeno uložit před pokládkou sanační vrstvy tkanou geotextílii.

Odkopávky budou provedeny tak, že dílčí stavební materiály budou odděleny pro druhotné využití, zejména asfaltové kryty, betonové dlaždice a obrubníky.

Rýha za obrubou v zeleni se vyplní výkopkem + doplnění ornice tl. 100 mm + osetí. V případě většího zásahu stavbou do zeleně bude tato zeleň obnovena osetím.

Případné zásypy budou provedeny vhodným nenamrzavým materiálem.

Ochrana inženýrských sítí

Před zahájením zemních prací dodavatel provede ověření stavu a polohy dotčených podzemních inženýrských sítí podle vytyčení jejich správci. O vytyčení všech sítí bude technický dozor investora a dodavatel vést prokazatelnou evidenci. Poloha vyznačená v projektu je informativním zákresem podle údajů správců sítí.

Stávající podzemní sítě v místě napojení budou před zahájením zemních prací vytyčeny správci a jejich poloha ověřena sondami. Kably budou ochráněny chráničkami (bude dodržena ČSN).

Na území stavby se nachází několik inženýrských sítí, kde jejich správci byli stavebním záměrem obeznámeni a požádání o vydání podmínek a vyjádření, zda je jejich vedení přímo dotčeno stavbou. V okolí stavby se nachází tyto sítě:

- podzemní metalický a optický kabel ve vlastnictví CETIN a.s.,
- NN Podzemní, VN Nadzemní a VN Podzemní ve vlastnictví ČEZ Distribuce a.s.,
- Splašková kanalizace a vodovod ve vlastnictví VaK Zápy
- Plynovod ve vlastnictví GasNet
- Nadzemní vedení 220 kV ve vlastnictví ČEPS, a.s.
- Ropovod a optický kabel ve vlastnictví MERO ČR
- Veřejné osvětlení ve vlastnictví Městyse Nehvizdy
- Produktovod ve vlastnictví ČEPRO, a.s.

Z těchto sítí jsou ve střetu se stavbou vedení VN nadzemní, které je potřeba přeložit do země. Přeložení VN ČEZ je řešeno smlouvou Městysu Nehvizdy se správci a řeší se v samostatném řízení.

Podmínky ve vyjádření MERO ČR, a.s.

Stavba bude probíhat v ochranném pásmu ropovodu. Z toho důvodu je potřeba ochránit vedení, po celou dobu výstavby komunikace, umístěním mobilního oplocení výšky 2,00 m, dl. 150 m (viz. koordinační situace) v osově vzdálenosti 5,00 m od osy vedení.

i) Vazba na případné technologické vybavení

K výstavbě komunikace není vázáno žádné technologické vybavení.

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

Ověření skladby vozovky pomocí aplikace Elas od ŘSD s.p.

Přeložka komunikace II/611 - Nehvizdy

Ověření skladby vozovky

Elas - 23. 10. 2025 20:56:26

Vstupní hodnoty

Název	Hodnota
NÚP – návrhová úroveň porušení	D0
TNVo – počet těžkých nákladních vozidel za 24 hod. v obou směrech	3500
C1 - součinitel intenzity návrhových náprav v nejvíce zatíženém j.p.	0.5
C2 - součinitel vyjadřující koncentraci stop vozidel v jízdní stopě	0.7
C3 - součinitel vytížení vozidel	0.5
C4 - součinitel vyjadřující vliv rychlosti pohybu vozidel	1.0
Meziroční nárůst %	1.0
td – délka návrhového období v letech	25
Ncd	6705278
Vodní režim	pendulární
Namrzavost zeminy podloží	nebezpečně namrzavé
Index mrazu Im	375

Výpočet

#	Vrstva	Tloušťka[mm]	Eps,ij	Dcd
1	ACO+	40	34.862	0.004
2	ACL S, ACL+	60	13.261	0.000
3	ACP S	80	59.917	0.251
4	SC C8/10	200	77.799	0.000
5	ŠDA	150	98.517	0.000
Podloží	PIII		-229.166	0.585
Celkem		530		min.tl.375 mm

Kritéria pro hodnocení výsledků posouzení jsou uvedena v TP 170, kap. 5.

k) Požadavky na řešení přístupnosti

Nově navržené úpravy jsou navrženy v souladu se stavebním zákonem č. 283/2021 Sb., vyhl. č. 146/2024 Sb. a ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání.

Stavba je řešena plně bezbariérově s možností pohybu nevidomých spoluobčanů.

Základní příčný sklon chodníku je 2,0 %. Rampové části chodníku a sjezdu max. 12,5%.

Největší podélný navržený sklon v chodníku nepřesahuje 8,33 %. Průměrné hodnoty podélných sklonů nejsou přes 4 % (do délky nad 200 m) – není nutné uvažovat odpočívku.

Podél snížené hrany obrubníku (pod výškou obrubníku +8 cm) je navržen varovný pás z hmatové dlažby v šíři 40 cm s přesahem varovného pásu do místa výšky silničního obrubníku min. +8 cm nad vozovkou.

Varovné a signální pásy jsou lemovány dlažbou bez sražené hrany o rozměru 250x250 mm. Povrch lemovacího pásu musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných úprav. Dlažební prvky rovinné, bez výstupků a reliéfu, lemující signální, vodící, varovný a hmatný pás, obdélníkového nebo čtvercového tvaru (bez zkosené hrany, uložené se šířkou spár max. 4 mm při splnění následujících podmínek:

- počet spár mezi dlažebními prvky v délce 1 m lemujícího pásu je max. 5 ks;
- počet spár mezi dlažebními prvky na šířku 250 mm lemujícího pásu je max. 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár musí být rovna nebo větší 200 mm).

Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm, 250 x 250 mm bez sražené hrany. Rovinnost dlažby dle ČSN 74 4505.

V celé délce chodníku tvoří umělou vodící linii parkové obruby s výškou nášlapu +6 cm.

Chodník je navržen v minimální šíři 1,65 m – měřeno od hrany silničního obrubníku u kraje vozovky po vyvýšenou umělou či přirozenou vodící linii, lokálně je chodník zúžen na šířku 1,36 m.

Sloupy a SDZ budou přemístěny buď za chodník nebo od přirozené vodící linie a to min. 90 cm.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06. Certifikáty použitého materiálu budou předány zhotovitelem u kolaudace.

V Poděbradech, 11/2024