

# **OBSAH:**

- a) identifikační údaje objektu
- b) stručný technický popis
- c) vyhodnocení průzkumů a podkladů
- d) vztah pozemní komunikace k ostatním objektům
- e) návrh zpevněných ploch
- f) zásady odvodnění
- g) návrh dopravního značení
- h) zvláštní podmínky postupu stavby
- i) bezbariérové užívání stavby

## a) identifikační údaje objektu

<i>Název stavby:</i>	<b>Rekonstrukce ulice Františka Žaloudka Hradec Králové</b>
<i>Název objektu:</i>	<b>SO101 Komunikace a terénní úpravy</b>
<i>Stavebník:</i>	<b>Statutární město Hradec Králové</b> Československé armády 408 502 00 Hradec Králové
<i>Zodp. projektant:</i>	<b>Ing.Petr Vlasák</b> Jana Masaryka 1361 500 12 Hradec Králové autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby (členské číslo 0601333)
<i>Stupeň PD:</i>	<b>Dokumentace pro stavební povolení</b>

## b) stručný technický popis

Ulice Františka Žaloudka se nachází v západní části města Hradec Králové, v místní části Svobodné Dvory. Jedná se o obslužnou místní komunikaci (funkční skupina C dle ČSN 73 6110), ze které jsou přímo obsluhovány přilehlé pozemky. Je vybavena dvoukruhovou vozovkou a jednostranným chodníkem. Obě tyto komunikace jsou vedeny v přímé a na východní straně se téměř kolmo napojují na chodníky a vozovku v Pálenecké ulici. Délka ulice Františka Žaloudka dosahuje přibližně 140m, přičemž na její koncovou část na západní straně byla v roce 2011 napojena nová komunikace (délka 32m) s technickou a dopravní infrastrukturou pro výstavbu 4 RD. Zbývající úsek (délka zhruba 108m) je navržen k rekonstrukci dle této PD. Jejím základním myšlenkou je vytvoření parkovacích a odstavných stání společně s dvoupruhovou vozovkou. Ta by měla podle návrhu nového územního plánu spojit novou komunikaci na západní straně území (spojnice ulice Dvorské s Kuklenami) s Páleneckou. Dalším motivem pro uchování dvou jízdních pruhů v ulici Františka Žaloudka je k ní napojená ulice Hannova s jednosměrným průjezdem. Chybějící pěší propojení mezi oběma ulicemi, resp. chodníkem v ulici Františka Žaloudka a dopravním prostorem v obytné zóně Hannovy ulice, je rovněž součástí rekonstrukce. Stávající vzrostlé stromy (původně v celém pruhu mezi vozovkou a chodníkem) při jižní straně budou nahrazeny travnatými ostrůvky s půdokryvnými rostlinami, které budou rozdělovat navržený parkovací pruh.

Vozovka v ulici Františka Žaloudka je navržena v proměnném šířkovém uspořádání mezi kategoriemi MO7/30 a MO6,5/30. To vychází ze stávajících hranic pozemků, zejména na severní straně. Od napojení na Páleneckou ulici je navržena šířka vozovky 6,0m ke stykové křižovatce s Hannovou ulicí. V dalším úseku (zhruba 40m) se okraj vozovky na severní straně zužuje právě díky šířkovému uspořádání v napojení na dříve rekonstruovaný úsek. Díky tomu jeho vzdálenost od osy klesá z 3,0m na 2,6m. Přitom okraj jižní hrany vozovky (odvodňovacího rigolu) se k ose přibližuje jen nepatrně (0,04m). Hrana mezi okrajem chodníku a parkovacím pruhem je vedena souběžně s odvodňovacím rigolem v šířce 2,0m. Šířka chodníku podél jižní strany se díky tomu pohybuje od 1,86m do 2,0m. Toto šířkové uspořádání vychází jednak z napojení na dříve rekonstruovaný úsek (zejména odvodňovacího rigolu na stávající uliční vpust) a druhá z vlastnických práv k pozemkům pod chodníkem podél Pálenecké ulice (kolem trafostanice).

### c) vyhodnocení průzkumů a podkladů

Podkladem pro digitální zpracování dokumentace byly soubory polohopisu a výškopisu předané stavebníkem v 08/2016. K nim byly doplněny aktuální hranice pozemků dle stavu evidence nemovitostí. Do mapového podkladu byly dále přeneseny trasy inženýrských sítí získané od jejich správců (CETIN, ČEZ, VAK Hradec Králové, GasNet) nebo doplněné z podkladů stavebníka (kabel VO). Pro informace o dopravním režimu v okolí bylo doplněno stávající svislé dopravní značení. To bylo zjištěno jak z veřejně dostupných zdrojů (panorama na mapy.cz) a na základě osobních prohlídek projektanta. Při nich byl rovněž aktualizován stav vzrostlých stromů a keřových porostů po dokončení rekonstrukce vodovodu a kanalizace, příp. další povrchové znaky (sjezd z p.p.č.531/62 a 530/52, vrata v oplocení p.p.č.531/57 a 531/59) včetně jejich fotodokumentace.

### d) vztah pozemní komunikace k ostatním objektům

Stavební objekt 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ byl umístěn na základě územního rozhodnutí čj.MMHK/089462/2017/ST2 Ža vydaného stavebním odborem při magistrátu města Hradec Králové. Jeho realizace bude zahrnovat přeložení jednoho stávajícího sloupu a instalaci čtyř nových sloupů VO. Jedná se o dva sloupy se speciálním osvětlením nového přechodu pro chodce podél Pálenecké ulice a přemístění tří svítidel VO (z toho jedno se stávajícím sloupem a dva s novými sloupy) mimo chodník podél jižní strany ulice Františka Žaloudka. Přitom bude ve stávající trase částečně vyměněn napájecí kabel (zhruba 70m) a provedeno napojení svítidel u přechodu. Tyto práce zasahují především do ploch chodníků a sjezdů, v případě svítidla mezi sjezdy ze st.p.č.448 a p.p.č.531/40 také do okraje vozovky. Veřejné osvětlení bude díky odstranění stromů osvětlovat nejen komunikace pro chodce, ale i parkovací pruh a vozovku.

### e) návrh zpevněných ploch

Zpevněné plochy v ulici Františka Žaloudka zahrnují vozovku, sjezdy a chodníky. Jejich stavební uspořádání, zejména šířkové a výškové poměry, předurčuje jejich možné dopravní zatížení, podle kterého jsou tyto plochy dimenzovány. K tomu je zčásti využito TP170 NAVRHOVÁNÍ VOZOVEK POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ, zčásti pak znalost místních poměrů a předpoklad rozvoje dopravy v návrhovém období. V případě vozovky je tato uvažována v třídě dopravního zatížení V (do 100 přejezdů TNV/24 hod). Na sjezdech k přilehlým pozemkům a stávající nízkopodlažní zástavbě stejně jako na chodnících v ulici Františka Žaloudka se vychází z -přejezdu čistících mechanismů dle požadavku Technických služeb Hradec Králové. Jejich četnost přejezdů je na sjezdech uvažována nejvíce do 15 přejezdů TNV/24 hod, na chodnících jen nahodile. Z těchto předpokladů vychází dále navržená souvrství. Základní podmínkou pro jejich provádění je zajištění potřebné míry zhutnění zemní pláně pod těmito souvrstvími. V případě vozovky je třeba dosáhnout deformačního modulu zeminy v podloží alespoň 45MPa, u sjezdů a chodníků nejméně 30MPa. Tyto hodnoty budou před pokládkou konstrukčních vrstev zpevněných ploch ověřeny statickými zatěžovacími zkouškami (nejméně dvěma). S jejich výsledky ověřenými akreditovanou laboratoří bude seznámen stavebník před zahájením pokládky a jejich protokoly budou přiloženy do stavebního deníku. S ohledem na výsledky inženýrskogeologického průzkumu při stavbě dopravní a technické infrastruktury v Hannově ulici (dle závěrečné zprávy ing.Stuchlíka z června 2006) lze v podloží očekávat výskyt jílovitých zemín, které nejsou vhodné jako podloží vozovky a na nichž

nebude dosaženo potřebné hodnoty Edef. Z tohoto důvodu je navržena úprava podloží přidáním vápna ve vrstvě o mocnosti 0,3m. Na takto upraveném podloží budou provedeny statické zatěžovací zkoušky a podle jejich výsledku rozhodnuto o dalším postupu. K možnostem nápravy lze uvést např. opakované přidání vápna nebo nahrazení neúnosné zeminy vhodným materiálem na bázi kameniva společně s pokládkou geotextilie. Po dosažení potřebné míry zhutnění bude na vozovce a parkovacím pruhu položeno souvrství:

<b>V-vozovka</b>	skladba D1-N-6 s návrhovou úrovní porušení D1	
Asfaltový beton obrusný 11 50/70	40mm	dle ČSN 73 6121
Asfaltový beton podkladní 16+ 50/70	60mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík 0,4kg/m <sup>2</sup>		
Směs stmelená cementem 0/32 C <sub>8/10</sub>	120mm	dle ČSN 73 6124-1
Šterkodrt' 0/63	200mm	dle ČSN 73 6126-1

-----  
**CELKEM** 420mm

Na okrajích vozovky a parkovacího pruhu budou položeny **betonové silniční obrubníky (1,0x0,25x0,15m)** do betonového lože s boční opěrou. Jejich základní převýšení nad povrchem vozovky bude 0,12m. Na délku snížených obrub před sjezdu k přilehlým nemovitostem budou použity **nájezdové betonové obrubníky (1,0x0,15x0,15m)** kladené stejným způsobem. Jejich převýšení nad povrchem vozovky je navrženo 0,02m. Mezi oběma druhy obrub bude vhodné použít **náběhové betonové obrubníky (1,0x0,25/0,15x0,15m)**, u nichž se bude převýšení měnit od 0,02m na 0,12m. Mezi parkovacím pruhem a vozovkou bude v úseku od přechodu pro chodce ke stávající uliční vpusti proveden odvodňovací rigol z 5 řad drobných dlažebních kostek o celkové šířce 0,5m. Jeho profil bude uzpůsoben prohnutému tvaru litinové mříže na povrchu uličních vpustí.

V ploše sjezdů z přilehlých pozemků na vozovku a parkovací pruh je navrženo souvrství

<b>S-sjezd</b>	skladba D2-D-1 s návrhovou úrovní porušení D2	
Bet.skladebná dlažba	80mm	dle ČSN 73 6131-1
(typ dle stavebníka, barva šedá)		
Lože z drobného kameniva	40mm	dle ČSN EN 13 242
Šterkodrt' frakce 0/63	250mm	dle ČSN 73 6126-1

-----  
**CELKEM** 370mm

Stejný typ a barva skladebné dlažby budou použity i na chodnících po obou stranách vozovky. Na jejich ploše budou krom této dlažby použity barevně odlišené (červené) dlaždice s výstupky na varovných a signálních pásech. Všechny výrobky použité pro hmatové prvky musí splňovat nařízení vlády 163/2002Sb. a technický návod TZÚS 12.03.04-06. Chodníky jsou navrženy pro třídu dopravního zatížení O (osobní vozidla s možným najetím TNV) ve skladbě:

<b>C-chodník</b>	skladba D2-D-1 s návrhovou úrovní porušení D2	
Bet.skladebná dlažba	80mm	dle ČSN 73 6131-1
(typ dle stavebníka, barva šedá)		
Lože z drobného kameniva	40mm	dle ČSN EN 13 242
Šterkodrt' frakce 0/63	200mm	dle ČSN 73 6126-1

-----  
**CELKEM** 320mm

Na vnějších okrajích chodníku (podél zeleně a plotových podezdívek) je navržen **betonový chodníkový obrubník (0,5x0,25x0,08m)** kladený do betonového lože C 12/15 s boční opěrou. Podél zvýšeného okraje chodníku bude plnit funkci přirozené vodící linie a jeho převýšení nad povrchem chodníku je navrženo 0,08m.

## f) zásady odvodnění

Odvodnění povrchu zpevněných ploch je řešeno výškovým osazením jejich povrchu s výsledným sklonem do odvodňovacích zařízení. Těmi se rozumí především uliční vpusti s usazovacím prostorem v jejich spodní stavbě. Celkem jde o 5 vpustí, z toho dvě jsou stávající těsně za koncovým profilem (každá při okraji vozovky) rekonstruované vozovky. Z výše popsaného důvodu (podloží nevhodné pro vsakování) jsou navrženy jejich přípojky DN200 do rekonstruované kanalizace společnosti VAK Hradec Králové, a.s. Uliční vpust s přípojkou je zakreslena na příloze C.5. V rámci výkopu pro spodní stavbu uličních vpustí umístěných v odvodňovacím rigolu (2ks) bude rozšířen výkop až k novému vodovodnímu potrubí MO PVC DN100. Na délku přibližně 2m bude následně obnaženo a opatřeno zateplením v tloušťce 100mm s ochranou proti pronikání vlhkosti (požadavek uvedený ve vyjádření VAK). Prostor kolem potrubí bude následně obsypán drobným kamenivem (frakce 0/2) tak, aby kolem potrubí nevznikla žádná kaverna. Krom parkovacího pruhu jsou k některým částem chodníků přimknuty plochy zeleně. Ty budou odděleny od povrchu chodníku prostřednictvím obruby snížené do úrovně povrchu přilehlého chodníku a srážková voda bude přes ně odtékat do zeleně.

## g) návrh dopravního značení

Stávající svislé dopravní značení na komunikacích v ulici Františka Žaloudka zůstane zachováno. To platí i pro stávající značku IP11c umístěnou na západní straně vozovky poblíž oplocení pozemků p.č.530/41 a 531/40, ke které bude doplněna dodatková tabulka E8a (začátek úseku). Mezilehlé stání pro vozidlo přepravující osobu těžce pohybově postiženou bude vyznačeno svislou značkou IP12. Konec parkovacího pruhu bude vyznačen svislou dopravní značkou IP11c s dodatkovou tabulkou E8c (konec úseku). V křižovatce s Páleneckou ulicí bude stávající značka P4 nahrazena značkou P6 z důvodu nedostatečného rozhledu na výjezdu. Značky základní velikosti budou osazeny tak, aby nezasahovaly do průjezdního profilu vozovky (výška 4,2m s přesahem 0,5m vně) ani chodníku (výška 2,3m dle požadavku Technických služeb).

Vodorovným značením bude nastříkán přechod pro chodce (V7a) a symbol O1 na vyhrazeném stání.

Návrh dopravního značení bude před dokončením stavebních prací zpracován ve formě zjednodušené dokumentace pro stanovení místní úpravy provozu (v souladu se stanoviskem Policie ČR a silničního správního úřadu).

## h) zvláštní podmínky postupu stavby

Díky navrženému výškovému osazení pod úrovní stávajících zpevněných ploch může dojít k doteku kabelových vedení pod vozovkou. Za tím účelem bude jejich výškové uložení ověřeno ručně kopanými sondami před strojně prováděnými výkopy. To se netýká sjezdů, jejichž povrch bude výškově osazen s odchylkou do 0,05m. Kabelová vedení uložená pod jejich povrchem by měla být uložena do chrániček, které nebudou při stavebních pracích dotčeny (jsou uloženy hlouběji). Další podmínkou je zateplení vodovodního potrubí v blízkosti vpustí proti promrzání (viz odst.f).

## i) bezbariérové užívání stavby

Rekonstrukce řeší uspořádání komunikací a veřejného prostranství, na nichž platí Vyhláška 398/2009Sb.o bezbariérovém užívání staveb. Základním prvkem k tomu je vytvoření pevného a rovného povrchu s úpravou proti skluzu pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Mezi požadavky této vyhlášky patří šířkové parametry pro pohyb těchto osob, které v návrhu znamenají volnou šířku na chodníku nejméně 1,5m. Přitom jsou v návrhu zachovány také požadavky výškové (výškové rozdíly do 0,02m, podélný sklon do 8,3%, příp. do 12,5% na rampách kratších než 3m). Na trasách s těmito parametry musí být zajištěny vodící linie pro nevidomé, které jsou v návrhu řešeny převýšeným chodníkovým obrubníkem o 0,08m nebo vedením podél plotových podezdívek jakožto přirozených vodících linií. Tyto linie jsou přerušeny např. v délce vrat, která u žádných z nich nepřevyšuje 8m (nevyžadují provedení umělé vodící linie) Na blízkost ploch s provozem motorových vozidel jsou tyto osoby upozorněny varovnými pásy o šířce 0,4m podél obrubníků snížených na více než 0,08m nad povrchem vozovky. Tyto varovné pásy jsou umístěny také na trasách příčně překonávajících vozovky v místě přechodů pro chodce a místa pro přecházení. V těchto případech jsou příčně vedené trasy doplněny signálními pásy o šířce 0,8m, které jsou provedeny ve směru těchto tras v délce alespoň 1,5m. Jejich začátek je vždy napojen na vodící linii a umístěn téměř kolmo k ní. U přechodu pro chodce (délka 6,1m) jsou dotaženy až k varovnému pásu, zatímco u místa pro přecházení (délka 6,0m) jsou ukončeny o 0,4m před ním. Na severní straně vozovky navazuje na místo pro přecházení krátký chodník v šířce 2,0m ukončený na hranici obytné zóny v Hannově ulici. Na jeho konec (ve směru příčném k obytné ulici) navazuje snížený obrubník s výškovým rozdílem 0,02m, který sousedí se signálním pásem na začátku obytné zóny. V šířce 1,5m podél celé délky signálního pásu před začátkem obytné zóny v Hannově ulici bude v příčném sklonu 2,0% vydlážděn pruh pro budoucí místo pro přecházení (v případě pokračování chodníku podél severní strany vozovky v západním směru). Součástí rekonstrukce komunikací je také jedno podélné stání vyhrazené pro vozidlo přepravující osobu těžce pohybově postiženou. Jeho délka dosahuje 6,9m a při umístění vozidla k přednímu okraji je za vozidlem navrženo snížení obruby v délce 1,0m mezi parkovací plochou a chodníkem. Na rekonstruovaných komunikacích jsou splněny požadavky Přílohy 1 k vyhlášce takto:

- čl.1.1.1 výškové rozdíly na povrchu komunikací pro chodce nepřekračují 0,02m
- čl.1.1.2 povrch komunikací je rovný, pevný a upravený proti skluzu (dle certifikátu výrobků použitých pro stavbu)
- čl.1.1.3 na rekonstruovaných komunikacích nejsou navrženy rošty
- čl.1.1.4 minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku (kruh o průměru 1500mm) je zajištěn na povrchu všech komunikací
- čl.1.1.5 překážky, pod kterými by bylo třeba podjíždět, se na komunikacích nevyskytují (krom svítidel speciálního osvětlení přechodu ve výšce zhruba 5,8m)
- čl.1.1.6 pokladny a přepážky nesousedí s rekonstruovanými komunikacemi
- čl.1.1.7 ovládací prvky včetně slotu poštovní schránky na komunikacích nejsou
- čl.1.1.8 telefonní automat se na komunikacích nevyskytuje
- čl.1.2.1 vodící linie pro slabozraké osoby jsou provedeny na obou chodnících
- čl.1.2.1.1 přirozenou vodící linii představuje chodníkový obrubník zvýšený o 0,08m (chodník na severní straně) nebo podezdívka plotů, příp. vrat v oplocení (chodník podél jižní strany ulice)
- čl.1.2.1.2 umělá vodící linie není na komunikacích navržena
- čl.1.2.2 signální pás je navržen na chodnících v návaznosti na přirozenou vodící linii před přechodem pro chodce a před místem pro přecházení. Má šířku 0,8m a jeho osa je totožná s osou přechodu a místa pro přecházení. Přitom délka v ose je nejméně 1,5m
- čl.1.2.3 vodící pás přechodu je navržen z důvodu ohraničení chodníku obloukem o poloměru 5,5m, reps.4,5m a bude proveden ze dvou trojic termoplastových pásků na povrchu vozovky
- čl.1.2.4 varovné pásy jsou navrženy podél silničních obrub snížených do výšky méně než

0,08m nad povrch vozovky. Jsou široké 0,4m a přesahují signální pásy nejméně o 0,8m

- čl.1.2.5 hmatný pás není na rekonstruovaných komunikacích pro chodce navržen
- čl.1.2.6 varovný pás na speciální dráze není na komunikacích zastoupen
- čl.1.2.7 vodící linie s funkcí varovného pásu není na komunikacích zastoupena
- čl.1.2.8 akustické prvky nejsou součástí komunikací
- čl.1.2.9 dálkové ovládání akustických prvků není součástí komunikací
- čl.1.2.10 stavby pro reklamu a jiné konstrukce se na komunikacích nevyskytují
- čl.1.2.11 na komunikacích jsou umístěny prvky technického vybavení (sloupky VO, sloupky svislých dopravních značek, účastnický rozvaděč), jejichž provedení je kontrastní s povrchem chodníku (účastnický rozvaděč bílé barvy, nátěr kovových sloupů v pastelové barvě)

Prvky obsažené v částech 2. Schodiště a vyrovnávací stupně a 3. Výtahy, zdvihací plošiny a pohyblivé schody a pohyblivé chodníky se na rekonstruovaných komunikacích nevyskytují.

Požadavky dle přílohy 2 vyhlášky jsou splněny tímto způsobem:

- čl.1.0.1 komunikace pro chodce jsou součástí rekonstruovaných komunikací
- čl.1.0.2 šířka 1500mm pro pohyb osob dle této vyhlášky je zajištěna na všech komunikacích pro chodce.
  - čl.1.1.1 výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nepřekračují 0,02m
  - čl.1.1.2 podélný sklon komunikací nepřevyšuje 2,1%, příčný sklon je na komunikacích pro chodce 2,0%.
  - čl.1.1.3 podélný sklon přesahující mez 5,0% se na komunikacích nevyskytuje s výjimkou krátkých úseků délky do 3m
  - čl.1.1.4 vyhrazené stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené je navrženo zhruba uprostřed parkovacího pruhu. Má rozměry 2,0x6,9m a jeho součástí je snížená obruba podél chodníku v délce 1m pro najetí osoby těžce pohybově postižené na chodník
  - čl.1.1.5 povrch vyhrazeného stání má podélný sklon 0,5% a příčný 2,0%
  - čl.1.1.6 komunikace nesousedí s prostorem před vstupy do budov
  - čl.1.2.1 pozemní překážkou zasahující do chodníku na jižní straně je účastnický rozvaděč, podél něhož zůstává zachována šířka chodníku 1,7m
  - čl.1.2.2 technické vybavení zasahuje do chodníku na jižní straně v podobě sloupku se svislou dopravní značkou IP11c a dodatkovou tabulkou E8c
  - čl.1.2.3 komunikace nejsou vedeny podél nadzemních přesahujících konstrukcí
  - čl.1.2.4 sjezdy jsou navrženy jako chodníkové přejezdy v šířce odpovídající šířce vrat v oplocení. Podél parkovacího pruhu jsou na nich navrženy snížené obruby, které budou opatřeny varovnými pásy šířky 0,4m
  - čl.1.2.5 komunikace se nedotýkají pásu pro cyklisty
  - čl.1.2.6 komunikace se nedotýkají pěší ani obytné zóny
  - čl.1.2.7 hmatové úpravy jsou navrženy dle ČSN 73 6110
  - čl.1.2.8 komunikace se nedotýkají čerpací stanice pohonných hmot
  - čl.2.0.1 na komunikaci je navržen přechod pro chodce v délce 6,0m (v ose)
  - čl.2.0.2 součástí komunikací není přechod řízený SSZ
  - čl.2.0.3 na komunikacích je navrženo jedno místo pro přecházení v délce 6,0m
  - čl.2.1.1 na místě pro přecházení jsou navrženy snížené obruby s výškovým rozdílem 20mm a sklonem navazující plochy do 12,5% (při zachování průchozího pruhu podél vodící linie v šířce nejméně 0,9m s příčným sklonem 2,0%)
  - čl.2.1.2 součástí rekonstruovaných komunikací není přechod řízený SSZ
  - čl.2.2.1 přechod pro chodce je vybaven signálními a varovnými pásy dle ČSN 73 6110

- čl.2.2.2 součástí rekonstruovaných komunikací není přechod řízený SSZ
- čl.2.2.3 hmatové úpravy jsou navrženy dle ČSN 73 6110
- čl.2.2.4 rekonstrukce se netýká tramvajových pásů
- čl.2.2.5 rekonstrukce se netýká tramvajových pásů
- čl.2.2.6 rekonstrukce se netýká výjezdů z požární stanice
- čl.2.2.7 součástí rekonstruovaných komunikací není přechod řízený SSZ
- čl.2.2.8 směrové vedení signálního pásu je navrženo osově vůči přechodu pro chodce a vůči místu pro přecházení
- čl.2.2.9 pohyb slabozrakých osob po komunikacích je veden podle přirozených vodících linií
- čl.3.0 součástí rekonstruovaných komunikací nejsou nástupiště veřejné dopravy osob
- čl.3.1 součástí rekonstruovaných komunikací nejsou nástupiště veřejné dopravy osob
- čl.3.2.1 součástí rekonstruovaných komunikací nejsou nástupiště veřejné dopravy osob ani zpevněné plochy na železnici
- čl.3.2.2 součástí rekonstruovaných komunikací nejsou nástupiště veřejné dopravy osob
- čl.3.2.3 rekonstruované komunikace se nedotknou nástupiště metra
- čl.3.2.4 rekonstruované komunikace se nedotknou mimoúrovňových nástupišť na železnici
- čl.3.2.5 rekonstruované komunikace se nedotknou zpevněných ploch na železnici
- čl.3.2.6 rekonstruované komunikace se nedotknou lanových drah
- čl.4.0 až 4.2 po dobu stavby bude osobám s omezenou schopností pohybu a orientace umožněn přístup k přilehlým nemovitostem nejprve po stávajícím chodníku podél jižní strany a později po náhradní trase vedené po upravených podkladních vrstvách vozovky

Požadavky uvedené v příloze 3 vyhlášky se týkají 1. Vstupů do budov, 2. Bezbariérových ramp, 3.Dveří, 4.Oken, 5.Hygienických zařízení a šaten, 6.Prostor a zařízení, 7.Bytového domu obsahujícího byt zvláštního určení a 8.Upravitelného bytu zvláštního určení a obytné části staveb a nevztahují se k návrhu komunikace.