

Rekonstrukce ul. Hálkova

SO 01 Komunikace



Obsah

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Identifikační údaje objektu | 2 |
| 1.1 | Údaje o stavbě | 2 |
| 1.2 | Údaje objednatele dokumentace | 2 |
| A.1.3 | Údaje zpracovatele dokumentace | 2 |
| 2 | Technický popis stavebního objektu | 3 |
| 3 | Vyhodnocení průzkumů a podkladů | 5 |
| 4 | Návrh zpevněných ploch | 6 |
| 5 | Zásady odvodnění | 7 |
| 6 | Návrh dopravního značení | 7 |
| 7 | Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby | 7 |
| 8 | Vazba na technologické vybavení | 8 |
| 9 | Vytyčovací body | 8 |
| 11 | Bezbariérové užívání | 10 |

1 Identifikační údaje objektu

1.1 Údaje o stavbě

Označení stavby: Rekonstrukce ul. Hálkova

Umístění stavby: Teplice (567442), k.ú. Teplice (766003)

Dotčené pozemky:

| Parcelní číslo | Vlastnické právo | Výměra (m ²) | Způsob využití | Druh pozemku |
|----------------|--|--------------------------|--------------------|----------------------------|
| 4494 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 9793 | ostatní komunikace | ostatní plocha |
| 4503 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 903 | ostatní komunikace | ostatní plocha |
| 703/7 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 1655 | zeleň | ostatní plocha |
| 703/4 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 364 | | zastavěná plocha a nádvoří |
| 4504 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 7681 | ostatní komunikace | ostatní plocha |
| 4506/1 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 1206 | ostatní komunikace | ostatní plocha |
| 4507/1 | Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice | 6363 | ostatní komunikace | ostatní plocha |

1.2 Údaje objednatele dokumentace

Název: Statutární město Teplice

Sídlo: Náměstí Svobody 2, 415 95 Teplice

IČ: 00266621

DIČ: CZ00266621

Zástupce objednatele: Ing. Milan Slepíčka – vedoucí odboru dopravy Magistrátu města Teplice
Bc. Šárka Marešová – vedoucí oddělení investic a realizací Magistrátu města Teplice (zástupce ve věcech smluvních a technických)

A.1.3 Údaje zpracovatele dokumentace

Název: PROJEKTY CHLADNÝ s.r.o.

Sídlo: Školská 689/20, 110 00 Praha 1 – Nové Město

IČ: 10884548

DIČ: CZ10884548

Zástupce zpracovatele: Ing. Miroslav Chladný – jednatel

Hlavní inženýr projektu: Ing. Miroslav Chladný, projekty@chladny.cz, +420 607 649 782
(autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 0402311)

Projektant SO 01: Ing. Jaroslav Liška, liska.projekty@chladny.cz, +420 725 978 541
Projektant SO 02: Richard Hubený, rhubeny@volny.cz, +420 725 058 833
(obor TE03 a TT00 ČKAIT0400991)

2 Technický popis stavebního objektu

Předmětem předložené dokumentace je rekonstrukce dopravních ploch v ulici Vítězslava Háška v obci Teplice [567442], k.ú. [766003]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově dopravních ploch, přibližně ve stávajících výměrách. Dojde k materiálovému sjednocení a napojení jednotlivých ploch na již zrekonstruované úseky a k částečné optimalizaci jak komunikace pro silniční dopravu, tak především komunikací pro pěší.

Rekonstruovaná komunikace bude rozdělena na 3 větve. Větev A bude v úseku od křížení ulic Vítězslava Háška a Kollárovy ke křížení s ulicí Českobratrská, v délce 59,28 m. Větev B bude na souběhu ulic Vítězslava Háška a Českobratrská, v délce 44,49 m. Větev C povede od křížení ulic Vítězslava Háška a Českobratrské k napojení na ulici Lípová, v délce 94,40 m.

Rekonstrukce větve A bude začínat na křížení ulic Vítězslava Háška a Kollárova, kde dojde k úpravě tvaru jednotlivých nároží pomocí převýšených (+10 cm) žulových silničních obrub OP3 (250/1000/200), převýšených (+2 cm) žulových silničních obrub OP7 (250/1000/120), převýšených (+2 cm) žulových silničních obrub OP3 (250/1000/200) v obloucích a přechodových žulových obrub (OP3). Chodníkové plochy zde budou navazovat na již zrekonstruované chodníky. Z toho důvodu dojde k přeskládání stávající betonové dlažby a případnému nahrazení poškozených ploch novou dlažbou tak, aby vzor dlažby (kladečský plán viz příloha C.3 KOORDINAČNÍ SITUAČNÍ VÝKRES) plynule navazoval. V celém úseku Větev A bude zrekonstruována asfaltová vozovka v plné síle (45 cm). Vodorovné dopravní značení (V1a, V2b, V13a) bude obnoveno za závěr rekonstrukce ve stávající podobě s doplněnými návaznostmi. Po obou stranách větve A dojde k obnově stávajících převýšených (+10 cm) žulových obrub. Vhodné obruby budou zpětně použity, počítá se s využitím cca 144 bm stávajících obrub vybraných v rámci celé stavby. Poškozené obruby budou nahrazeny novými. Na křížení s ulicí Českobratrská bude obruba plynule napojena na již zrekonstruované žulové obruby. U dvou stávajících vstupů do vozovky budou doplněny varovné pásy. V rámci stavby dojde na tomto úseku k rekonstrukci veřejného osvětlení, viz samostatný stavební objekt SO 02 Veřejné osvětlení. Po celé délce obruby bude na její vnější straně obnoven stávající zelený pás (v šířce dle rozsahu prací na SO 02). Po pravé straně větve A (ve směru staničení – podél kamenné zdi) dojde k odstranění stávajícího asfaltového chodníku a nahrazení nově vybudovaným dlážděným chodníkem v přibližně stejném rozsahu. Vstup do vozovky bude nově doplněn varovným pásem. Kryt chodníku bude sestaven z dlažby CSB – CIHLA, barvy okř a červené (bude vyskládána podle vzoru stávajících chodníkových ploch v navazujících ulicích, viz příloha C.3 KOORDINAČNÍ SITUAČNÍ VÝKRES), výšky 6 cm. Obnova chodníku bude plynule pokračovat do větve B.

Rekonstrukce větve B plynule naváže na větev A. Jedná se o úsek souběhu ulic Vítězslava Háška a Českobratrské. V celém úseku bude vybourána stávající vozovka a nahrazena novou v plné konstrukci (45 cm). Nová vozovka bude upnuta, po obou stranách, do převýšených (+10 cm) žulových (většinou původních očištěných) silničních obrub OP3 (250/1000/200), případně do převýšených (+2) žulových silničních obrub OP7 (250/1000/120) a přechodových žulových obrub. Po pravé straně (ve směru staničení – podél kamenné zdi) bude stávající asfaltový chodník nahrazen novým dlážděným. Dlažba bude upnuta na jedné straně do stávající kamenné zdi. Na druhé straně bude dlažba upnuta do žulových silničních obrub OP3. V místě vstupu do vozovky budou použity stávající očištěné žulové silniční obruby OP3 a přechodové žulové obruby (OP3). Rekonstruovaný chodník plynule naváže na stávající chodníkové plochy v ulici Českobratrská. Po levé straně (ve směru staničení – podél budov) bude odstraněn stávající asfaltový chodník a nahrazen novým dlážděným (stejně jako na pravé straně ulice). Nový chodník bude vybudován tak, aby navazoval na stávající vstupy a vjezdy do budov. V místě vjezdů budou použity silnější podkladové konstrukce a dlažba výšky 8 cm, barevné schéma dlažby bude u vjezdů stejné jako u standardních chodníkových ploch. V místech vjezdů, kde je převýšení obrub vůči asfaltu +2 - +5 cm, bude doplněn varovný pás z kontrastní, reliéfní dlažby. Rekonstrukce chodníku bude plynule pokračovat ve větvi C.

Rekonstrukce uličního prostoru ulice Vítězslava Háška bude plynule navazovat větví C, v úseku mezi ulicemi Českobratrská a Lípová. V celém zmíněném úseku bude odstraněna stávající vozovka a nahrazena novou v plné konstrukci (45 cm). V úseku podél budovy denního centra pro seniory bude stávající asfaltová vozovka nahrazena dlážděnou v plné konstrukci (44 cm). Po levé straně řešeného úseku (ve směru staničení – podél budov) dojde k vybourání stávajícího asfaltového chodníku a jeho nahrazení novým dlážděným chodníkem. Nový úsek chodníku bude splňovat veškeré parametry, jako chodníky u předcházejících uličních úseků. V místech vjezdů bude použita silnější konstrukce, včetně silnější dlažby (8 cm) a budou zde doplněny varovné pásy z kontrastní, reliéfní dlažby. Na konci úseku se chodník plynule napojí na stávající chodníkové plochy v ulici Lípová. Na křížení s ulicí Lípovou dojde k optimalizaci tvaru nároží pomocí převýšených (+2 cm) žulových silničních obrub OP3 (250/1000/200) a OP7 (250/1000/120). U části stávajících chodníkových ploch bude přeskládána stávající dlažba, z důvodu, aby na sebe nové chodníkové plochy plynule navazovali jak výškově, tak i vzhledově (navázání na barevné schéma stávajících ploch, viz příloha C.3 KOORDINAČNÍ SITUAČNÍ VÝKRES). Na pravé straně řešeného úseku dojde k úpravě tvaru nároží pomocí žulových silničních obrub OP3, OP7 a přechodových žulových obrub (OP3). Chodníkové plochy budou plynule navázány na pokračující chodník v ulici Českobratrská, z toho důvodu bude část stávající dlažby nově přeskládána. Dále ve směru staničení budou chodníkové plochy přecházet na vjezdové plochy, s použitou silnější konstrukcí včetně silnější dlažby (8 cm). V úseku s vjezdy bude použita převýšená (+2 cm) žulová obruba OP7 (250/1000/120). Vjezdové a chodníkové plochy zde budou využity pro umístění celkem 5 ks kontejnerů o objemu

1100 I. Vzhledem k nedostatku prostoru na stávajícím chodníku, bude kontejnerové stání rozšířeno do přilehlého zatravněného svahu. Dále ve směru staničení bude zrekonstruována vozovka před budovou denního centra pro seniory. Kryt vozovky bude nově vybudován z betonové dlažby, se silnějšími podkladními vrstvami a dlažbou výšky 8 cm. Dotčený úsek vozovky je vůči zbylému uličnímu prostoru převýšen pomocí železobetonové opěrné zdi. Na začátku a na konci opěrné zdi vznikají místa s velkým převýšením mezi průběžnou asfaltovou vozovkou a dlážděnou vozovkou podél senior centra. Stávající řešení dotčeného převýšení spočívá v odsazených obrubách s vybetonovanou plochou mezi nimi. Nově budou povrchy obou komunikací upnuty do betonových obrub a betonových palisád na čele vniklého náběhu. Díky tomuto řešení dojde k plynulejšímu propojení asfaltového a dlážděného povrchu. V rámci obnovy dotčené lokality dojde k sanaci opěrné zdi. Ze zdi bude odstraněno stávající zábradlí, včetně betonových květníků umístěných na římse. Následně bude odstraněna stávající římsa. Ze zdi bude odstraněna omítka a horní část zdi bude očištěna a připravena na betonáž nové římsy. Nová římsa bude odlita z betonu C30/37 XF4. Na výztuhu římsy budou použity ocelové betonářské výztuže (tyče) o průměru 10 a 12 mm. Detail výztuže je patrný z přílohy č. D.1.4 – VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY – DETAIL A. Následně bude zeď nově omítnuta. Na římsu bude, pomocí patek na 4 šrouby, uchyceno nové ocelové zábradlí. Zábradlí bude mít pole délky 2 m, svislou výplň po 100 mm a vlastní rám bude mít čtvercový průřez. Povrch zábradlí bude ošetřen žárovým zinkováním. Vzhled zábradlí by měl kopírovat zábradlí na balkónech přilehlého senior centra. Vzhledově totožné zábradlí bude umístěno i podél příjezdové cesty k senior centru (v místě stávajícího zábradlí a živého plotu, které bude v rámci přípravných prací odstraněno). Dlážděný povrch v úseku podél budovy denního centra pro seniory bude upnut částečně do betonové žlabovky (200/250/100) a z části do betonových silničních obrub (150/1000/250) a betonových přejezdových obrub (150/1000/150). Stávající okapový chodníček bude obnoven ve stávající výměře, jeho povrch bude nově tvořen betonovou dlažbou o síle 6 cm. Zelené plochy a okapový chodníček u budovy denního centra pro seniory bude lemován převýšenou (+12 cm) betonovou silniční obrubou (150/1000/250). U nároží chodníku na konci větve C při pravé straně (ve směru staničení) bude optimalizován jeho tvar. Nároží bude nově tvořené žulovou silniční obrubou OP3 (250/1000/200) převýšenou o +2 cm vůči rekonstruované vozovce. Bude zde doplněn varovný pás pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace z kontrastní reliéfní dlažby. Ve směru do zeleně bude chodník lemován převýšenou (+8 cm) betonovou obrubou (80/1000/250). Dojde k optimalizaci nároží ve směru do zeleně, z toho důvodu musí být posunuta stávající sestava svislých dopravních značek P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a E2b „Tvar křižovatky“ opětovně do zeleně.

3 Vyhodnocení průzkumů a podkladů

- zkouška pro stanovení asfaltové vrstvy a obsahu PAU - protokol o zkoušce č. 1-22-47-002 (zhotovitel SILAB zkušební laboratoř s.r.o., 12/2022)

- výškopisné a polohopisné zaměření území
- projednání v průběhu projekčních prací

V rámci zkoušky byly provedeny dva jádrové vývrty v místě stávající vozovky před budovou centra pro seniory (na rampě) a v křížení ulic Českobratrská a Vítězslava Hálek. Vývrtem byla zjištěna mocnost asfaltové vrstvy cca 5 cm, zbylé podkladní vrstvy v místech vývrtů tvoří betonový podklad. Laboratorně bylo u prvního vrtu zjištěno celkové množství polyaromatických uhlovdíků (PAU) 21,1 mg/kg suš. Kvalitativní třída dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. Je ZAS T2 podle kritéria $x < 25$ mg/kg suš. U druhého vrtu bylo zjištěno celkové množství polyaromatických uhlovdíků (PAU) $< 0,6$ mg/kg suš. Kvalitativní třída dle vyhlášky č. 130/2019 Sb. Je ZAS T1 podle kritéria $x < 12$ mg/kg suš.

4 Návrh zpevněných ploch

Asfaltová vozovka

| | | |
|--|-------|-----------------------|
| - asfaltový beton ACO 11 | | 40 mm |
| - spojovací asfaltový postřik | | 0,7 kg/m ² |
| - asfaltový beton ACL 16+ | | 60 mm |
| -spojovací asfaltový postřik | | 0,7 kg/m ² |
| - asfaltový beton ACP 16+ | | 50 mm |
| - infiltrační asfaltový postřik | | 1,0 kg/m ² |
| - štěrkodeř ŠD _A 0/32; G _E ; | | 150 mm |
| - štěrkodeř ŠD _B 0/63; G _E ; | | <u>150 mm</u> |
| - plán upravená a zhutněná E _{def,2} >45MPa | celk. | 450 mm |

Chodníky

| | | |
|--|-------|---------------|
| - betonová dlažba bez zámku | | 60 mm |
| - lože u drceného kameniva L4/8 | | 40 mm |
| - štěrkodeř ŠD _A 0/32; G _E ; | | <u>150 mm</u> |
| - plán upravená a zhutněná E _{def,2} >30MPa | celk. | 250 mm |

Dlážděná vozovka, vjezdy a kontejnerové stání

| | | |
|--|-------|---------------|
| - zasakovací betonová dlažba | | 80 mm |
| - lože u drceného kameniva L4/8 | | 40 mm |
| - štěrkodeř ŠD _A 0/32; G _E ; | | 150 mm |
| - štěrkodeř ŠD _B 0/63; G _E ; | | <u>170 mm</u> |
| - plán upravená a zhutněná E _{def,2} >45MPa | celk. | 440 mm |

Obnova / přeskládání stávajících chodníků

| | |
|---------------------------------|--------------|
| - betonová dlažba bez zámku | 60 mm |
| - lože u drceného kameniva L4/8 | <u>40 mm</u> |
| celk. | 100 mm |

Obnova / zavázání asfaltových vrstev

| | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| - asfaltový beton ACO 11 | 40 mm |
| - spojovací asfaltový postřik | <u>0,7 kg/m²</u> |
| celk. | 40 mm |

5 Zásady odvodnění

Navrhované zpevněné plochy budou odvodněné výsledným sklonem do stávajících uličních vpustí napojených do kanalizace v majetku SČVK. Stávající vpust' před budovou č.p. 1832, je umístěna v rozporu s výškovými poměry okolního povrchu. Proto bude v rámci rekonstrukce uličního prostoru odstraněna, včetně přípojky. Namísto ní bude zbudována nová uliční vpust' na druhé straně ulice, před budovou č.p. 1630. Tím se výrazně zlepší odvádění povrchových vod v celém přilehlém prostoru ulice Vítězslava Háлка.

6 Návrh dopravního značení

V rámci dokončovacích prací dojde k obnově vodorovného dopravního značení V13a, V1a a V2b na křížení ulic Kollárova a Vítězslava Háлка. V místě křížení ulic Českobratrská a Vítězslava Háлка bude nově doplněno VDZ V2b a dále do ulice Českobratrská bude protaženo VDZ V1a. Ve větvi C bude částečně obnoveno žluté vodorovné dopravní značení V12c po levé straně ulice (ve směru staničení). Po pravé straně ulice bude doplněno nové žluté VDZ V12c podél vjezdové a manipulační plochy u kontejnerového stání. Na žluté značení bude navazovat nové bílé VDZ V4, oddělující dlážděnou komunikaci před budovou denního centra pro seniory od hlavního uličního prostoru. Dále budou navazovat dopravní stíny V13a a přerušovaná čára V10d, která bude vymezovat nově vyznačený parkovací pruh. Následovat bude VDZ V4 oddělující výjezd od budovy denního centra pro seniory. Vodorovné dopravní značení bude vyhotoveno v bílém stříkaném plastovém provedení. Svislé dopravní značení zůstane nezměněno oproti stávajícímu stavu. Pouze sestava SDZ P2 (Hlavní pozemní komunikace) + E2b (Tvar křižovatky) na konci větve C (na připojení ulice Vítězslava Háлка na ulici Lípovou) bude posunuta směrem do zeleně, z důvodu změny tvaru nároží.

7 Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Nejsou.

8 Vazba na technologické vybavení

Není.

9 Vytyčovací body

| Souřadnice vytyčovacích bodů | | | |
|------------------------------|--------------|--------------|------------|
| Číslo bodu | X | Y | výška bodu |
| 1 | -775494.901m | -976038.841m | 213.57m |
| 2 | -775491.795m | -976039.920m | 213.65m |
| 3 | -775488.689m | -976041.000m | 213.62m |
| 4 | -775495.572m | -976040.724m | 213.64m |
| 5 | -775497.345m | -976043.279m | 213.68m |
| 6 | -775498.645m | -976043.992m | 213.70m |
| 7 | -775502.869m | -976043.633m | 213.74m |
| 8 | -775489.423m | -976043.150m | 213.65m |
| 9 | -775489.946m | -976044.715m | 213.69m |
| 10 | -775507.075m | -976056.353m | 213.84m |
| 11 | -775505.974m | -976056.987m | 213.85m |
| 12 | -775503.359m | -976060.057m | 213.92m |
| 13 | -775503.313m | -976064.192m | 213.99m |
| 14 | -775504.582m | -976067.986m | 214.06m |
| 15 | -775497.572m | -976067.521m | 214.01m |
| 16 | -775498.096m | -976069.086m | 214.04m |
| 17 | -775503.539m | -976085.364m | 214.39m |
| 18 | -775503.971m | -976087.457m | 214.40m |
| 19 | -775503.898m | -976089.592m | 214.42m |
| 20 | -775511.689m | -976089.240m | 214.75m |
| 21 | -775515.113m | -976093.534m | 215.01m |
| 22 | -775520.499m | -976094.608m | 215.45m |
| 23 | -775534.481m | -976092.445m | 216.48m |
| 24 | -775536.777m | -976091.914m | 216.64m |
| 25 | -775538.971m | -976091.051m | 216.82m |
| 26 | -775540.869m | -976090.138m | 216.95m |
| 27 | -775544.474m | -976088.404m | 217.15m |
| 28 | -775502.680m | -976100.654m | 214.20m |
| 29 | -775535.548m | -976095.568m | 216.55m |
| 30 | -775538.384m | -976094.904m | 216.73m |
| 31 | -775541.085m | -976093.814m | 216.91m |
| 32 | -775545.922m | -976091.414m | 217.20m |
| 33 | -775504.646m | -976104.982m | 214.36m |
| 34 | -775504.596m | -976104.658m | 214.34m |
| 35 | -775504.778m | -976103.915m | 214.34m |
| 36 | -775505.432m | -976103.517m | 214.35m |
| 37 | -775519.459m | -976101.347m | 215.35m |
| 38 | -775535.045m | -976098.935m | 216.52m |
| 39 | -775536.546m | -976099.308m | 216.61m |
| 40 | -775536.859m | -976099.598m | 216.64m |
| 41 | -775537.332m | -976100.639m | 216.70m |
| 42 | -775547.370m | -976094.425m | 217.25m |
| 43 | -775545.381m | -976095.441m | 217.13m |

| | | | |
|----|--------------|--------------|---------|
| 44 | -775543.959m | -976096.661m | 217.05m |
| 45 | -775543.655m | -976097.153m | 217.04m |
| 46 | -775543.205m | -976098.823m | 217.03m |
| 47 | -775543.276m | -976099.821m | 217.03m |
| 48 | -775539.970m | -976097.801m | 216.84m |
| 49 | -775543.685m | -976102.793m | 217.04m |
| 50 | -775537.741m | -976103.611m | 216.75m |
| 51 | -775544.012m | -976105.168m | 217.05m |
| 52 | -775545.284m | -976114.411m | 217.10m |
| 53 | -775545.653m | -976116.137m | 217.13m |
| 54 | -775545.924m | -976116.957m | 217.14m |
| 55 | -775546.279m | -976117.808m | 217.22m |
| 56 | -775546.235m | -976121.627m | 217.24m |
| 57 | -775549.085m | -976117.202m | 217.20m |
| 58 | -775548.971m | -976116.360m | 217.19m |
| 59 | -775543.326m | -976122.183m | 217.11m |
| 60 | -775540.537m | -976123.925m | 217.04m |
| 61 | -775546.210m | -976125.255m | 217.23m |
| 62 | -775546.517m | -976126.504m | 217.25m |
| 63 | -775547.199m | -976126.146m | 217.44m |
| 64 | -775547.400m | -976129.310m | 217.30m |
| 65 | -775548.140m | -976129.030m | 217.93m |
| 66 | -775549.405m | -976127.541m | 217.96m |
| 67 | -775550.666m | -976131.475m | 218.61m |
| 68 | -775553.398m | -976130.358m | 218.70m |
| 69 | -775555.093m | -976132.244m | 219.15m |
| 70 | -775557.415m | -976133.262m | 219.60m |
| 71 | -775565.840m | -976134.970m | 220.45m |
| 72 | -775565.510m | -976136.630m | 220.45m |
| 73 | -775564.980m | -976136.540m | 220.44m |
| 74 | -775564.760m | -976137.750m | 220.45m |
| 75 | -775552.820m | -976135.280m | 219.02m |
| 76 | -775552.085m | -976135.132m | 219.01m |
| 77 | -775550.518m | -976135.604m | 219.01m |
| 78 | -775549.410m | -976133.600m | 218.84m |
| 79 | -775546.820m | -976145.920m | 219.16m |
| 80 | -775546.895m | -976160.932m | 219.47m |
| 81 | -775547.630m | -976161.080m | 219.48m |
| 82 | -775547.450m | -976162.050m | 219.49m |
| 83 | -775546.150m | -976161.830m | 219.48m |
| 84 | -775540.980m | -976169.790m | 217.82m |
| 85 | -775545.560m | -976165.060m | 219.48m |
| 86 | -775546.099m | -976165.149m | 219.48m |
| 87 | -775546.052m | -976169.221m | 219.44m |
| 88 | -775545.464m | -976169.104m | 219.43m |
| 89 | -775541.560m | -976170.640m | 219.05m |
| 90 | -775542.844m | -976171.814m | 218.98m |
| 91 | -775544.799m | -976171.668m | 219.08m |
| 92 | -775542.436m | -976177.252m | 218.52m |
| 93 | -775541.135m | -976175.913m | 218.44m |
| 94 | -775539.380m | -976175.670m | 218.21m |
| 95 | -775538.463m | -976176.859m | 217.98m |
| 96 | -775538.637m | -976175.298m | 217.82m |

| | | | |
|-----|--------------|--------------|---------|
| 97 | -775538.037m | -976176.754m | 217.83m |
| 98 | -775538.030m | -976179.109m | 217.93m |
| 99 | -775538.023m | -976181.464m | 218.03m |
| 100 | -775548.610m | -976133.730m | 217.40m |
| 101 | -775543.825m | -976134.125m | 217.27m |
| 102 | -775541.098m | -976132.749m | 217.16m |
| 103 | -775540.355m | -976141.560m | 217.31m |
| 104 | -775539.960m | -976143.528m | 217.34m |
| 105 | -775539.305m | -976145.773m | 217.37m |
| 106 | -775542.060m | -976145.946m | 217.45m |
| 107 | -775546.050m | -976145.680m | 217.55m |
| 108 | -775536.890m | -976153.097m | 217.45m |
| 109 | -775536.658m | -976154.069m | 217.46m |
| 110 | -775534.306m | -976163.916m | 217.55m |
| 111 | -775532.907m | -976169.773m | 217.60m |
| 112 | -775531.620m | -976175.159m | 217.63m |
| 113 | -775530.557m | -976179.610m | 217.65m |
| 114 | -775529.578m | -976183.709m | 217.66m |
| 115 | -775529.004m | -976186.091m | 217.63m |
| 116 | -775527.141m | -976188.436m | 217.45m |
| 117 | -775524.003m | -976188.784m | 217.27m |
| 118 | -775523.046m | -976188.493m | 217.22m |
| 119 | -775536.362m | -976183.037m | 217.89m |
| 120 | -775535.401m | -976185.155m | 217.84m |
| 121 | -775537.193m | -976185.403m | 217.90m |
| 122 | -775537.114m | -976186.287m | 217.96m |
| 123 | -775535.929m | -976188.806m | 218.03m |
| 124 | -775538.816m | -976191.102m | 218.23m |
| 125 | -775539.773m | -976191.392m | 218.27m |
| 126 | -775531.018m | -976190.447m | 217.76m |
| 127 | -775487.760m | -976043.750m | 213.48m |
| 128 | -775488.290m | -976045.270m | 213.51m |
| 129 | -775496.090m | -976068.040m | 213.98m |
| 130 | -775496.611m | -976069.593m | 214.00m |
| 131 | -775501.000m | -976095.632m | 214.11m |
| 132 | -775504.152m | -976105.058m | 214.33m |
| 133 | -775536.507m | -976145.930m | 217.50m |
| 134 | -775534.677m | -976153.020m | 217.62m |
| 135 | -775532.060m | -976164.440m | 217.71m |
| 136 | -775530.534m | -976168.190m | 217.66m |
| 137 | -775510.571m | -976096.145m | 214.76m |

11 Bezbariérové užívání

Komunikace pro chodce jsou navrženy v podélném sklonu menším než 8,33 %. V místech vstupů do vozovky je navržena snížená obruba, převýšená + 2 cm. Sklon chodníku ke sníženému obrubníku je navržen <12,00 %. Podél obruby s převýšením do 80 mm jsou navrženy varovné pásy v šířce 0,40 m. Přirozenou vodicí linii bude tvořit převýšená (+8 cm) betonová obruba, případně stávající uliční čára budov. Vystupující reliéfní prvky musí odpovídat požadavkům technického návodu TN TZÚS 12.03.04).