

## Nejčastější chyby předkládaných projektových dokumentací na stavby bezbariérových pěších tras a cyklistických stezek

*z hlediska bezbariérového užívání staveb dle vyhlášky č.398/2009 Sb., dle vyhl. č. 146/2008 Sb. a přísl. ČSN*

1. **Komunikace pro chodce** často navržena v **šíři menší než 1,5 m bez vydané výjimky**. Výjimku dle §14 vyhl. č. 398/2009 Sb. a v souladu s §169 Zákona č. 183/2006 Sb. je nutno doložit byť i jen na lokální zúžení. Šíře cyklostezky často neodpovídá předpokládaným intenzitám dopravy. Šíře není zvětšena ve stoupáních nad 6% nebo v obloucích.
2. **Délka přechodů pro chodce a míst pro přecházení (MP)** není dodržena v maximální délce 6,5 m u novostaveb a 7 m u změn dokončených staveb. Při prodloužení délek přechodů (MP) nejvíce o 1 m (u změn staveb do 8 m, u novostaveb do 7,5 m), chybí zdůvodnění dle čl. 2.0.3. Přílohy č. 2 vyhl. č. 398/2009Sb., při větším prodloužení bez doložení výjimky dle §14 vyhl. č. 398/2009 Sb. (prodloužení dle ČSN 73 6110 Z1 až o 3m tedy do 9,5 m resp. 10 m).  
Často není v situaci uvedena kóta, případně je přechod či MP okótováno chybně (v nejužším místě, mělo by být kótováno v ose, případně při signálním pásu).
3. **Délky samostatných sjezdů** (délka snížené hrany obruby) větší než 6 m (ČSN 73 6110, čl. 10.1.2.12) bez zdůvodnění, bez dodatečných bezpečnostních prvků (sloupky), bez umělé vodící linie v délce přerušení více než 8 m.
4. Chybné nebo chybějící **zatřídění komunikací** dle Zákona č. 13/1997 Sb. a v návaznosti na to **chybné řešení – chodníkový přejezd (sjezd) x MP (přechod)**. Zatřídění komunikací musí být v souladu s pasportem komunikací obce.
5. Obecně chybné a často nelogické řešení **hmatových prvků** – signální a varovné pásy, použití vodících linií a vodících pásů přechodu v rozporu s vyhl. č. 398/2009 Sb. (i vysloveně nebezpečná řešení - např. signální pásy směřující mimo osu přecházení, v některých případech přímo do křižovatky)
6. Chybné řešení **odsazených signálních pásů** u míst pro přecházení (MP), často navrženy kratší než 1,5 m (resp. 1 m u změn dokončených staveb) a nedodržení přesahů 0,80 m, netvoří přímou linii – nenavazují, příp. chybí zdůvodnění jejich vypuštění dle ČSN 73 6110 Z1 čl. 10.1.3.1.14.
7. **Snížení výšky obruby** u chodníku pod 8 cm (někdy i do úrovně vozovky) ve velkém rozsahu např. u ploch parkoviště, veřejných prostranství, provozoven. I přes umístění varovného pásu jde o nebezpečné řešení v rozporu s vyhl. č. 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110 Z1.

8. Chybné nebo chybějící řešení **rampových částí chodníku** se zákresem v situaci, nezachování min. průchozího prostoru 90 cm s příčným sklonem max. 2%. Navazující šikmé plochy přechodu (rampové části) přesahují maximální povolený sklon v poměru 1:8 (tj. 12,5%), přičte-li se vlastní podélný sklon pěší trasy.
9. Chybějící **výškové řešení** nebo chybné – nedodržení podélného sklonu komunikace pro chodce nejvýše 8,33% a na úsecích s podélným sklonem větším než 5% a delším než 200 m, bez zřízení odpočívadla o délce nejméně 1,5m, s jeho podélným sklonem v jednom směru max. 2%. U cyklostezek není při podélném sklonu větším než 3% omezena délka stoupání.
10. Není dodržen **příčný sklon** komunikace pro chodce nejvýše 2%. U cyklostezek (C8) není dodržen příčný sklon nejméně 2%.
11. Řešení a popis **vodící linie** a umělé vod. linie často chybí.
12. Při navrhování autobusových zastávek je často menší **výška nástupiště** autobusů než předepsaná min. 20 cm u novostaveb a 16 cm u změn dokončených staveb, dle vyhl. č. 398/2009 Sb., obvykle bez výjimky dle §14 vyhl. č. 398/2009 Sb. na výšku hrany nástupiště.
13. Nedodržení minimální **šířky nástupiště** 2,2 m, příp. 1,7 m (ve stísněných podmínkách) dle ČSN 73 6425-1 čl. 6.2.2.5.
14. Neuvedena **materiálová specifikace** pro hmatovou dlažbu (materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat NV 163/2002 Sb. (nařízení vlády) a TN TZÚS 12.03.04. – 06 (technický návod Technického a zkušebního ústavu stavebního).
15. Neuvedený nebo špatně řešený **barevný kontrast** hmatových prvků u přechodů/MP a vjezdů.
16. **Překážky na komunikaci** pro chodce a technické vybavení komunikace (chodníku) nejsou okótovány a není zachován min. průchozí prostor 1,5 m (resp. 0,9 m u technického vybavení komunikace), nevyhovují bodu 1.2.1., 1.2.2. a 1.2.3 Přílohy 2 vyhlášky č.398/2009 Sb.
17. **Nedoložení celistvosti trasy** – pokud je trasa přerušena a v místě přerušení je již úsek vyhovující z hlediska BUS, je třeba jej řádně popsat, zdokumentovat a doložit.
18. **Návaznosti na začátku a konci budovaného úseku** – nejsou popsány a často jsou řešeny chybně (šířka napojení navazující pěší trasy, délka a řešení přechodů, MP apod.).
19. **Není doložena ověřená PD ve stavebním řízení** od příslušného speciálního stavebního úřadu. Není možné předložit kopie čelních stran s ověřením a k žádosti přiložit PD *upravenou* bez ověření. Často chybí ověření stavebním úřadem úplně.

20. PD bývá předkládána bez vyznačení **autorizace** zpracovatele projektové dokumentace.
  21. **Členění PD** není dle vyhl. č. 146/2008 Sb. (členění i názvy jednotlivých kapitol neodpovídají vyhláše, často některé důležité součásti PD chybí – výkresy bezbariérového užívání staveb (BUS), výkres podélného profilu, výkresy příčných řezů, dopravní značení, ZOV s řešením BUS po dobu výstavby, dokladová část atd.).
  22. **Odchytky** od platných předpisů nejsou popsány a zdůvodněny v technické zprávě ve vazbě na výkresovou část projektové dokumentace.
- 

#### **Další nedostatky předkládaných žádostí:**

23. Doložené **stavební povolení** není vydáno příslušným speciálním stavebním úřadem dle §15 odst. 1 písm. c) Zákona č. 183/2006 Sb. a dle §40 Zákona č. 13/1997 Sb. Často není vydáno stavební povolení ani souhlas s provedením ohlášené stavby s odkazem na §15 odst. 1 vyhl. č. 104/1997 Sb. (Na běžnou údržbu nelze dle Pravidel poskytnout příspěvek)
  24. Není dostatečně prokázáno, že na cyklostezkách nebude provoz motorových vozidel a že okolní pozemky budou přístupny jinak než z cyklostezky. Z programu „cyklostezky“ není možné realizovat cyklotrasy. Tolerován je pojezd vozidel (např. povodí, výjimečně dalších) v souladu s poznámkou č. 1 k čl. 1 Pravidel.
  25. Rozhledové poměry nejsou řešeny, případně jsou nevyhovující.
- 

#### **Doplňující informace k žádostem:**

1. Intenzity dopravy pro státní silnice I. - III. tříd lze odečíst na www stránkách ŘSD: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>
2. Většina projektů řeší nedostatečně koncepci bezpečného uspořádání dopravního prostoru, tj. správné členění šířkového uspořádání pro chodce, cyklisty, klidovou dopravu a hlavní dopravní prostor. Optimalizace šířkového uspořádání dopravního prostoru bohužel je stále výjimkou. Zbytečně velký podíl PD je oprava/rekonstrukce chodníků v původním půdoryse chodníků.