

# Nejčastější chyby předkládaných projektových dokumentací na stavby bezbariérových pěších tras

z hlediska bezbariérového užívání staveb dle vyhlášky č.398/2009 Sb., dle vyhl. č. 146/2008 Sb., resp. dle vyhl. č. 499/2006 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.
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. 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.
4. 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).
5. 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.
6. 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.
7. 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. Rampy je možné řešit snížením chodníku v celé jeho šíři, preferovány jsou však rampy lichoběžníkové, pokud to místní podmínky dovolují.
8. 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%.
9. Není dodržen příčný sklon komunikace pro chodce nejvýše 2%. Doporučujeme vyznačit také v situaci.
10. Řešení a popis vodící linie a umělé vod. linie často chybí (podezdívky oplocení, fasády budov, obruba min. +6cm, atd).
11. 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.

Často není popsán kontrastní pás umístovaný u hrany zastávkového obrubníku. Je třeba popsat, že se neprovádí žádné hmatové úpravy, pouze se umístuje vizuálně kontrastní pás tak, aby spolu s obrubou tvořil bezpečnostní odstup v šíři 0,5m (kontrastní pás musí být zároveň v šíři min. 0,2m). Zároveň navazující plocha nástupiště na kontrastní pás v šíři min. 0,60m musí být v jedné barvě bez vzoru (viz. obr. D.6 ČSN 73 6425 – 1).

Protilehlé autobusové zastávky často nejsou propojeny přechodem pro chodce případně místem pro přecházení, u kterých jsou splněny rozhledy. V případě řešení jednostranného chodníku musí být zřejmé, že při realizaci zastávky v opačném směru, bude možné obě zastávky propojit za splnění výše uvedeného.

12. Nedodržení minimální šířky nástupiště autobusové zastávky 2,2 m, příp. 1,7 m (ve stísněných podmínkách) dle ČSN 73 6425-1 čl. 6.2.2.5.
13. Rozhledové poměry nejsou řešeny, případně jsou nevyhovující.
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). Upozorňujeme také na nutnost dodržení funkčního hmatového kontrastu také u zámkových dlažeb se zkosenými hranami dle TN TZÚS 12.03.06.
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 (pouze svislé dopravní značení, stožáry veřejného osvětlení, zábradlí), nevyhovují bodu 1.2.1., 1.2.2. a 1.2.3 Přílohy 2 vyhlášky č.398/2009 Sb. (na méně než 1,5m je nutné vydání výjimky dle §14) V případě provedení přeložek je nutno je řádně popsat a v situaci vyznačit i nové umístění.
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. Odchytky od platných předpisů nejsou popsány a zdůvodněny v technické zprávě ve vazbě na výkresovou část projektové dokumentace, příp. doloženy udělenými výjimkami.

---

#### Další nedostatky předkládaných žádostí:

20. 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).
21. Doložená rozhodnutí nejsou pravomocná a na doložených dokladech není vyznačeno nabytí právní moci.
22. Není doložena ověřená PD ve stavebním řízení od příslušného speciálního stavebního úřadu, příp. je nutno doložit čestné prohlášení o shodě projektových dokumentací (viz příloha Pravidel).
23. PD bývá předkládána bez vyznačení autorizace zpracovatele projektové dokumentace.
24. Členění PD není dle vyhl. č. 146/2008 Sb., resp. dle vyhl. č. 499/2006 Sb. (členění i názvy jednotlivých kapitol neodpovídají vyhlášce, 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.).

25. Situace stavby se zákresem bezbariérového užívání není předložena v měřítku min. 1 : 250.
26. Dokládána stanoviska a vyjádření nejsou platná nebo jsou starší dvou let.
27. Žádost ke dni podání neobsahuje všechny samostatné povinné přílohy.

---

Doplňující informace k žádostem:

1. Intenzity dopravy pro státní silnice I. - III. tříd lze odečíst na www stránkách ŘSD:  
<http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/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.