

Projektování místních komunikací

ČSN 73 6110 ZMĚNA Z1

Amendment

Amendement

Änderung

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací z ledna 2006 se mění takto:

V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší tento text „Zákon č.50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů“ a nahrazuje textem:

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší tento text: „Vyhláška MMR ČR č. 135/2001 Sb., o územně-plánovacích podkladech a územně-plánovací dokumentaci, ve znění pozdějších předpisů, Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací MDS ČR 1999, 2005“ a nahrazuje textem:

Vyhláška MMR č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti

Vyhláška MMR č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška MMR č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření

Vyhláška MD č.146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, Ministerstvo dopravy ČR

V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší tento text „Vyhláška MMR ČR č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ a nahrazuje textem:

Vyhláška MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

V Předmluvě, v článku „Citované technické předpisy“, se ruší text počínající řádkem „TP 5 Speciální bezpečnostní zařízení pozemních komunikací – únikové zóny, MDS 1993“ a končící řádkem „Sborník technických řešení staveb – část 6.2“ a nahrazuje tímto zněním:

TP 57 Speciální bezpečnostní zařízení na pozemních komunikacích – únikové zóny

TP 63 Ocelová svodidla na pozemních komunikacích

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích

TP 85 Zpomalovací prahy

ČSN 73 6110/Z1

- TP 101 Výpočet svodidel
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
- TP 104 Protihlukové clony pozemních komunikací
- TP 106 Lanová svodidla na pozemních komunikacích
- TP 114 Svodidla na pozemních komunikacích (Zatížení, stanovení úrovně zadržení na PK, navrhování „jiných“ svodidel)
- TP 128 Ocelové svodidlo NH4
- TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- TP 139 Betonové svodidlo
- TP 140 Dřevoocelové svodidlo
- TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- TP 158 Tlumiče nárazu
- TP 166 Ocelové svodidlo Fracasso
- TP 167 Ocelové svodidlo NH4
- TP 168 Ocelové svodidlo Voest-Alpine
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 205 Zásady pro proměnné dopravní značení na pozemních komunikacích
- VL 6.1 Svislé dopravní značky
- VL 6.2 Vodorovné dopravní značky
- VL 6.3 Dopravní zařízení
- VL 6.4 Proměnné dopravní značky

POZNÁMKA Seznam technických podmínek TP a vzorových listů VL lze dohledat na www.pjpk.cz.

V Předmluvě, v článku „Souvisící předpisy“, se ruší celý text a nahrazuje tímto textem:

- TP 58 Směrové sloupky a odrazky – Zásady pro používání
- TP 119 Odrazová zrcadla
- TP 141 Zásady pro systémy proměnného dopravního značení a zařízení pro proměnné informace na pozemních komunikacích
- TP 142 Parkovací zařízení, regulační sloupky, parkovací zábrany, parkovací sloupky, parkovací závory, pollery
- TP 153 Zpevněná travnatá parkoviště
- TP 156 Mobilní plastové vodící stěny a ukazatele směru
- TP 159 Vodící stěny
- TP 165 Proměnné svislé dopravní značky a zařízení pro provozní informace
- TP 172 Dopravní informační centra – požadavky na výměnu, zpracování a distribuci dat a informací
- TP 174 Zásady pro používání dopravních majáčků

- TP 182 Dopravní telematika na pozemních komunikacích
 TP 188 Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek
 TP 192 Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
 VL 1 Vozovky a krajnice
 VL 2 Silniční těleso
 VL 2.2 Odvodnění
 VL 3 Křižovatky
 VL 4 Mosty

POZNÁMKA Seznam technických podmínek TP a vzorových listů VL lze dohledat na www.pjpk.cz.

Kapitola 1, v první větě se text „novostavby i přestavby“ nahrazuje zněním „novostavby a změny dokončených staveb“.

Poznámka pod čarou ²⁾ se nahrazuje tímto zněním:

²⁾ Zákon č. 183/2006 Sb., Zákon č. 128/2000 Sb., vyhláška MMR č. 500/2006 Sb., vyhláška MMR č. 501/2006 Sb. a vyhláška MMR č. 503/2006 Sb.

Poznámka pod čarou ⁴⁾ se nahrazuje tímto zněním:

⁴⁾ Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací MD ČR, zákon č. 258/2000 Sb., zákon č. 274/2003 Sb., vyhláška MMR ČR č. 398/2009 Sb., vyhláška MMR 503/2006 Sb., vyhláška MD č. 146/2008 Sb., předpisy CO, schválené TP (např. TP 85, TP 103, TP 132, TP 145), vzorové listy a případně další.

Článek 3.1.13, první věta, text „dopravního“ se ruší.

Článek 3.1.20, první odstavec, druhá věta se za slova „zpomalovací prahy“ doplňuje tento text:

, boční posun jízdního pruhu (užití zejména na vjezdech do obce nebo na začátku souvislé zástavby v obci)

Článek 3.1.21, poslední věta, text za středníkem „...“; pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nejsou použitelná“ se ruší.

Za článek 3.1.27 se doplňuje tento text:

3.1.28 snížený obrubník

obrubník s výškovým rozdílem od úrovně hlavního dopravního prostoru (pojízdné plochy) menší než 80 mm a zpravidla s vodorovnou horní plochou, případně se šikmou plochou ve sklonu menším než 1:2,5.

3.1.29 sklopený obrubník

obrubník s výškovým rozdílem od úrovně hlavního dopravního prostoru (pojízdné plochy) menší než 80 mm a se šikmou plochou ve sklonu $\geq 1:2,5$.

Článek 4.4.5, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Návrhové období průjezdného úseku silnice I. třídy se posuzuje na příslušnou výhledovou padesátirázovou intenzitu silničního provozu podle ČSN 73 6101.

Návrhové období ostatních místních komunikací se posuzuje na příslušnou výhledovou intenzitu špičkové hodiny běžného pracovního dne v jarních a podzimních měsících (duben, květen, červen, září, říjen). Na komunikacích s odlišným charakterem provozu (např. rekreační oblasti, nákupní centra) je nutno zvážit, zda rozhodující špičková hodinová intenzita nenastává v jiné dny v týdnu (např. pátek, sobota, neděle) nebo jiné roční období.

Návrhové období se stanoví úměrně významu a rozsahu místní komunikace, vychází se při tom z dostupných podkladů o rozvoji území v obci a vývoji automobilové dopravy a zohlední se všechny známé rozvojové záměry a vývojové trendy na období 20 let po uvedení komunikace do provozu.

Hodnoty návrhových intenzit dopravy se stanoví podle zvláštního předpisu ²⁴⁾.

Potřeba dalších jízdních pruhů se posuzuje s výhledem na 30 let po uvedení komunikace do provozu.

ČSN 73 6110/Z1

Doplňuje se nová poznámka pod čarou:

²⁴⁾ TP189.

Tabulka 2, ve sloupci „A-RYCHLOSTNÍ“ a řádku „nejmenší vzdálenost křižovatek v m“ se hodnota 500 nahrazuje hodnotou 1000.

Článek 5.1.10, první odrážka se ruší a nahrazuje tímto zněním:

- komunikace s přístupem dopravy za stanovených podmínek podle zvláštních předpisů ⁵⁾ (zejména pěší zóny a obytné zóny – funkční podskupina D 1);

Tabulka 3, druhý řádek „a“ se ve sloupci poznámka doplňuje tímto textem:

Na obslužných komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy 3,00 m.

Tabulka 3, třetí řádek „a₁, a₂“ se ve sloupci poznámka doplňuje tímto textem:

Na obslužných komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy 3,00 m.

Článek 7.1.3, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Ve směrovém oblouku se pravý jízdní pruh místních rychlostních a sběrných čtyř a vícepruhových komunikací, případně každý jízdní pruh dvoupruhových komunikací, rozšíří podle ČSN 73 6101, popř. podle ČSN 73 6102 u větvi křižovatek.

Při návrhu dvoupruhových komunikací funkční skupiny B a C, i při jejich rekonstrukcích, musí být každý jízdní pruh v obloucích rozšířen nejméně o hodnoty podle tabulky 5 a ověřit se vlečnými křivkami podle zvláštního předpisu ¹²⁾ a to i v místech, kde je navržen ochranný ostrůvek v prostoru komunikace.

Tabulka 5, název tabulky, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Tabulka 5 – Rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku dvoupruhových místních komunikací funkčních skupin B a C

Tabulka 6 a Tabulka 6 (dokončení), ve druhém řádku a posledním sloupci se označení MO2k nahrazuje označením: MO1k.

POZNÁMKY (k obrázkům 25 a 26), pátá odrážka se ruší a nahrazuje těmito dvěma odrážkami:

- u novostaveb se šířka PMK při zástavbě rodinnými domy navrhuje nejméně 8 m, v případě jednosměrných komunikací v obytné zóně nejméně 6,5 m; u novostaveb při zástavbě bytovými domy je minimální šířka PMK 12 m, při jednosměrném provozu 10,5 m;
- obytná zóna s jednosměrným provozem se navrhuje jen ve zvlášť odůvodněných případech, provoz cyklistů má být vždy obousměrný. Podrobnosti stanoví zvláštní předpis ⁷⁾;

Tabulka 7, se ruší a nahrazuje touto novou tabulkou:

Tabulka 7 – Délky rozhledu pro zastavení D_z v m

Podélný sklon jízdniho pásu v %		Dovolená rychlost v_n v km/h						
		80	70	60	50	40	30	20
klesání	≥ -9	–	–	–	35	25	20	11
	– 8	–	–	50	35			
	– 7	–	–	50	35			
	– 6	100	70	50	35			
	– 5	90	70	50	35			
	– 4,5	90	70	50	35			
	– 4	90	70	50	35			
	– 3	90	65	50	35			
	– 2	90	65	50	35			
	– 1	90	65	45	35			
	0	90	65	45	35			
stoupání	1	80	65	45	35	25	20	11
	2	80	65	45	35			
	3	80	60	45	35			
	4	80	60	45	35			
	4,5	80	60	45	35			
	5	80	60	45	30			
	6	80	60	45	30			
	7	–	–	45	30			
	8	–	–	45	30			
	≥ 9	–	–	–	30			
<p>– způsob výpočtu podle ČSN 73 6101 při době postřehu a reakce 1,0 s;</p> <p>– na jednoruhových obousměrných komunikacích se délka rozhledu zdvojnásobuje, dovolená rychlost se navrhuje ≤ 40 km/h.</p>								

Tabulka 12, ve čtvrtém sloupci se za text „cyklistické stezky“ vkládá odkaz „^{*)}“. V pátém sloupci, v řádce „V mimořádných podmínkách“ se doplňuje text: „úsek do 100 m.“ Pod tabulku se vkládá odkaz:

^{*)} Upřesnění viz tabulka 28.

Článek 10.1.2.1, na konci posledního odstavce se ruší slova „stezce/pásu/pruhu pro chodce“ a nahrazují tímto zněním: „stezce pro chodce a cyklisty nebo společném pruhu/pásu pro provoz cyklistů a chodců.“

Článek 10.1.2.10, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Schodiště se vkládá do stezek a přístupových komunikací pro chodce ve zvlášť odůvodněných případech, nelze-li dodržet největší dovolený sklon (viz 9.6.4). Schodiště se navrhuje podle ČSN 73 4130 a podle zvláštního předpisu.⁶⁾ Pokud neexistuje vhodná objízdna trasa pro dětský kočárek a cyklisty (zejména u podchodů a lávek), je nezbytné navrhnout na okraji schodiště rampové pruhy. U schodišť je nutno vyznačit objízdnu trasu pro osoby s omezenou schopností pohybu.

Článek 10.1.2.12, druhá věta se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Snížené obrubníky se navrhuje u sjezdů a samostatných sjezdů do přilehlých staveb a pozemků s výškovým rozdílem od úrovně hlavního dopravního prostoru 0,02 m až 0,05 m, v odůvodněných případech až 0,07 m; u sjezdů využívaných cyklisty a u vjezdů do obytných a pěších zón 0,02 m. Sklopené obrubníky se navrhuje zpravidla jen u samostatných sjezdů.

Název článku 10.1.3 se ruší a nahrazuje zněním:

10.1.3 Místa pro přecházení, přechody pro chodce, lávky a podchody

ČSN 73 6110/Z1

Články 10.1.3.1 až 10.1.3.21 včetně tabulky 16 a obrázku 33 se ruší a nahrazují tímto zněním:

10.1.3.1 Všeobecné zásady

10.1.3.1.1 Místa pro přecházení, přechody pro chodce a mimoúrovňová křížení se na místních komunikacích zřizují a umísťují v závislosti na charakteru urbanizace a z toho vyplývající poptávce po přecházení (musí respektovat existující pěší příčné vztahy) a v závislosti na funkční skupině komunikace. Uplatnění jednotlivých typů opatření pro přecházení chodců určuje tabulka 16, případně obrázek 33.

10.1.3.1.2 Na komunikacích funkční skupiny A a na komunikacích s nejvyšší dovolenou rychlostí > 70 km/h se zřizují pouze mimoúrovňová křížení (viz 10.1.3.5), jejich vzájemná vzdálenost nemá v zastavěném území podle charakteru zástavby přestoupit hranici 500 m; na přechodových úsecích těchto komunikací mohou být mimoúrovňová křížení ve vzdálenostech 1000 m, v odůvodněných případech i více.

10.1.3.1.3 Na komunikacích funkční skupiny B v souvislé zástavbě se místa pro přecházení a přechody pro chodce obvykle zřizují na ramenech křižovatek a mohou se zřizovat i v mezikřižovatkových úsecích. Přechody pro chodce (viz 10.1.3.3, 10.1.3.4) se zpravidla navrhuje na křižovatkách při intenzitě vyšší než 50 chodců/h a v mezikřižovatkových úsecích jen při intenzitách chodců a vozidel podle obrázku 33. V odůvodněných případech (např. na průtazích silnic menšími obcemi) se mohou zřídit i při menší poptávce.

10.1.3.1.4 Na komunikacích funkční skupiny C se navrhuje místa pro přecházení (viz 10.1.3.2) nebo přechody pro chodce (viz 10.1.3.3) v závislosti na dopravním významu komunikace a intenzitě přecházejících chodců. V zónách s dopravním omezením s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h se přechody pro chodce obvykle nenavrhují.

10.1.3.1.5 Přechod pro chodce se zřizuje jen tam, kde nejvyšší dovolená rychlost není vyšší než 50 km/h. Na komunikacích s vyšší dovolenou rychlostí než 50 km/h se omezí dovolená rychlost před přechodem (jak vyznačeným pouze dopravním značením, tak i se světelnou signalizací) na nejvýše 50 km/h. V místech větší koncentrace chodců, zejména dětí (u škol, u zastávek veřejné dopravy) je vhodné nejvyšší dovolenou rychlost dále snížit (zpravidla na 30 km/h) po dobu, kdy je omezení účelné.

10.1.3.1.6 Na místních komunikacích v malých obcích, především na průjezdních úsecích silnic, kde nejsou chodníky a kde je doprava organizována podle zvláštního předpisu⁵⁾, se mohou zřizovat místa pro přecházení nebo přechody pro chodce v místech existujících pěších příčných vztahů, která navazují na přiměřeně chráněný prostor dostatečný k vyčkávání několika chodců mimo jízdní pás průjezdné komunikace. Pro zvýraznění takto situovaných míst pro přecházení a přechodů pro chodce se užijí opatření podle článků 10.1.3.2.2 a 10.1.3.3.6.

V případech, kdy je chodník veden jen po jedné straně komunikace, se postupuje obdobně.

10.1.3.1.7 Místo pro přecházení/přechod pro chodce má křížit jízdní pruhy/pásky kolmo a má být umístěno tak, aby rozhledové poměry vyhověly podmínkám podle článku 10.1.4.

10.1.3.1.8 Je-li před místem pro přecházení/přechodem pro chodce přes rameno křižovatky potřebné vytvořit dostatečný prostor pro odbočující, připojující se nebo křižující vozidla, nemá odsun místa pro přecházení/přechodu od přímého směru chůze činit více než 5 m.

10.1.3.1.9 V odůvodněných případech se navrhne osazení zábradlí, které zabrání přecházení mimo místo pro přecházení/přechod pro chodce (např. před školami).

10.1.3.1.10 Místa pro přecházení a přechody pro chodce se nesmí zřizovat:

- v takových úsecích komunikací, kde není zajištěna vzdálenost pro rozlišitelnost místa pro přecházení/přechodu pro chodce a rozhledové poměry podle článku 10.1.4 a tabulky 17. To se týká zejména směrových a vrcholových oblouků;
- tam, kde je v přidruženém prostoru dovolen provoz cyklistů a není možno zřídit vyčkávací prostor pro chodce;
- v blízkosti zařízení, která by zabránila rozhledu (stánky, neprůhledné boční stěny přístřešků, telefonní budky apod.).

10.1.3.1.11 Na místech pro přecházení/přechodech pro chodce se za obrubníkem a v případě stíněných poměrů u hranice s jízdním/parkovacím pruhem zřizuje varovný pás v celé délce sníženého obrubníku s výškou < 0,08 m dle zvláštního předpisu.⁶⁾

10.1.3.1.12 V místě pro přecházení/přechodu pro chodce se na chodníku zřizuje hmatové směrové vedení signálním pásem⁶⁾, který začíná u vodící linie. Z technologických důvodů může být signální pás odsazen od vodící linie nejvíce o 0,30 m. V místě pro přecházení se signální pás odsadí o 0,30 – 0,50 m od varovného pásu.

Signální pás určuje směr přecházení, jeho část v návaznosti na varovný pás má být umístěna v prodloužené ose místa pro přecházení/přechodu pro chodce a má mít délku nejméně 1,50 m. U změn staveb v odůvodněných případech může být část signálního pásu navazující na varovný pás zkrácená až na délku 1,00 m. Umístění signálního pásu vzhledem k ose přechodu může být asymetrické, vždy však musí být dodržen přesah varovného pásu nejméně o 0,80 m. Změna směru signálního pásu se přípouští pouze, je-li nezbytně nutná, a přednostně se provádí pod úhlem 90°.

Na místě pro přecházení/přechodu pro chodce s šířkou chodníku menší než 2,40 m, na kterém nelze vytvořit přesahy varovného pásu vůči pásu signálnímu, se přisune signální pás k přirozené vodící linii a přesah varovného pásu se pak zřídí pouze po jedné straně.

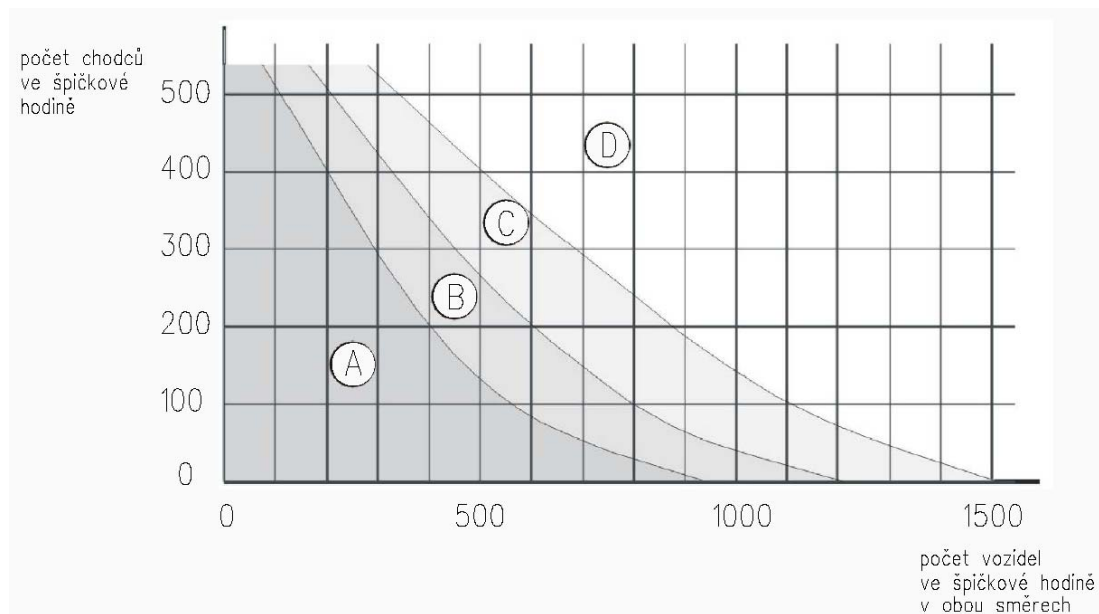
10.1.3.1.13 Vodící pás přechodu^{6), 14)} se zřizuje, je-li místo pro přecházení/přechod pro chodce delší než 8,00 m nebo je vedené v šikmém směru nebo z oblouku o poloměru menším než 12,00 m. Vodící pás přechodu^{6), 14)} musí navazovat na signální pásy.

10.1.3.1.14 Pokud místo pro přecházení/přechod pro chodce není možno z důvodu stavebně technických nebo provozních podmínek považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné, zřizuje se pouze varovný pás; signální pás a vodící pás přechodu se neprovádí.

Tabulka 16 – Možné typy opatření pro přecházení chodců v mezikřižovatkových úsecích dvoupruhových místních komunikací

Uspořádání přechodů a míst pro přecházení				
uspořádání úrovně				uspořádání mimo-úrovně
místa pro přecházení	přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací		přechody pro chodce řízené světelnou signalizací	
	bez stavebních opatření	se stavebními opatřeními	bez i se stavebními opatřeními	
dělicí ostrůvky / pásy vysazené chodníkové plochy zúžení jízdních pruhů zvýšené plochy (dlouhé prahy, plochy křižovatek)	přechody pro chodce vyznačené dopravními značkami svislými i vodorovnými	přechody pro chodce vyznačené dopravními značkami a doplněné: dělicími ostrůvky/pásy, vysazenými chodníkovými plochami, zúžením jízdních pruhů, zvýšenými plochami (dlouhé prahy), případně jinými vhodnými opatřeními	přechody pro chodce se světelnou signalizací vyznačené dopravními značkami a případně doplněné: dělicími ostrůvky/pásy, vysazenými chodníkovými plochami, zúžením jízdních pruhů, případně jinými vhodnými opatřeními	podchody/ lávky

ČSN 73 6110/Z1



Obrázek 33 – Uplatnění jednotlivých typů opatření pro přecházení chodců v mezikřižovatkových úsecích dvoupruhových místních komunikací s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h

Tabulka k obrázku 33

pole	typ opatření
A	opatření nejsou nutná; v závislosti na místních podmínkách se doporučuje použít některá opatření usnadňující přecházení
B	místo pro přecházení/přechod pro chodce podle potřeby se stavebními opatřeními (vysazené chodníkové plochy, střední dělení, zúžení jízdních pruhů, zvýšené plochy – kombinace prvků je možná)
C	přechod pro chodce se středním dělením
D	přechod pro chodce řízený světelnou signalizací

10.1.3.2 Místa pro přecházení

10.1.3.2.1 Místa pro přecházení jsou stavebně upravené úseky místní komunikace, které usnadňují přecházení chodců přes komunikaci. Místa pro přecházení vytvářejí pro chodce častější možnost přechodu přes komunikaci, nenahrazují ale přechody pro chodce. Mají být v přiměřených vzdálenostech podle článku 10.1.3.1 a místních podmínek doprovázena přechodem pro chodce.

10.1.3.2.2 Místa pro přecházení se doporučuje podle místních podmínek vybavit obdobně jako přechody pro chodce alespoň jedním podpurným technickým prvkem, jako jsou vysazené chodníkové plochy, dělicí ochranné ostrůvky, zúžení jízdního pásu, zvýšené plochy (viz 10.1.3.3.6 až 10.1.3.3.9). Místa pro přecházení mají být dostatečně osvětlena, pro jejich osvětlení se nenavrhuje odlišné zabarvení světla. Místo pro přecházení je vhodné navrhovat s délkou nepřesahující délkou přechodů pro chodce.

10.1.3.2.3 V odůvodněných případech na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy je možno zvýšený střední ochranný ostrůvek zřídít v šířce pouze 1,50 m, nebo jej nahradit pouze plochou vymezenou jinou povrchovou úpravou např. dlažbou – viz obrázky 40 a 41 a doplnit zařízením podle zvláštních předpisů^{5), 14)}.

10.1.3.2.4 Na místních komunikacích obchodního charakteru s intenzivním využitím bočních prostorů při intenzitách dopravy < 15 000 vozidel/24 h se může v odůvodněných případech zajistit průběžná možnost přecházení pomocí vhodně upraveného středního dělicího pásu při případném užití opatření pro regulaci rychlosti.

10.1.3.3 Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací

10.1.3.3.1 Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat jen přes dva protisměrné jízdní pruhy (přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci). Přechod pro chodce přes dva jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo/vpravo se připouští.

10.1.3.3.2 Na nově navrhovaných komunikacích má být největší délka neděleného přechodu pro chodce (měřeno v kratší hraně přechodu) 6,50 m mezi obrubami, resp. 7,00 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy a při rekonstrukcích. Délka přechodu se upraví užitím opatření podle článků 3.1.19, 3.1.21, 3.1.22 a podle zvláštního předpisu.⁹⁾

Pokud je ve smyslu článku 10.1.3.1.8 nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek přechodu až o 1,00 m, v odůvodněných případech až o 3,00 m. Nároží křižovatky, mimo přechody pro chodce, má být realizováno s plnou nášlapnou výškou obrubníku, případně má být doplněno regulačními sloupky.

Zúžení šířky hlavního dopravního prostoru před přechodem pro chodce se navrhuje plynule s náběhem 1 : 20.

10.1.3.3.3 Pokud je v hlavním dopravním prostoru navržen jízdní pruh pro cyklisty a neumožňuje-li šířka komunikace mezi obrubami vložení ochranného/dělicího ostrůvku, prodlužuje se přechod pro chodce o šířku pruhů pro cyklisty. Vysazená chodníková plocha se v tomto případě nenavrhuje.

10.1.3.3.4 Standardní šířka přechodu pro chodce je 4,00 m, v místech větší koncentrace chodců se šířka přechodu zvětší. Zvětšení šířky se určí podle četnosti přecházejících a podle charakteru prostoru, ve kterém se přechod nachází. Šířka přechodu se zvětšuje po jednom metru. V odůvodněných případech se může šířka přechodu zmenšit na 3,00 m (nejmenší šířka přechodu). Je-li přechod pokračováním stezky/pásu pro chodce, musí zachovat nejméně též počet pruhů, jaký má pás/stezka.

10.1.3.3.5 Na komunikaci pro chodce před přechodem je třeba počítat s čekací plochou podle intenzity provozu chodců, a to 0,50 m² (nejméně 0,30 m²) na jednoho chodce (viz tabulka 20).

10.1.3.3.6 Na přechodech pro chodce se mají v zájmu bezpečnosti chodců (a pro dodržení doporučených délek přechodu) podle místních podmínek užít dále uvedená opatření, nebo kombinace těchto opatření:

- a) jednostranné či oboustranné zúžení komunikace v oblasti přecházení zúžením šířky jízdních pruhů případně snížením počtu jízdních pruhů;
- b) dělicí pásy/ostřůvky, vysazené chodníkové plochy, zvýšené plochy křižovatek;
- c) v odůvodněných případech zpomalovací prahy, a to dlouhé příčné prahy integrované s přechodem pro chodce, nebo dlouhé (případně i krátké) příčné prahy před přechodem pro chodce podle zvláštního předpisu¹⁰⁾. V místě styku dlouhého prahu a chodníku proběhne obruba ve výšce nejvíce 0,02 m. K zabránění vjezdu vozidel do vyčkávacího prostoru chodců se mají na chodník v úrovni konce náběhových klínů umístit odpovídající technické prvky, např. regulačními sloupky.
- d) osvětlení s odlišným zabarvením světla. Světelný zdroj má být umístěn před nebo za přechodem a má zajistit viditelnost chodců z obou směrů i na čekacích plochách a také viditelnost vodorovného značení. Osvětlení se navrhuje podle ČSN CEN/TR 13201-1, ČSN EN 13201-2, ČSN EN 13201-3, ČSN EN 13201-4 a případně ČSN EN 12464-2.
- e) další možnosti dopravního značení, např. podélná čára souvislá v úseku před přechodem pro chodce (v délce cca 50 m), v odůvodněných případech ke zvýraznění bílá klikatá čára před přechodem pro chodce a signál přerušovaného žlutého světla podle zvláštních předpisů.^{5, 14)}

POZNÁMKA Střední dělicí/ochranné ostrůvky se mohou navrhovat s bočním posunem jízdního pruhu v zájmu snížení jízdní rychlosti. Míra posunu a délka náběhu odpovídají požadované regulaci jízdní rychlosti.

10.1.3.3.7 Při rekonstrukci komunikací se šířkou mezi obrubami $\geq 8,50$ m, má být přechod pro chodce rozdělen dělicím/ochranným ostrůvkem nebo středním dělicím pásem, což je v tomto případě vhodnější než zúžení jízdního pásu. Pokud k jízdním pruhům přiléhají parkovací pruhy/pásky, je vhodné vymezit možnosti parkování pomocí vysazených chodníkových ploch. Šířka ostrůvku/středního dělicího pásu má být 2,50 m až 3,00 m. Ve stísněných podmínkách je možné šířku snížit na 2,00 m, v odůvodněných případech ve stísněných podmínkách současného stavu a na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy na 1,75 m případně až na 1,50 m (viz 7.5.3). V celé šířce přechodu se dělicí ostrůvek/pás přeruší. Zvýšená čela ostrůvků v obrubách o výšce 0,20 m se vybaví výstražným dopravním značením a/nebo zařízením podle zvláštního předpisu^{5), 14)} a eventuálně doplní zařízením pro ochranu chodců (viz 15.2.4.1.2).

10.1.3.3.8 Do dělicího/ochranného ostrůvku se doporučuje umístit vhodnou nízkou zeleň, která řidiče upozorní na existenci ostrůvku a zároveň neznemožní řidiči viditelnost osob nacházejících se na ostrůvku. Zeleň může mít výšku nejvíce 0,50 m.

ČSN 73 6110/Z1

10.1.3.3.9 Pokud šířka hlavního dopravního prostoru není dostatečná pro umístění dělicího/ochranného ostrůvku, zúží se jízdní pruhy na 3,00 m, případně až na 2,75 m (pokud není na komunikaci provoz silniční linkové osobní dopravy), v odůvodněných případech při zajištění odvodnění až na 2,50 m při šířce vodicích proužků 0,25 m. Tohoto principu se užije také na komunikaci se zvýšeným tramvajovým pásem, kde se ochranný ostrůvek navrhne alespoň po jedné straně tramvajového pásu. Pokud šířka prostoru místní komunikace neumožňuje tuto úpravu, navrhne se přechod světelně řízený v délce podle článku 10.1.3.4.3.

10.1.3.3.10 Na ploše přechodu ani v jeho vyústění se zásadně neumísťují uliční kanalizační vpusti, nesmí zde být stožáry ani jiné překážky omezující nebo ohrožující plynulost a bezpečnost chůze, kromě sloupků světelného signalizačního zařízení podle ČSN 73 6021. Tyto sloupky se umísťují do signálního pásu⁶⁾ ve vzdálenosti 0,90 až 1,25 m od hrany hlavního dopravního prostoru, při zachování jejich vzájemné vzdálenosti nejméně 0,90 m. Vzdálenost je měřena od pláště sloupků. V ploše přechodu dále nemají být umístěny srdcovky nebo výměny výhybek, u složitých křižovatek s kolejovým rozvětvením je to však ve zdůvodněných případech přípustné, pokud by došlo k neúměrnému odsunutí přechodu od přímého směru chůze. V tom případě je výhodnější umístit v ploše přechodu srdcovku než výměnu výhybek.

Sloupek chodecké signalizace se umísťuje nejdále 0,75 m od bezpečnostního odstupu hlavního dopravního prostoru zpravidla do osy signálního pásu. V souběhu přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty nebo v jiných odůvodněných případech se sloupek chodecké signalizace umísťuje do vzdálenosti 0,90 až 1,10 m od okraje signálního pásu⁶⁾. Vzdálenosti jsou měřeny od pláště sloupků.

10.1.3.4 Přechody pro chodce řízené světelnou signalizací (signalizované přechody)

10.1.3.4.1 Přechody pro chodce přes dva nebo více stejnosměrných jízdních pruhů mají být řízené světelnou signalizací. Signalizované přechody v úseku mezi křižovatkami se mají zapojit do koordinace a je vhodné užít poptávkového řízení.

10.1.3.4.2 Samostatný signalizovaný přechod pro chodce se může zřizovat ve vzdálenosti menší než 100 m od nejbližšího světelného signalizačního zařízení pouze v odůvodněných případech (například u tramvajových ostrůvků) a musí být s tímto zařízením v koordinaci.

10.1.3.4.3 Na nově navrhovaných komunikacích na světelně řízené křižovatce má být nedělený přechod veden nejvýše přes 3 řadící pruhy a jeho délka nemá být větší než 10,00 m. Při rekonstrukcích v zastavěném území na světelně řízených křižovatkách se může v odůvodněných případech navrhnout délka přechodu bez dělicího/ochranného ostrůvku přes 4 jízdní (řadící) pruhy, ale jeho délka nemá být větší než 12,50 m. Pokud je ve smyslu článku 10.1.3.1.8 nutné umístit přechod pro chodce do nároží křižovatky, připouští se zvětšení uvedených délek přechodu až o 2,00 m (měřeno v kratší hraně přechodu).

10.1.3.4.4 Při rekonstrukcích v zastavěném území na komunikacích se čtyřmi jízdními/řadícími pruhy a s tramvajovým pásem se může na světelně řízených křižovatkách použít délka přechodu bez dělicího/ochranného ostrůvku 17,00 m, v odůvodněných případech 18,50 m (mezi obrubami včetně tramvajového pásu). V případě umístění přechodu do nároží křižovatky se ve zvlášť odůvodněných případech připouští zvětšení této délky až o 2,00 m. V případě kolejového rozvětvení na komunikaci se čtyřmi jízdními/řadícími pruhy se připouští maximální délka přechodu mezi obrubami 22,00 m, a to jen tehdy, je-li vyloučena možnost zřízení dělicího ostrůvku alespoň po jedné straně tramvajového pásu.

10.1.3.4.5 Na komunikaci pro chodce před přechodem je třeba počítat s čekací plochou podle intenzity provozu chodců (viz 10.1.3.3.5), s přihlédnutím k navržené délce cyklu světelného signalizačního zařízení.

10.1.3.4.6 Pro zkrácení přechodů na přípustnou délku se použijí stejná opatření jako u přechodů bez řízení světelnou signalizací (viz 10.1.3.3.6).

10.1.3.4.7 Navrhování světelné signalizace se řídí zvláštním předpisem²⁶⁾.

10.1.3.5 Lávky a podchody

10.1.3.5.1 Mimoúrovňová křížení mohou vést po mostě, v podjezdu, nebo jako samostatná lávka nebo podchod podle ČSN 73 6201. Musí zajistit přístup a užívání osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.⁶⁾

²⁶⁾ TP 181.

10.1.3.5.2 V zastavěných oblastech na sběrných a obslužných komunikacích s dovolenou rychlostí ≤ 70 km/h se mimoúrovňová křížení (podchody/lávky) nezřizují. Mohou se navrhnout pouze v logicky přirozených vazbách a pokud tomu odpovídají terénní podmínky, tj. komunikace je v zářezu nebo v násypu, nebo podchod/lávka navazuje na jiná podzemní/nadzemní zařízení. Současná mimoúrovňová křížení na těchto komunikacích, která výše uvedené podmínky nesplňují, mají být nahrazena nebo doplněna zařízeními pro úrovnňové přecházení.

10.1.3.5.3 Výškový rozdíl u lávek a podchodů se překonává :

- a) šikmými přístupy podle ČSN 73 6201;
- b) pevnými schodišti;
- c) pohyblivými schody (eskalátory);
- d) výtahy, zdvihadacími plošinami;
- e) pohyblivými chodníky (pohyblivými rampami).

10.1.3.5.4 Pro překonání výškových rozdílů se doporučuje navrhovat přednostně šikmé přístupy před schodišti a dále se v lokalitách, kde dochází k vyšší koncentraci chodců (centra obcí, nádraží apod.), doporučuje vybavit podchody/lávky také výtahy nebo v odůvodněných případech zdvihadacími plošinami.

10.1.3.5.5 Pevná schodiště a zvláště pohyblivé schody s velkou intenzitou chodců mají být krytá. U začátku a konce pevných schodišť a pohyblivých schodů se navrhuje čekací plocha v rozsahu $0,50 \text{ m}^2$ (výjimečně $0,30 \text{ m}^2$) na jednu čekající osobu (viz tabulka 20).

10.1.3.5.6 Pevná schodiště se navrhují podle ČSN 73 4130 v nejmenší šířce alespoň 2,00 m (výjimečně 1,50 m), vždy se zábradlím, nebo pevným madlem. Schodiště mají světlou výšku nejméně 2,5 m podle ČSN 73 6201.

10.1.3.5.7 Stupně u nekrytých schodišť musí být opatřeny protiskluznou hranou, u ostatních schodišť se tato úprava doporučuje.

10.1.3.5.8 Pohyblivými schody nebo výtahy (v odůvodněných případech zdvihadacími plošinami) se mají vybavit podchody a lávky s rozdílem spojovaných úrovní pro výstup 5,00 m a větší a pro sestup 7,00 m a větší a s intenzitou chodců na jednom vstupu ≥ 3000 osob ve špičkové hodině, a v místech s častým výskytem osob handicapovaných (např. zdravotnická zařízení).

10.1.3.5.9 Podchod/lávka má být dobře osvětlen.

10.1.3.5.10 Vnikání dešťové vody do podchodu je třeba zamezit protisklonem krytu pásu pro chodce, nebo jiným vhodným způsobem, např. příčnými odvodňovacími žlaby, nebo mřížemi.

Poznámka pod čarou 14) se nahrazuje tímto zněním:

¹⁴⁾ TP65, TP133, TP205, VL 6.1, VL 6.2, VL 6.3, VL 6.4

Název a číslo článku 10.1.3.22 se ruší a nahrazuje se zněním:

10.1.3.6 Příklady uspořádání míst pro přecházení a přechodů pro chodce

V článku POZNÁMKY (k obrázku 34), třetí odrážka, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

- v místě přechodu a ostrůvku se jízdní pruhy zužují na 2,75 m, resp. 3,00 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy, podle zvláštního předpisu ⁹⁾, šířka mezi obrubami musí být $\geq 3,00$ m; resp. 3,50 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy;

Poslední odrážka je celá písmem velikosti 9.

V článku POZNÁMKY (k obrázku 35), druhá a třetí odrážka, se ruší a nahrazují tímto zněním:

- v místě přechodu pro chodce mizí vodící proužky a jízdní pruhy se zužují na 3,00 m (až na 2,75 m) podle zvláštního předpisu ¹⁴⁾; na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy se jízdní pruhy 3,25 m nezužují a vodící proužky jsou ponechány;
- šířka mezi obrubami v místě přechodu (v obrázku 6,00*) nemá být $> 6,50$ m, resp. 7,00 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy a při rekonstrukcích;

ČSN 73 6110/Z1

V článku POZNÁMKY (k obrázku 36), druhá odrážka se doplňuje tímto zněním:

na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy se jízdní pruhy 3,25 m nezužují a vodicí proužky jsou ponechány;

Mezi druhou a třetí odrážkou se vkládá nová odrážka s tímto zněním:

- šířka mezi obrubami musí být $\geq 3,00$ m; resp. 3,50 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy;

V článku POZNÁMKY (k obrázku 37), druhá odrážka se doplňuje tímto zněním:

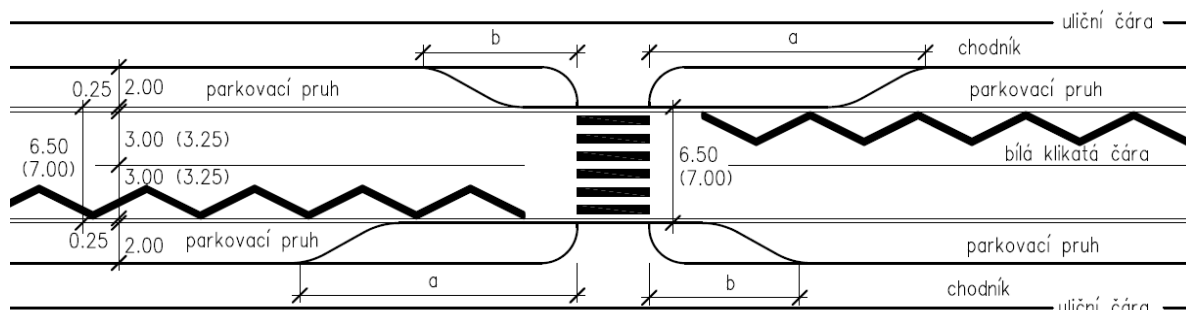
na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy se jízdní pruhy 3,25 m nezužují a vodicí proužky jsou ponechány;

Mezi druhou a třetí odrážkou se vkládá nová odrážka s tímto zněním:

- šířka mezi obrubami musí být $\geq 3,00$ m; resp. 3,50 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy;

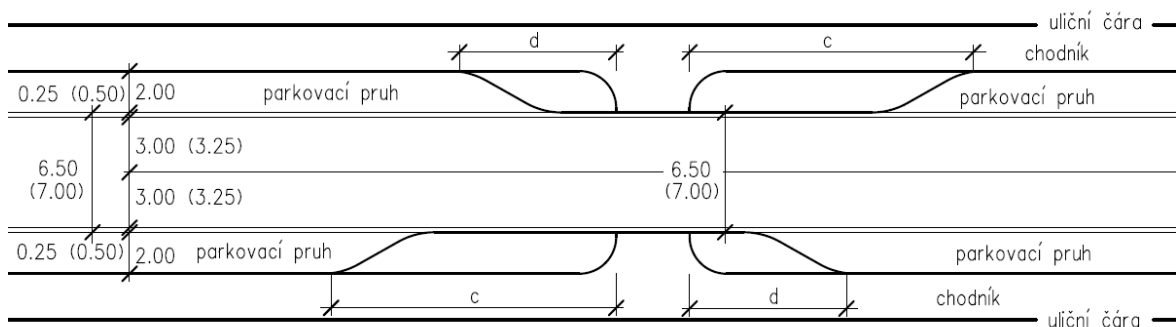
Poslední odrážka je celá písmem velikosti 9.

Obrázek 38, včetně popisku, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



Obrázek 38 – Přechod pro chodce

Obrázek 39, včetně popisku, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



Obrázek 39 – Místo pro přecházení

V článku POZNÁMKY (k obrázkům 38 a 39), druhá odrážka, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

- šířka mezi obrubami v místě přechodu nemá být $> 6,50$ m, resp. 7,00 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy a při rekonstrukcích;

Za obrázek 40 se doplňuje text s tímto zněním:

POZNÁMKY (k obrázku 40):

- šířka mezi obrubami musí být $\geq 3,00$ m; resp. 3,50 m na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy.

Popisek obrázku 41, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Obrázek 41 – Místo pro přecházení na komunikaci s nízkou intenzitou dopravy označené pouze plochou vymezenou jinou povrchovou úpravou např. dlažbou

Za obrázek 41 se doplňuje text s tímto zněním:

POZNÁMKY (k obrázku 41):

- na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy se jízdní pruhy v místě přechodu zužují na 3,00 m a šířka v místě pro přecházení mezi vymezenou plochou a obrubou je 3,50 m.

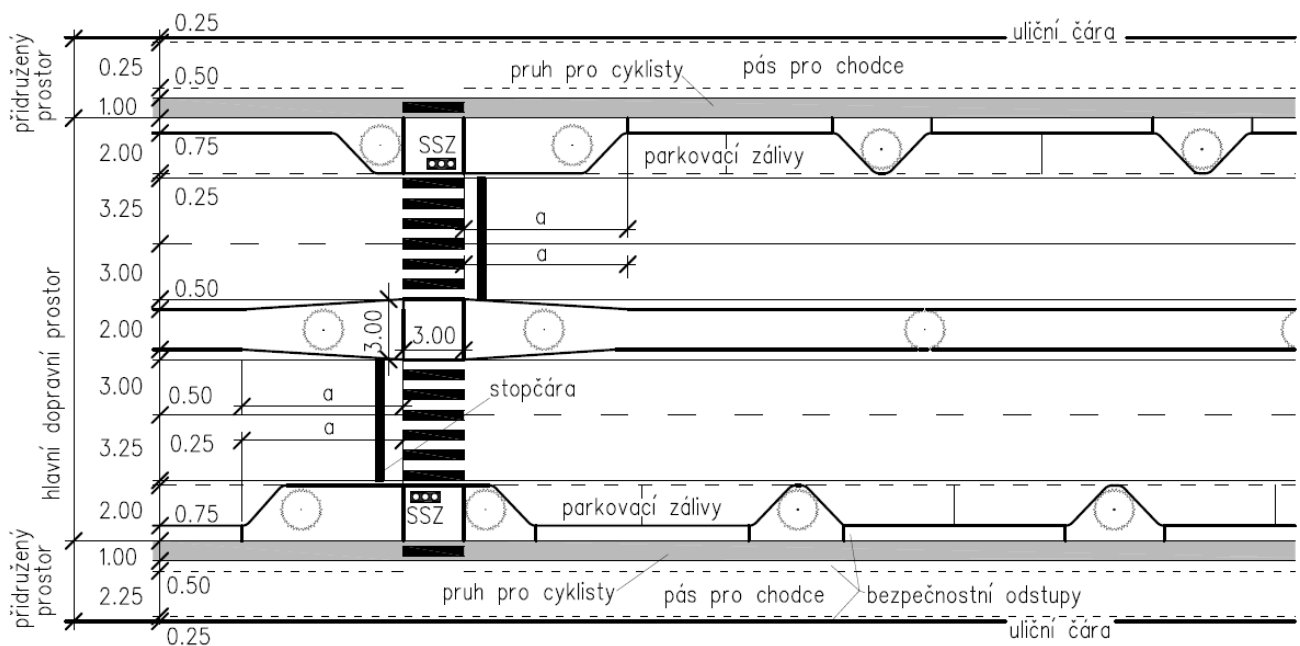
Obrázek 42, POZNÁMKY (k obrázku 42), ve druhé odrážce se ruší odkaz na článek 10.1.3.3 a slovo „musí“ se nahrazuje zněním „má“.

Mezi třetí a čtvrtou odrážku se vkládá nová odrážka s tímto zněním:

- na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy se pravý jízdní pruh v místě přechodu nezužuje a zůstává 3,25 m.

Čtvrtá odrážka je celá písmem velikosti 9.

Obrázek 43, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



Obrázek 43 – Přechod pro chodce na čtyřpruhové směrově rozdělené komunikaci

POZNÁMKY (k obrázku 43), ve druhé odrážce se slovo „musí“ ruší a nahrazuje zněním „má“ a ruší se odkaz na článek 10.1.3.3.

V šesté odrážce se slovo „je“ ruší a nahrazuje zněním „může být“.

Poslední odrážka, se ruší.

Všechny odrážky jsou celé písmem velikosti 9.

ČSN 73 6110/Z1

Obrázek 44, POZNÁMKY (k obrázku 44), druhá odrážka se doplňuje tímto textem:

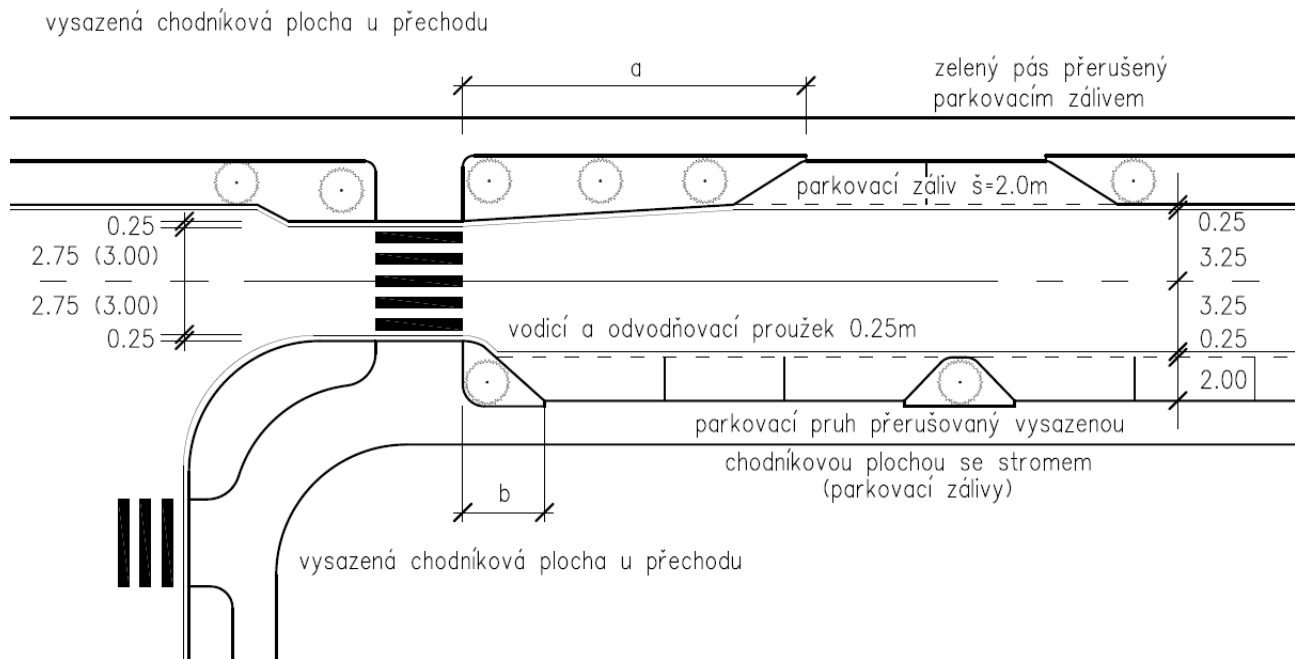
- na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy se pravý jízdní pruh 3,25 m nezužuje a vodicí proužky jsou ponechány;

V páté odrážce se ruší odkaz na článek 10.1.3.3.

Sedmá odrážka se doplňuje tímto textem:

mezi průjezdním průřezem šířky 1,75 m a zábradlím má být umístěn bezpečnostní odstup šířky nejméně 0,25 m;

Obrázek 45, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



Obrázek 45– Přechod pro chodce na nároží zvýrazněný vysazenou chodníkovou plochou

Obrázek 45, POZNÁMKY (k obrázku 45), mezi druhou a třetí odrážku se doplňuje nová odrážka s tímto zněním:

- na komunikacích s provozem silniční linkové osobní dopravy a při rekonstrukcích se jízdní pruhy v místě přechodu nezužují a zůstávají 3,25 m.

V šesté odrážce se odkaz na tabulku 19 nahrazuje odkazem na tabulku 17.

Poslední odrážka je celá písmem velikosti 9.

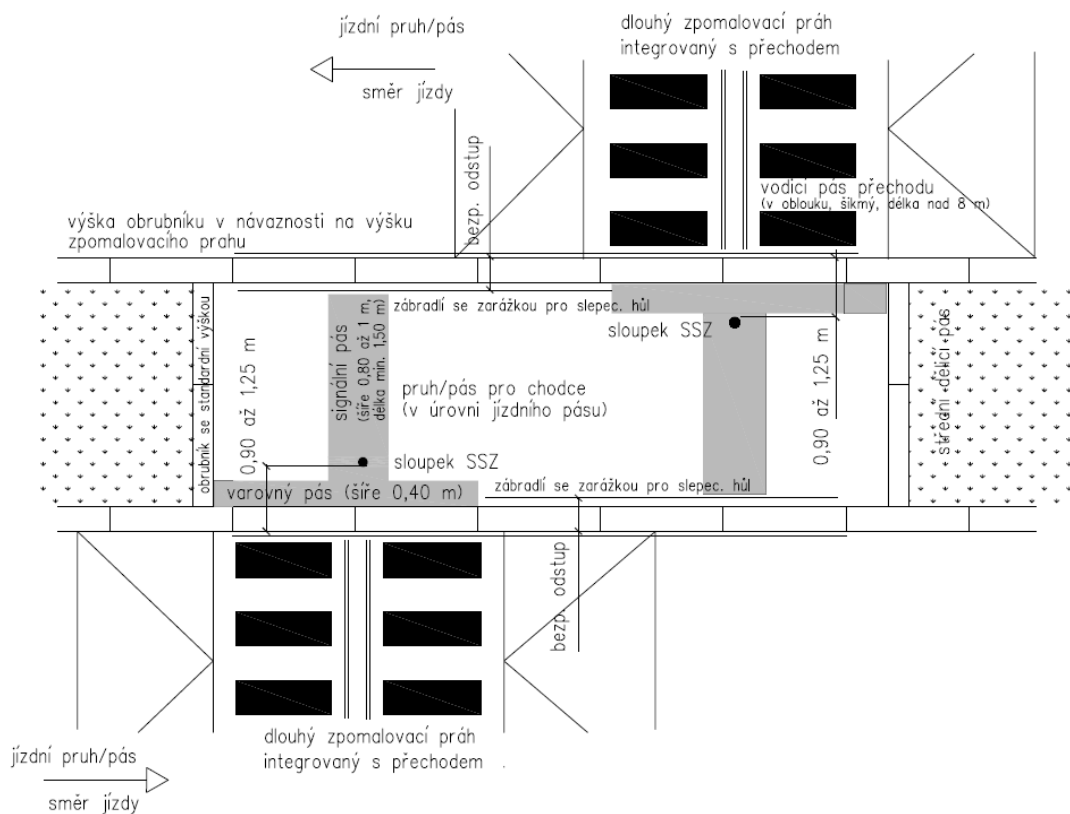
POZNÁMKY (k obrázkům 46-53), se ruší a nahrazují tímto zněním:

POZNÁMKY (k obrázkům 46 – 53b):

- chodníky v místech pro přecházení/přechodů pro chodce přes komunikace musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 0,02 m oproti povrchu jízdního pásu;
- varovný pás šířky 0,40 m hmatově vyznačuje hranici mezi pruhem/pásem pro chodce a jízdním/parkovacím pruhem/pásem v celé délce sníženého nebo sklopeného obrubníku (tj. s výškou menší než 0,08 m), varovný pás se přednostně umísťuje na chodník před obrubníkem;
- signální pás označuje orientačně důležité místo, například místo odbočení z vodicí linie k místu pro přecházení/přechodu pro chodce, přístup k němu a zároveň určuje směr přecházení přes jízdní pruhy/pásky. Proto musí být umístěn v prodloužené ose místa pro přecházení/přechodu pro chodce, nebo musí být směřován rovnoběžně s touto osou. Nejmenší délka signálního pásu (jeho částí stýkající nebo přibližující se k varovnému pásu) je 1,50 m (viz obrázky 46 – 53b), změny směru signálního pásu musí být odůvodněné a přednostně se provádí pod úhlem 90°;
- varovný pás přesahuje nejméně 0,80 m na obě strany od signálního pásu, přisunutí signálního pásu k vodicí linii se provádí pouze na chodníku šířky menší než 2,40 m;

- v místě přechodu pro chodce/místa pro přecházení řešeného formou dlouhého příčného prahu se varovný pás ukončuje v místě, kde je výškový rozdíl mezi klínem příčného prahu a obrubníkem chodníku nejméně 0,08 m. Signální pás se zřizuje na chodníku u místa pro přecházení/přechodu pro chodce;
- styk dvou signálních pásů se vyznačuje přerušením hmatové (slepecké) dlažby na šířku signálního pásu. Toto opatření odlišuje styk signálních pásů od změny směru jednoho signálního pásu, protože při této změně směru je hmatová (slepecká) dlažba v celé délce signálního pásu (viz obrázek 47);
- do signálního pásu se ve vzdálenosti maximálně 0,75 m od bezpečnostního odstupu umísťují sloupky chodecké signalizace (viz obrázek 46). Ve zvláštních případech se na sloupky SSZ umísťují slepecká rozpínací tlačítka (obvykle sloupky na středním dělicím pásu/ostrůvku děleného přechodu);
- vodící pás místa pro přecházení /přechodu pro chodce směrově navazuje na signální pás a zřizuje se pouze při délce přecházení > 8 m nebo pokud je přecházení vedeno šikmo nebo z oblouku o poloměru obruby < 12 m (viz obrázky 46, 47, 52);
- místo pro přecházení se od přechodu pro chodce odlišuje pouze předepsaným odsazením signálního pásu;
- hmatová (slepecká) dlažba musí mít vnímavý hmatový kontrast vůči okolí, na signálních a varovných pásích musí být barevně odlišena od okolí, materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé nesmějí být na veřejně přístupných komunikacích a plochách použity k jiným účelům;
- pro dosažení požadovaného hmatového kontrastu musí být hmatová slepecká dlažba lemována rovinným pásem o šířce $\geq 0,25$ m;
- vodící linie se zřizuje podle zvláštního předpisu; ⁶⁾
- nejmenší celková šířka chodníku musí být podle zvláštního předpisu ⁶⁾ 1,50 m;
- chodníky musí mít sklon ke sníženému obrubníku u přechodu/místa pro přecházení $\leq 12,5$ % při zachování průchozího prostoru o šířce $\geq 0,90$ m a příčném sklonu průchozího prostoru $\leq 2,0$ %;
- pokud šířka chodníku neumožňuje zachování průchozího prostoru o šířce $\geq 0,90$ m, sníží se v místě přechodu chodník v celé šířce na úroveň sníženého obrubníku při zachování příčného sklonu $\leq 2,0$ % a přilehlé části chodníku se rampově sníží ve sklonu $\leq 12,5$ % (viz obrázek 46 – spodní část).

Za obrázek 48 se doplňuje nový obrázek 48a:



Obrázek 48a – Odsazený přechod pro chodce – standardní hmatové úpravy

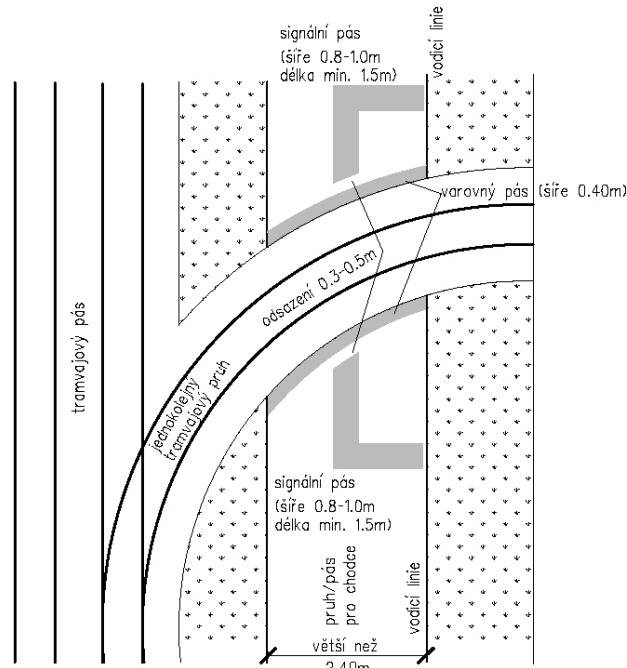
ČSN 73 6110/Z1

Za obrázek 48a se doplňuje nový text s tímto zněním:

POZNÁMKA (k obrázku 48a):

- hmatové úpravy v místě pro přecházení se provádějí obdobně s výjimkou odsazení signálního pásu (viz obr.50).

Obrázek 49, včetně popisku, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



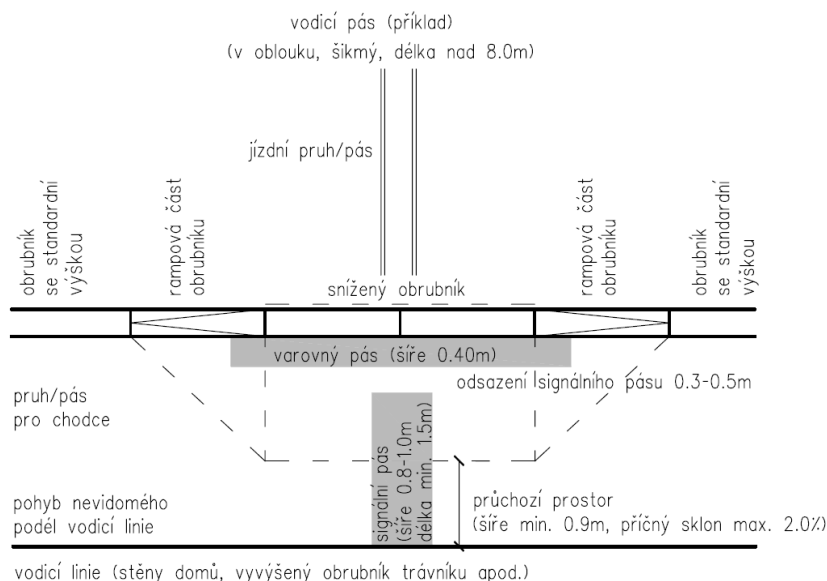
Obrázek 49 – Křížení chodníku (pásu/pruhu pro chodce) s tramvajovým pásem – standardní hmatové úpravy

POZNÁMKA (k obrázku 49), se ruší a nahrazují tímto zněním:

POZNÁMKY (k obrázku 49):

- týká se nejčastěji odbočení tramvajového pásu do místa mimo komunikaci (do smyčky) nebo místa pro přecházení tramvajového pásu podle obrázku 50;
- v případě šířky pásu pro chodce $\leq 2,40$ m se signální pás umísťuje k vodící linii.

Obrázek 50, včetně popisku, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



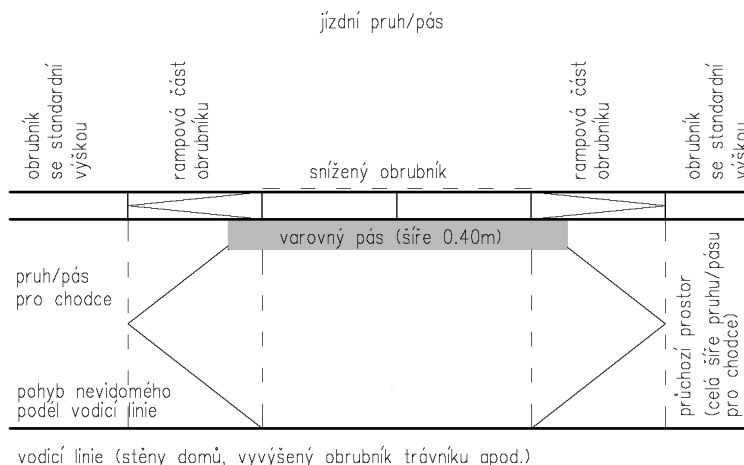
Obrázek 50 – Místo pro přecházení – standardní hmatové úpravy

POZNÁMKY (k obrázku 50), se ruší a nahrazují tímto zněním:

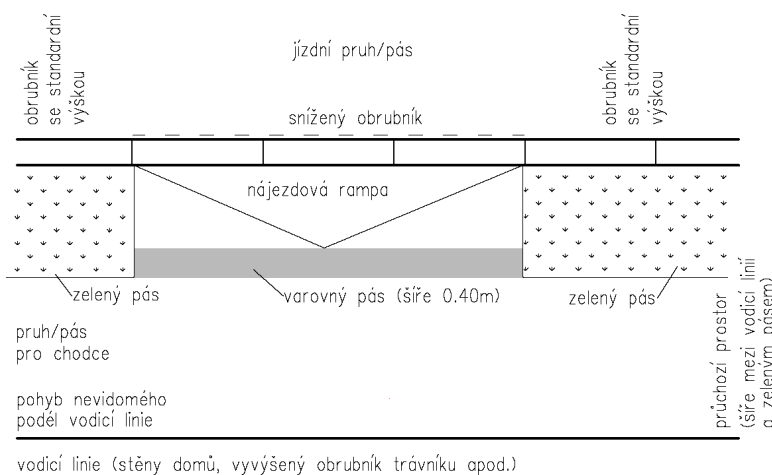
POZNÁMKY (k obrázku 50):

- na případném dělicím ostrůvku se odsazení signálního pásu neprovádí;
- pokud místo pro přecházení není možno považovat pro osoby slabozraké a nevidomé za bezpečné, signální pás se neprovádí;

Za obrázek 53 se doplňují dva nové obrázky 53a a 53b:



Obrázek 53a – Místo se sníženým obrubníkem (sjezd), které není využíváno jako místo pro přecházení – standardní hmatové úpravy



Obrázek 53b – Místo se sníženým obrubníkem (sjezd), které není využíváno jako místo pro přecházení – standardní hmatové úpravy

POZNÁMKY (k obrázku 53), se doplňují o novou poslední odrážku s tímto zněním:

- navrhování vjezdu do obytných/pěších zón stanovuje zvláštní předpis ⁷⁾.

Za POZNÁMKY (k obrázku 53), se doplňuje nový text s tímto zněním:

POZNÁMKY (k obrázkům 53a a 53b):

- platí pro hmatové úpravy v místě sjezdu, který není možno považovat pro osoby slabozraké a nevidomé za bezpečné místo pro přecházení;
- řešení podle obrázku 53a se navrhuje pouze v odůvodněných případech na chodnících s nedostatečnou šířkou. Uspořádání s dostatečnou šířkou chodníku je zobrazeno na obrázcích 50 a 53b.

ČSN 73 6110/Z1

V článku POZNÁMKY (k obrázku 52), první odrážka, na konci se ruší odkaz na článek 10.1.3.8.a nahrazuje se odkazy na články 10.1.3.1.11 až 10.1.3.1.13.

Článek 10.1.4, název „Rozhledové poměry před přechody“ se nahrazuje názvem „Rozhledové poměry před místy pro přecházení a přechody pro chodce“.

Článek 10.1.4.1, první věta, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Přechody pro chodce se navrhují v úsecích komunikací, ve kterých lze zajistit jejich včasnou rozlišitelnost pro řidiče vozidla; u míst pro přecházení / přechodů pro chodce musí být zajištěn dostatečný pohledový vztah mezi chodcem a řidičem.

Článek 10.3.1, se doplňuje na konci druhého odstavce tímto zněním:

Navrhování pěších zón se řídí zvláštním předpisem.⁷⁾

Článek 10.4.2.1, se doplňuje na konci článku tímto zněním:

Navrhování komunikací pro cyklisty se řídí zvláštním předpisem.²⁵⁾

Doplňuje se nová poznámka pod čarou:

²⁵⁾ TP179.

Článek 10.4.5.5, na konci článku se ruší odkaz na článek 10.1.3.4. a nahrazuje se odkazem na článek 10.1.3.1.13.

Článek 11.2.6, v prvním odstavci článku se ruší odkaz „10.1.3.2“.

Článek 11.4, název „Městské rychlodráhy“ se nahrazuje názvem „Metro“.

Článek 11.4.1, v první větě se text „Městská rychlodráha“ nahrazuje zněním „Metro“; ve druhé větě se text „městské rychlodráhy“ nahrazuje tímto zněním „metra případně jiné městské kolejové dráhy“.

Článek 11.4.2, v první větě se text „městských rychlodrah“ nahrazuje zněním „metra případně jiné městské kolejové dráhy“.

Článek 11.4.3, v první větě se text „městských rychlodrah“ nahrazuje zněním „metra případně jiné městské kolejové dráhy“.

Článek 11.4.5, v první větě se text „městských rychlodrah“ nahrazuje zněním „metra případně jiné městské kolejové dráhy“; na konci článku se doplňuje tento text: „Přestupní uzly se navrhují podle ČSN 73 6425-2“.

Článek 12.6, se na konci doplňuje tímto zněním:

Sjezdy, které připojují plochy a objekty se silnějším provozem (např. parkovací garáže, parkoviště obchodních center), mají mít mezi vjezdem a výjezdem ochrannou plochu (ochranný popř. dělicí ostrůvek) pro chodce podle článku 7.5.3.

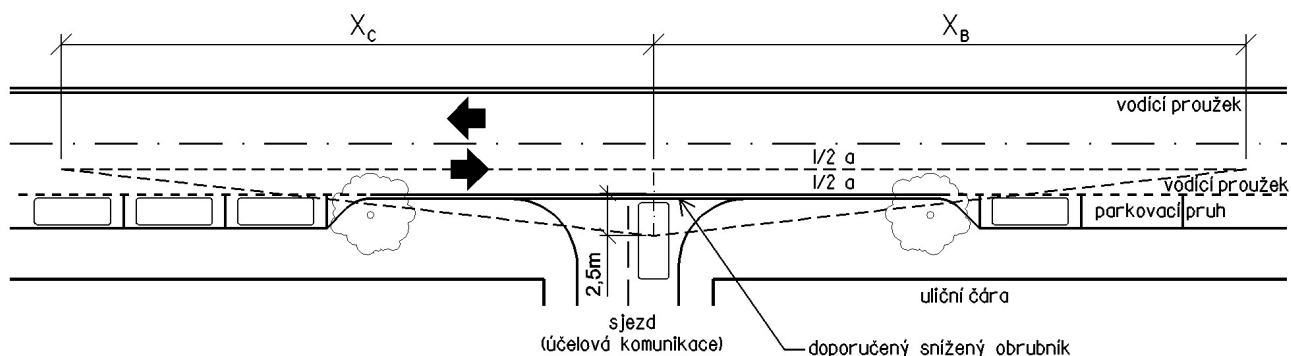
Článek 12.7, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

12.7 Sjezdy dopravně významných veřejně užívaných účelových komunikací (např. připojení ČSPHM, průmyslových a komerčních objektů, parkovišť a hromadných garáží, s výjimkou garáží připojených přes přilehlý chodník, jejichž připojení se řeší individuálně) na místních komunikacích mají (u nově navrhovaných sjezdů musí) splňovat podmínky pro rozhled podle ČSN 73 6102: 2007, v článku 5.2.9.1.11 s tím, že odvěsna v ose u jednoruhových sjezdů, nebo v ose výjezdového jízdního pruhu se vynáší tak, aby vrchol rozhledového trojúhelníku na výjezdu byl u sjezdu vzdálen 2,50 m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu/pásu.

Sjezdy dopravně méně významných veřejně užívaných účelových komunikací (např. areály s malým dopravním zatížením, parkoviště s kapacitou do 20 stání, bytové domy do 10 bytů) mají splňovat podmínky pro rozhled podle článku 12.8.

Rozhledové trojúhelníky sjezdů situovaných v malých vzájemných vzdálenostech se mohou překrývat.

Obrázek 71, včetně popisku, se ruší a nahrazuje tímto zněním:



Obrázek 71 – Rozhledové trojúhelníky sjezdu dopravně významné veřejně užívané účelové komunikace

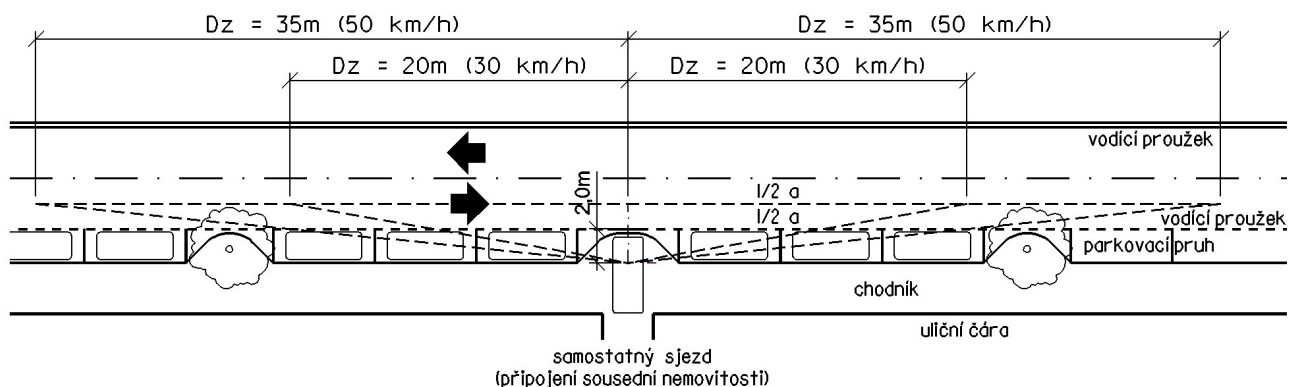
Článek 12.8, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

12.8 Samostatné sjezdy připojují na místní komunikaci místa ležící mimo místní komunikaci (sousední nemovitosti) zpravidla přes chodníkový přejezd a provoz na nich se řídí zvláštním předpisem.^{1), 5)}

Samostatné sjezdy mají splňovat podmínky pro bezpečný rozhled. Jedna odvěsna rozhledového trojúhelníku se uvažuje v délce pro zastavení D_z a vynáší se na obě strany od samostatného sjezdu do osy přilehlého jízdního pruhu, v případě obytné/pěší zóny do osy dopravního prostoru. Délka pro zastavení D_z se určuje podle tabulky 7. Druhá odvěsna se vynáší do osy samostatného sjezdu tak, aby vrchol rozhledového trojúhelníku na výjezdu byl u sjezdu vzdálen 2,00 m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu/pásu, v případě obytné/pěší zóny od vnější hrany dopravního prostoru. Na ploše takto vymezeného rozhledového trojúhelníku nesmí být žádné překážky vyšší než 0,75 m (v případě obytných a pěších zón 0,70 m) nad úroveň jízdního pruhu/pásu i sjezdu. Přípustné jsou ojedinělé překážky o šířce $\leq 0,15$ m a ve vzájemné vzdálenosti > 10 m (veřejné osvětlení, dopravní značení, strom). V odůvodněných případech a podle místních podmínek jsou v rozhledovém trojúhelníku přípustná odstavná a parkovací stání pro osobní automobily a stání pro zásobování (viz obrázek 72). Rozhledové trojúhelníky sjezdů situovaných v malých vzájemných vzdálenostech se mohou překrývat.

Nelze-li stavebním uspořádáním samostatného sjezdu zajistit při vyjíždění jízdu vozidla vpřed, musí být rozhledové poměry posuzovány přiměřeně k místní dopravní situaci.

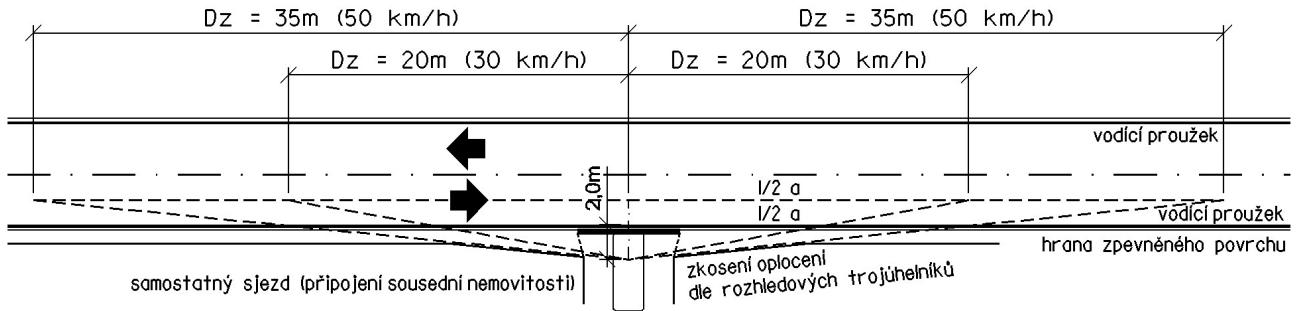
Obrázek 72, včetně popisku, se ruší a nahrazuje tímto novým obrázkem:



Obrázek 72 – Rozhledové trojúhelníky samostatného sjezdu na místní komunikaci s chodníkem

ČSN 73 6110/Z1

Za obrázek 72, se doplňuje nový obrázek:



Obrázek 72a – Rozhledové trojúhelníky samostatného sjezdu na místní komunikaci bez chodníku

Text „POZNÁMKY (k obrázku 72)“, se ruší a nahrazují textem „POZNÁMKY (k obrázkům 72 a 72a)“.

POZNÁMKY (k obrázkům 72 a 72a), se doplňují o odrážky s tímto zněním:

- šířka sjezdu se navrhuje úměrně dopravnímu zatížení a velikosti vozidel;
- sjezd je doporučeno řešit mysem, v případě, že to místní podmínky umožňují;
- v případě zpevněné krajnice může být sjezd podle obrázku 72a doplněn mysem obdobně jako u obrázku 72,
- rozhled vpravo v bližším jízdním pruhu se ověřuje jen, pokud je komunikace obousměrná a může dojít k předjíždění; jinak se rozhled ověřuje ve vzdálenějším jízdním pruhu;
- sjezdy v obytné a peší zóně řeší zvláštní předpis. ⁷⁾

Článek 12.9, na konci článku se text „zpomalovací prahy (obvykle širokými)“ nahrazuje textem: „dlouhými zpomalovacími prahy.“

Článek 14.1.1., poslední věta se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Sjezdy (samostatné sjezdy) do těchto zařízení musí splňovat podmínky zvláštního předpisu ⁶⁾ (viz 10.1.2.12, 12.7 a 12.8).

Článek 14.1.4., první odstavec, první věta, se na konec věty doplňuje text: „ , u staveb nebytového charakteru určí potřebný počet odstavných stání investor“; druhá věta se ruší bez náhrady.

Článek 14.1.4., druhý odstavec, druhá věta se ruší bez náhrady.

Článek 14.1.5., se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Pro účely výpočtu podle článku 14.1.11 se rozumí:

- parkovacím stáním plocha, která slouží k parkování vozidla např. po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu; parkovací stání jsou krátkodobá (do doby 2 h trvání) a dlouhodobá (nad dobu 2 h trvání);
- odstavným stáním plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá.

Článek 14.1.6., první odstavec, se ruší a nahrazuje zněním:

Celkový potřebný počet stání u staveb nebytového charakteru se určí součtem počtu parkovacích stání, odpovídajících jednotlivým funkcím stavby (podle článku 14.1.11) a počtu odstavných stání, které určí investor stavby. Pro každou funkci se potřebný počet stanoví jako součet dílčích hodnot vypočtených na základě všech jednotek ukazatelů, uvedených pro danou funkci stavby (viz tabulka 34). Takto stanovený počet parkovacích stání se upraví užitím součinitele stupně automobilizace k_a (viz 14.1.11) a součinitele redukce počtu stání k_p v tabulce 30. Součinitel k_p se určí podle stupně úrovně dostupnosti (viz tabulka 32) a podle charakteru území, ve kterém se posuzovaná stavba nachází (viz tabulka 31). Stupeň úrovně dostupnosti se vypočítá podle článku 14.1.12.

Článek 14.1.9., první odstavec, se ruší a nahrazuje zněním:

V návrhu odstavných a parkovacích stání se musí nejméně dodržet počet vypočítaný podle tabulky 34, upravený součiniteli v tabulce 30, doplněný o počet odstavných stání určených investorem u staveb nebytového charakteru.

Článek 14.1.10., se ruší a nahrazuje tímto zněním

Odstavná a parkovací stání pro vozidla skupiny 1 se mohou umísťovat v obytných částech obcí, pro vozidla skupiny 2 a 3 jen mimo obytné části (podle ČSN 73 6056). Odstavná a parkovací stání pro autobusy, trolejbusy a nákladní automobily se v prostoru místní komunikace nenavrhují. V odůvodněných případech se mohou navrhnout parkovací stání pro autobusy v parkovacích pružích u hotelů, ubytoven, restaurací, kostelů, divadel, muzeí a podobných kulturních zařízení. Dále se parkovací stání pro autobusy/trolejbusy navrhují v přidruženém prostoru, pokud jsou zde vytvořeny podmínky (autobusové/trolejbusové pruhy).

Parkovací stání pro autobusy se dále navrhují na samostatných plochách mimo prostor místní komunikace u historických jader obcí i u dalších památkových a turisticky zajímavých staveb a u dalších kulturních a sportovních zařízení, a to v počtu odpovídajícím turistickému a diváckému zájmu. V odůvodněných případech (např. u motorestů a čerpacích stanic pohonných hmot) se zřizují parkovací stání také pro nákladní automobily.

Článek 14.1.11., v řádku O_o , ruší se text „14.1.6“ a nahrazuje textem „14.1.4“.

V řádku P_o , ruší se text „článku 14.1.6“ a nahrazuje textem „článků 14.1.4 a 14.1.6“.

Znění platné pro součinitel stupně automobilizace k_a se ruší a nahrazuje tímto zněním:

k_a součinitel vlivu stupně automobilizace

stupeň	700	600	500	400	333	290	(počet osobních vozidel / 1 000 obyvatel)
automobilizace	1: 1,43	1:1,67	1: 2,0	1:2,5	1:3,0	1:3,5	(1 osobní vozidlo / počet obyvatel)
součinitel	1,75	1,5	1,25	1,0	0,84	0,73	

Tabulka 34, část „ODSTAVNÁ STÁNÍ“, v posledním sloupci „dlouhodobých %“, se ruší text „100“ a nahrazuje textem „-“.

Tabulka 34 (pokračování), řádek „Stravování ^{d)}“, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

Stravování ^{d)} :				
- restaurace	plocha pro hosty m ^{2 c,j}	4 až 6	70	30

Tabulka 34, POZNÁMKY (k tabulce 34), poznámka ^{a)} se ruší a nahrazuje tímto zněním:

^{a)} doporučené orientační podíly krátkodobého (do 2 h trvání) a dlouhodobého parkování (nad 2h trvání). V rámci výpočtu podle článku 14.1.11 se neuplatňuje.

Tabulka 34, POZNÁMKY (k tabulce 34), v poznámce ^{c)}, se ruší text „zvětší“ a nahrazuje textem „upraví“.

Tabulka 34, POZNÁMKY (k tabulce 34), poznámka ^{f)} se ruší bez náhrady, včetně odkazů v řádcích Zdravotnictví a Obchod.

Poznámka pod čarou ¹⁹⁾ se nahrazuje tímto zněním:

¹⁹⁾ TP 186.

Článek 15.3.1.2, první věta, ruší se text „široké, úzké“ a nahrazuje textem „dlouhé, krátké“.

Článek 15.10.2, první věta, ruší se text „do dopravního prostoru“ a nahrazuje textem: „do průjezdního prostoru“.

Příloha C (informativní), Přehled poznámek pod čarou, se ruší poznámky 2, 4, 7, 8, 10, 14, 17, 19, 21, 22 a nahrazují tímto zněním:

- 2) Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), vyhláška MMR č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, vyhláška MMR č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území a vyhláška MMR č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

ČSN 73 6110/Z1

- 4) Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací MD ČR, zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, zákon č. 274/2003 Sb., kterým se mění některé zákony na úseku ochrany veřejného zdraví, vyhláška MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláška MMR 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření, vyhláška MD č.146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, předpisy CO, schválené TP (např. TP 85, TP 103, TP 132, TP 145), vzorové listy a případně další.
- 7) TP 103 Navrhování obytných a pěších zón.
- 8) TP 85 Zpomalovací prahy, TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi.
- 10) TP 85 Zpomalovací prahy.
- 14) TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení, TP 205 Zásady pro proměnné dopravní značení na pozemních komunikacích, VL 6.1 Svislé dopravní značky, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky, VL 6.3 Dopravní zařízení, VL 6.4 Proměnné dopravní značky.
- 17) TP 63 Ocelová svodidla na PK, TP 101 Výpočet svodidel, TP 106 Lanová svodidla na pozemních komunikacích, dodatek 1, TP 114 Svodidla na pozemních komunikacích (zatížení, stanovení úrovně zadržení, navrhování „jiných“ svodidel), TP 128 Ocelové svodidlo NH4, TP 139 Betonové svodidlo, TP 140 Dřevooceľové svodidlo, TP 166 Ocelové svodidlo Fracasso, TP 167 Ocelové svodidlo NH 4, TP 168 Ocelové svodidlo Voest-Alpine a další.
- 19) TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích.
- 21) TP 57 Speciální bezpečnostní zařízení na pozemních komunikacích – únikové zóny.
- 22) TP 104 Protihlukové clony pozemních komunikací.

Příloha C (informativní), Přehled poznámek pod čarou, se doplňuje tímto textem:

- 24) TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- 25) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- 26) TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích

Vypracování změny normy

Zpracovatel: EDIP s.r.o., 8.března 20/12, 460 05 Liberec, IČ 25462482, Ing. Luděk Bartoš

Technická normalizační komise: TNK 146 Projektování pozemních komunikací, mostů a tunelů

Pracovník Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví: Ing. Dana Bedřichová

U p o z o r n ě n í : Změny a doplňky, jakož i zprávy o nově vydaných normách jsou uveřejňovány ve Věstníku Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví.

ČSN 73 6110 ZMĚNA 1

Vydal Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, Praha
Rok vydání 2010, 24 stran

85035 Cenová skupina 412

