

OBSAH:

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

a) identifikační údaje objektu

<i>Název stavby:</i>	Komunikace pro chodce Kosičky
<i>Stavebník:</i>	Obec Kosičky Kosičky 1 503 65 Kosičky
<i>Zodp. projektant:</i>	Ing.Petr Vlasák Jana Masaryka 1361 500 12 Hradec Králové autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby (členské číslo 0601333)
<i>Stupeň PD:</i>	Dokumentace pro provádění stavby

b) stručný technický popis

Prováděcí dokumentace 2.stavby komunikací pro chodce navazuje na dokončené úseky v rámci 1.stavby. Předmětem 2.stavby jsou stávající úseky s označením S0, S5, zbytek S7 a S9 a nové úseky N3, N5 a N6.

Komunikace pro chodce v obci Kosičky jsou zásadně navrženy podél dvoupruhových vozovek v obci. Jedná se převážně o průjezdní úseky silnic III.třídy (III/327 28 a III/323 29) doplněné o místní komunikaci ke hřišti. Současný stav chodníků v obci je nevyhovující jak z hlediska míry segregace od motorové dopravy (malá výška obrubníků způsobená novými kryty vozovek), tak i z hlediska nerovností na jejich povrchu dané překročenou životností materiálů. Stávající chodníky nejsou provedeny dle Vyhlášky č.398/2009Sb.o bezbariérovém užívání.

Šířka všech komunikací pro chodce dle této dokumentace je navržena nejméně 1,5m, převážně však 2,0m. Výjimkami udělenými v rozhodnutí o změně stavby před jejím dokončením (zn.MMHK 220846/2016 ze dne 1.12.2016) jsou některé krátké úseky zúžené na 1,0m (dva sjezdy z p.p.č.11 v úseku S7 vedle sebe), resp. na 1,1m (vjezd do garáže a sousední sjezd ze st.p.č.60 v úseku S9). Při šířce vozovek zhruba 6m je třeba vyloučit současnou realizaci oboustranných chodníků (úsek S7 a N12 z důvodu zachování dočasného průjezdu motorových vozidel alespoň v jednom jízdním pruhu. To vychází ze schématu pro pracovní místo na jedné straně vozovky a zachování šířky průjezdu alespoň 2,75m. Pro zajištění směrové polohy hran vozovek jsou na situacích (přílohy C.2) doplněny souřadnice JTSK lomových bodů nebo vrcholů kružnicových oblouků včetně jejich poloměrů. Mezi chodníky přerušeny jinými komunikacemi jsou navržena místa pro přecházení. Hrany chodníků jsou navrženy z betonových obrubníků. Podél nich je v úseku N3 navrženo bezpečnostní zábradlí (v nároží křižovatky 2 silnic III.třídy).

c) vyhodnocení průzkumů a podkladů

Stávající mapové podklady z let 2009 a 2012 včetně skutečného provedení veřejného osvětlení (2014) byly doplněny osobním průzkumem projektanta na okrajích řešeného území. Přitom byly oměřeny povrchové znaky a pořízena fotodokumentace současného stavu. V těchto podkladech byl aktualizován průběh vedení technického vybavení území na základě veřejně

dostupných zdrojů (ČEZ Distribuce, GasNet, CETIN). Rovněž byly zachovány informace od vlastníků technické infrastruktury (VAK Hradec Králové, obec) včetně digitálního průběhu jejich zařízení.

Na silnicích III.třídy bylo v roce 2016 prováděno celostátní sčítání dopravy. Výsledky platné pro jejich průjezdní úseky v obci Kosičky odpovídají jen silnici III/327 28 (pro návrh konstrukce vozovky jsou vztaženy i na silnici III/323 29) Jde konkrétně o sčítací stanoviště S-6650 v úseku od zaústění této silnice na I/11 k jejímu napojení na silnici III/324 21 v Měníku. Dle výsledků sčítání zveřejněných ŘSD Praha se jedná o průměrný denní součet vozidel v počtu 868, z toho těžkých vozidel 197 za 24hod.

d) vztah pozemní komunikace k ostatním objektům

Komunikace pro chodce zařazené do 2.stavby jsou vedeny samostatně. Jen v úsecích N5 a zbytku úseku S7 navazují na části dokončené v 1.stavbě.

e) návrh zpevněných ploch

Zpevněné plochy jsou navrženy na základě jejich dopravního zatížení dle TP 170 NAVRHOVÁNÍ VOZOVEK POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ. Přitom byly využity informace o zeminách v podloží komunikací zjištěné při provádění splaškové kanalizace v roce 2012. Na jejím základě lze předpokládat v podloží písčitohlinitý materiál (označený SM dle ČSN 72 1002). Po odkopání do úrovně zemní pláně je třeba na jejím povrchu pod novými zpevněnými plochami ověřit míru ztuhnutí. To bude prováděno pomocí statických zatěžovacích zkoušek, jejichž výsledky musí splňovat předepsané hodnoty modulu deformace E_{def2} . Pro vozovky silnic III.třídy je uvažována třída dopravního zatížení IV (do 500 přejezdů TNV/24hod), u které je třeba dosáhnout E_{def2} alespoň 45MPa. Za předpokladu vyhovujících výsledků zatěžovacích zkoušek (přiložených do stavebního deníku) je navrženo vozovkové souvrství ve skladbě:

V-vozovka	skladba D1-N-6 s návrhovou úrovní porušení D1	
Asfaltový beton obrusný 11 50/70	40mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřík 0,6kg/m ²		
Asfaltový beton podkladní 16+ 50/70	70mm	dle ČSN 73 6121
Směs stmelená cementem 0/32 C _{8/10}	130mm	dle ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/63	200mm	dle ČSN 73 6126-1

CELKEM 440mm

Na okrajích vozovky budou osazeny **betonové silniční obrubníky (1,0x0,25x0,15m)** kladené do betonového lože C12/15 s boční opěrou. Jejich základní převýšení nad povrchem vozovky je navrženo 0,12m. Na délku snížených obrub před sjezdy a místy pro přecházení budou použity **nájezdové betonové obrubníky (1,0x0,15x0,15m)** kladené stejným způsobem. Jejich převýšení nad povrchem vozovky je navrženo 0,02m (u míst pro přecházení), resp. 0,02m až 0,05m (na sjezdech). Mezi oběma druhy obrub bude vhodné použít **náběhové betonové obrubníky (1,0x0,25/0,15x0,15m)**, u nichž se bude převýšení měnit od 0,02m na 0,12m.

Úplná konstrukce vozovky bude použita jen kolem uličních vpustí. Podél ostatních chodníků a sjezdů bude po odstranění živice v šíři 0,7m (průměrná tloušťka 0,1m) vybouráno podkladní drcené kamenivo (průměrná tloušťka 0,2m), přičemž zbývající podkladní vrstvy vozovky zůstanou zachovány. Na upravené „pláni“ bude položena část souvrství vozovky:

V'-částečná vozovka	část skladby D1-N-6 s návrhovou úrovní porušení D1	
Asfaltový beton obrusný 11 50/70	40mm	dle ČSN 73 6121
Spojovací postřik 0,6kg/m ²		
Asfaltový beton podkladní 16+ 50/70	70mm	dle ČSN 73 6121
Směs stmelená cementem 0/32 C _{8/10}	130mm	dle ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt' 0/63	min 30mm	dle ČSN 73 6126-1

CELKEM 270mm

Sjezdy z přilehlých nemovitostí jsou navrženy ve třídě dopravního zatížení VI (do 15 přejezdů TNV/24 hod) a na zemní pláni pod nimi musí být dosaženo E_{def2} nejméně 30MPa:

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

CELKEM 370mm

Stejný typ a barva skladebné dlažby budou použity i na chodnících. Signální a varovné pásy budou provedeny z barevně odlišených (červených) **dlaždic s výstupky**. Všechny výrobky použité pro hmatové prvky musí splňovat nařízení vlády 163/2002Sb. a technický návod TZÚS 12.03.04-06. Chodníky jsou navrženy pro třídu dopravního zatížení O (osobní vozidla s možným najetím TNV) ve skladbě:

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

CELKEM 320mm

Na vnějších okrajích chodníku (podél zeleně a nízkých plotových podezdívek) je navržen **betonový chodníkový obrubník (0,5x0,25x0,08m)** kladený do betonového lože C 12/15 s boční opěrou. Jeho převýšení nad povrchem přilehlého chodníku (ve funkci přirozené vodící linie) je navrženo 0,08m. Pro zajištění odtoku srážkových vod z povrchu chodníku a sjezdu je navržen **rigol z 5 řad drobné žulové kostky** (úsek S9). Ten bude napojen v úrovni na hranu přilehlého chodníku. Jeho profil bude uprostřed šířky 0,6m výškově snížen o 0,03m (odpovídá prohnuté litinové mříži uliční vpusti).

Podél nových obrub budou odfrézovány 2 vrstvy živice v šířce 0,5m (na celkových 1,2m) pro napojení souvrství vozovky podél nových obrub. V části úseku N12 bude frézováním upraven příčný sklon na vozovce ze střešovitého na dostředný. Podkladní vrstva asfaltobetonu bude sloužit pro vyrovnání pod obrusnou vrstvou (průměrná tloušťka 50mm).

Podzemní kabelová vedení budou pod sjezdy uložena do betonových žlabů TK1 s poklopy. Výkopy pro chráničky budou prováděny ručně (šířka jen 0,3m) od úrovně stávajících krytů nebo sejmuté ornice.

f) zásady odvodnění

Odvodnění povrchu komunikací pro chodce je řešeno výškovým osazením jejich povrchu

s výsledným sklonem do odvodňovacích zařízení. Tento sklon je na převážné většině chodníků a sjezdů navržen tak, aby srážkové vody stékaly na přilehlé vozovky a po nich ke společným odvodňovacím zařízením. Těmi se rozumí zejména uliční vpustí, které budou v některých úsecích provedeny z nových dílů (příloha D.4) vzhledem ke změně jejich původního umístění (posunutí k obrubě). Přitom budou zachovány jejich přípojky do dešťové kanalizace nebo šachtě na ni. Původní spodní stavba vpustí bude zachována a namísto mříže bude na povrch osazen nový poklop s vyrovnávacím prstencem. Na některých sjezdech, jejichž povrch u vrat je navržen níž než u vozovky, jsou pro odvodnění chodníků navrženy přejízdné žlábkové s mříží. Jejich prvky (viz příloha D.3) jsou uvažovány z polymerbetonu včetně krátkých vpustí s košem na nečistoty. Tyto žlábkové budou napojeny přípojkami DN100 do vpustí nebo dešťové kanalizace. U dvou sjezdů v úseku N3 bude využito napojení do potrubí za vraty nebo do trativodu. V obou případech je uvažováno s plastovým potrubím DN100. Přejížděnou část budou tvořit pozinkované rošty pro třídu zatížení C250 (oka ve směru chůze nesmí být větší než 15mm).

Jako úprava pro zajištění odvodnění je navrženo umístění odvodňovacích proužků v šířce 0,25m podél některých částí chodníků, kde je tímto způsobem zajištěn alespoň minimální podélný sklon 0,3% (úsek N6). To má důležitý dopad na pohodlný pohyb chodců, neboť v opačném případě může dojít k tvorbě kaluží při okrajích vozovek, které nelze dostatečně zhutnit. Řešení odvodnění je věnována velká pozornost z důvodu neověřeného stavu dešťové kanalizace. V průběhu prací bude vhodné provést její kontrolu a případné pročištění.

g) návrh dopravního značení

Stávající dopravní značení nebude výstavbou komunikací pro chodce zásadně měněno. Nově bude přerušovanou bílou čarou (V7b) vyznačeno místo pro přecházení přes silnici III.třídy (od úseku N3 k úseku N4 provedeného v 1.stavbě). Na místě pro přecházení v mezi úseky S7 a N6 bude vyznačen vodící pás. Na ostatních místech pro přecházení nebude proveden ani nástřik V7b ani vodící pás.

Mezi dopravní zařízení použitá na bezbariérové trase, lze zařadit bezpečnostní zábradlí (příloha D.5) v nároží křižovatky silnic III.třídy mezi úseky N3 a S5. Jeho povrch bude natřen dvojnásobným nátěrem bílých a červených pruhů.

h) zvláštní podmínky postupu stavby

Při výstavbě komunikací pro chodce nad podzemními kabelovými vedeními a dešťovou kanalizací bude třeba dbát zvýšené opatrnosti. Telekomunikační a silové kabely mohou být uloženy pod stávajícími chodníky jen v hloubce 0,5m stejně jako napájecí kabely veřejného osvětlení. U dešťové kanalizace může jít o mělce uložené potrubí (obvykle betonové DN400), které může být při zemních pracech dotčeno nebo alespoň nadměrně zatěžováno. Z toho důvodu budou před strojně prováděnými výkopy pro komunikace ručně vyhloubeny kopané sondy pro ověření hloubek dešťové kanalizace a kabelových vedení. Krom toho lze doporučit provedení monitoringu této kanalizace před prováděním konstrukcí komunikací pro chodce nad nimi.

i) bezbariérové užívání stavby

Komunikace pro chodce zahrnut= do 2.stavby splňují téměř všechny požadavky Vyhlášky č.398/2009Sb.o bezbariérovém užívání staveb. Návrhové prvky, u kterých nejsou splněny požadavky uvedené vyhlášky, jsou tyto:

- na ploše některých chodníků (úsek S5, N6) jsou umístěny betonové sloupy s nadzemním vedením (silové a telekomunikační), přičemž šířka profilu chodníku podél nich klesá až na 1,0m
- šířka chodníku v úseku S7 je podél dvojice sjezdů z p.p.č.11 (v délce 10,8m) navržena jen 1,0m. To bylo povoleno na základě výjimky uvedené v rozhodnutí MMHK/220846/2016 z 1.12.2016
- šířka chodníku v úseku S9 je podél sjezdu z garáže a sousedního sjezdu ze st.p.č.60 (v délce 8,4m) navržena jen 1,1m (výjimka povolena rozhodnutím uvedeným v předchozím bodu)

Základní prvky bezbariérového užívání staveb dle Přílohy č.1 k vyhlášce jsou na komunikacích pro chodce splněny takto:

- čl.1.1.1 výškové rozdíly na povrchu komunikací pro chodce nepřekračují 0,02m
- čl.1.1.2 povrch chodníků je rovný, pevný a upravený proti skluzu (dle certifikátu výrobků použitých pro stavbu)
- čl.1.1.3 na komunikacích pro chodce s přejízdny žlábků jsou navrženy na jejich povrchu pozinkované rošty, jejichž mezery ve směru pohybu měří méně než 15mm
- čl.1.1.4 minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku (kruh o průměru 1500mm) je zajištěn na všech místech s výjimkou zúžení chodníků povolených rozhodnutím z 1.12.2016
- čl.1.1.5 překážky, pod kterými by bylo třeba podjíždět, se na komunikacích pro chodce nevyskytují
- čl.1.1.6 pokladny a přepážky nesousedí s komunikacemi pro chodce
- čl.1.1.7 poštovní schránka ani veřejný telefonní automat se v úsecích 2.stavby nenachází
- čl.1.1.8 telefonní automat se v úsecích 2.stavby nenachází
- čl.1.2.1 vodící linie pro slabozraké osoby jsou provedeny v podobě přirozené ;vodící linie
- čl.1.2.1.1 přirozenou vodící linii představuje podezdívka plotu s výškou vyšší než 0,06m nad jeho povrchem nebo chodníkový obrubník se stejným převýšením
- čl.1.2.1.2 umělá vodící linie není v úseku N5, přičemž jejich délka dosahuje 1,6m
- čl.1.2.2 signální pásy jsou navrženy jen v úsecích 2.stavby navrženy
- čl.1.2.3 vodící pás je navržen ze dvou trojic souběžně natavených termoplastů na místech pro přecházení přes účelovou komunikaci na p.p.č.35. Důvodem k tomu je provedení hrany mezi chodníkem a komunikací ve směrovém oblouku o poloměru menším než 12m
- čl.1.2.4 varovné pásy jsou navrženy podél snížených obrub na sjezdech a místech pro přecházení (v úsecích, kde výškový rozdíl klesne pod 0,08m). Jejich šířka je navržena 0,4m
- čl.1.2.5 hmatný pás není na komunikacích pro chodce navržen
- čl.1.2.6 varovný pás na speciální dráze není na komunikacích pro chodce zastoupen
- čl.1.2.7 vodící linie s funkcí varovného pásu není na komunikacích pro chodce zastoupena
- čl.1.2.8 akustické prvky nejsou součástí komunikací pro chodce
- čl.1.2.9 dálkové ovládání akustických prvků není součástí komunikací pro chodce
- čl.1.2.10 překážky vodící linie pro slabozraké osoby jsou podél zvýšeného chodníkového obrubníku představují např. obezděné HUPy nebo plastové účastnické rozvaděče nebo betonové sloupy nadzemního vedení, příp. betonové patky dřevěných sloupů. K těmto překážkám jsou šikmo napojeny zvýšené chodníkové obruby tak, aby společně tvořily plynulou vodící linii.
- čl.1.2.11 vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení a sloupků svislých dopravních značek od povrchové úpravy pochozích ploch je zajištěn lesklým provedením nátěru kovových dříků

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

Požadavky dle přílohy 2 vyhlášky jsou splněny tímto způsobem:

- čl.1.0.2 všechny navrhované úseky komunikací pro chodce mají celkovou šířku nejméně 1,5m s výjimkami povolenými stavebním úřadem (úseky S7 a S9)
- čl.1.1.1 výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nepřekračují 0,02m
- čl.1.1.2 podélný sklon komunikací pro chodce vedených podél vozovek úzce souvisí s podélným sklonem na jejich společné hraně. Ta je v některých úsecích upravena pomocí odvodňovacího proužku pro zajištění minimálního podélného sklonu pro odtok vody 0,3%, v ostatních případech odpovídá sklonu v ose (uveden na přílohách C.2). Z důvodu zachování maximálního podélného sklonu 12,5% na komunikacích pro chodce jsou délky náběhů ze dvou sjezdů v úseku S9 (st.p.č.59 a 60) zvětšeny na 2,0m v úsecích s podélným sklonem dosahujícím 2,5%, resp.6,5%. Příčný sklon je na všech navrhovaných úsecích jednostranný 2,0% a jeho změna je standardně navržena na délku 4,0m (v případě opačných sklonů 2,0% činí podélný sklon podél vodící linie 1,0%).
- čl.1.1.3 podélný sklon přesahující mez 5,0% dosahuje délky nejvýše 20m (úsek S9)
- čl.1.1.4 stání pro osobní vozidla se na komunikacích pro chodce nevyskytují
- čl.1.1.5 viz čl.1.1.4
- čl.1.1.6 komunikace pro chodce nepřiléhají přímo ke vstupům do budov
- čl.1.2.1 pozemní překážky (krom technického vybavení) se na komunikacích pro chodce vyskytují v podobě uvedené v čl.1.2.10. Jejich napojení na přirozenou vodící linii je řešeno zvýšenými obrubami skloněnými pod 45 stupni k dříkům sloupů nebo okrajům překážek
- čl.1.2.2 na komunikacích pro chodce se vyskytují sloupy se svítidly veřejného osvětlení, které byly nově osazeny v roce 2014. Jedná se o úzké dříky (průměr do 0,15m), které jsou umístěny převážně ve vzdálenosti 1,5m až 2m od okraje vozovky. Díky tomu se v některých úsecích dostávají do základní šířky chodníků 2,0m. Kontinuita přirozené vodící linie je zachována pomocí šikmých náběhů chodníkových obrub.
- čl.1.2.3 komunikace pro chodce nejsou vedeny podél nadzemních přesahujících konstrukcí
- čl.1.2.4 podél snížených obrubníků s převýšením menším než 0,08m jsou navrženy varovné pásy
- čl.1.2.5 komunikace pro chodce se nedotýkají pásu pro cyklisty
- čl.1.2.6 komunikace pro chodce se nedotýkají pěší ani obytné zóny
- čl.1.2.7 hmatové úpravy jsou navrženy dle ČSN 73 6110
- čl.1.2.8 komunikace pro chodce se nedotýkají čerpací stanice pohonných hmot
- čl.2.0.1 přechod pro chodce není ve 2.stavbě komunikací pro chodce navržen
- čl.2.0.2 součástí komunikací pro chodce není přechod řízený SSZ
- čl.2.0.3 prodloužení délky přechodu pro chodce není předmětem 2.stavby komunikací pro chodce
- čl.2.1.1 napojení míst pro přecházení jsou řešena snížením obrubníků na výškový rozdíl 0,02m. Navazující šikmé plochy na komunikacích pro chodce mají podélný sklon ve směru místa pro přecházení) nejvýše 12,5% a příčný sklon nejvýše 2,0%
- čl.2.1.2 součástí komunikací pro chodce není přechod řízený SSZ
- čl.2.2.1 všechna místa pro přecházení jsou na komunikacích pro chodce vybavena varovnými pásy
- čl.2.2.2 součástí komunikací pro chodce není přechod řízený SSZ
- čl.2.2.3 hmatové úpravy u míst pro přecházení jsou popsány v čl.1.2.5 přílohy č.1
- čl.2.2.4 komunikace pro chodce se nedotýkají tramvajových pásů
- čl.2.2.5 komunikace pro chodce se nedotýkají tramvajových pásů
- čl.2.2.6 komunikace pro chodce se nedotýkají výjezdů z požární stanice
- čl.2.2.7 součástí komunikací pro chodce není přechod řízený SSZ

- čl.2.2.8 signální pásy před místy pro přecházení jsou vedeny v jejich ose
- čl.2.2.9 navržené signální pásy a vodící pásy na místech pro přecházení budou provedeny při dodržení podmínek (potřebná délka signálních pásů, zaoblení obruby před místem pro přecházení o poloměru menším než 12m, šikmé vedení místa pro přecházení přes vozovku a jeho délka přesahující 8m u vodících pásů)
- čl.3.0 součástí komunikací pro chodce nejsou nástupiště zastávek autobusové dopravy osob
- čl.3.1 součástí komunikací pro chodce nejsou nástupiště zastávek autobusové dopravy osob
- čl.3.2.1 součástí komunikací pro chodce nejsou nástupiště veřejné dopravy ani zpevněné plochy na železnici
- čl.3.2.2 součástí komunikací pro chodce nejsou nástupiště zastávek autobusové dopravy osob
- čl.3.2.3 komunikace pro chodce se nedotknou nástupiště metra
- čl.3.2.4 komunikace pro chodce se nedotknou mimoúrovňových a vnějších nástupišť na železnici
- čl.3.2.5 komunikace pro chodce se nedotknou zpevněných ploch na železnici
- čl.3.2.6 komunikace pro chodce se nedotknou lanových drah

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí odpovídat nařízení vlády 163/2002Sb. a technickému návodu TZÚS 12,03.04-06.

Požadavky obsažené v části 4 Výkopy a staveniště budou řešeny zhotovitelem na základě způsobu provádění stavebních prací. Lze předpokládat, že pro vedení chodců budou využity komunikace podél protilehlých stran vozovek. Na těchto trasách a přístupech k nim budou provedena opatření dle čl. 4.0, 4.1 a 4.2.

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