



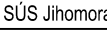


B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOVA 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz		
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Albert JURKOVIČ				
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
VYPRACOVAL	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	SÚS Jihomoravského kraje, p.o.	DATUM	04/2017
AKCE	III/40832 Kravsko průtah			FORMÁT	A4
PŘÍLOHA				MĚŘÍTKO	
				STUPEŇ	DSP/PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	16174
				ARCHIVNÍ ČÍS.	B6_BEZB.doc
	ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU			
BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ				B6	

DOKUMENTACE
DSP/PDPS

III/40832 Kravsko průtah

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ.....	4
2.1	Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu	4
2.2	Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením	4
2.3	Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením	5
2.4	Použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení.....	5

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba: III/40832 Kravsko průtah
Staničení provozní: km 5,047 – 5,289

Objednatel dokumentace: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.
Žerotínovo nám. 449/3, Veveří
602 00 Brno
IČ:70932581

Zhotovitel dokumentace: **Projekční kancelář PRIS, s.r.o.**
Osová 20
625 00 Brno
IČO: 46974806

Vedoucí projektant Ing. Martin Řehulka
AI: 1003412

Zodpovědný projektant Silnice - Ing. Radoslav Pučálka
Most - Ing. David Lerch

Okres: Znojmo
Kraj: Jihomoravský
Místo stavby: V intravilánu obce Kravsko
Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v.

2 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Předmětná stavba je rekonstrukcí stávající vozovky silnice III/40832.

Předmětný úsek silnice vede celý v intravilánu a po obou stranách komunikace jsou vedeny chodníky.

V upravované trase nejsou umístěny autobusové zastávky a není zde veden ani žádný oficiální přechod pro chodce. V daném úseku budou vedeny pouze místa pro přecházení.

V následujících kapitolách je uveden výčet opatření pro umožnění pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Návrh níže uvedených řešení vychází mj. z následujících publikací, předpisů či norem:

- Vyhláška č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Bezbariérové užívání staveb (Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. - Ministerstvo pro místní rozvoj, 2011)
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací (Český normalizační institut – 2006, plus změna Z1 - 2010)

2.1 Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníky v místech pro přecházení musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20mm oproti vozovce. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %). Po celé délce sníženého obrubníku, směrem do chodníku, musí být zřízen varovný pás šíře 400 mm. Obdobně tento pás musí být zřízen i v místech výjezdů z hromadných garáží a parkovišť.

Povrch chodníků, schodišť, šikmých ramp a podlah vnitřních komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,5, u šikmých ramp pak $0,5 + \tan a$, kde a je úhel sklonu rampy.

Pochozí šikmé plochy, pokud nejsou rampami podle vyhl. č. 398/2009 Sb., smí mít sklon nejvýše 1 : 12 (8,33 %).

Chodníky musí být široké nejméně 1500 mm a smí mít podélný sklon nejvýše 1:12 (8,33 %) a příčný sklon nejvýše 1 : 50 (2,0 %).

Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0 %), delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o podélném a příčném sklonu nejvýše 1:50 (2,0 %).

2.2 Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Místa pro přecházení musí být vybaveny varovným pásem, což je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nebezpečné, zejména označení hranice mezi chodníkem a vozovkou na přechodu nebo sestupného schodu zapuštěného do chodníku. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a výrazně odlišnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný slepeckou holí a nášlapem při dodržení barevného kontrastu vůči okolí. Materiál použitý pro vytvoření varovného pásu nelze na veřejně přístupných plochách a komunikacích použít k jinému účelu.

Při okrajích navržených chodníků musí být vytvořena přirozená vodící linie, neboli spojnice hmatných orientačních bodů vzniklých uspořádáním stavby nebo jejích jednotlivých prvků umístěných v pochozích plochách a na vnitřních a vnějších komunikacích. V našem případě budou přirozenou vodící linií tvořit chodníkové obrubníky při vnějších okrajích chodníků. Tyto obrubníky budou zvýšeny oproti přilehlému chodníku o 60 mm.

Komunikace pro pěší musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby. Překážky na komunikacích pro pěší, zejména stožáry veřejného osvětlení dopravní značky, stromy, telefonní automaty musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí profil šířky nejméně 1500 mm, tuto hodnotu lze snížit až na 900 mm u technického vybavení komunikací a svislého dopravního značení. Přerušení přirozené vodící linie v délce větší než 8000 mm musí být doplněno vodící linií umělou.

Umělá vodící linie bude vytvořena před novými parkovacími stáními, kde dochází k přerušení přirozené vodící linie. Umělou vodící linii tvoří podélné drážky a její šířka je 400 mm.

2.3 Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Mezi tato řešení patří např. vybavení stavby vizuálním systémem varovných signálů – světelnou signalizací – není však předmětem této akce.

2.4 Použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení

Varovné pásy musí být provedeny z materiálu s výrazně odlišnou strukturou a charakterem povrchu odlišujícím se od okolí; musí být vnímatelné slepeckou holí a nášlapem při dodržení barevného kontrastu vůči okolí.

V Brně, duben 2017

Ing. Radoslav Pučálka