

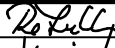




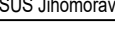
INVESTOR

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
příspěvková organizace kraje
Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří
602 00 Brno



B

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz		
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Dagmar KLAJMONOVÁ				
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
VYPRACOVAL	Ing. Radoslav PUČÁLKA				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	SÚS Jihomoravského kraje, p.o.k.	DATUM	04/2019
AKCE II/602 Bosonohy - protihlukový koberec				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	
				STUPEŇ	DSP/PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	18182
				ARCHIVNÍ ČÍS.	B6_BEZB.pdf
PŘÍLOHA BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ				ČÍS. SOUPRAVY	ČÍS. VÝKRESU B6

DOKUMENTACE
DSP/PDPS

II/602 Bosonohy – protihlukový koberec

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.....	5
2.3	Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením	6
2.4	Použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení.....	6

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba: II/602 Bosonohy – protihlukový koberec
Staničení provozní: km 4,697 – 5,357

Objednatel dokumentace: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.
Ořechovská 541/35
619 00 Brno
IČ: 709 32 581

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

Vedoucí projektant Ing. Martin Řehulka
AI: 1003412
Zodpovědný projektant Ing. Radoslav Pučálka
AI: 1006692

Okres: Brno – město
Kraj: Jihomoravský
Místo stavby: V intravilánu města Brna, městská část Brno–Bosonohy
Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v.

2 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Předmětná stavba je rekonstrukcí stávající vozovky silnice II/602.

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

V trase silnice II/602 jsou umístěny také autobusové zastávky, jejich případné vybavení či dovybavení bezpečnostními prvky pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace (např. speciální bezbariérové obrubníky, hmatné a signální pásy apod.) však není předmětem této akce!

Přes silnici II/602 je v daném úseku vedeno několik přechodů pro chodce – do vybavení nebude zasahováno, dojde pouze k výměně obrusné a ložné vrstvy.

Na rozhraní komunikace a chodníku budou vyměněny pouze stávající betonové obrubníky, které jsou ve špatném technickém stavu nebo jsou vyvráceny. Pro jejich osazení je nutný zásah do chodníků. Tento bude proveden pouze v nezbytné šířce. Obrubníky budou nově osazeny tak, aby výškově navazovaly na stávající stav.

Pouze pro ilustraci, jak mají být obvykle vybaveny komunikace pro pěší či přechody přes pozemní komunikace, uvádíme v následujících kapitolách 2.1 až 2.4 všeobecný výčet opatření pro umožnění pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, opět však připomínáme, že **úpravy stávajících chodníků či autobusových zastávek nejsou předmětem této akce.**

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 v platném znění.
- Bezbariérové užívání staveb (Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. - Ministerstvo pro místní rozvoj, 2011) v platném znění.
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací (Český normalizační institut – 2006, plus změna Z1 - 2010) v platném znění.

2.1 Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníky v místech přechodů pro chodce přes komunikace, případně v místech pro přecházení musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce a musí být opatřeny signálními pásy (u míst pro přecházení odsazenými o 300-500 mm od varovných pásů) spojujícími varovné pásy s vodícími liniemi. U změn dokončených staveb musí být signální pásy jen v případě, že bude zajištěna bezpečnost při přecházení zrakově postižených osob. Navazující šikmé plochy musí odpovídat požadavkům na šikmé rampy dle vyhl. č. 398/2009 Sb. Po celé délce sníženého obrubníku, směrem do chodníku, musí být zřízen varovný pás šíře 400 mm při současném zachování přesahu nejméně 800 mm na obě strany signálního pásu. Obdobně tento pás musí být zřízen i v místech výjezdů z hromadných garáží a parkovišť. Varovný pás lze provést i místo sníženého obrubníku.

Výškové rozdíly u přechodů pro chodce, vnějších a vnitřních komunikací nesmí být vyšší než 20 mm.

Povrch chodníků, schodišť, šikmých ramp a podlah vnitřních komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,6, u šikmých ramp pak $0,6 + \tan a$, 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 %).

Nejméně jeden přístup k nástupišti hromadné dopravy musí mít bezbariérové úpravy.

Nástupišť městské hromadné dopravy a linkové dopravy musí mít výšku nástupní hrany 200 mm a při svém okraji úpravy pro zrakově postižené osoby, které jsou vnímatelné zbytkem zraku (kontrast), nášlapem a slepeckou holí. Úpravy jsou závislé na druhu dopravního prostředku dle zvláštního předpisu. U označků zastávek hromadné dopravy musí být zřízen signální pás.

2.2 Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Všechny přechody pro chodce i místa pro přecházení musí být vybavena signálním pásem, což je zvláštní forma umělé vodící linie určující zrakově postiženým osobám přesný směr chůze, zejména při přecházení vozovky nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. U míst pro přecházení je signální pás odsazen od varovného pásu (viz. níže) o 300-500 mm. Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 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. Od požadavku na barevný kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích, v souběhu cyklistické stezky a chodníku a při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás musí být ukončen u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu. V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce 800 mm. Materiál použitý pro vytvoření signálního pásu nelze na veřejně přístupných plochách a komunikacích použít k jinému účelu.

Přechody pro chodce (resp. místa pro přecházení) musí být vybaveny také 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. Od požadavku na barevný kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. 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 záhonové 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 6000 mm musí být doplněno vodící linií umělou.

Překážky na komunikacích pro pěší musí mít ve výši 1100 mm pevnou ochranu (tyč zábradlí, horní díl oplocení) a ve výši 100 až 250 mm zarážku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec), sledující půdorysný průřez překážky, popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm.

Nad veřejně přístupnými komunikacemi a plochami mohou být v prostoru ve výšce 250 až 2200 mm nad povrchem umístěny pouze pevné části stavby, které vystupují z obrysu stěn maximálně 250 mm, zejména výkladce, technická a jiná zařízení a dále technické vybavení staveb obdobného charakteru. U zařizovacích předmětů a technického vybavení staveb délky do 400 mm (měřeno souběžně se stěnou objektu) lze tuto hodnotu zvýšit na 300 mm.

Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení vozovky. Musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2x3 nebo 2x2 pásků. Zřizuje se, je-li trasa přecházení delší než 8,0 m, vedená v šikmém směru nebo z oblouku o poloměru menším než 12,0 m a musí navazovat na případné signální pásy na chodníku. Vodící pás přechodu se zřizuje také v případech, kdy nelze z prostorových důvodů dodržet minimální délku signálního pásu.

2.3 Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Mezi tato řešení patří např. vybavení stavby vizuálním systémem varovných signálů – světelnou signalizací.

Stavby lze dále vybavovat zařízením pro osoby se sluchovým postižením, jako např. indukční smyčkou – zařízením pro nedoslýchavé osoby umožňující jim pomocí osobní kompenzační pomůcky přijímat zvuk akustických reprodukčních zařízení, zejména ozvučení sálu kina, přepážky na úřadech, překladatelský servis apod.

2.4 Použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení

Signální a 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 2019

Ing. Radoslav Pučálka