

DOPAS s.r.o.

Kubelíkova 1224/42,
130 00 Praha 3 - Žižkov
tel. : +420 602 365 486
e-mail : info@dopas.net
http :www.dopas.net

B.6 – Bezbariérové užívání

Dokumentace pro provedení stavby

Praha, 08/2016

Zpracoval : Ing. Vladimír Černý

Kontroloval : Ing. Václav Juppa

Obsah technické zprávy:

1. ÚVOD:	2
2. ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU:	2
3. ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM:	3
4. ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM:	3
5. POUŽITÍ STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ:	3

Použité podklady:

- 1) Vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
- 2) DOS T soubor 5: č.11/2002 Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob
- 3) ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, vč. změny Z1
- 4) prohlídka staveniště
- 5) fotodokumentace staveniště
- 6) průběhy inženýrských sítí poskytnuté jednotlivými správci sítí
- 7) konzultace s objednatelem a zástupci dotčených orgánů státní správy a některými správci sítí
- 8) Dokumentace pro územní souhlas zpracovaná firmou DOPAS s.r.o.
- 9) Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů státní správy k PD pro územní souhlas
- 10) Územní souhlas vydaný Magistrátem města Děčín, odborem stavebním úřadem ze dne 04.08.2016
- 11) Souhlas dle § 15 Stavebního zákona vydaný Magistrátem města Děčín, odborem stavebním úřadem ze dne 27.07.2016

1. ÚVOD:

Předmětem této části dokumentace je popis řešení použitých v projektu, která napomáhají bezbariérovému užívání stavby. Projekt řeší rekonstrukci stávajícího přechodu pro chodce přes silnici č. I/62 v ul. 2. polské armády. Ve stávajícím stavu je přechod pro chodce proveden se středním dělicím ostrůvkem s dlážděným povrchem a po stranách chodníkové plochy s asfaltovým krytem, které jsou od vozovky odděleny zvýšenou silniční obrubou, která neumožňuje bezbariérové užívání. V rámci návrhu jsou použity standardní prvky pro bezbariérové úpravy.

2. ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU:

Na celém území, které je projektem zasaženo, jsou navrženy prvky pro bezbariérové užívání tak, aby plně vyhovovaly dopravnímu charakteru. Veškerá výšková napojení chodníkových ploch jsou navržena tak, aby byl umožněn pohyb i osobám se sníženou schopností pohybu (pohyb osob na invalidním vozíku bez pomoci ostatních osob) a byl usnadněn i pohyb osobám s dětským kočárkem nebo občanům pokročilého věku.

Na průběžných asfaltových chodníkových plochách dochází v místě stávajícího přechodu ke snížení obruby na nášlap + 2 cm. Snížená obruba na nášlap + 2 cm je provedena u míst umožňující bezpečné přecházení a je zachován plynulý bezbariérový pohyb pro osoby s omezenou schopností pohybu. U středního dělicího ostrůvku u přechodu pro chodce je výškové osazení silniční obruby zachováno ve stávajícím stavu.

Jelikož se jedná o rekonstrukci, tak je snahou, aby příčné sklony na chodnících nepřevyšovaly hodnotu 2,0%. V místech snížení obrubníku u přechodů pro chodce a míst pro

přecházení mohou být sklonové poměry až 12,5% (dle vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č. 1). Sklony jsou dány dnešní konfigurací terénu a jejich hodnoty se částečně promítají do nového projektu. V místě přechodu pro chodce je vždy zachován min. průchozí prostor v šířce 0,90 m a ve sklonu max. 2,0%.

3. ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM:

Veškeré chodníkové plochy, které sousedí s hlavním dopravním prostorem a jejichž výškový rozdíl klesne pod hodnotu +8 cm, jsou opatřeny hmatnou dlažbou jako varovným pásem o šířce 0,4 m. V tomto projektu se jedná o snížení obruby v místě stávajícího přechodu pro chodce.

Místo pro přecházení je řešeno snížením obruby na nášlap + 2 cm na rozhraní obruby a vozovky. Samotný průchod chodců tedy nebude nijak výškově omezován. Dále jsou doplněny varovné pásy o šířce 0,4 m a signální pásy o šířce 0,8 m v hmatné dlažbě. V místě stávajícího středního dělicího ostrůvku dochází k předláždění signálního a varovného pásu tak, aby signální pás byl umístěn ve středu osy přecházení daného přechodu pro chodce a navazoval tak na nové signální pásy na průběžných chodníkových plochách. Předláždění signálního a varovného pásu je také řešeno z důvodu použití kontrastního materiálu speciální dlažby od okolí. Dále je zde doplněn nový varovný pás, který upozorňuje vstup do nebezpečného prostoru, jelikož šířka středního dělicího ostrůvku je větší, než samotná šířka přechodu pro chodce.

Vedení zrakově postižených podél komunikací je řešeno přirozenou vodící linií, kterou tvoří stávající či doplněná parková betonová obruba na rozhraní zeleň - chodník. Výška nášlapu hrany parkové betonové obruby je min. +6 cm.

4. ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM:

Oblast není řešena z pohledu osob se sluchovým postižením, neboť nedochází ke změnám současného využívání a pouze se upravuje stávající nevyhovující stav a doplňují se prvky, které splňují parametry pro bezbariérové užívání. Řešené území bude převážně sloužit ke stejným účelům jako dnes, tedy jako vozovka či chodníková plocha.

5. POUŽITÍ STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ:

Řešená oblast je navržena ve dvou rozdílných površích. Kde na vozovce a průběžných chodníkových plochách je asfaltový povrch a na středním dělicím ostrůvku je dlážděný kryt (betonová dlažba). Prvky bezbariérového řešení jsou navrženy z betonové dlažby a budou obsahovat výstupky pravidelného tvaru. Jejich barva bude odlišná od barvy celé plochy.



V Praze, 08/2016
Ing. Vladimír Černý

PŘÍLOHA

1. Řešení přechodu pro chodce na dlážděném povrchu z betonové dlažby

