

AKCE					RAŽITKO	
ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÉHO PŘÍSTUPU K ZASTÁVKÁM BUS LESTKOV-U KŘÍŽE						
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT		VYPRACOVAL		KONTROLOVAL		
ING. MARTIN LALOŮŠEK		ING. MARTIN LALOŮŠEK		ING. RADOMIL HEJDUK		
OBJEDNATEL					PŘÍLOHA	
OBEC RADOSTNÁ POD KOZÁKOVEM, LESTKOV						
NÁZEV PŘÍLOHY						
B.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ					DATUM	
					10.2013	
KÓD PŘÍLOHY		STUPEŇ DOKUMENTACE	ČÁST	FORMÁT	MĚŘÍTKO	SADA
B.4		DSP	B			
polohopisný systém: JTSK						výškový systém: Bpv

OBSAH

a)	zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu.....	2
b)	zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením	3
c)	zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením	4
d)	použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení	4

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

- **šířka komunikace pro pěší** – pro bezpečné míjení a vyhnutí osob na vozíku nebo s kočárkem je zvolena základní šířka navrhované komunikace pro pěší **2m** s tím, že ve stísněných podmínkách daných hranicemi stávajících nemovitostí a stavebně technickými parametry stávajících komunikací se přistupuje k minimální hodnotě **1,5m**, v místech míjení pevných překážek (v případě návrhu jde o označníky autobusových zastávek a sloupky pro svislé dopravní značení) neklesne šířka mezi vodící linií a vnější hranou této překážky pod **0,9m** (pozn. všechny sloupy veřejného osvětlení jsou osazeny mimo prostor komunikace pro pěší za vodící linií)
- **výškové rozdíly na navržené komunikaci** – všechny výškové rozdíly u přechodů pro pěší a míst pro přecházení mezi stávající vozovkou a nově navrženou komunikací nepřesahují **20mm**
- **podélný sklon** – v žádném místě návrhu nepřesáhne podélný sklon hodnotu **8,33%** (**max. navržený 8,12% v délce 150,2m** vycházející z konfigurace terénu), výjimkou jsou lokální rampové úseky při snižování náslapných výšek u míst pro přecházení a sjezdů, které nesmí přesáhnout hodnotu **12,5%** s tím, že v návrhu se uvažuje s hodnotou těchto úseku max. do **10%**
- **příčný sklon** – v celém úseku je navržen jednotný příčný sklon max. **2%**
- **odpočívadla** – vzhledem k velikosti a délce podélného sklonu 8,12% (150,2m) a 6,80% (115,94m) jsou v trase navrženy 2 odpočívadla (km 0,155 60 a km 0,257 10) s maximálním příčným a podélným sklonem 2% doplněné mobiliářem (lavička, koš) s tím, že je umožněno otočení vozíku nebo kočárku v rámci plochy odpočívky (pozn.: osazený mobiliář resp. lavička musí splňovat ergonomické požadavky tj. výška sedadla, míra záklonu, výška opěradla a snadno uchopitelné područky)
- **nástupní hrana** – výška nástupní hrany u zastávek BUS je **20cm** a je navržena z bezbariérového zastávkového obrubníku

b) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

- **vodící linie** – v návrhu je tvořena zvýšenou obrubou o **8cm** nad pochozí úroveň nebo rekonstruovanou podezdívkou oplocení stávajících nemovitostí opět s minimální výškou 8cm nad pochozí plochou, nikde nedojde k přerušení vodící linie v délce větší než 8m (u ochranného ostrůvku u místa pro přecházení č.2 jsou boční hrany komunikace pro pěší v rámci ostrůvku navrženy s hranou 0,1m nad pochozí plochou ostrůvku)
- **minimální průchozí prostor podél vodící linie** – v návrhu jde o sloupky pro svislé dopravní značení a označníky u zastávek BUS u nichž tato vzdálenost nikde v návrhu neklesá pod **0,9m**
- **varovné pásy** – u všech míst, kde nášlapná výška obruby mezi chodníkem a komunikací klesne pod 8cm je navržen varovný pás z reliéfní dlažby barevně kontrastní vzhledem k okolnímu zadláždění (sjezdy, přechody pro pěší a místa pro přecházení)
- **signální pásy** – navrženy u přechodů pro pěší, míst pro přecházení s výjimkou místa pro přecházení 1 (odůvodnění viz. B.2, C.1.1 a C.1.2) a u zastávek autobusů, jsou navrženy z reliéfní dlažby barevně kontrastní vůči okolnímu zadláždění a barevně shodné s varovnými pásy, v oboustranné vzdálenosti minimálně 800mm od signálního pásu nesmí být žádné překážky, u míst pro přecházení jsou od varovného pásu odsazeny o 0,3m, minimální délka je 1500mm, při jejím nedodržení (při šířce 2m a odsazení od varovného pásu 0,3m je to 1,15m) se v návaznosti na jejich osu doplňuje vodící pás přechodu (viz.níže)
- **kontrastní pás** – nereliéfní pás šířky 0,3m podél nástupní hrany u zastávek BUS, barevně kontrastní vůči okolnímu zadláždění, současně s šířkou zastávkového obrubníku vymezuje bezpečnostní odstup
- **vodící pás přechodu** – navržen u přechodů pro pěší a u míst pro přecházení v jejich ose resp. v ose vycházející ze signálních pásů, navržen

u všech míst pro přecházení s výjimkou místa pro přecházení č.1
(zdůvodnění viz. B.2, C.1.1 a C.1.2)

- **vizuální kontrast u pevných překážek** – u všech pevných překážek v průchozím prostoru komunikace pro pěší (sloupky svislého dopravního značení, označníky zastávek) bude provedeno označení kontrastním pruhem ve výšce 1400mm – 1600mm od pochozí plochy

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

s ohledem na charakter stavby nejsou navrženy

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení

Materiál pro hmatové prvky musí splňovat Nařízení vlády NV 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a TN TZÚS 12.03.04. – 06 vč. požadavku barevného kontrastu.

V Mělníku, říjen 2013

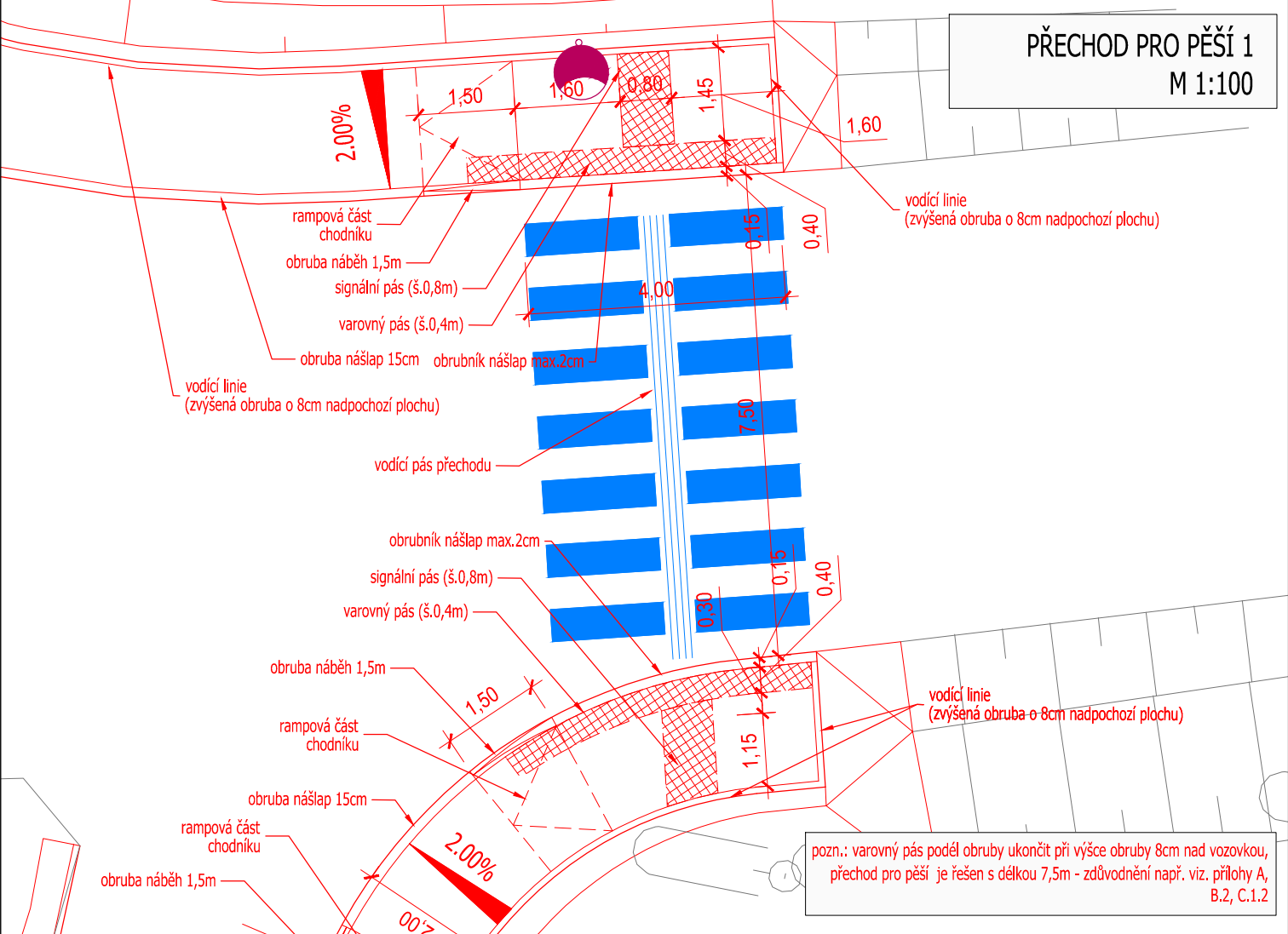
Vypracoval: Ing. Martin Laloušek

Příloha k B.4 Bezbariérové užívání:

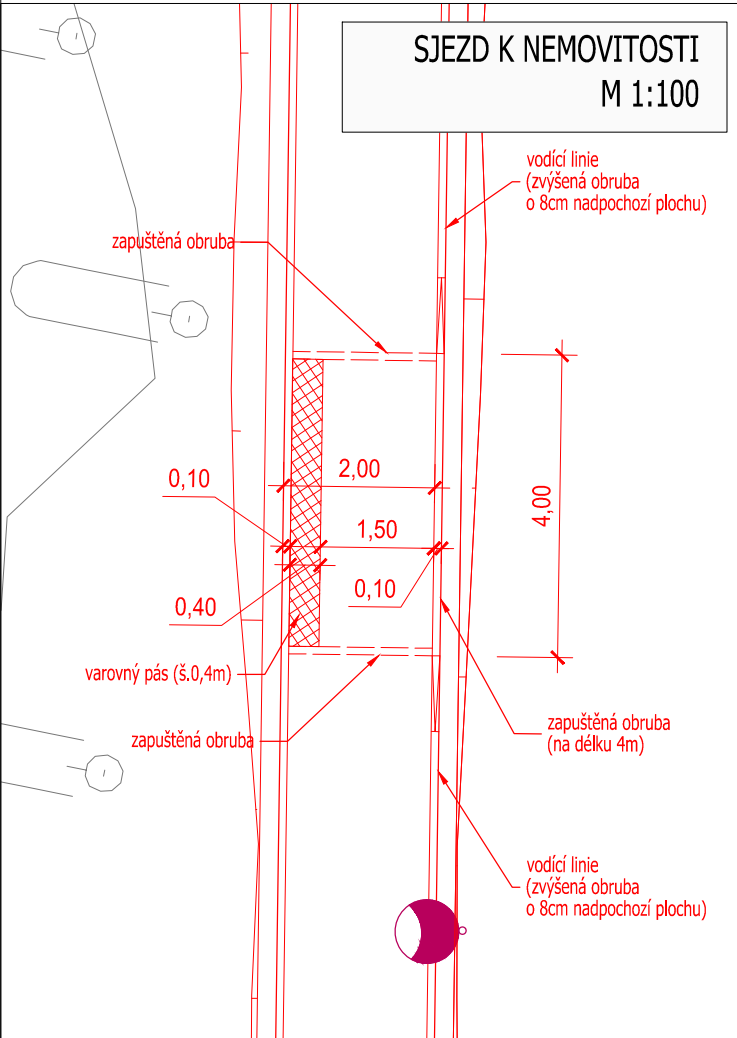
- Detailní řešení přechodů pro pěší, míst pro přecházení a vybraných sjezdů k stávajícím nemovitostem (M 1:100)

[illegible]

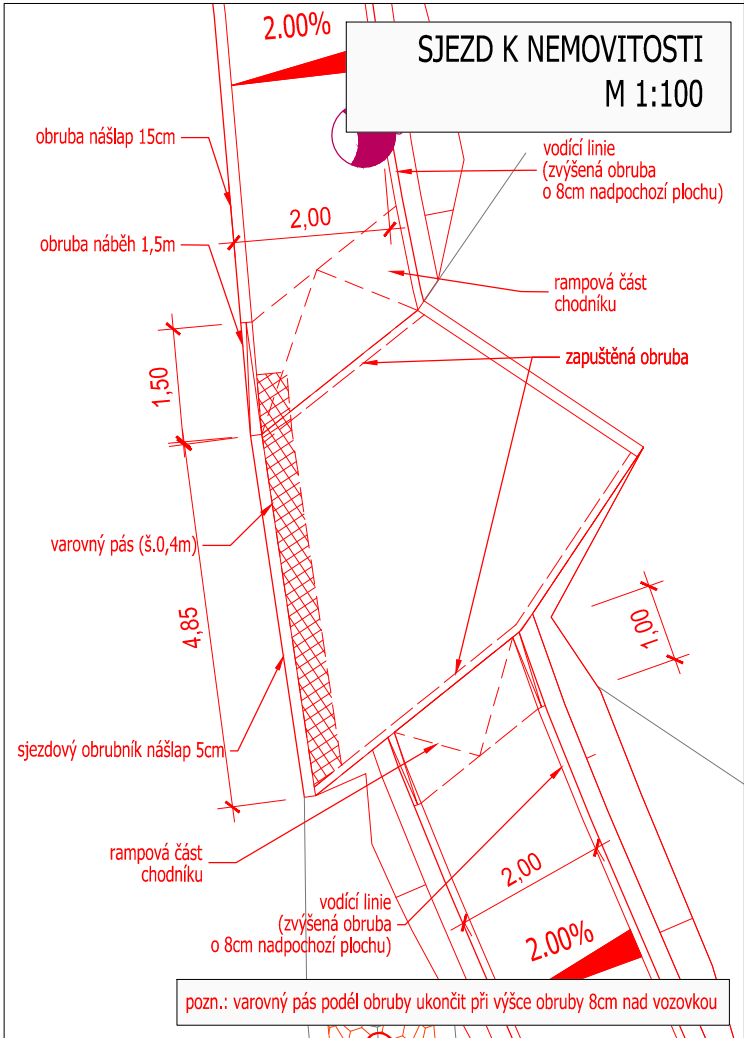
PŘECHOD PRO PĚŠÍ 1
M 1:100



SJEZD K NEMOVITOSTI
M 1:100



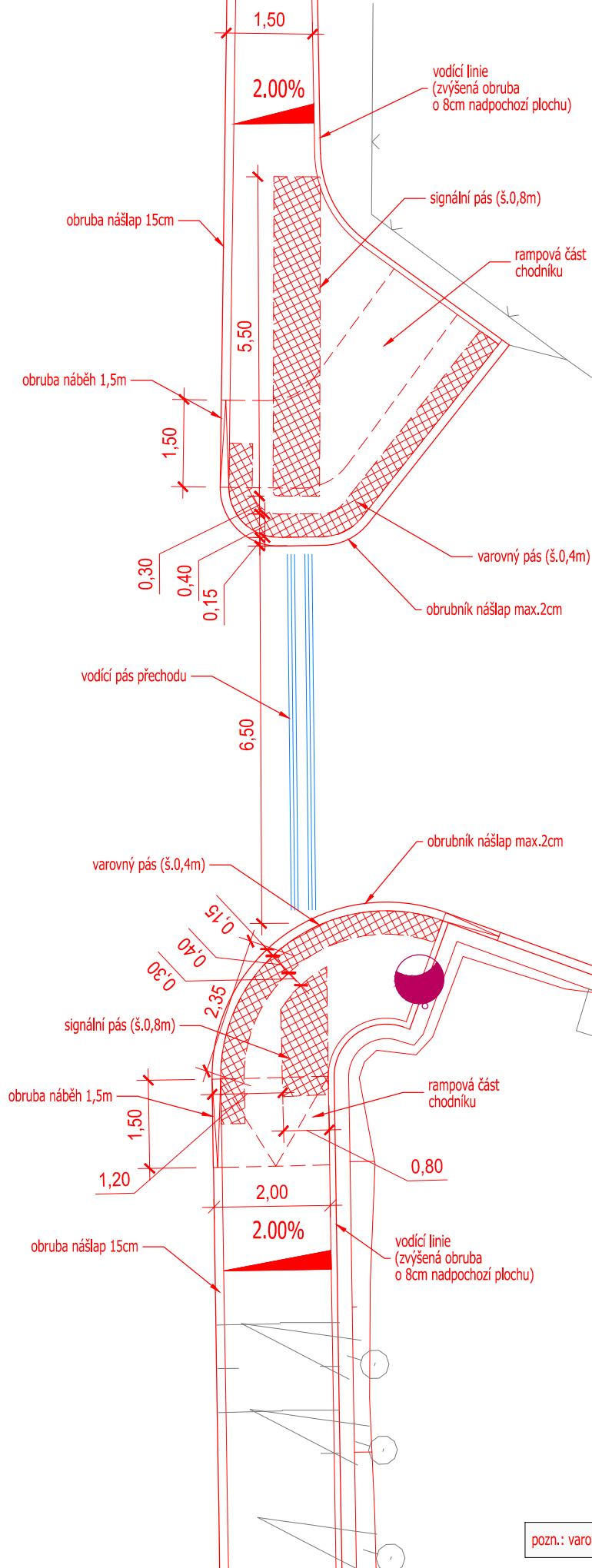
SJEZD K NEMOVITOSTI
M 1:100



PŘECHOD PRO PĚŠÍ 2
M 1:100



MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ 3
M 1:100



pozn.: varovný pás podél obruby ukončit při výšce obruby 8cm nad vozovkou