

B

Akce:

I/23 Olšany průtah DSP, VD-ZDS, AD

Generální projektant:



BLAHOPROJEKT, s.r.o., Čechova 727, 370 01 Č. Budějovice

Navrh:

Milan BLAŽEK

Blas

podpis:

Zhotovitel PD:

BLAHOPROJEKT, s.r.o.

Čechova 727

370 01 České Budějovice

Zodpovědný projektant:

Milan BLAŽEK

Blasé

_____ podpis:

Technická kontrola:

Ing. Jiří HOVORKA

Korner

7 podpis:

Tel. 727 835 870, e-mail: blazek@blahoprojekt.cz
Tel. 608 819 310, e-mail: hovorka@blahoprojekt.cz

Datum:

08/2018

Měřítka:

Formát:

A4

Číslo zakázky:

18-003-2

Objednatel stavby: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Objednatel PD: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Obec: OLŠANY

Objekt/část: B – SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Stupeň PD:

Paré č.:

DSP
VD-ZDS

Příloha:

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Část PD:

Čís. přílohy:	
---------------	--

B

B

6.

Obsah

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	1
1.1 STAVBA.....	1
1.2 STAVEBNÍK – OBJEDNATEL STAVBY.....	1
1.3 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE.....	1
2 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ.....	2
2.1 ZÁSADY ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU.....	3
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
3 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ.....	5
3.1 AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY.....	5
3.2 SJEZDY K SOUSEDNÍM NEMOVITOSTEM.....	5

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 Identifikační údaje

1.1 Stavba

<i>Název stavby:</i>	I/23 Olšany průtah DSP, VD-ZDS, AD
<i>Místo stavby:</i>	Olšany
<i>Katastrální území:</i>	Olšany u Telče
<i>Kraj:</i>	Vysočina
<i>Druh stavby:</i>	Oprava
<i>Druh dokumentace:</i>	Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP) Zhotovení vybraných dokumentů ZDS (VD-ZDS)

1.2 Stavebník – objednatel stavby

<i>Název:</i>	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 56 140 00 Praha 4
<i>IČ:</i>	65993390
<i>Zastoupený:</i>	Ing. Marií Tesařovou, ředitelkou Správy Jihlava

1.3 Zhotovitel dokumentace

<i>Generální projektant:</i>	BLAHOPROJEKT, s.r.o., Čechova 727, 370 01 České Budějovice
<i>IČ:</i>	02451379
<i>Hlavní inž. projektu:</i>	Milan Blažek, autorizovaný technik v oboru dopravní stavby, specializace nekolejová doprava (číslo ČKAIT 0101525)

2 Bezbariérové užívání

Předmětná stavba je pouze opravou stávající vozovky silnice I/23.

V průtahu obcí Olšany jsou v některých úsecích vedeny podél silnice I/23 vedeny stávající chodníky, a to v km **0,120 – 0,455 vlevo** a v km **0,326 – 0,442 vpravo**.

V rámci stavby nebudou stávající chodníky nijak upravovány, jejich oprava či rekonstrukce není předmětem této akce! Stejně tak není součástí této akce případné dovybavení stávajících chodníků bezbariérovými prvky (signální a varovné pásy, vodicí linie apod.).

Výjimku tvoří doplnění šířky chodníků v místě autobusových zastávek (viz. níže) a také zřízení varovných pásů v místech sjezdů k sousedním nemovitostem.

V trase silnice I/23 jsou umístěny dvě stávající **autobusové zastávky** zhruba uprostřed obce Olšany. Obě zastávky jsou umístěny v jízdních pruzích, tento druh zastávek zůstane zachován.

V rámci stavby bude levostranná zastávka mírně posunuta tak, aby nezasahovala do stávajícího sjezdu, jako je tomu v současnosti.

U obou zastávek bude provedeno doplnění nového chodníku mezi okraj vozovky a stávajícího chodníku, čímž budou vytvořena dostatečně široká nástupiště a výrazně tak vylepšen stávající stav. Nástupiště budou vybavena nezbytnými prvky odpovídajícími bezpečnému pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a sice:

Podél nástupní hrany zastávky bude proveden kontrastní pás zastávky z hladké zámkové dlažby červené barvy o šířce 300 mm. V místě označníku zastávky bude zřízen signální pás z reliéfní zámkové dlažby červené barvy s výstupky o šířce 800 mm, vedoucí kolmo na kontrastní pás.

V místě zastávek budou použity speciální bezbariérové zastávkové obrubníky 290x400x1000 mm s nášlapem 160 mm, pro vyrovnání výšky na navazující klasické betonové obruby budou použity příslušné přechodové díly.

Vlastní autobusové zastávky jsou umístěny na jízdních pruzích a budou vyznačeny příslušnou vodorovnou dopravní značkou V11a bílé barvy a nápisy „BUS“. V rámci stavby je levostranná autobusová zastávka mírně posunuta směrem na Telč tak, aby neležela v místě stávajícího sjezdu tak, jako dosud.

Přechody pro chodce se v obci Olšany nenacházejí, stejně jako místa pro přecházení – jejich případné doplnění není předmětem stavby!

Mimo zastavěné území se pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace podél silnice I/23 nepředpokládá. Ojedinelé pěší osoby mohou využívat ke svému pohybu krajnici podél silnice.

Projektová dokumentace byla vypracována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb..

V následujících kapitolách **2.1 až 2.4** uvádíme všeobecný výčet opatření pro umožnění pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, která musí obvykle obsahovat navržené pozemní komunikace a jejich související objekty (chodníky, podchody, zastávky, apod.). Některá z těchto opatření se v předmětné stavbě nevyskytují, resp. nebylo nutné je zde navrhovat.

Popis konkrétních opatření navržených v předmětné stavbě je souhrnně uveden **v kapitole č. 3** této technické zprávy, zákresy viz. **Koordinační situace stavby B-2**. (dvě části situace).

Při provádění všech komunikací pro pěší je potřeba klást velký důraz na jejich provedení, odpovídající a vyhovující potřebám osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V níže uvedeném popisu technického řešení jsou uvedeny skladební prvky chodníků a jiné detaily, které budou v rámci stavby navrženy a které v maximální míře tyto potřeby respektují.

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 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.

Nástupiště 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. Přirozenou vodící linii obvykle tvoří záhonové obrubníky při vnějších okrajích chodníků. Tyto obrubníky jsou zvýšeny oproti přilehlému chodníku o 60 mm. Dále může být tvořena podezdívkou přilehlých oplocení či přímo zdmi budov.

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 záražku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec), sledující půdorysný průmět překážky, popřípadě lze odsunout záražku 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. Vodicí 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 reprodukcí zařízení, zejména ozvučení sálu kina, přepážky na úradech, 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.

3 Popis navrženého technického řešení

3.1 Autobusové zastávky

Na upravených autobusových zastávkách bude provedena nástupní hrana ve výšce 160 mm (rekonstrukce) od vozovky. Podél nástupní hrany bude zřízen kontrastní pás š. 300 mm z **hladké** zámkové dlažby červené barvy.

Kolmo na tento kontrastní pás bude proveden signální pás š. 800 mm, který bude proveden z reliéfní zámkové dlažby s výstupky, a který bude osazen ve vzdálenosti 800 mm od označnicku zastávky.

Nástupní hrana zastávky bude tvořena speciálními bezbariérovými zastávkovými obrubníky 290x400x1000 mm s nášlapem 160 mm, pro vyrovnání výšky na navazující klasické betonové obruby budou použity příslušné přechodové díly.

3.2 Sjezdy k sousedním nemovitostem

Ve sjezdech k sousedním nemovitostem bude silniční obruba snížena na výšku cca 20-30 mm (není-li v příčných řezech uvedeno jinak). Na rozhraní mezi stávajícím chodníkem a povrchem sjezdu bude proveden varovný pás š. 0,40 m z reliéfní zámkové dlažby s výstupky.



Vypracoval: Milan Blažek
V Českých Budějovicích: srpen 2018