


M.I.S. a.s.
úsek projekce

HL.INŽ.PROJEKTU	ZODP.PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	 M.I.S. sídl: Škroupova 719, 500 02 Hradec Králové projekce: Husova 1697, 530 03 Pardubice	
Ing. Kučera M. <i>Kučera M.</i>	Z. Kysilko, DiS. <i>Kysilko</i>	Z. Kysilko, DiS. <i>Kysilko</i>	Ing. Kučera M. <i>Kučera M.</i>		
MĚSTO: PŘELOUČ		KRAJ : PARDUBICKÝ		FORMÁT	A4
INVESTOR : MĚSTO PŘELOUČ				DATUM	06/2014
AKCE : DUKELSKÉ NÁMĚSTÍ (PŘEDNÁDRAŽÍ ČD), PŘELOUČ DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ A PROVEDENÍ STAVBY				ÚČEL	DSP+PDPS
				Č.ZAKÁZKY: 14/014	PARÉ :
				Č. ARCHIVNÍ : 0	
PŘÍLOHA : BEZBARIEROVÉ UŽÍVÁNÍ				MĚŘÍTKO :	Č.PŘÍLOHY : B.6.

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE :	1
1.1. Označení stavby:	1
1.2. Objednatel:	1
1.3. Zhotovitel projektové dokumentace:	1
2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÝCH ÚPRAV.....	2
2.1. Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:	2
2.2. Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:	2
2.3. Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:	3
2.4. Použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení:	3

BEZBARIEROVÉ UŽÍVÁNÍ

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE :

1.1. Označení stavby:

Název stavby: **Dukelské náměstí (přednádraží ČD), Přelouč**
Místo stavby: **Město Přelouč**
Kraj: **Pardubický**
Katastrální území: **k.ú. Přelouč 734 560**
Druh stavby: **Změna dokončené stavby**
Stupeň dokumentace: **Dokumentace pro stavební povolení a provedení stavby**

1.2. Objednatel:

Název a adresa objednatele stavby a dokumentace:

Město Přelouč
Československé armády 1665
535 33 Přelouč
IČ: 00274101
DIČ: CZ00274101

1.3. Zhotovitel projektové dokumentace:

Generální projektant : M.I.S. a.s.
Škroupova 719, 500 02 Hradec Králové

Úsek Projekce
Husova 1697
530 03 Pardubice
IČ : 42195683
Tel.: 495846183
Mail.: projekce.pce@seznam.cz

Hlavní inženýr projektu: Ing. Miroslav Kučera

SO 101 - Komunikace a chodníky
SO 401 - Veřejné osvětlení
SO 402 - Metropolitní síť
SO 801 - Vegetační úpravy

Zdeněk Kysilko, DiS.
Ing. Tomáš Srba
Ing. Tomáš Srba
Ing. Zuzana Baladová

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÝCH ÚPRAV

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláškou č.146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1/2010. Materiál pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a technický návod TN TZÚS. Podrobně jsou bezbariérové úpravy vyznačeny v příloze C.1.2.1. *Situace*.

2.1. *Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:*

- Chodníky jsou navrženy v šířce od 1,50m (1,30m v nejužším místě).
- Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nejsou vyšší než 0,02 m. Silniční obruba je u míst pro přecházení a na konci chodníků snížena na 0,02m.
- Komunikace pro chodce jsou navrženy v podélném sklonu 0,50- 8,33% a v příčném směru ve sklonu 0,50 - 2,00%, v místech snížené obruby (vjezdy, místa pro přecházení) bude zachován podél vodící linie průchozí prostor šířky min. 0,90m s příčným sklonem do 2,0%.
- V prostoru stavby není komunikace pro pěší s podélným sklonem větším než 5,0% v delším úseku než 200m (včetně navazujících přilehlých chodníků)
- Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené mají šířku 3,50m, včetně manipulační plochy šířky 1,20m. Dvě sousedící stání využívají jednu manipulační plochu. V řešeném prostoru jsou navržena vyhrazená stání pro osoby těžce pohybově postižené umístěna na veřejném parkovišti u hotelu. Další stání, blíže vchodu hlavní nádražní budovy jsou navržena v rámci stavby "PARKOVIŠTĚ U NÁDRAŽÍ ČD, PŘELOUČ", která není součástí této stavby. Od vyhrazených stání je zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce. Vyhrazené stání má podélný sklon 2,00 % a příčný sklon do 2,50 %. Celkem je součástí stavby návrh 28. parkovacích stání pro osobní vozidla. Z tohoto počtu jsou dvě místa vyhrazena pro osoby těžce pohybově postižené a jsou vyznačena svislým i vodorovným dopravním značením.
- Navržená místa pro přecházení jsou délky max. 7,00m.
- Šikmé plochy v místech snížené obruby u míst pro přecházení nebo ve vjezdech mají podélný sklon do 12,50 %.
- Nástupiště autobusových zastávek umožňuje užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Výška speciálních obrub pro nástupní hrany autobusových zastávek je 0,20 mm. Příčný sklon ploch nástupišť autobusových zastávek je 2,0%.
- Použitá dlažba musí splňovat součinitel smykového tření min. 0,5.

2.2. *Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:*

- Na komunikacích pro pěší jsou navrženy vodící linie pomocí převýšené záhonové obruby o 0,06m, signálních pásů, případně jsou jako vodící linie využity stávající stavební konstrukce přilehlé ke komunikaci pro pěší. Takto využity jsou stávající zděné zárubní zdi, protihlukové zdi a stávající budovy. Vodící linie je přerušena max. na 5,00m.
- Překážky na komunikacích pro chodce jako lavičky, odpadkové koše a stromy jsou v návrhu umístěny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky nejméně 1,50m, v případě bodového umístění dopravního značení je zachována šířka min. 0,90m.
- V blízkosti navržených zastávkových přístřešků budou podél vodící linie umístěny nové plakátovací plochy, které nebudou vyčnívat více než 0,30m.
- Snížený silniční obrubník s výškou menší než 0,08m nad pojezdným pásem je opatřen varovným pásem šířky 0,40m.
- Navržená místa pro přecházení jsou vybavena signálními a varovnými pásy, v případě děleného místa pro přecházení v km 0,125 00 také vodícím pásem provedeným vystupující barvou (proužky 2x 2 šířky 0,03m s celkovou vnější šířkou pásu 0,55m, výška 3mm).

- Směrové vedení signálního pásu u míst pro přecházení je umístěno v prodloužené ose. Signální pás je od varovného odsazen 0,30 - 0,50m (dle přílohy C.1.2.1. *Situace*).
- Nástupní hrany autobusových zastávek jsou navrženy včetně vodících linií, kontrastního pásu a signálního pásu umístěného 0,80m od označnicku zastávky. Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy.
- V km cca 0,180 vpravo (ve směru staničení) je navržen vjezd do průmyslového areálu. V místě tohoto vjezdu bude navržený chodník přerušen. Vzhledem k nedostatečné šířce chodníku a omezeným rozhledům ve směru do areálu zde nebude zřízeno místo pro přecházení vybavené signálním pásem. Snížená obruba bude pouze doplněna varovným pásem.

2.3. **Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:**

Vzhledem k technickému řešení stavby a dopravnímu zatížení komunikací nejsou součástí žádné speciální prvky pro osoby se sluchovým postižením.

2.4. **Použití stavebních výrobků pro bezbariérové řešení:**

- **Přirozená vodící linie**

Je tvořena převýšenou záhonovou obrubou o 0,06m lemující chodníkovou plochu, zárubní zdí, protihlukovou zdí, nebo stávajícími budovami.

- **Varovné a signální pásy**

Jsou navrženy z pásu reliéfní zámkové dlažby, červené barvy. Šířky varovného pásu je vždy 0,40m a signálního pásu 0,80m. Pásy musí splňovat TN TZÚS 12.03.04.

- **Kontrastní pásy**

Jsou navrženy z pásu barevné zámkové dlažby „obdélník“ 0,10x0,20m, červené barvy šířky 0,30m podél speciální obruby nástupní hrany autobusových zastávek šířky 0,20m.

- **Speciální bezbariérový zastávkový obrubník pro nástupní hrany zastávek**

Speciální obruba převýšená o 0,20m.

Všechny použité prvky bezbariérové řešení staveb musí splňovat TN TZÚS 12.03.04 a NV č. 163/2002 Sb. Povrch pochozích ploch bude rovný, pevný a upravený proti uklouznutí.