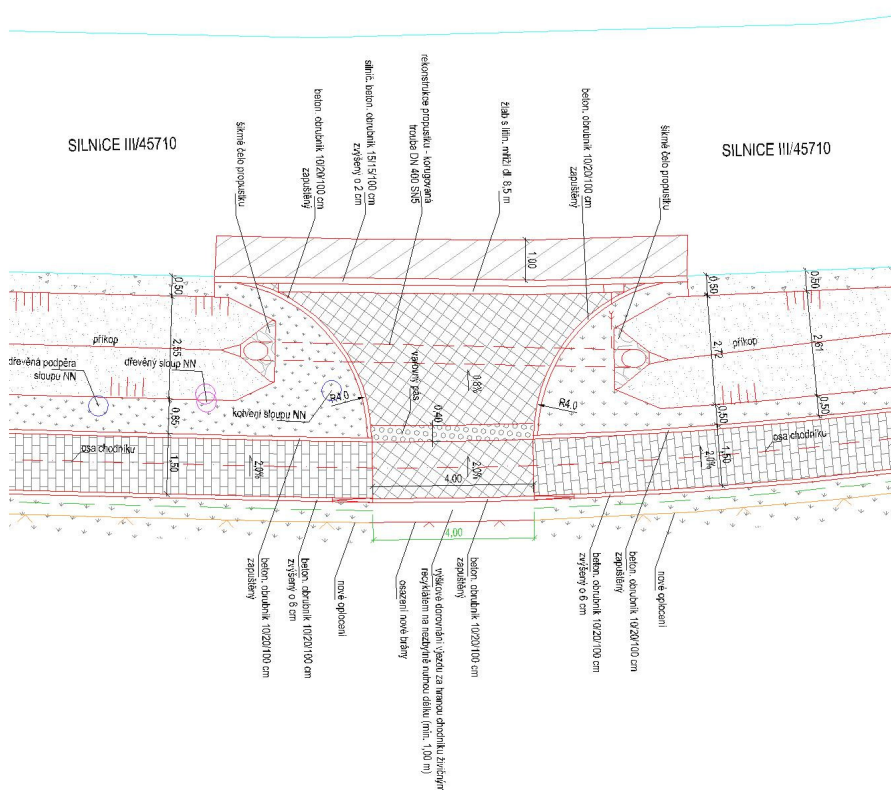


Obec Mikulovice (okr. Jeseník)
Chodník Mikulovice – ul. Hlavní – I. etapa



***Dokumentace pro stavební povolení
V podrobnostech pro provádění stavby***

B.5a Bezbariérové užívání



OBSAH:

1.	ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU.....	3
1.1.	Základní prvky bezbariérového užívání staveb	3
1.2.	Schodiště a vyrovnávací stupně	3
1.3.	Výtahy, zdvihací plošiny, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky.....	3
1.4.	Komunikace pro chodce a vyhrazená stání	3
1.5.	Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu.....	4
1.6.	Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici	4
1.7.	Výkopy a staveniště	4
2.	ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM.....	4
2.1.	Základní prvky bezbariérového užívání staveb	4
2.2.	Schodiště a vyrovnávací stupně	5
2.3.	Výtahy, zdvihací plošiny, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky.....	5
2.4.	Komunikace pro chodce	5
2.5.	Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu.....	5
2.6.	Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici	6
2.7.	Výkopy a staveniště	6
3.	ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM	6
4.	POUŽITÍ STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ.....	6



Návrh je v souladu s vyhláškou MMR 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Koncept vedení trasy:

Předmětem předpokládaného projektu je návrh chodníku v obci Mikulovice (okr. Jeseník) podél silnice III/45710 (ul. Hlavní). Chodník začíná u regulační stanice plynu (u sjezdu ke stanici parc. č. 2006) a končí u fotbalového hřiště před autobusovou zastávkou „Mikulovice, Plastform“. Tento úsek je projektován jako etapa I.

Začátek chodníku projektované etapy I (km 0,227) bude navazovat na etapu II. Etapa II je již vyprojektována ve stupni DUR (rok 2013, Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy). Konec chodníku navazuje na stávající chodník vedoucí do centra a autobusovou zastávku „Mikulovice, Plastform“.

Vybudováním etapy I a následně etapy II vznikne propojení a ucelení chodecké trasy ulice Hlavní do centra Mikulovic a přístup k autobusové zastávce „Mikulovice, PLASTFORM“ ve směru na Jeseník (zastávka součást Etapy II).

1. ŘEŠENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU

1.1. Základní prvky bezbariérového užívání staveb

Výškové rozdíly pochozích ploch *nejsou vyšší než 20 mm – splněno*. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu – *navrhuje se betonová dlažba 10x20 cm*.

Minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku do různých směrů v rámci úhlu, který je větší než 180°, je kruh o průměru 1500 mm a nejmenší prostor pro otáčení vozíku o 90° až 180° je obdélník o rozměrech 1200 mm x 1500 mm – *navrhuje se šíře chodníku 1500 mm + bezpečnostní odstupy*. Chodník je veden převážně za silniční příkopem, pouze na konci úseku při navázání na stávající stav je chodník navržen při silniční obrubě. Odstup od oplocení je 500 mm, odstup od silnice je 500mm.

1.2. Schodiště a vyrovnávací stupně

Netýká se. Nejsou na stavbě navrženy.

1.3. Výtahy, zdvihací plošiny, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky

Netýká se. Nejsou na stavbě navrženy

1.4. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání

Komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů – *navrhuje se šíře chodníku 1500 mm + bezpečnostní odstup 500 mm od oplocení a hrany silnice*.

Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nejsou vyšší než 20 mm.

Podélné sklony chodníku mají hodnoty v rozmezí 0,6 – 2,0 % Úsek s podélným sklonem větším než 5,0 % a delší než 200 m se na stavbě nevyskytuje.

U rampových částí délek 1,50 m nepřekračuje sklon 6,7 % - převýšení z fáze přejížděného obrubníku 0,02 m do plné fáze 0,15 m ve sklonu 6,7 %.

Příčný sklon je navržen v hodnotě 2,0 %.



Stavba neřeší výstavbu parkovacích stání.

1.5. Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu

Navržena jsou místa pro přecházení přes účelové komunikace (km 0,229, km 530) v souladu s ČSN 73 6110 Z1. Místa pro přecházení přes účelové komunikace jsou navrženy nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy. Místa pro přecházení v nároží přes připojené účelové komunikace splňují největší dovolenou délku míst pro přecházení mezi obrubami v ose přecházení 7500 mm (základní hodnota 6500 mm zvětšena o 1000 mm v nároží křižovatek z důvodu možnosti projetí návrhovým vozidlem) – navrženo je 4110 mm v km 0,229 (k RS plynu) a 6700 mm na KÚ v km 0,530 (k parkovišti u fotbalového hřiště).

Místa pro přecházení musí mít obrubník s výškou maximálně 20 mm – *navrhuje se 20 mm*. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %) – *dodrženo (příčný sklon 2,0 %, šikmé plochy 6,7 %)*.

1.6. Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici

Netýká se. Nejsou v etapě I navrženy.

1.7. Výkopy a staveniště

Stavba se stane bezbariérovou až po své realizaci, v současné době není v území zajištěn přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu. V rámci realizace stavby budou výkopy zabezpečeny stabilními prvky – výška zábrany 1,10 m, dolní pevná zábrana 0,10 m. Pro přístup do nemovitostí budou uplatňovány mobilní bezbariérové lávky široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm s bočními zábranami ve výšce 0,10 m.

2. ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM

2.1. Základní prvky bezbariérového užívání staveb

Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie nezasahují žádné předměty. Vodící linie jsou přirozené vodící linie a umělé vodící linie. *Vodící linie je uvažována jako přirozená – zvýšený chodníkový obrubník o 60 mm. Přirozená vodící linie je navržena na vzdálenější straně od hrany silnice. Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením – v rámci projektu dodrženo (od km 0,380 navržen pro odtok vody obrubník přerušovaný po vzdálenosti 2000 mm na 100 mm).*

Signální pásy nejsou navrženy u míst pro přecházení (km 0,229, km 0,530) – v souladu dle ČSN Z1 čl. 10.1.3.1.14. ze stavebně-technického hlediska. Při jejich uplatnění na chodníku šíře 1500 mm (normový parametr) by zbýval prostor bez hmatových úprav šíře pouze 600 mm (z šíře chodníku 1500 mm by po odečtení šíře obruby 100 mm a šíře signálního pásu 800 mm zbylo pouze 600 mm), což nesplňuje požadavek Vyhlášky na šíři tohoto prostoru min. 800 mm. Resp. jejich užití by mohlo vést k dezorientaci osoby se zrakovým postižením. Proto se navrhuje v souladu s



ČSN Z1 čl. 10.1.3.1.14. *pouze varovný pás. Změna směru signálních pásů není na stavbě navržena. Ke spojení dvou tras signálních pásů na stavbě nedochází. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí (červená reliéfní dlažba); musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní (hladká betonová dlažba šedá). Signální pás začíná u linie přirozené vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu – nejsou navrženy. Signální pásy nejsou na stavbě navrženy.*

Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení. *Musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2 x 2 pásků – v rámci projektu se nenavrhuje.*

Varovné pásy hmatově definují rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku (výškový rozdíl menší než 80 mm). Varovný pás má šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí (červená reliéfní dlažba vůči šedé hladké dlažbě). Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm – *dodrženo (signální pás není navržen).*

Hmatný pás, varovný pás na speciální dráze, vodící linie s funkcí varovného pásu ani akustický prvek nejsou na stavbě uvažovány.

Vnější pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nejsou navrženy ani nebudou umístěny žádné překážky (*splněno*).

2.2. Schodiště a vyrovnávací stupně

Nejsou navrženy.

2.3. Výtahy, zdvihací plošiny, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky

Netýká se.

2.4. Komunikace pro chodce

Komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů – *navrhuje se šíře chodníku 1500 mm + bezpečnostní odstup 500 mm od oplocení a hrany silnice na KÚ.*

Žádné překážky na komunikacích pro chodce (telefonní automaty, lavičky, pultový prodej, stavby pro reklamu a informační nebo reklamní zařízení a stromy, ani technické vybavení komunikace) nezasahují do průchozího prostoru podél přirozené vodící linie šířky nejméně 900 mm – *splněno*.

Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad pojížděným pásem je opatřen varovným pásem.

2.5. Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu

Navržena jsou místa pro přecházení v souladu s ČSN 73 6110 Z1. Místa pro přecházení jsou navrženy nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy nebo-li přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Místa pro přecházení v nároží přes účelové



komunikace splňují *největší dovolenou délku míst pro přecházení mezi obrubami v ose přecházení 7500 mm (základní hodnota 6500 mm zvětšena o 1000 mm v nároží křižovatek z důvodu možnosti projetí návrhovým vozidlem) - navrženo je 4110 mm v km 0,229 (k RS plynu) a 6700 mm na KÚ v km 0,530 (k parkovišti u fotbalového hřiště).*

Místo pro přecházení musí mít obrubník s výškou maximálně 20 mm. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %) – *dodrženo (příčný sklon 2,0 %, podélný sklon chodníku max. 2,0 %, rampové části jsou navrženy na dl. 1500 mm ve sklonu 6,7 %).*

2.6. Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici

Netýká se.

2.7. Výkopy a staveniště

Stavba se stane bezbariérovou až po své realizaci. V současné době není v území zajištěn přístup pro osoby s omezenou schopností orientace. V rámci realizace stavby budou výkopy zabezpečeny stabilními prvky – výška zábrany 1,10 m, dolní pevná zábrana 0,10 m. Pro přístup do nemovitostí budou uplatňovány mobilní bezbariérové lávky široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm s bočními zábranami ve výšce 0,10 m.

3. ŘEŠENÍ PRO OSOBY SE SLUCHOVÝM POSTIŽENÍM

Netýká se stavby.

4. POUŽITÍ STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO BEZBARIÉROVÁ ŘEŠENÍ

Materiálové řešení hmatových úprav musí odpovídat NV č. 163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky a TN TZÚS 12.03.04 až 06 Technický návod pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav.

Užita je slepecká dlažba červené barvy (kontrast vůči šedé barvě chodníku a vjezdů).