

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

Objednatel:

Město Lovosice

Školní 407/2
410 30 Lovosice

Zhotovitel DSP/PDPS:




Valbek, spol. s r.o.

Vaňurova 505/17
460 02 Liberec 3

HIP:

ING. T. TRACHTA

	Vypracoval	Ing. T. Trachta		Zak. číslo	15-UL11-021
	Zodp. projektant	Ing. T. Trachta		Datum	01/2016
	Tech. kontrola			Stupeň	DSP/PDPS
	Akce Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích			Počet formátů	9 x A4
				Měřítko	
Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o., stř. Ústí n. L. Děčínská 717/21 400 03 Ústí nad Labem	Příloha BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ			Č. přílohy	Paré
				B.5	

Bezbariérové užívání

Obecné podmínky dle vyhlášky č.398/2009 Sb.:

V rámci stavby „Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích“ jsou řešeny stavební úpravy dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. **Jedná se o rekonstrukci stávajícího autobusového nádraží**, při zachování přibližného rozsahu a funkčního rozložení stávajících ploch. Ve spojení a vlakovým nádražím se jedná o přestupní uzel regionálního významu, s malým objemem dopravy. V prostoru autobusového nádraží nejsou v současné době osazeny elektronické informační prvky a v rámci rekonstrukce nejsou s ohledem na význam přestupního uzlu navrženy. Investor nicméně v době zpracování dokumentace zadal v rámci související stavby doplnění kamerového a elektronického informačního systému pro cestující, v rámci kterého budou řešeny rovněž akustické majáčky vytyčující přístup k nádraží.

Obecné podmínky vyplývající z výše citované vyhlášky jsou na dotčené stavbě zabezpečeny a dále doplněny dle dalších obecně platných předpisů následujícím způsobem.

- a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu** - Komunikace pro pěší budou opatřeny krytem z mozaikové dlažby do lože z kameniva. Na rozhraní vozovek, parkovacích stání a chodníků bude osazen kamenný obrubník do betonového lože s oporou. Výška nášlapu obrub bude 150 mm, podél komunikací. Podél šikmých a kolmých parkovacích stání bude výška nášlapu kamenných obrub 100 mm, v prostoru před ubytovnou ČD (č.p. 919) bude podél komunikace osazena snížená obruba s nášlapem 50 mm. U přechodu pro chodce, v místech pro přecházení, v místě ukončení komunikace pro pěší a v místě kontejnerových stání bude rovněž osazena snížená obruba s nášlapem 20 mm.

V místě nástupních ostrůvků autobusových stání bude jejich povrch vytvořen ze zámkové dlažby tl. 60 mm do lože z kameniva. Na rozhraní vozovky a nástupních ostrůvků bude osazen bet. silniční obrubník do betonového lože s oporou, v místě nástupních hran autobusových stání bude osazen bet. bezbariérový obrubník do betonového lože s oporou. Výška nášlapu obrub bude 150 mm, výška nášlapu bezbariérové obruby v nástupní hraně bude 200 mm. V místech pro přecházení bude osazena snížená obruba s nášlapem 20 mm, podél nástupní hrany (souběžně s bezbariérovou obrubou, na straně odvrácené) bude z důvodu zachování normového příčného sklonu osazena obruba s nášlapem 200 mm. V týlu 1. nástupiště bude před místem pro přecházení převrácen příčný sklon nástupiště a bude zde osazena obruba s nášlapem 150 mm tak, aby u místa pro přecházení bylo možné vytvořit lichoběžníkovou rampu při dodržení dále popsanych parametrů.

Povrch komunikací pro pěší bude v místech úprav výšky nášlapu obrub plynule přizpůsoben jejímu průběhu - viz. přílohy.

Příčný sklon komunikací pro pěší bude jednostranný, většinou směrem k přilehlé vozovce o hodnotě max. 2,0 %, podélný sklon se řídí sklonem komunikace a v žádném místě nepřevyšuje 8,3 %. Šířka komunikací pro pěší je min. 1,50 m a více. Přizpůsobení povrchu komunikací pro pěší k upravené výšce nášlapu obrub bude provedeno pomocí přímých nebo lichoběžníkových ramp, se sklonem rampové části max. 12,5 %, za rampovou částí (v případě lichoběžníkových ramp) musí vždy zůstat zachován průchozí prostor šířky min. 0,9 m, se sklonem max. 2,0 % - viz. přílohy.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením – v místě přechodu pro chodce bude podél snížené obruby (nášlap 20 mm) vytvořen varovný pás šířky 0,4 m, z reliéfní kamenné dlažby, který bude přetažen do rampové části, až do výšky nášlapu obruby 80 mm. Na varovný pás bude v ose přechodu přímo navazovat signální pás šířky 0,8 m, z reliéfní kamenné dlažby, který bude napojen na vodící linii v místě. S ohledem na povrch komunikací pro pěší (kam. mozaiková dlažba) bude podél varovného a signálního pásu vytvořen rovinný povrch z kamenných desek, v šířce 0,25 m.

V místech pro přecházení bude podél snížené obruby (nášlap 20 mm) vytvořen varovný pás šířky 0,4 m, z reliéfní kamenné dlažby, který bude přetažen do rampové části, až do výšky nášlapu obruby 80 mm. Na varovný pás bude v ose míst pro přecházení navazovat signální pás šířky 0,8 m, z reliéfní kamenné dlažby, který bude od varovného pásu odsazen o 0,50 m a bude napojen na vodící linii v místě. S ohledem na povrch komunikací pro pěší (kam. mozaiková dlažba) bude podél varovného a signálního pásu vytvořen rovinný povrch z kamenných desek, v šířce 0,25 m. Místa pro přecházení, umístěná v křižovatkových rozjezdech budou dále doplněna vodícím pásem přechodu, který osově navazuje na signální pás.

U místa pro přecházení umístěném na SO 103.1 bude zřízen pouze varovný pás (viz. předchozí popis), signální pás zde nebude osazen, jelikož pěší trasa v tomto místě nemá žádnou návaznost. Místo pro přecházení a přilehlá komunikace pro pěší zde bylo vytvořeno jako příprava pro možné budoucí využití prostoru bývalé pošty. Po případném dobudování návazností pěší trasy bude signální pás na obou stranách doplněn.

V místech stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a v místě ukončení komunikace pro pěší bude podél snížené obruby (nášlap 20 mm) vytvořen varovný pás šířky 0,4 m, z reliéfní kamenné dlažby, který bude přetažen do rampové části, až do výšky nášlapu obruby 80 mm. S ohledem na povrch komunikací pro pěší (kam. mozaiková dlažba) bude podél varovného a signálního pásu vytvořen rovinný povrch z kamenných desek, v šířce 0,25 m.

V místě snížené obruby (nášlap 50 mm) v prostoru před ubytovnou ČD (č.p. 919) nebude vytvořen varovný pás, jelikož je komunikace pro pěší před tímto místem ukončena a plocha slouží pouze pro přístup zaměstnanců ČD a.s. Ukončení komunikace pro pěší je vyznačeno varovným pásem šířky 0,4 m, z reliéfní kamenné dlažby, který je osazen příčně, v celé její šířce. S ohledem na povrch komunikací pro pěší (kam. mozaiková dlažba) bude podél varovného pásu vytvořen rovinný povrch z kamenných desek, v šířce 0,25 m.

Veškerá nebezpečná místa, kde je styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižší než 0,08 m, musí být vyznačena varovným pásem šířky 0,40 m. Rozhraní mezi zelenými plochami a chodníky budou ohraničena kamennými záhonovými obrubníky do betonového lože s převýšením min. 0,06 m nad povrch chodníku pro vytvoření vodící linie.

V místě nástupních ostrůvků autobusových stání bude nástupní hrana lemována optickým kontrastním pásem (z hladké dlažby) o takové šířce, aby spolu s obrubou byl vytvořen pás min. 0,50 m široký. V místě označnicku zastávky, resp. v místě předních dveří autobusu bude zřízen signální pás o šířce 0,80 m tvořený reliéfní dlažbou. Signální pás bude zřízen na celou šířku nástupiště, s výjimkou optického kontrastního pásu, uspořádání – viz příloha. Na straně nástupiště, protilehlé od nástupní hrany bude osazeno ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,10 m. Spodní tyč tohoto zábradlí, osazená ve výšce 0,10 až 0,25 m a slouží jako vodící prvek (zarážka) pro bílou hůl, tuto linii pak doplní přístřešek nástupiště – jeho zadní stěna (boční stěny nebudou osazeny). U rezervních autobusových stání podél průběžného chodníku bude funkci vodící linie tvořit záhonová obruba osazená do betonového lože s nášlapem 0,06 m. V čelech nástupních ostrůvků budou zřízena místa pro přecházení, podél snížené obruby (nášlap 20 mm) bude vytvořen varovný pás

šířky 0,4 m, který bude přetažen do rampové části, až do výšky nášlapu obruby 80 mm. Na varovný pás bude v ose míst pro přecházení navazovat signální pás šířky 0,8 m, který bude od varovného pásu odsazen o 0,30 m. Tato místa pro přecházení budou, s ohledem na šikmý směr přecházení dále doplněna vodícím pásem přechodu, který osově navazuje na signální pás. V místě pro přecházení spojujícím týl 1. nástupiště s chodníkem podél domu č.p. 323 bude z obou stran zřízen pouze varovný pás, signální pásy zde nebudou doplněny a místo pro přecházení nebude sloužit pro osoby nevidomé a slabozraké, jelikož zde pro ně není možné zajistit jejich bezpečné převedení.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením – nejsou použita.

d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení – varovné a signální pásy budou vytvořeny z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky, rovinný povrch podél varovných a signálních pásů v místech s kam. mozaikovou dlažbou bude z kamenných desek, vše dle NV č.163/2002 Sb. Vedení a šířka varovných pásů se řídí ustanovením vyhlášky č. 398/2009 Sb. **Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č.163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06.**

Schematická vzorová řešení jsou součástí připojených příloh.

Přílohy:

Schematické řešení přechodu pro chodce	M 1:50
Schematické řešení místa pro přecházení	M 1:50
Schematické řešení ukončení chodníku	M 1:50
Schematické řešení stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené	M 1:50
Schematické řešení místa pro přecházení u nástupního ostrůvku BUS	M 1:50

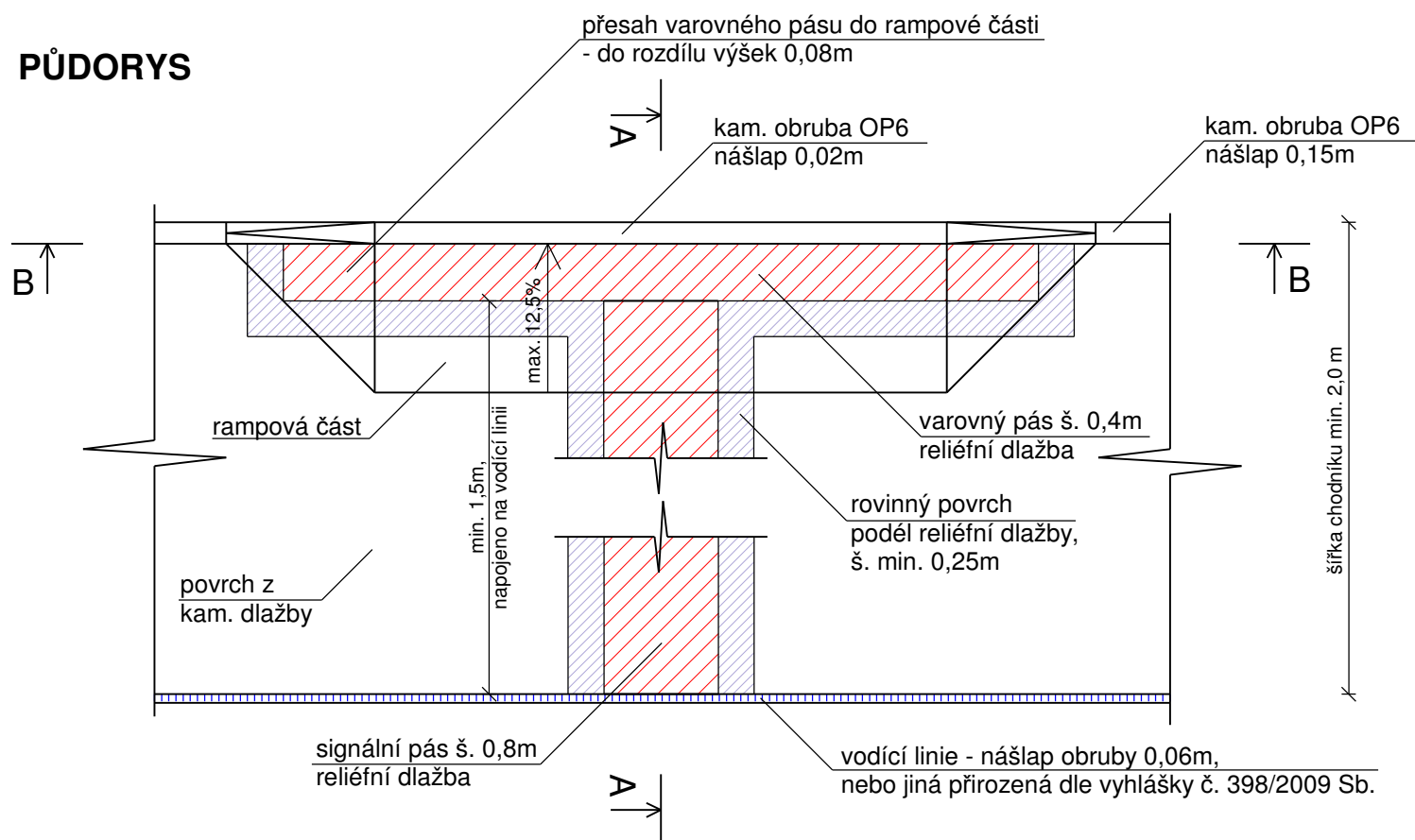
V Ústí nad Labem, leden 2016

Vypracoval: Ing. Tomáš Trachta

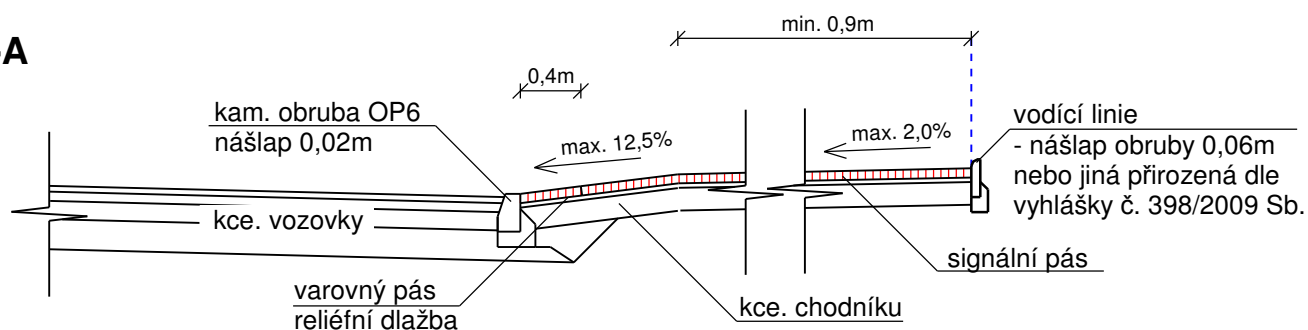
Schematické řešení přechodu pro chodce rampa lichoběžníková

M 1:50

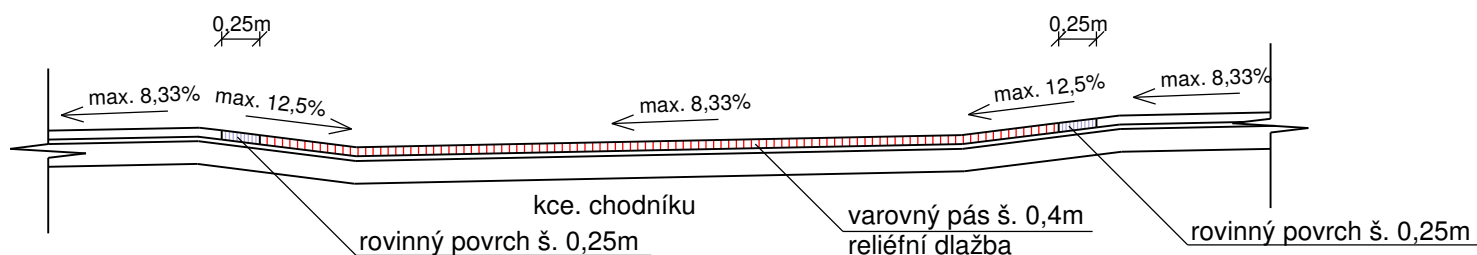
PŮDORYS



ŘEZ A-A



ŘEZ B-B



Pozn.:
Délka směrového vedení signálního pásu musí být nejméně 1,5m.

Signální pás je napojen na vodící linii - obruba s nášlapem min. 0,06m,
nebo jiná přirozená dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

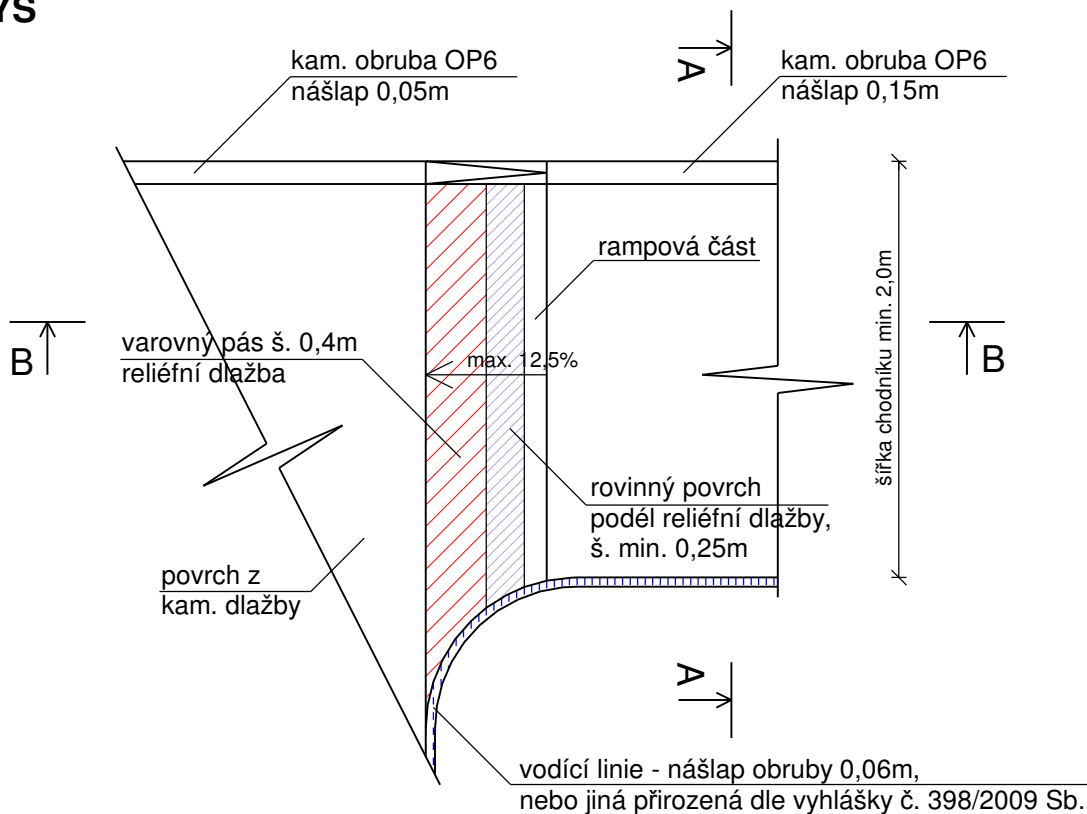
Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku
s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být
signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje
pouze na jedné straně.

Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

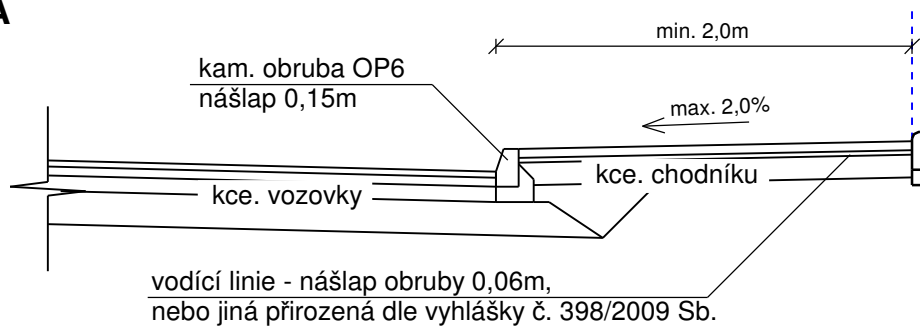
Schematické řešení ukončení chodníku rampa přímá

M 1:50

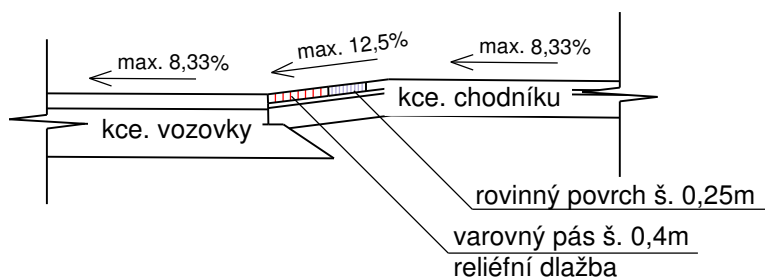
PŮDORYS



ŘEZ A-A



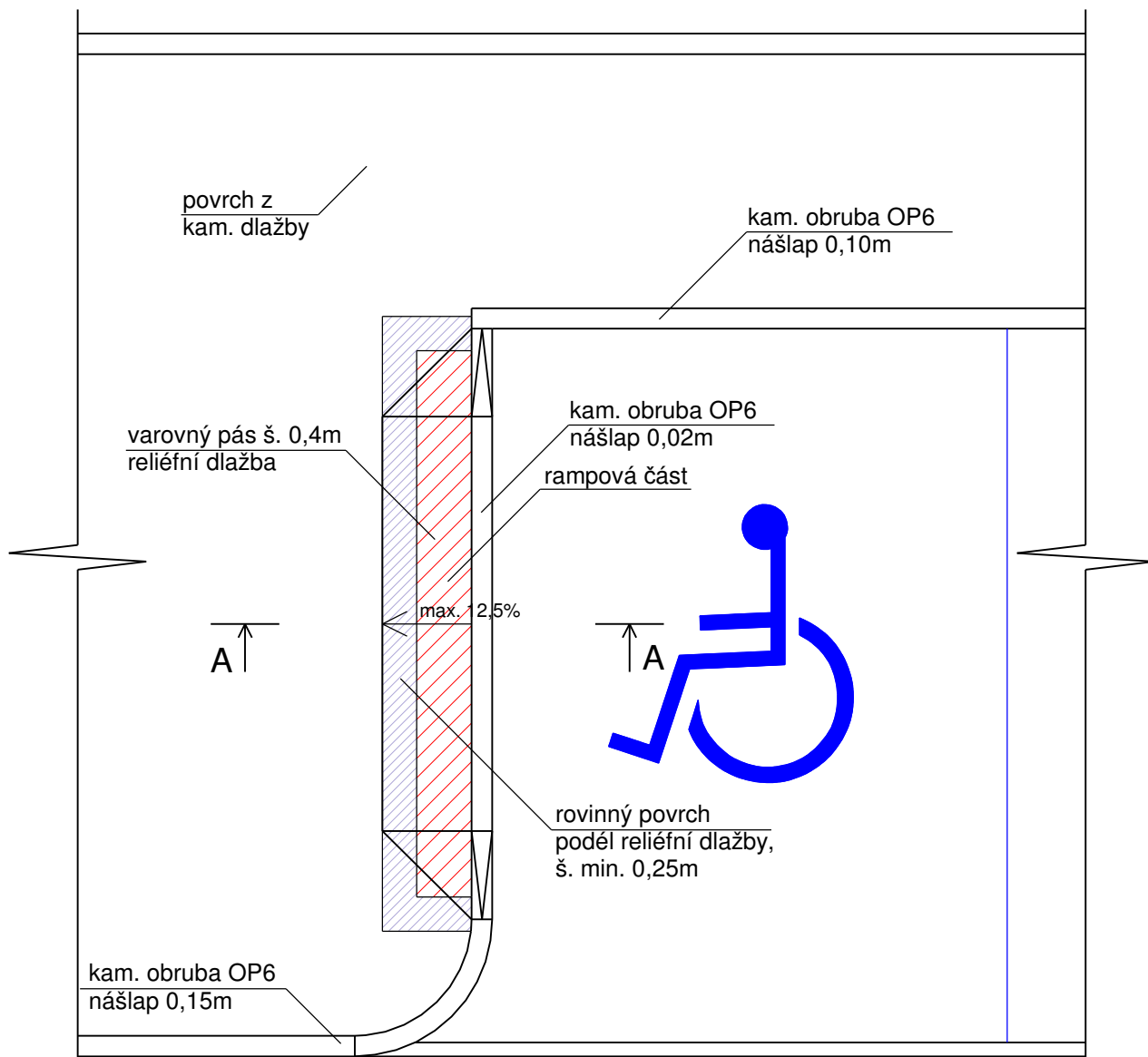
ŘEZ B-B



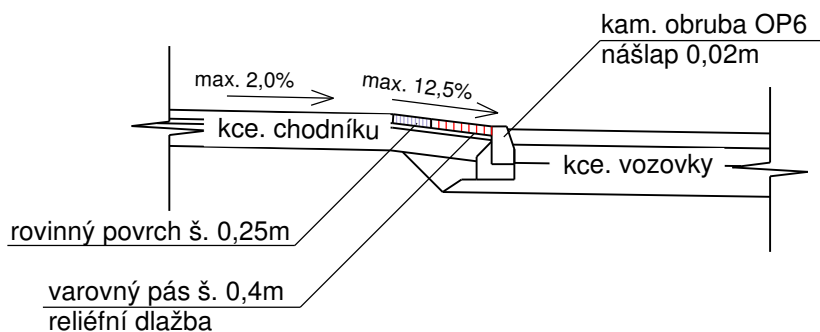
Schematické řešení stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené rampa lichoběžníková

M 1:50

PŮDORYS



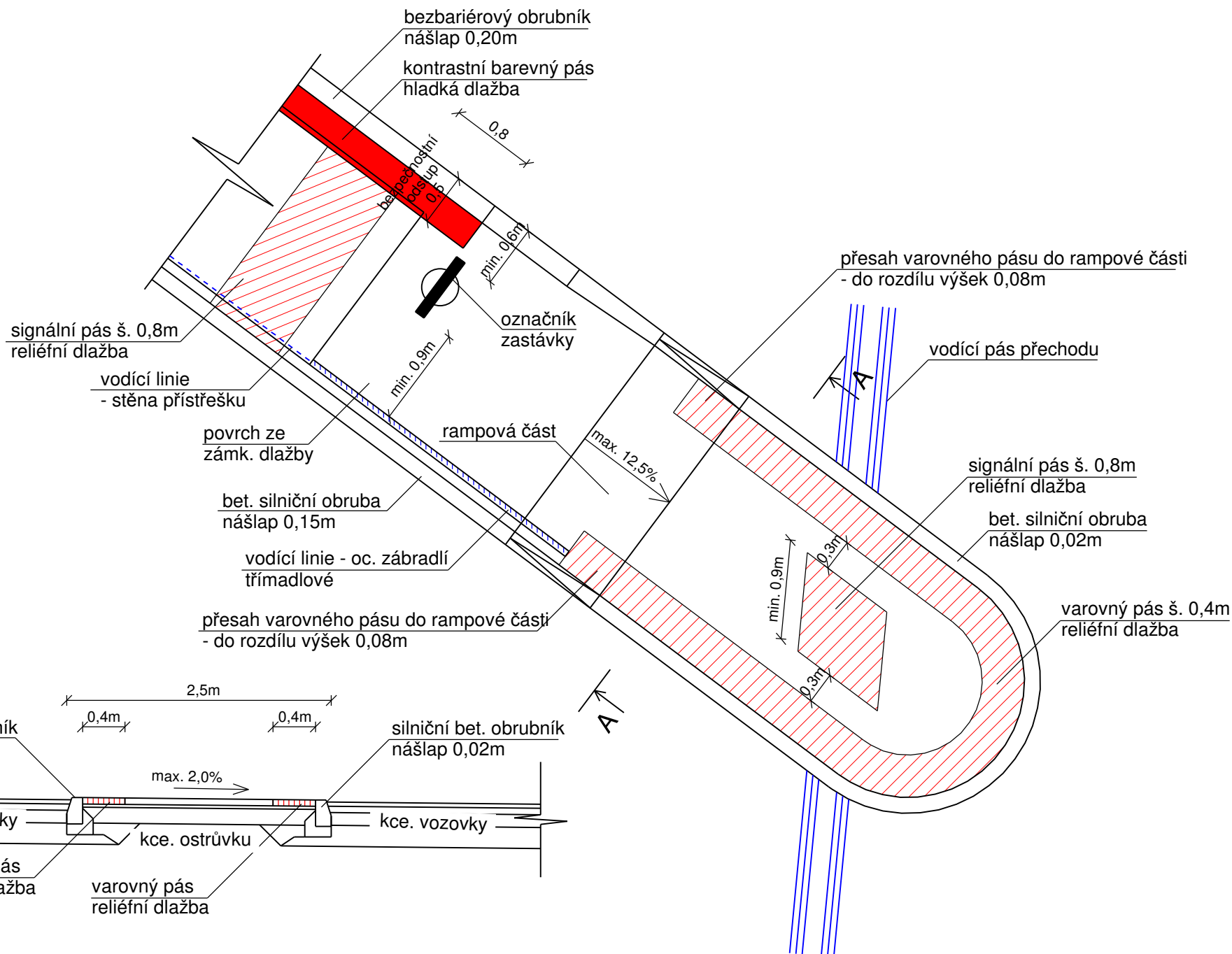
ŘEZ A-A



Schematické řešení místa pro přecházení u nástupního ostrůvku BUS, rampa přímá

M 1:50

PŮDORYS



ŘEZ A-A

