


NAVRH / VYPRACOVAL :		ZODP. PROJEKTANT :		 <b>AP2 projekt s.r.o.</b> Zátkovo nábreží 448/7, 370 01 České Budějovice IČ: 281 49 271, DIČ: CZ28149271	
M.ŠLINC		M.ŠLINC			
MĚSTO : ČESKÝ KRUMLOV		KÚ : ČESKÝ KRUMLOV			
OKRES : ČESKÝ KRUMLOV		KRAJ : JIHOČESKÝ			
INVESTOR : MĚSTO ČESKÝ KRUMLOV				Č.ZAKÁZKY :	19 - 2014
AKCE : <b>PŘECHODY PRO CHODCE NA SILNICI I/39  V ČESKÉM KRUMLOVĚ  - ul. FIALKOVÁ</b>				DATUM :	ČERVENEC 2014
				STUPEŇ :	DSP, PDPS
				FORMÁT :	
				MĚŘÍTKO :	
PŘÍLOHA :  <b>BEZBARIEROVÉ UŽÍVÁNÍ</b>				Č.PŘÍLOHY :  <b>B.6</b>	Č.PARÉ :

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## 1 Identifikační údaje

### **Stavba**

<i>Název stavby:</i>	<b>Přechody pro chodce na silnici I/39 v Českém Krumlově – ul. Fialková</b>
<i>Název přílohy:</i>	Bezbariérové užívání
<i>Místo stavby:</i>	Český Krumlov
<i>Katastrální území:</i>	Český Krumlov
<i>Kraj:</i>	Jihočeský
<i>Druh stavby:</i>	Novostavba
<i>Druh dokumentace:</i>	Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

### **Objednatel dokumentace - investor**

<i>Investor:</i>	Město Český Krumlov Náměstí Svornosti 1 381 18 Český Krumlov
------------------	--

### **Zhotovitel dokumentace**

<i>Projektant :</i>	AP2 projekt s.r.o. Zátkovo nábřeží 448/7 370 01 Č. Budějovice IČ 46625895, DIČ CZ28149271
---------------------	--

<i>Zodpovědný projektant :</i>	Michal Šlinc, autorizovaný technik v oboru dopravní stavby, specializace nekolejová doprava ČKAIT 0102089
--------------------------------	---

## 1 Úvod

V rámci akce: „Přechody pro chodce na silnici I/39 v Českém Krumlově – ul. Fialková “ se navrhuje stavební úpravy na místních komunikacích a na sil. I/39. V návrhu se proto vykytují i prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

## 2 Prvky bezbariérového užívání

Prvky bezbariérového užívání jsou patrné z příloh této zprávy.

**Signální pás** je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj obytné a pěší zóny; neurčuje přístup k jednotlivým institucím. Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; 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. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu širě 800 mm při okraji signálního pásu. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích, v souběhu chodníku a cyklistické stezky nebo pásu pro in-line brusle a při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu. V místě, kde se spojují dvě trasy signál. pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

**Varovný pás** je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojižděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; 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 varovnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. 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.

### **3 Použité předpisy**

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ZMĚNA Z1

Vyhláška č.398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích 12/2002

Přílohy :

B.6-P1 Detail způsobu úpravy sníženého obrubníku s varovným pásem

B.6-P2 Detail vodící linie chodníku

B.6-P3 Schematický výkres přechodu pro chodce

B.6-P4 Schematický výkres – zastávka BUS

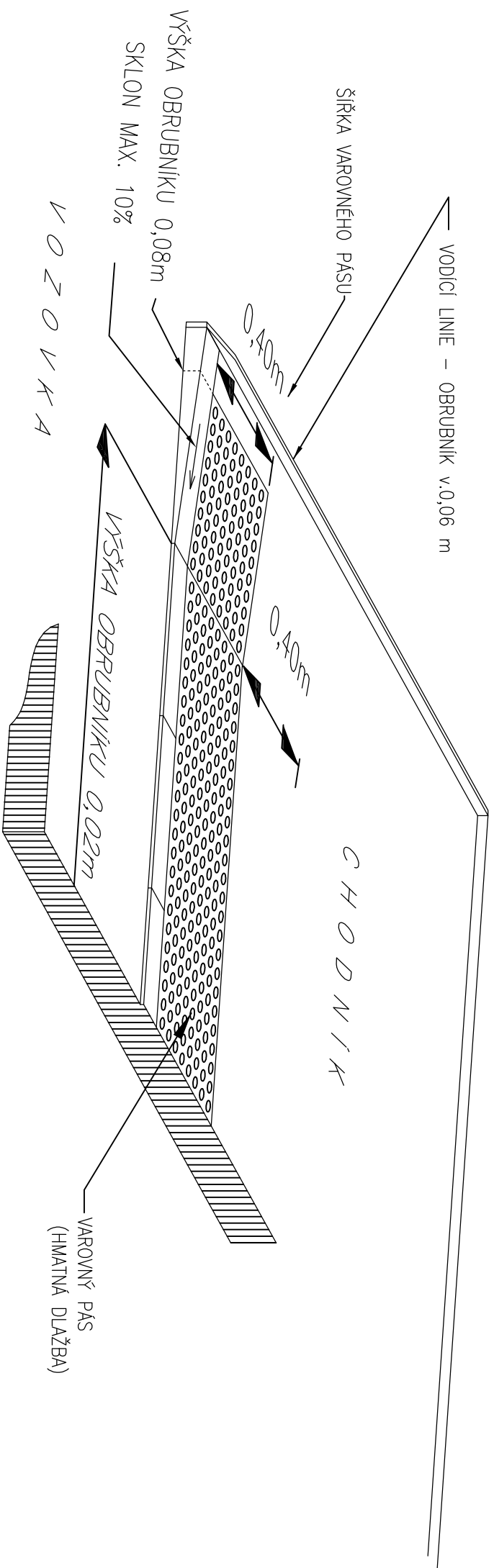
V Českých Budějovicích, červenec 2014

Michal Šlinc

DETAIL ZPŮSOBU ÚPRAVY SNIŽENÉHO OBRUBNÍKU S VAROVNÝM PÁSEM  
- UKONČENÍ CHODNÍKU

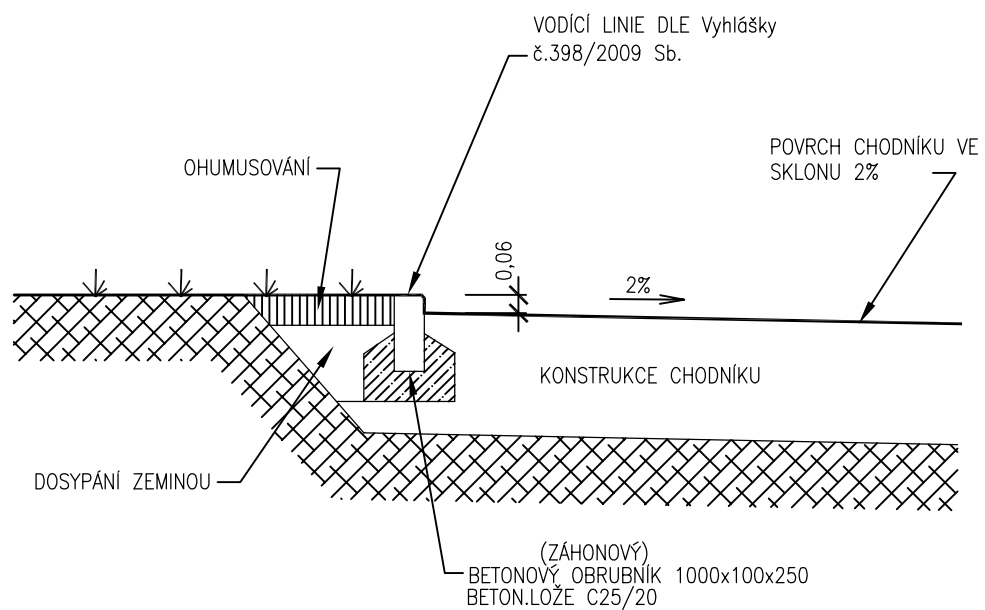
Měřítko : SCHÉMA

AXONOMETRIE

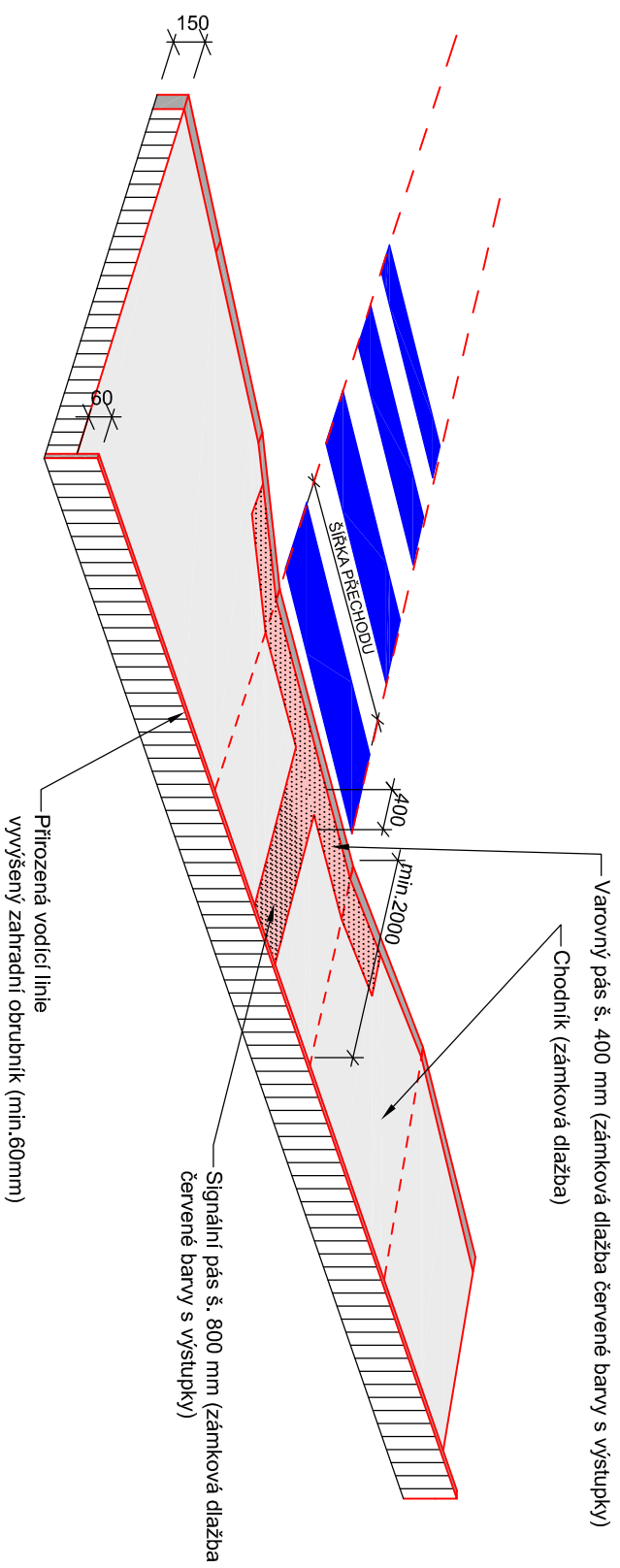


## DETAIL VODÍCÍ LINIE CHODNÍKU - P Ř Í Č N Ý Ř E Z

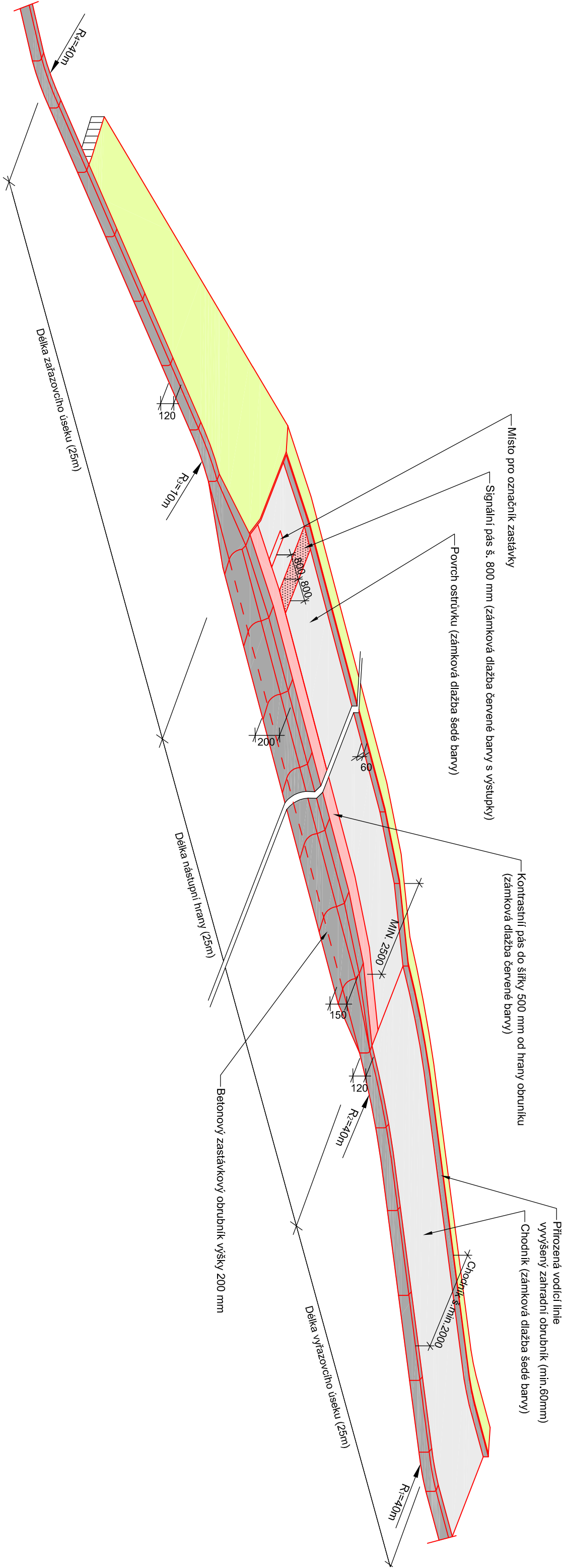
Měřítko : SCHÉMA



# **SCHÉMATICKÝ VÝKRES PŘECHODU PRO CHODCE** **( není v měřítku )**



# SCHÉMATICKÝ VÝKRES - ZASTÁVKA BUS ( není v měřítku )



## Nástupišť veřejné dopravy:

- Nástupišť veřejné dopravy musí umožňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Přístup přes vozovku musí být po přechodu pro chodce.
- Nástupišť autobusů musí mít výšku 200mm. Doporučuje se použití bezbariérového zastávkového obrubníku.
- Nástupišť autobusů se vybavují vodící linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, resp. k označnicku zastávky.
- Hmatové úpravy jsou řešeny dle ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přístupní uzly a stanoviště - část 1: Navrhování zastávek