

POKYN

ke zpracování dokumentu prokazující bezbariérové užívání stavby

Součástí „Pravidel“ je odstavec 5. Náležitosti žádostí o příspěvek, ve kterém je nově požadován podle písmene e) Průkaz o splnění obecných technických požadavků z hlediska bezbariérového užívání stavby.

Protože v předkládané projektové dokumentaci bývají zásadní chyby, které znemožňují bezbariérové užívání stavby, byl tento Průkaz o splnění obecných technických požadavků z hlediska bezbariérového užívání stavby do náležitostí zařazen a pokud nebude náležitě a správně zpracován, žádost na poskytnutí příspěvku bude doporučena k zamítnutí.

Nevhodné nebo špatné řešení bezbariérových úprav dopravních staveb může být pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace velice nebezpečné. Stavba tak nesplní kriteria pro poskytnutí příspěvku z rozpočtu SFDI, protože ani nezvýší bezpečnost účastníků provozu, ani nezpřístupní dopravní infrastrukturu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Součástí předkládané žádosti je pravomocné stavební povolení (ohlášení stavby) pro danou stavbu podle zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a projektová dokumentace, pro kterou bylo pravomocné rozhodnutí vydané.

Rozsah a obsah projektové dokumentace podrobně stanovuje vyhláška č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb, podle § 1 se ale tato vyhláška nevztahuje (mimo jiné) na stavby dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací. Podle §194, písm. c) stavebního zákona obecné technické podmínky a rozsah a obsah projektové dokumentace těchto staveb stanovuje Ministerstvo dopravy ČR. Tento legislativní předpis MD ČR v současné době prochází schvalovacím procesem. Vycházíme-li ze stavebního zákona a z podkladů poskytnutých MD ČR, Průkaz a o splnění obecných technických požadavků na bezbariérové užívání stavby je obsažen ve správně zpracované projektové dokumentaci.

Ze strany SFDI se tedy nejedná o požadavek na další speciální dokumentaci. Předkládá se pouze výtah ze zpracované a schválené dokumentace, který prokáže soulad s platnou legislativou (nejčastější chyby vyplývají z nedodržování Vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace).

Tento pokyn obsahuje dvě části. První část obsahuje text, ze kterého se žadatel dozví, jaké dokumenty a výkresy musí předložit, aby by splnil průkaz bezbariérovosti. Druhá obrazová část obsahuje schematické detaily bezbariérového řešení a fotodokumentaci s ukázkami nejčastějších chyb.

Část I. - požadované dokumenty a výkresy:

Ministerstvo dopravy ČR v souladu s §194, písm. c) zákona 183/2006 Sb. v současné době připravuje vyhlášku o technických požadavcích a rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb. Protože dokument ještě nenabyl právní moci, vycházela jsem při psaní Pokynu ze stavebního zákona a přiměřeně jsem použila dostupné podklady k nové vyhlášce MD ČR.

Dokumentace pro stavební řízení musí obsahovat všechny úpravy dle platné legislativy, zejména musí být dodržena vyhláška č. 369/2001 Sb.

Pro posouzení stavby z hlediska jejího užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je nutné předkládat následující dokumenty s označením požadovaných náležitostí:

1. Průvodní zpráva

Členěná na předepsané položky.

Pro posouzení je důležité písmeno: informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu – zde musí být uvedeny nebo vyjmenovány požadavky na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

2. Souhrnná technická zpráva

Členěná na předepsané položky.

Pro posouzení se sleduje zejména odstavec: Řešení bezbariérového užívání - řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, kde se posuzují údaje o splnění požadavků na bezbariérové řešení stavby.

3. Výkresová část

Členěná na předepsané položky.

- a) Výkres situace stavby a širších vztahů nebo Koordinační výkres situace stavby a jejího okolí na mapovém podkladu (doporučené měřítko 1:5 000 až 1:50 000) s napojením na dopravní infrastrukturu s vyznačením úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- b) Situace stavby v měřítku 1:1 000 nebo 1:500 současného stavu území (nebo jako podklad je použitý snímek mapy), navrhovaná stavba včetně zákresu úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, vazby na okolí, dotčená ochranná pásma a dopravní a technická infrastruktura
- c) vlastní bezbariérové řešení stavby – vzorové nebo charakteristické příčné řezy v měřítku 1:50, detaily všech navržených bezbariérových řešení v měř. 1:50 (příp. 1:100), včetně popisu použitého materiálu, odkazů na ČSN, OTP a pod.
Přestože tyto detaily nebývají požadovány pro stavební povolení nebo pro ohlášení stavby, SFDI trvá na jejich předkládání, protože právě tyto detaily bývají nevhodně nebo nebezpečně řešeny.

4. Zásady organizace výstavby

Tento bod nebývá do výtahu z projektové dokumentace zpravidla zařazován. Přesto je velice důležitý. Zde je důležité připomenout, že staveniště je nutné zabezpečit a označit, tak aby nebyl omezen samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace po dobu výstavby (častým jevem jsou špatně zabezpečené nebo neoznačené výkopy). Rovněž navržená a označená obchozí trasa musí splňovat podmínky pro bezpečný a samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

V Technické zprávě, členěné na předepsané položky, se hodnotí:

- úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- informace o rozsahu a stavu staveniště, popis staveniště (předpokládané úpravy a oplocení staveniště) včetně zajištění podmínek pro užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, příjezdy a přístupy na staveniště ve vztahu k osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Výkresová část, pokud jsou úpravy dostatečně podrobně popsány v Technické zprávě nebo se nejedná o velmi rozsáhlé staveniště se složitým řešením nebo o dlouhodobě používané obchodní trasy, není požadována.

5. Dokladová část

Stanoviska, posudky a výsledky jednání vedených v průběhu zpracovávání projektové dokumentace nebo v průběhu stavebního řízení týkající se užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – pokud tyto dokumenty byly požadovány a zpracovány. Opakovaná jednání a konzultace s odborníky na bezbariérové stavby svědčí o zodpovědném přístupu projektanta.

Část II. – schematické detaily bezbariérového řešení a fotodokumentace

Pro správné řešení bezbariérového užívání stavby je nutné používat pouze ověřené podklady (nařízení vlády, vyhlášky, ČSN, vzorové listy, technické specifikace, standardy nebo návody).

Protože dobré řešení přístupnosti vychází především z chopení potřeb cílových skupin, dovolte mi nejprve stručně specifikovat zvláštnosti pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace na pozemních komunikacích.

Mezi **osoby s omezenou schopností pohybu** řadíme nejenom osoby zdravotně postižené – osoby na vozíku pro invalidy, osoby používající hole a berle, ale i osoby pokročilého věku, děti, těhotné ženy, osoby s dětskými kočárky, případně osoby mentálně postižené. Pro tuto skupinu tvoří bariéry hlavně výškové rozdíly (schody, obrubníky). Další bariérou může být nedostatečná šířka komunikace (nevhodně řešený detail – např. umístění sloupu veřejného osvětlení, který může znemožnit průjezd vozíku nebo kočárku), příliš strmý sklon rampy (hrozí pád osoby nebo převržení vozíku), nevhodný povrch komunikace a pod.

Bezbariérové řešení přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu, ve svém zjednodušení, spočívá v návrhu dostatečně široké trasy za použití ramp s dodržením maximálního sklonu 8,33%, resp. 12,5% (viz vyhláška. č. 369/2001 Sb., příloha 1).



Nevhodné řešení rampy (příliš strmý sklon, úzký nájezd a nevhodný materiál) u přechodů přes komunikaci



Příliš vysoký výškový rozdíl (cca 50 mm) u středového ostrůvku pro pěší, který je v rozporu s vyhl. č. 369/2001

Osob s omezenou schopností pohybu se také nejčastěji týká požadavek na speciální úpravy parkovacích míst. Povinnost zřizovat speciální parkovací místa a počet parkovacích míst pro zdravotně postižené vyplývá z vyhlášky 369/2001 Sb., § 1 a § 5.

Přesné požadavky na stání pro vozidla zdravotně postižených osob stanoví Příloha č.1 vyhlášky 369/2001 Sb. Mezi nejdůležitější požadavky patří: minimální šířka stání 3500 mm, sklon stání maximálně 5%. Šířka stání musí umožnit úplné otevření dveří, které je nutné při přesunu osoby s omezenou schopností pohybu do vozidla nebo z vozidla. Protože plné otevření dveří je nutné i při usazování a upínání dítěte do autosedačky (povinný zadržný systém), počítá se v novele návrhu vyhlášky 369/2001 Sb. s povinným umístováním parkovacích míst pro osoby s dětskými kočárky. K těmto speciálním vyhrazeným parkovacím musí být vždy zajištěný bezbariérový přístup z komunikace pro pěší (z chodníku).



Vyhrazené stání pro zdravotně postižené:

- je označeno mezinárodním symbolem přístupnosti
- má správnou velikost i sklon
- má zajištěný bezbariérový přístup na komunikaci pro pěší



Mezi **osoby s omezenou schopností orientace** patří osoby se zbytky zraku a osoby nevidomé, osoby neslyšící a hluchoslepé, dále také osoby pokročilého věku, děti do tří let a případně osoby s mentálním postižením. Problematika osob hluchých se řeší podrobněji například v oblasti hromadné dopravy. Při navrhování pozemních komunikací je nejdůležitější respektovat potřeby osob se zbytky zraku a potřeby nevidomých. V předkládané projektové dokumentaci jsou nejčastější chyby právě v úpravách pro zrakově postižené.

Nevidomí a slabozrací nemohou k bezpečnému pohybu po exteriéru používat zrak, ten nahrazují jiné smysly – hmat a sluch. Nevidomí se pohybují v exteriéru pomocí (hmatové) techniky dlouhé bílé hole. Je to technika s přesnými pravidly, proto i hmatové úpravy musí být přesné. Chybná řešení nevidomým a slabozrakým nejen ztěžují samostatný pohyb, ale mohou ohrozit i jejich bezpečnost. Doplňkové informace nevidomí a slabozrací získávají akusticky (např. akustické majáčky, akustická signalizace na přechodech).

Z hlediska přístupnosti pro potřeby této cílové skupiny je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. **vodící linie**. Přirozenou vodící linií mohou být např. stěny budov, zídky, podezdívky plotů, obrubníky u trávníků (výška 0,06m). Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky! Při přerušení přirozené vodící linie v délce více než 6m musí být zřízena tzv. umělá vodící linie.

Na vodící linie navazují tzv. **signální pásy**, které upozorňují na možné změny směru. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení komunikace nebo při přístupu k místu nástupu do vozidel hromadné dopravy. Signální pás má šířku 0,8 – 1 m, délku minimálně 1,5 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky.

Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (styk chodníku a jízdního pásu s obrubníkem nižším než 0,08 m – přechody, místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník, např. u rodinných domků nebo ze dvorů u domovních bloků) musí být označeny tzv. **varovným pásem**. Varovný pás má šířku 0,4 m, je speciální formou umělé vodící linie a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky.

Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 369/2001 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06.



Materiál použitý pro hmatové prvky nevyhovuje nařízení vlády č. 163/2002. Chybí pokračování signálního pásu k vodící linii, chybí vodící linie.



Materiál schválený pro hmatové prvky, správné je i barevně kontrastní řešení. Detail označení nebezpečného prostoru, místo pro přecházení.

Nejčastější chyby:



Signální pás nenavádí nevidomého na směr přecházení (na osu přechodu)

na fotografii směr signálního pásu navádí nevidomého do prostoru pojezděné plochy autobusového terminálu.

Pokud signální pás navádí nevidomého do prostoru komunikace (mezi vozidla např. u vícepruhové komunikace), může být tato skutečnost klasifikována i jako obecné ohrožení!



Signální pás nenavazuje na vodící linii

nevidomý není upozorněn na změnu směru

Z fotografie je patrné, že chybí vodící linie

Vodící linií by měl být obrubník (výška 0,06m) u trávniku

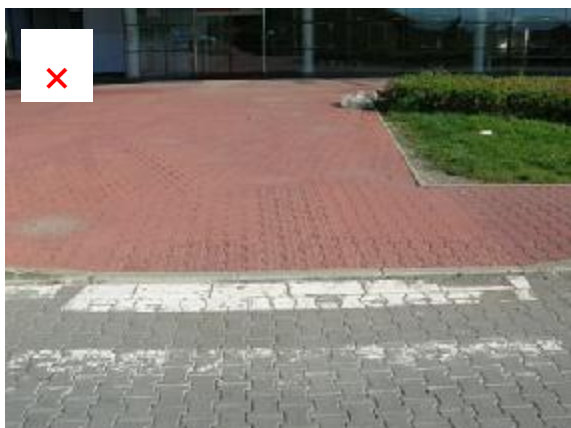
Vodící linií nikdy nesmí být obrubník u vozovky



Chybí varovný pás u sníženého obrubníku

nevidomý není upozorněn na nepřístupný prostor, kterým v tomto případě je komunikace (vozovka).

Správné je barevně kontrastní řešení



Chybí kontrastní barevné řešení

Hmatové prvky splývají s okolní dlažbou



Chybí kontrastní barevné řešení

Hmatové prvky splývají s okolní dlažbou



Chybné křížení signálních pásů

Není vynechaná hmatová úprava v místě křížení signálních pásů.

Hmatové prvky nejsou kontrastní, splývají s okolní dlažbou



Chybné řešení varovných pásů

Varovný pás o šířce 0,4m je zřizován podél hrany, která je hranicí nebezpečného nebo nepřístupného prostoru.

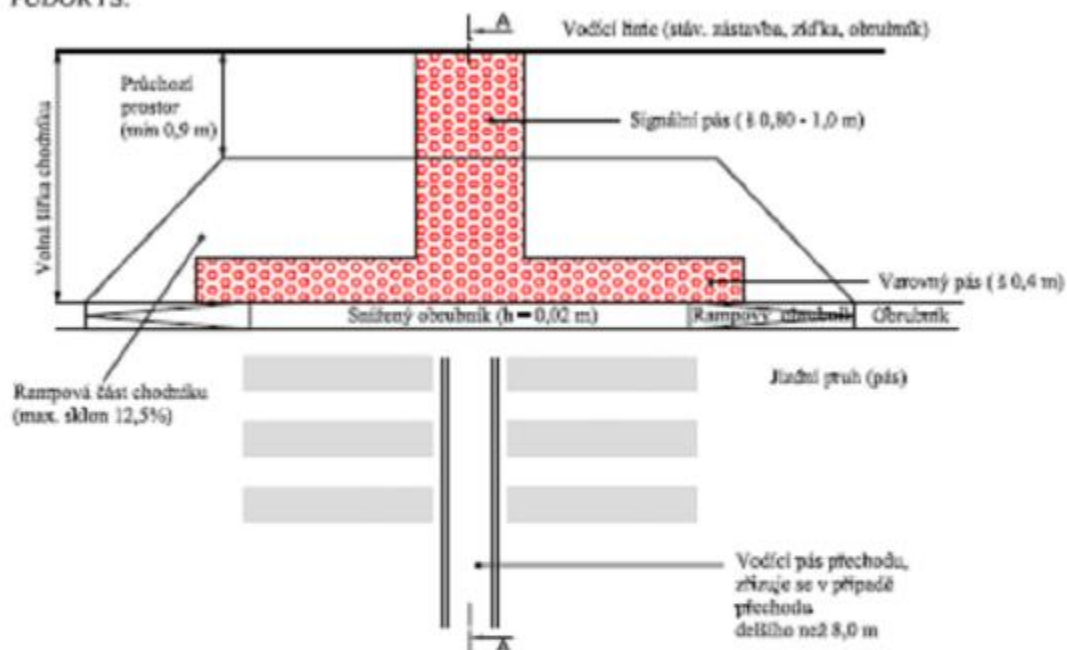
Úprava na fotografii je pro nevidomé zcela matoucí a zavádějící.

Podle statistiky nejčastěji opakovaných chyb v projektové dokumentaci předkládané s žádostí o příspěvek ze SFDI byly vybrány a zpracovány tři **vzorové příklady** se schematickými detaily půdorysu a řezu doplněné fotodokumentací správného bezbariérového řešení.

1. příklad: PŘECHOD

SCHEMATICKÉ VZOROVÉ ŘEŠENÍ PŘECHODU

PŮDORYS:



ŘEZ A-A:



Správné řešení přechodu

Rampa u přechodu má přípustný sklon, výška sníženého obrubníku je správná.

Signální pás navazuje na vodící linii, má správnou šířku, nevidomého navádí od vodící linie správným směrem na přechod.

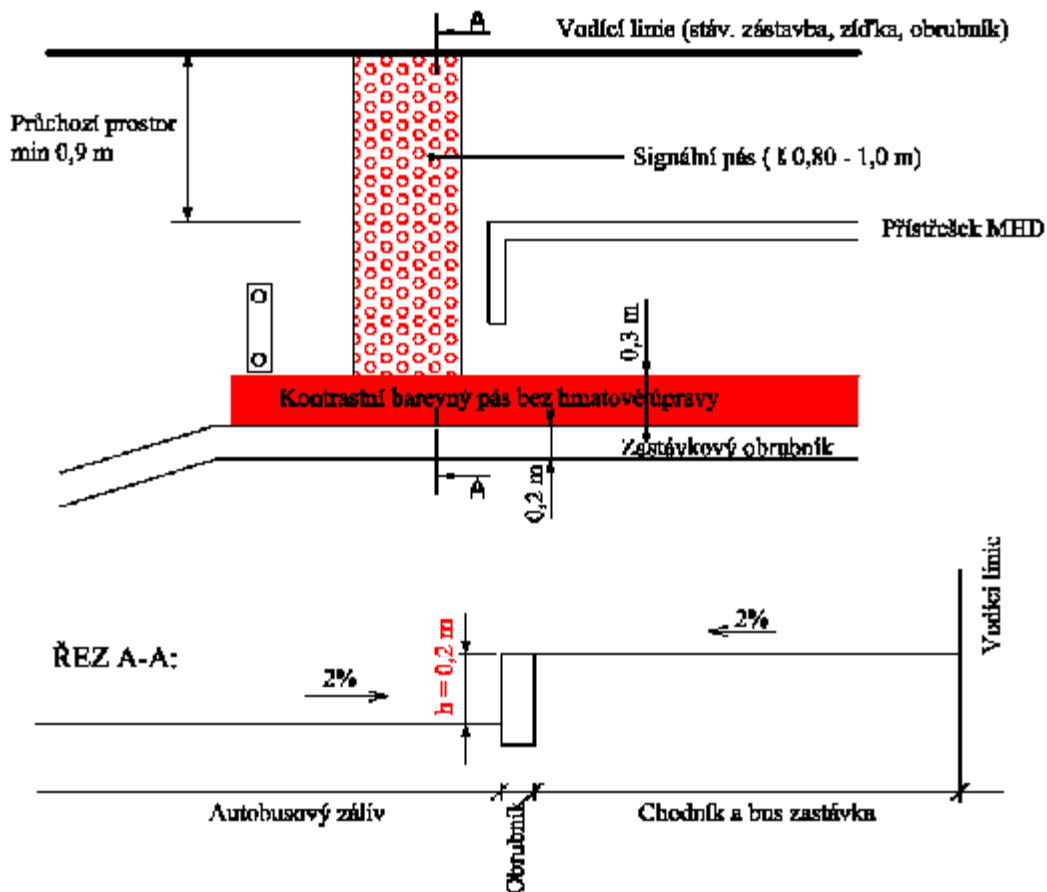
Varovný pás má správnou šířku, dostatečný přesah oproti signálnímu pásu.

Na středovém ostrůvku jsou správně řešeny hmatové úpravy. Dlažba použitá na hmatové úpravy splňuje VN 163/2002 a je kontrastní vůči ostatním použitým materiálům.

2. příklad: AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA

SCHEMATICKÉ VZOROVÉ ŘEŠENÍ AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY

PŮDORYS:

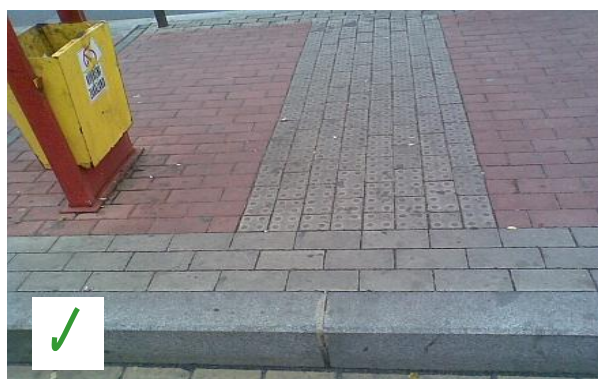


Chybně je provedena úprava pro osazení označnicku stanice!
Dle nové ČSN 73 6425 chybí barevně kontrastní pruh podél nástupní hrany zastávky.

Správné řešení autobusové zastávky

Výška obrubníku je správná: 0,20 m.

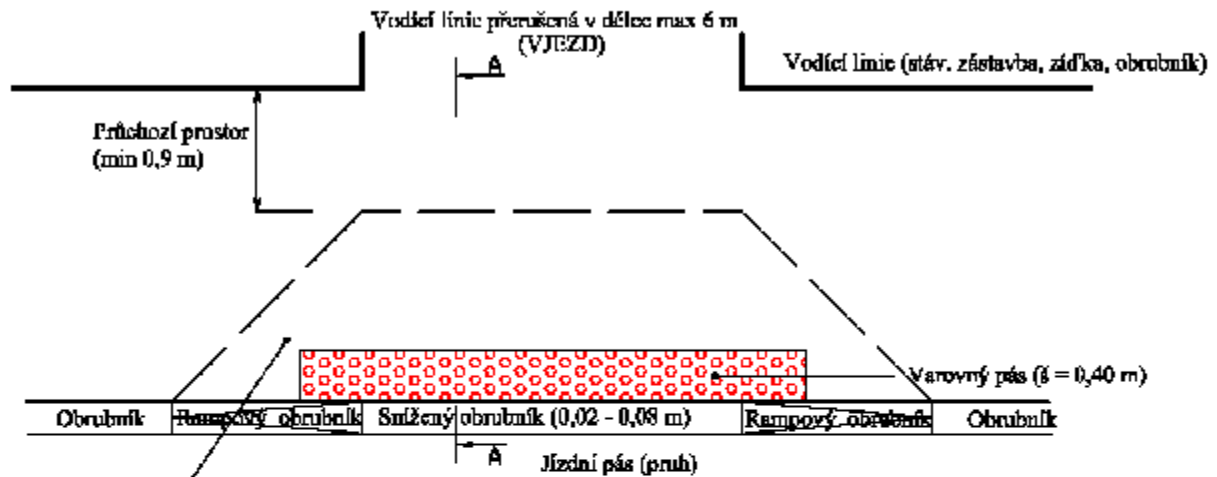
Signální pás určující místo pro přístup k místu nástupu do vozidla MHD navazuje na vodící linii, má správnou šířku a dostatečnou délku, je provedený z dlažby s výstupky, která splňuje VN č. 163/2002 a je barevně kontrastní vůči ostatním použitým materiálům.



3. příklad: OZNAČENÍ NEPŘÍSTUPNÉ PROSTORU – VJEZD

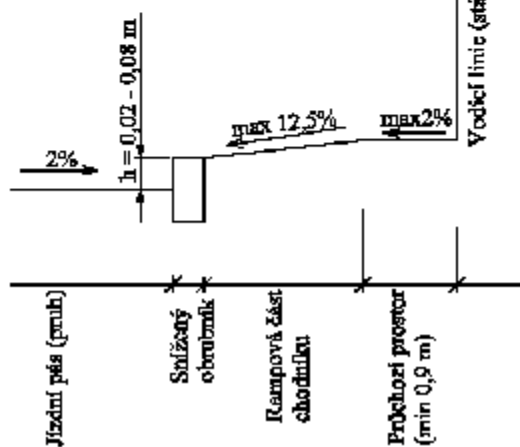
SCHEMATICKÉ VZOROVÉ ŘEŠENÍ

PŮDORYS:

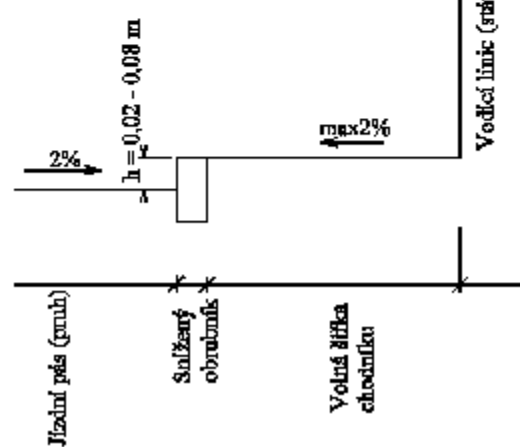


Rampová část chodníku
(max. sklon 12,5%)

ŘEZ A-A:



ŘEZ A-A:



Správné řešení: Vjezd

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, který má správnou šířku, je proveden ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní.

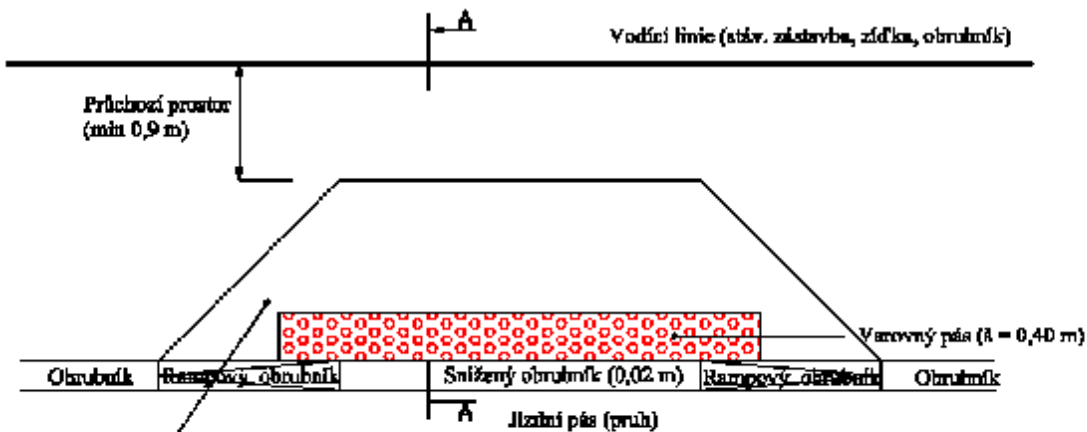
Nevidomý při případné ztrátě orientace je informován, že se nalézá u nepřístupného a nebezpečného prostoru.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 369/2001, obrubník má výšku menší než 0,08m, proto je v místě sníženého obrubníku provedena hmatová úprava – varovný pás.

3. příklad: OZNAČENÍ NEPŘÍSTUPNÉ PROSTORU – MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ

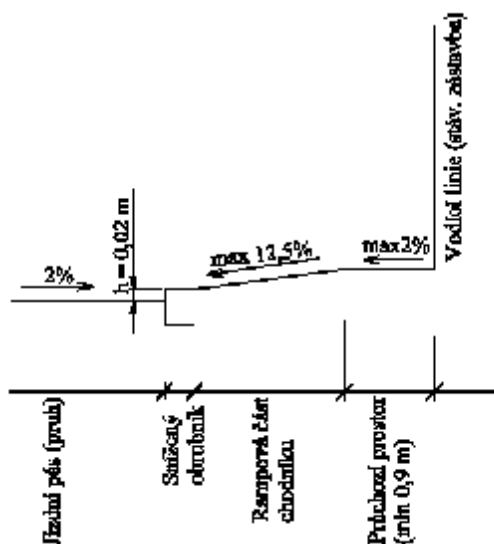
SCHEMATICKÉ VZOROVÉ ŘEŠENÍ

PŮDORYS:



Rampová část chodníku
(max. sklon 12,5%)

ŘEZ A-A:



Správné řešení: Místo pro přecházení

Nepřístupný prostor (prostor komunikace) je ohraničený varovným pásem, který má správnou šířku, je proveden ze schváleného materiálu a je dostatečně kontrastní.

Sklony rampy odpovídají vyhlášce 369/2001, obrubník má správnou výšku (na druhém obrázku je stavební připravenost na pokládku podkladní a obrusné vrstvy komunikace).

Doporučené legislativní předpisy a ověřené podklady:

Tento dokument byl zpracován na základě platných legislativních předpisů ke dni 15.10.2007. Protože se k nejpozději k 1.1.2008 předpokládá vydání nových legislativních předpisů, doporučuji sledovat platnost jednotlivých právních předpisů a ověřených podkladů a řídit se zněním dokumentů ve smyslu nových legislativních předpisů.

- **zákon č. 183/2006 Sb.** o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky
- **vyhláška č. 369/2001 Sb.** o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- **vyhláška č. 30/2001 Sb.** o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- **nařízení vlády č. 163/2002 Sb.** technické požadavky na stavební výrobky

- **ČSN 73 6110** Projektování místních komunikací (2006/1)
- **ČSN 73 6425 -1** Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek (2007/5)
- **ČSN 73 6102** Projektování křižovatek na silničních komunikacích (1995/3)
- **ČSN 73 6380** Železniční přejezdy a přechody (2004/4)
- **ČSN 73 4959** Nástupiště a nástupní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách (1998/2)
- **TN TZÚS 12.03.04 až 06** Technický návod pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav
- **DOS T, soubor 5:č.11** Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob (2002 ČKAIT)

Recenzi dokumentu provedli : Ing. Renata Zdařilová,
Ing. Zdeněk Holub, Csc.
Petr Lněnička

Pro potřeby SFDI zpracovala Ing. Dagmar Lanzová, NRZP ČR
Praha, říjen 2007