



Spolufinancováno  
Evropskou unií

Projekt „Studie pro vybrané úseky železniční trati Praha - letiště Václava Havla“  
je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenese odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

Paré:

Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.10.2022	Dokumentace po připomínkách	-

<b>Stavebník / investor:</b>	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8-Karlín	

<b>Zhotovitel díla:</b>	<b>Účastníci Společnosti "SP + SEU_Masarykovo nádraží_DSP, BIM"</b>		
Adresa:	Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3 - Žižkov		
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
			
<b>Zhotovitel částí / objektu:</b>	<b>Ing. Renata Zdařilová</b>		
Adresa:	-		
Kontakt:	T: +420 605 464 959 E: renata.zdarilova@vsb.cz		
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	Ing. arch. David Šabata	<b>Specialista:</b>	-

<b>Název stavby / akce:</b>	<b>Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží</b>	<b>Označení (S-kód):</b>	<b>S631500649</b>
		<b>Zakázka:</b>	<b>20-309.230</b>
<b>Název části:</b>	Souhrnná technická zpráva	<b>Označení části:</b>	<b>B.2.4</b>
<b>Název objektu/dílčí části:</b>	<b>Bezbariérové užívání stavby</b>	<b>Číslo objektu / komplexu:</b>	-
<b>Název přílohy:</b>	-	<b>Číslo přílohy:</b>	<b>0 . 001</b>
<b>Název dílčí části přílohy:</b>	-		
<b>Odpovědný projektant:</b>	Zpracovatel přílohy:	<b>Měřítko:</b>	-
Ing. Renata Zdařilová	Ing. Renata Zdařilová	<b>Formáty:</b>	-xA4
<b>Kraj:</b>	<b>Katastrální území:</b>	<b>TUDU:</b>	
Praha	viz textová část	viz textová část	
		<b>Smluvní datum zpracování:</b>	31.12.2022

<b>S-kód:</b>	<b>Stupeň dokumentace:</b>	<b>Část:</b>	<b>Objekt:</b>	<b>Podobjekt:</b>	<b>Příloha:</b>	<b>Revize:</b>
S 6 3 1 5 0 0 6 4 9	_ P D P S	_ B 2 4 X X	_ X X X X X X X X	_ X X	_ 0 _ 0 0 1	_ 0 0 0

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ  
MODERNIZACE A DOSTAVBA ŽST PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

Renata Zdařilová

## B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Bezbariérové užívání respektuje podmínky vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a Nařízení komise (EU) č.1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému, včetně navazujícího normového prostředí. Dále je v souladu s požadavky předpisů:

- Ž8 Vzorový list železničního spodku - Nástupiště na drahách celostátních, regionálních, místních a vlečkách, Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace, kapitola 8 Orientační systém pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace – specifiky pro nevidomé a slabozraké

Řešení přístupnosti a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace vychází z konceptu základních bezbariérových tras. Tyto trasy umožňují jak samotnou přístupnost ŽST Praha Masarykovo nádraží, tak prostupnost území z ulice Na Florenci přes platformu do ulice Opletalova. Bezbariérové přístupové trasy jsou navrženy jako trasy nejkratší.

Samotná ŽST Praha Masarykovo nádraží je plně bezbariérově přístupná z úrovně uličního prostoru od stanice metra Náměstí Republiky přes nově vytvořené náměstí přímo k jednotlivým nástupištím. Takto je řešena přístupnost pro pohybové a zrakové omezení.

Základními klíčovými body bezbariérového užívání ŽST Praha Masarykovo nádraží jsou:

- vstupní hala nádraží
- železniční nástupiště – zabezpečení přístupu a pohybu po nástupišti
- pohyb po platformě se základními bezbariérovými trasami
- materiállová základna hmatových úprav a výrobků, orientační systémy, vizuální kontrasty

### Vstupní hala

Bezbariérový přístup vstupní haly ŽST Praha Masarykovo nádraží (budova C) pro osoby se zrakovým omezením bude dodatečně zabezpečen od hlavních vstupních dveří umístěním orientačním hlasovým majáčkem a vyfrézovanou umělou vodící linií do stávající dlažby tak, aby byla vytvořena trasa od vstupních dveří k hygienickým prostorům a pokladnám. Tato umělá vodící linie navazuje na vstupní dveře, je směřována vpravo odsazením od stěny budovy (budova D) s dveřmi otevíravými do prostoru haly tak, aby byl při běžném provozu zabezpečen volný pohyb po obou stranách hmatového prvku v šířce 800 mm od osy tohoto prvku umělé vodící linie. V případě, že bude zaručeno neumístění žádného mobiliáře, reklamy apod., je možné počítat již od počátku s přirozenou vodící linií formou fasády objektu (zejména u objektu E). Provedení hmatového prvku s podélnými drážkami bylo zástupcem SONS odsouhlaseno formou frézování do stávající dlažby (stavební úpravy), a to v provedení, jako se nachází v metru stanice Hlavní nádraží. Jedná se o tři frézované drážky š = 10 mm, hl = 3-4 mm ve vzdálenosti mezi drážkami 35 mm a v celkové šíři celého hmatového prvku cca 100 mm.

### Přístup k nástupištím

Přístup k nástupištím ve směru od pokladem bude zabezpečen pro osoby se zrakovým omezením signálním pásem (kompozitní kámen s barevností jako žulová dlažba na nástupišti), a to vedeným k zábradlí (přirozené vodící linii) v čele zarážedla se zajištěním souběhu signálního pásu a vodící linie nejméně 800 mm. Následný pohyb k jednotlivým nástupištím je s využitím pouze této vodící linie zábradlí v čele zarážedla (přerušení přirozené vodící linie do 8,0 m metrů).

Přístup k nástupištím směrem od stanice metra Náměstí Republiky – pohyb nevidomých od metra k fasádě objektu (budova B) – bude zabezpečen umělou vodící linií navazující na stěnu schodiště do metra a následně pohybem podél fasády objektu (budova B) k hlavnímu vstupu (budova C) od tramvajových zastávek.

Další možná trasa pro nevidomé od stanice metra Náměstí Republiky a umělou vodící linií k fasádě objektu (budova B) a podél ní směrem k prostoru nástupišť. Na budovu B následně navazuje signální pás (s barevností jako okolní dlažba v prostoru Dvorany), označující místo odbočení k nástupištím (čelu zarážedla). V ose signálního pásu bude možné umístit sloupy zastřešení (zastřešení nástupišť ve vazbě k náměstí). Sloupy budou zároveň sloužit jako orientační prvek při dlouhém signálním pásu.

### Nástupiště

Vybavení nástupišť hmatovými úpravami, osazení majáčky a hmatnými štítky (pravé zábradlí ve směru přístupu od 1. koleje bude vybaveno hmatným štítkem) bude v souladu s úpravami dle *VL SŽ Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích* a dle podmínek *Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic (kapitola 8)*.

Oddělení bezpečnostního pásu od ostatní plochy nástupiště je provedeno vodící linií s funkcí varovného pásu, jenž bude z kompozitního kamene COMCON (barevnost kompozitního kamene bude provedena v barevnosti žulové dlažby na nástupišti). Vizuální kontrast bude tvořit žlutý pruh (odstín RAL 1003 nebo RAL 1023) šířky 200 mm vyznačený v části vodící linie blíže k nástupní hraně. Změna šířky vizuálního kontrastu na 200 mm je dle budoucího konceptu skladby dlažby z konglomerovaného kamene VL SŽ Ž 8.7 platného od 07/2022.

Tato vodící linie s funkcí varovného pásu bude ukončena u zábradlí (přirozená vodící linie) v místě zarážedla (*viz SŽ Ž 8.7, obrázek 11*) – konec nástupiště. Od tohoto konce směrem k nástupišti bude ve vzdálenosti 10,0 m umístěn kolmo na osu nástupiště signální pás navazující na přerušené vodící linie s funkcí varovného pásu (*viz SŽ Ž 8.7, obrázek 12*). Na opačném konci nástupiště je ukončení vodící linie 200 mm od varovného pásu, resp. 1,0 m od hrany navazující šikmé plochy. Varovný pás (kompozitní kámen s barevností jako žulová dlažba na nástupišti) je vybaven vizuálním kontrastem pomocí žlutého pruhu (odstín RAL 1003 nebo RAL 1023) šířky 200 mm dle budoucího konceptu skladby dlažby z kompozitního kamene platného od 07/2022 (*analogicky viz SŽ Ž 8.7, obrázek 7*).

Přístup k výtahům, eskalátorům a schodišti (1. nástupiště) z nástupiště je zabezpečen signálními pásy (kompozitní kámen s barevností jako žulová dlažba na nástupišti) navazující na přerušenou umělou vodící linií s funkcí varovného pásu (*viz SŽ Ž 8.7, obrázek 15 a 18*). Signálními pásy budou taktéž vybavena místa, z kterých lze opustit kolej č.1 k ul. Hybernská a kolej č.9 k ul. Na Florenci (*viz SŽ Ž 8.7, obrázek 22*). Tyto hmatové úpravy na nástupiště jsou provedeny v barvě dlažby bez jakéhokoliv barevného kontrastu.

V ose soustavy eskalátorů musí být umístěn orientační hlasový majáček, max. 1 m před hranou eskalátorů. Stejným principem bude řešen majáček u schodiště u koleje č.1. Výškové osazení majáčků a prostorová polohu vůči eskalátorům bude zabezpečena dle podmínek uvedených v kapitole 8 Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic (*viz 8.4 Pravidla pro umístění OHM*). Hřeben na vstupu i výstupu z pásu eskalátorů bude proveden v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. v kontrastní žluté barvě.

Schodiště na 1. nástupišti bude v souladu s požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. a TSI PRM 1300/2014. Jedná se o kontrastní značení prvního a posledního schodišťového stupně ve schodišťovém rameni - pruhem žluté barvy šířky 100 mm ve vzdálenosti nejvýše 50 mm od hrany schodišťového stupně a zároveň před prvním schodišťovým stupněm směrem dolů (na úrovni platformy) bude proveden zdrsňený pás po celé šířce schodišťového stupně. Tento pás bude šířky nejméně 400 mm ve vzdálenost od hrany první stupnice 200 mm. Zdrsňený pás není barevně kontrastní oproti okolnímu povrchu a není hmatově kontrastní ve smyslu vyhlášky č.398/2009 Sb. Povrch zdrsňeného pásu bude tvořen upraveným povrchem dlažby provedeným vymýváním nebo otryskáním (viz také VL Ž8 10 Povrchy nástupišť, bod 2.4 Prvky pro osoby s omezenou schopností nebo orientace). Schodiště bude vybaveno madly na obou stranách a ve dvou výškových úrovních, a to v základní výšce v = 900 mm a s doplněním druhého madla v = 700 mm. Obě madla budou s přesahem nejméně o 300 mm první a poslední schodišťový stupeň, a to v souladu s požadavky VL Ž 12 a ČSN 73 4959.

## Platforma

Základní bezbariérová trasa pohybu po platformě a zabezpečení prostupnosti území nad nástupišti ŽST Praha Masarykovo nádraží je z pohledu podmínek osob se zrakovým omezením řešena v ose ul. Na Florenci x ul. Opletalova. Nástup na platformu je realizován schodištěm a eskalátorem jak z ul. Na Florenci, tak z ul. Opletalova, k nimž je doveden signální pás od přirozených vodicích linií v tomto území.

Osoby s pohybovým omezením využívají v rámci základní bezbariérové trasy z ulice Na Florenci přes platformu do ulice Opletalova a opačně výtahy, umístěné na krajních nástupišťích a dostupné z veřejného prostranství těchto dvou komunikačních uzlů.

V rámci pohybu po platformě a základní bezbariérové trasy je zabezpečen přístup k jednotlivým nástupišťím, a to pomocí výtahů a eskalátorů.

Další přístupové pěší komunikace na platformě jsou pouze doplňkovými trasami, jenž nezabezpečují hlavní přístup k preferovaným cílům nádraží a nejsou součástí základních bezbariérových tras. Jedná se o „parkovou úpravu s odpočinkovými plochami“, a tudíž se nejedná o komunikace přístupné trasy se striktním respektováním vodicích linií apod. Totéž platí o překonání výškových rozdílů pomocí schodišť a rampové části u nových objektů na ul. Na Florenci. Řešení výškového rozdílu pouze podélným sklonem lze aplikovat chodníkem na mostním objektu dle podmínek ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů a s možným podélným sklonem nejvýše 8,33%.

Vlastní pohyb po platformě v základní bezbariérové trase bude zabezpečen pomocí umělé vodicí linie ve standardním provedení dle požadavků vyhlášky č.398/2009 Sb. v šíři 400 mm a v souladu s TN TZÚS 12.03.06. Poloha umělé vodicí linie bude blíže k výtahům a bude navazovat přibližně na osu soustavy schodiště a eskalátoru (ul. Na Florenci a ul. Opletalova). Z této umělé vodicí linie budou vždy provedeny odbočky k výtahu a eskalátoru na dané nástupišťě. Tyto odbočky nebudou řešeny v místě napojení pod úhlem 90°, nýbrž je preferována přímá linie mezi výtahem a eskalátorem. V místě styku

těchto umělých vodicích linií bude provedeno přerušení v šířce hmatového prvku, resp.  $s = 400$  mm. Ukončení umělé vodicí linie od nástupní desky eskalátoru bude provedeno do vzdálenosti 300 mm.

Přístup osob se zrakovým omezením k jednotlivým nástupišťím z platformy pomocí orientačních hlasových majáčků bude pouze u eskalátorů/schodiště, a to se smyčkou informující o výtahu na protější straně.

Eskalátory budou mít hřeben na vstupu i výstupu z pásu eskalátorů proveden v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. v kontrastní žluté barvě. Navazující nástupní/výstupní plochy (desky hřebenů a podlahové desky) budou z povrchu umožňující bezpečnou chůzi se současným zajištěním dostatečného hmatového kontrastu pro orientaci osob se zrakovým omezením ve vztahu navazující umělé vodicí linie. Délka desek bude v rozmezí 1,0 – 1,2 m od konce balustrády eskalátoru. V ose soustavy eskalátorů musí být umístěn orientační hlasový majáček, max. 1 m před hranou eskalátorů. Stejným principem bude řešen majáček u schodiště u koleje č.1. Výškové osazení majáčků a prostorová polohu vůči eskalátorům bude zabezpečena dle podmínek uvedených v kapitole 8 Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic (viz 8.4 Pravidla pro umístění OHM). Provedení majáčků u eskalátorů s přístupem na nástupišťě bude se smyčkou informující o výtahu na protější straně.

Výtahy jsou plně v souladu s požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. a navazující ČSN EN 81-70 Bezpečnostní předpisy pro konstrukci a montáž výtahů - Část 70: Zvláštní úprava výtahů určených pro dopravu osob a osob a nákladů - Přístupnost výtahů včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a to včetně úprav pro osoby se zrakovým omezením a řešení ovladačů v kleci výtahu a na nástupních místech do výtahu.

Schodiště na hlavních bezbariérových trasách (přístup na platformu v ose ul. Na Florenci x ul. Opletalova a schodiště na přístupu k 1.nástupišti) budou po obou stranách vybavena zábradelními madly v základní výšce v = 900 mm, doplněno druhým madlem v = 700 mm, a to vše s přesahem nejméně o 300 mm první a poslední schodišťový stupeň, a to v souladu s požadavky VL Ž 12 a ČSN 73 4959. Schodiště a úpravy pro osoby se zrakovým omezením budou v souladu s požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb. a TSI PRM 1300/2014. Jedná se o kontrastní značení prvního a posledního schodišťového stupně v každém schodišťovém rameni - pruhem žluté barvy šířky 100 mm ve vzdálenosti nejvýše 50 mm od hrany schodišťového stupně a zároveň před prvním schodišťovým stupněm směrem dolů (na úrovni platformy) bude proveden zdrsňený pás po celé šířce schodišťového stupně. Tento pás bude šířky nejméně 400 mm ve vzdálenost od hrany první stupnice 200 mm. Zdrsňený pás není barevně kontrastní oproti okolnímu povrchu a není hmatově kontrastní ve smyslu vyhlášky č.398/2009 Sb. Povrch zdrsňeného pásu bude tvořen upraveným povrchem dlažby provedeným vymýváním nebo otryskáním (viz také VL Ž8 10 Povrchy nástupišť, bod 2.4 Prvky pro osoby s omezenou schopností nebo orientace). Schodiště mimo hlavní bezbariérové trasy (v rámci vyrovnání výškových rozdílů na platformě a přístupu na platformu od nově budovaného objektu) budou plnit zejména požadavek na kontrast prvního a posledních schodišťového stupně, a to v celé ploše stupnice.

## Lávka pro pěší U Bulhara

Přístup od lávky z objektu hotelu (a opačně) bude pro osoby se zrakovým omezením zabezpečen přirozenou vodicí linií formou zarážky pro slepeckou hůl dle ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí, jenž je minimálně umístěna v místě trasy (zabezpečení pohybu) nevidomých osob – umístění vlevo ve směru od hotelu směrem k platformě. Pomocí této přirozené vodicí linie je pohyb osob veden k umělé vodicí

linii základní bezbariérové trasy na platformě a navazuje na schodiště/eskalátor ze směru ul. Opletalova a následně touto umělou vodící linií k jednotlivým nástupištím nebo do ul. Na Florenci.

Materiálová základna hmatových úprav a výrobků, orientační systémy, vizuální kontrasty

Povrch podlah bezbariérových přístupových cest (podlah a povrchů schodiště) musí být protiskluzové a nízkoreflexní, a to ve vazbě na požadavek vyhlášky č.398/2009 Sb., bod 1.1.2, přílohy č.1 - povrchy budou rovné, pevné a upravené proti skluzu se splněním hodnot nášlapné vrstvy pro konkrétní kamennou dlažbu.

Materiály hmatových úprav (signální a varovné pásy, vodící linie s funkcí varovného pásu, umělá vodící linie u výstupu ze stanice metra Náměstí Republiky a na platformě) budou v souladu s právním prostředím. Jedná se o certifikované výrobky dle NV č.163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a z něj vycházejících návodů Technického a zkušebního ústavu TN TZÚS. Bude zajištěn hmatový kontrast mezi hmatovou úpravou a navazující dlažbou lemováním rovinnou dlažbou v šíři nejméně 250 mm. Hmatové prvky budou současně splňovat podmínku:

- od osy umělé vodící linie v šířce nejméně 800 mm nebude žádná překážka
- vedle signálních pásů bude po obou stranách zabezpečena volná průchozí plocha v šířce nejméně 800 mm.

Umělá vodící linie v prostoru vstupní haly ŽST Praha Masarykovo nádraží (budova C) bude provedena frézovanými třemi drážkami v celkové šíři celého hmatového prvku cca 100 mm (tři frézované drážky š = 10 mm, hl = 3-4 mm, ve vzdálenosti mezi drážkami 35 mm a v celkové šíři celého hmatového prvku cca 100 mm). Tato hmatová úprava byla konzultována a odsouhlasena Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých (SONS) na společném jednání dne 30.9.2021.

Umělá vodící linie na platformě (hlavní bezbariérová trasa v ose ul. Na Florenci x ul. Opletalova s napojením na přístup k výtahům a eskalátorům) bude provedena ve standardním provedení dle požadavků vyhlášky č.398/2009 Sb. v šíři 400 mm (dlažba s podélnými drážkami) stanovené v příloze č.1, bod 1.2.1.2.

Řešení nástupiště plně splňují podmínky vzorového listu železničního spodku SŽ Ž 8.7 Úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace na nástupištích, jehož předmětem je řešení úprav pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením. Varovné a signální pásy na nástupišti budou provedeny z kompozitního kamene COMCON splňující TN TZÚS 12.03.04, vodící linie s funkcí varovného pásu taktéž z kompozitního kamene COMCON splňující TN TZÚS 12.03.06. Barevnost kompozitního kamene bude provedena v barevnosti žulové dlažby na nástupišti.

Zabezpečení přístupnosti výškových rozdílů na bezbariérových trasách je řešeno výtahy a eskalátory, jenž splňují požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a SŽ S10 Předpis pro využití výtahů, pohyblivých schodů a pohyblivých plošin u Správy železnic. Hřeben na vstupu i výstupu z pásu eskalátoru bude proveden v kontrastní žluté barvě.

Orientační systém pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, resp. s požadavky osob se zrakovým omezením (nevidomých a slabozrakých bude v souladu s Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic a kapitoly 8. Jedná se zejména o problematiku orientačních hlasových majáčků a hmatových štítků, jenž slouží pro orientaci nevidomých a slabozrakých cestujících, návštěvníků či pěších uživatelů.

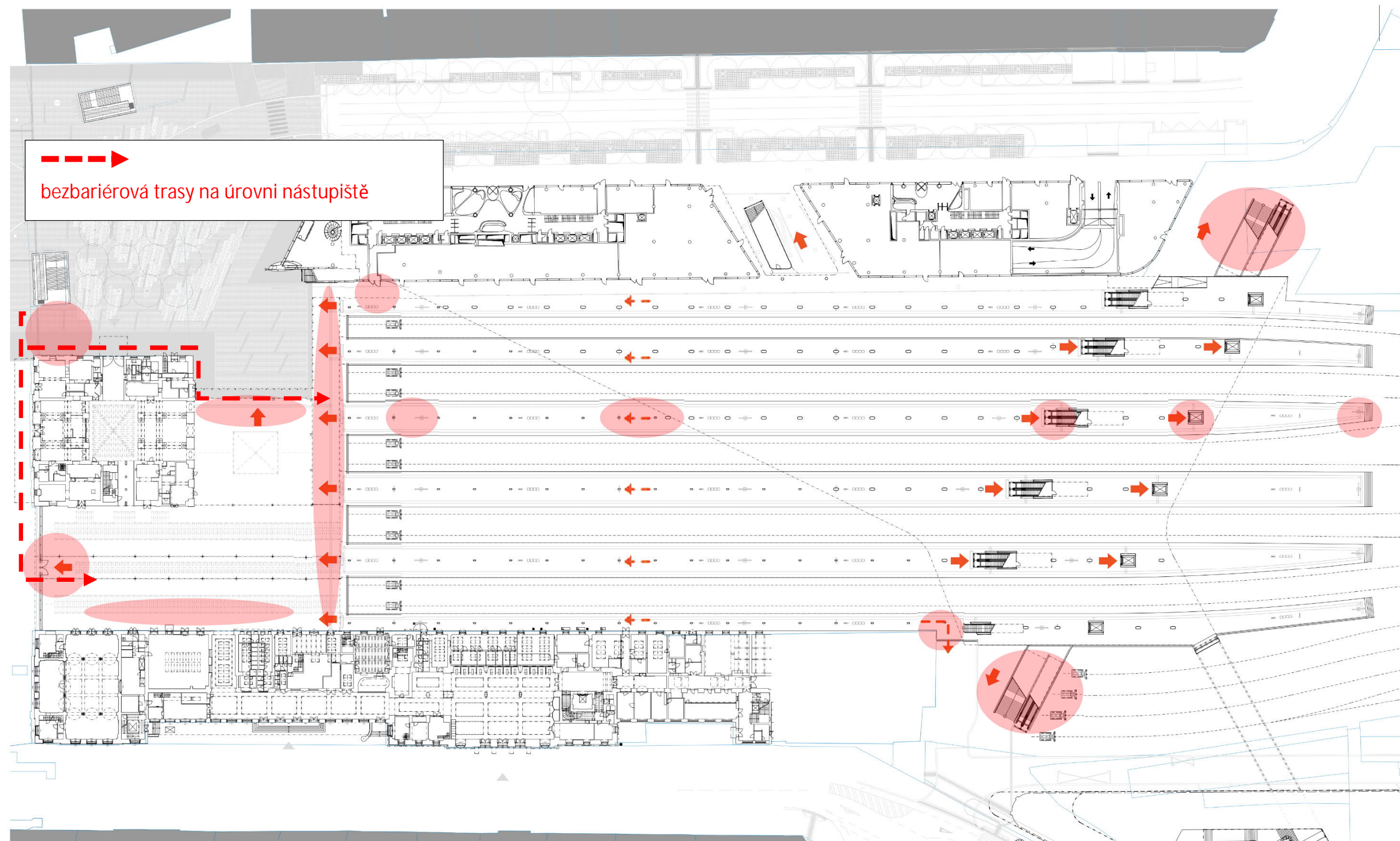
Vizuální kontrasty budou v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb., stanovené v příloze č.1, bod 1.2.11 a v souladu s Nařízením komise (EU) č.1300/2014.

Vizuální kontrasty pro vnímání rozdílů mezi jedním povrchem a prvkem (sloupy a stožáry, prosklené překážky, stupnice nástupních a výstupních stupňů schodišťových ramen a hřebeny eskalátorů, madla a zábradlí, dveře nebo jejich zárubně, dveřní prahy a ovládací prvky, zařizovací předměty a mobiliář, vizuální značení bezpečnostního pásu a kontrast nástupní hrany vůči kolejišti) budou hodnoceny podle jejich hodnot světelného odrazu (LRV) dle ČSN EN 16584-1 *Železniční aplikace - Konstruktivní úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace - Obecné požadavky - Část 1: Kontrast* a její přílohy A:

- *Schodiště* je vybaveno kontrastním pásem dle podmínek národních předpisů (vyhlášky č.398/2009 Sb. a kontrast vizuálního značení se posuzuje podle přílohy A předmětné normy
- *Průhledné překážky* na cestách nebo podél cest používaných cestujícími, tvořené skleněnými dveřmi nebo průhlednými stěnami budou označeny a musí být kontrastní k pozadí – posuzuje se podle přílohy A předmětné normy
- *Mobiliář a volně stojící objekty* budou kontrastovat se svým pozadím – posuzuje se podle přílohy A předmětné normy
- *Madla* budou kontrastovat s barvou okolních stěn – posuzuje se podle přílohy A předmětné normy s výjimkou nerezové oceli s matně broušenou povrchovou úpravou
- *Nebezpečná oblast nástupiště a hrana nástupiště* jsou v souladu s národními předpisy (vyhláška č.398/2009 Sb. a vzorových listů železničního spodku Správy železnic, resp. SŽ Ž 8.7). Jedná se o hmatové značení pochozí plochy u hrany nástupiště a vizuální kontrast. Oddělení bezpečnostního pásu od ostatní plochy nástupiště je provedeno vodící linií s funkcí varovného pásu, jenž bude z kompozitního kamene COMCON. Vizuální kontrast bude tvořit žlutý pruh (odstín RAL 1003 nebo RAL 1023) šířky 200 mm vyznačený v části vodící linie blíže k nástupní hraně – kontrast vizuálního značení se posuzuje podle přílohy A předmětné normy
- *Konec nástupiště* s vizuálním a hmatovým značením pochozí plochy a v souladu s národními předpisy (vyhláška č.398/2009 Sb. a vzorových listů železničního spodku Správy železnic, resp. SŽ Ž 8.7). Varovný pás je vybaven vizuálním kontrastem pomocí žlutého pruhu (odstín odstín RAL 1003 nebo RAL 1023) šířky 200 mm – kontrast vizuálního značení se posuzuje podle přílohy A předmětné normy

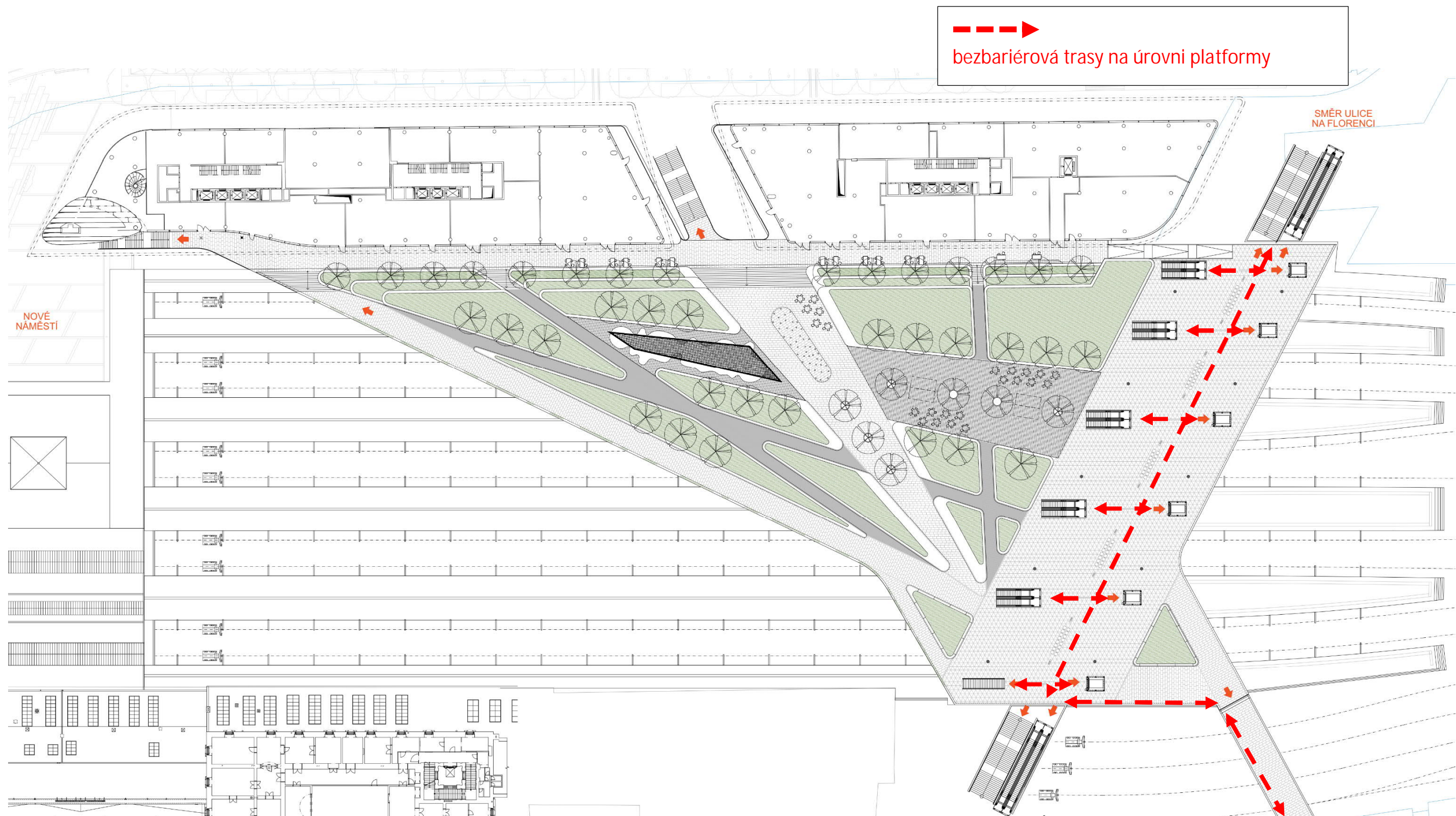


## KLÍČOVÉ BODY BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ A BEZBARIÉROVÉ TRASY NA ÚROVNI NÁSTUPIŠŤ

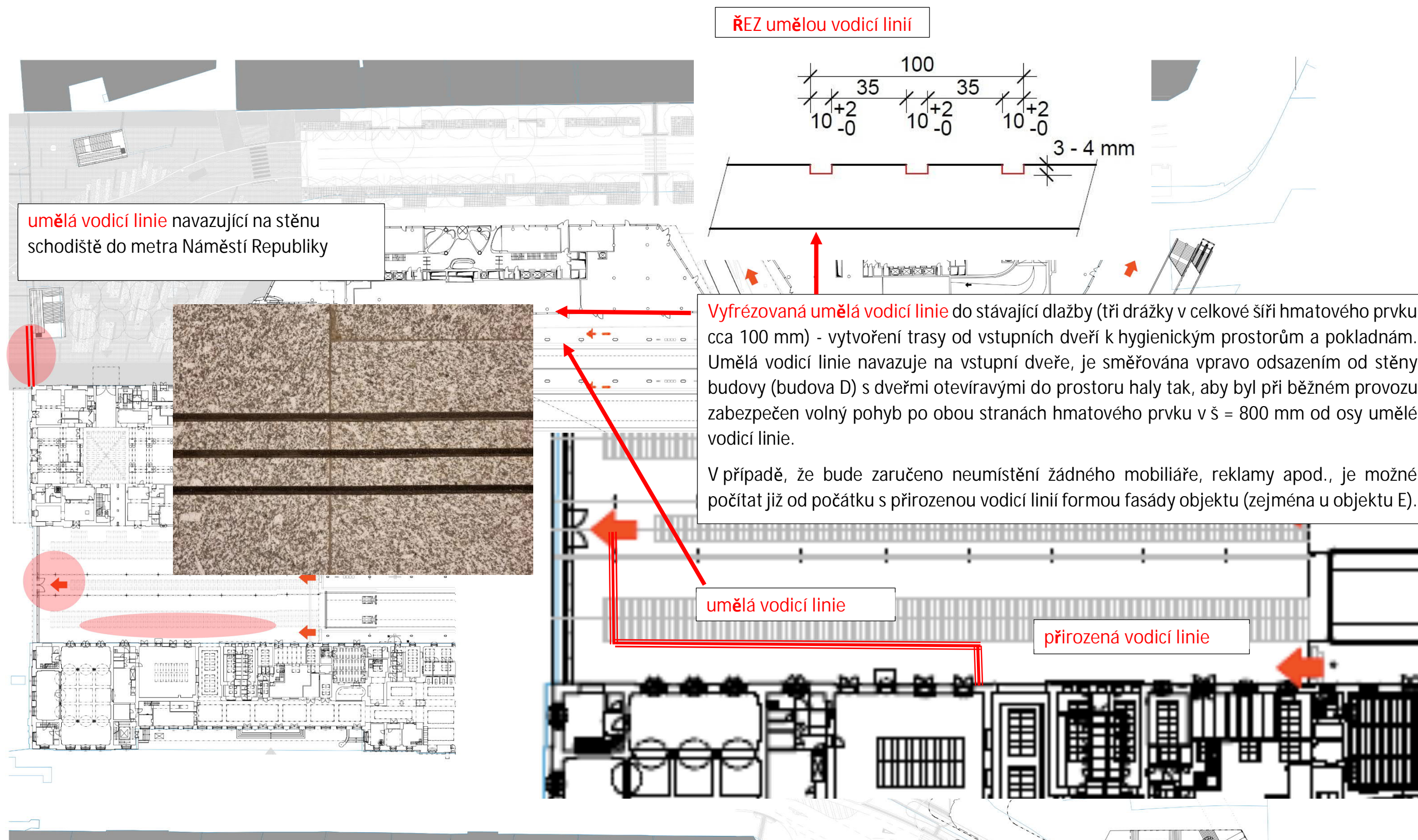




## ZÁKLADNÍ BEZBARIÉROVÁ TRASA NA ÚROVNI PLATFORMY





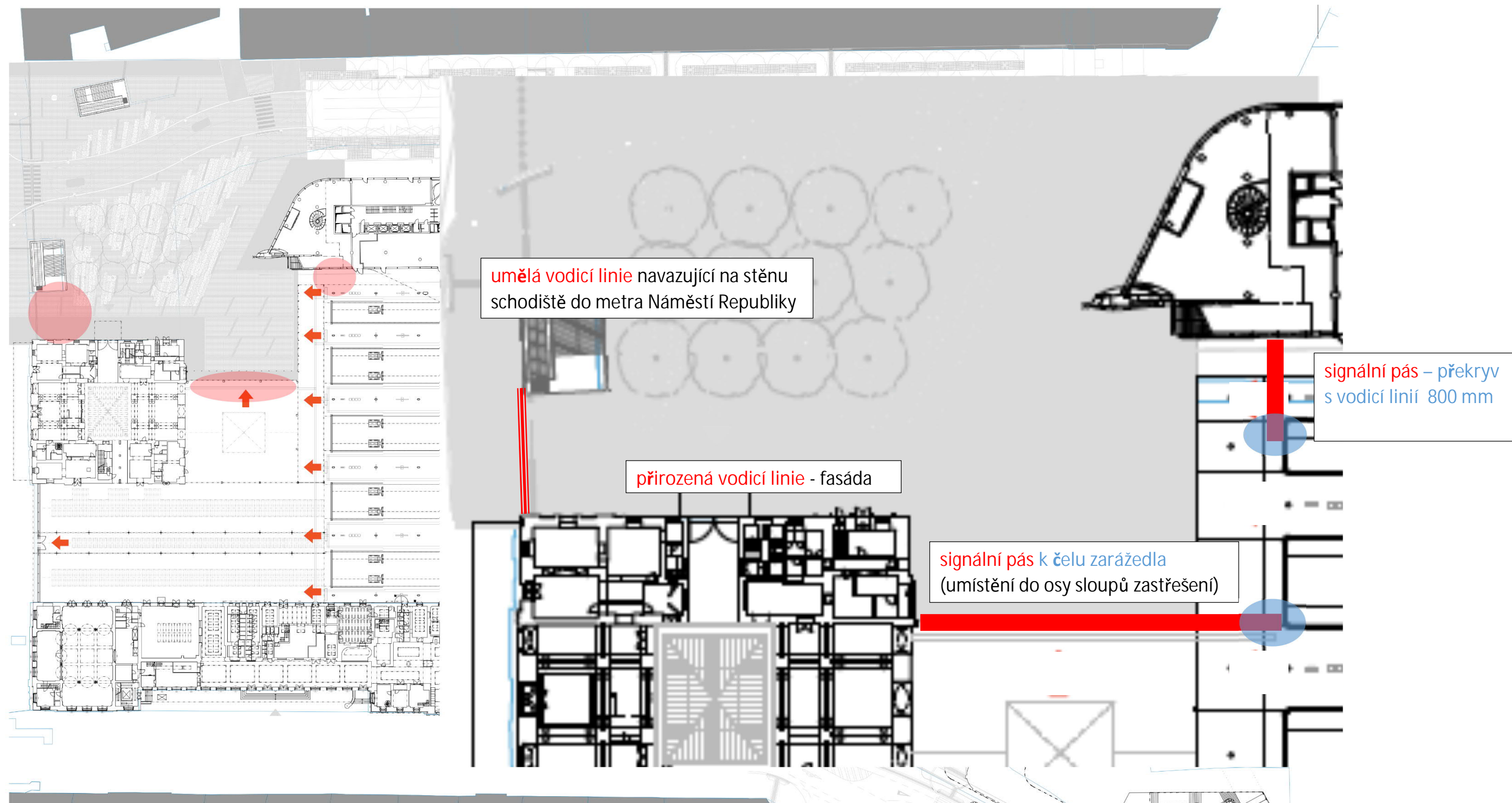




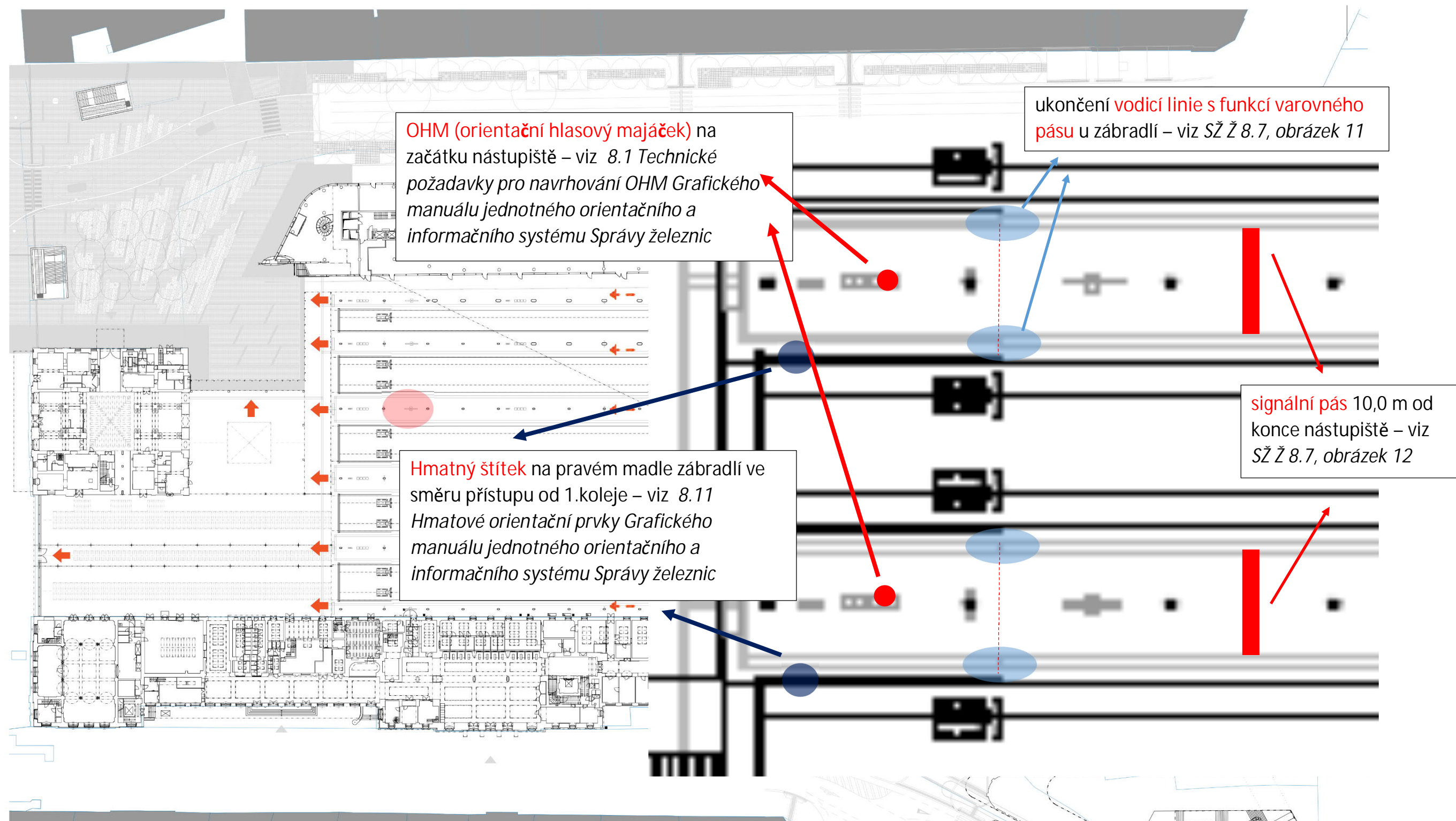
## PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ ZE VSTUPNÍ HALY



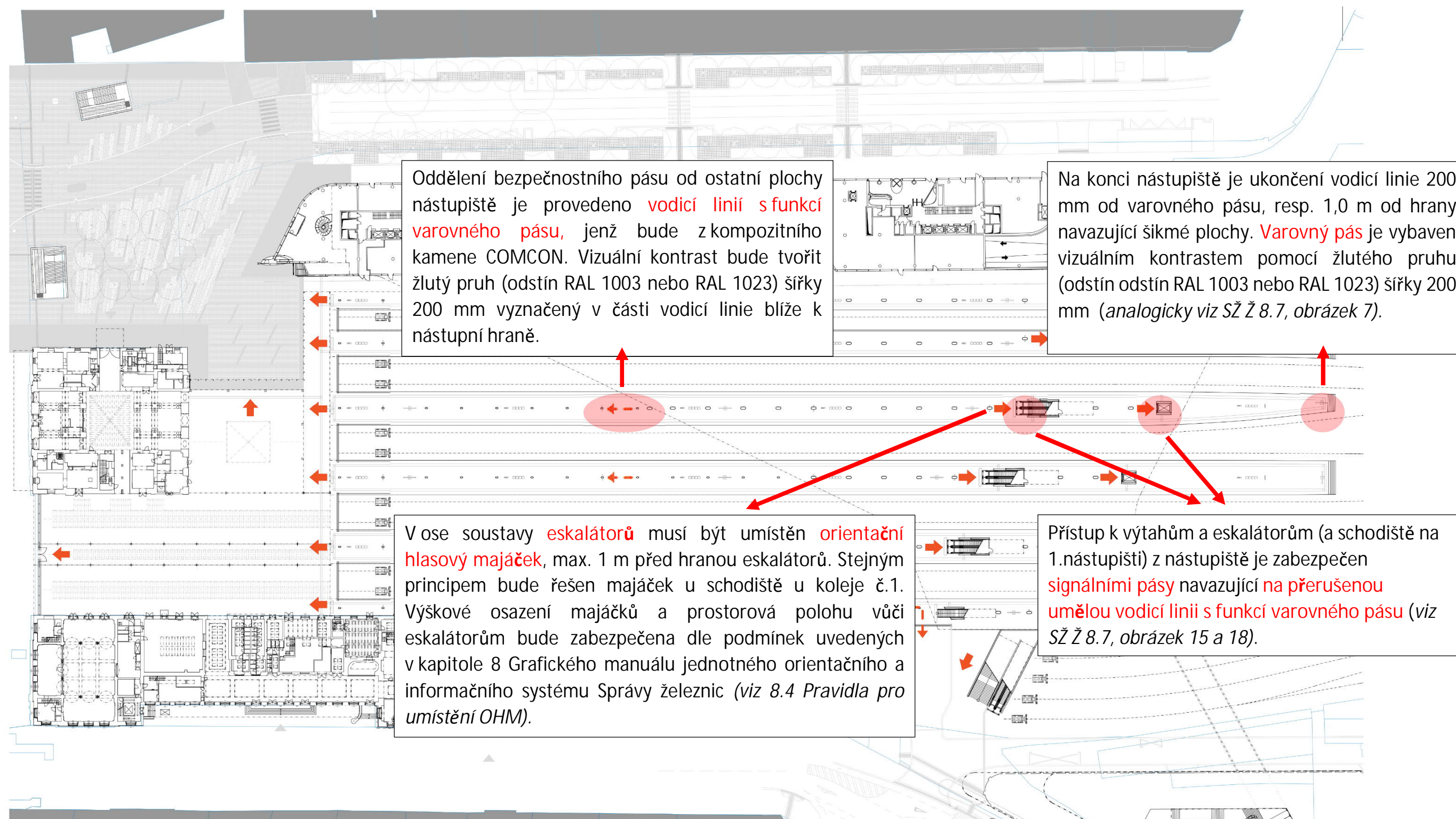
## PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ OD METRA A NÁMĚSTÍ





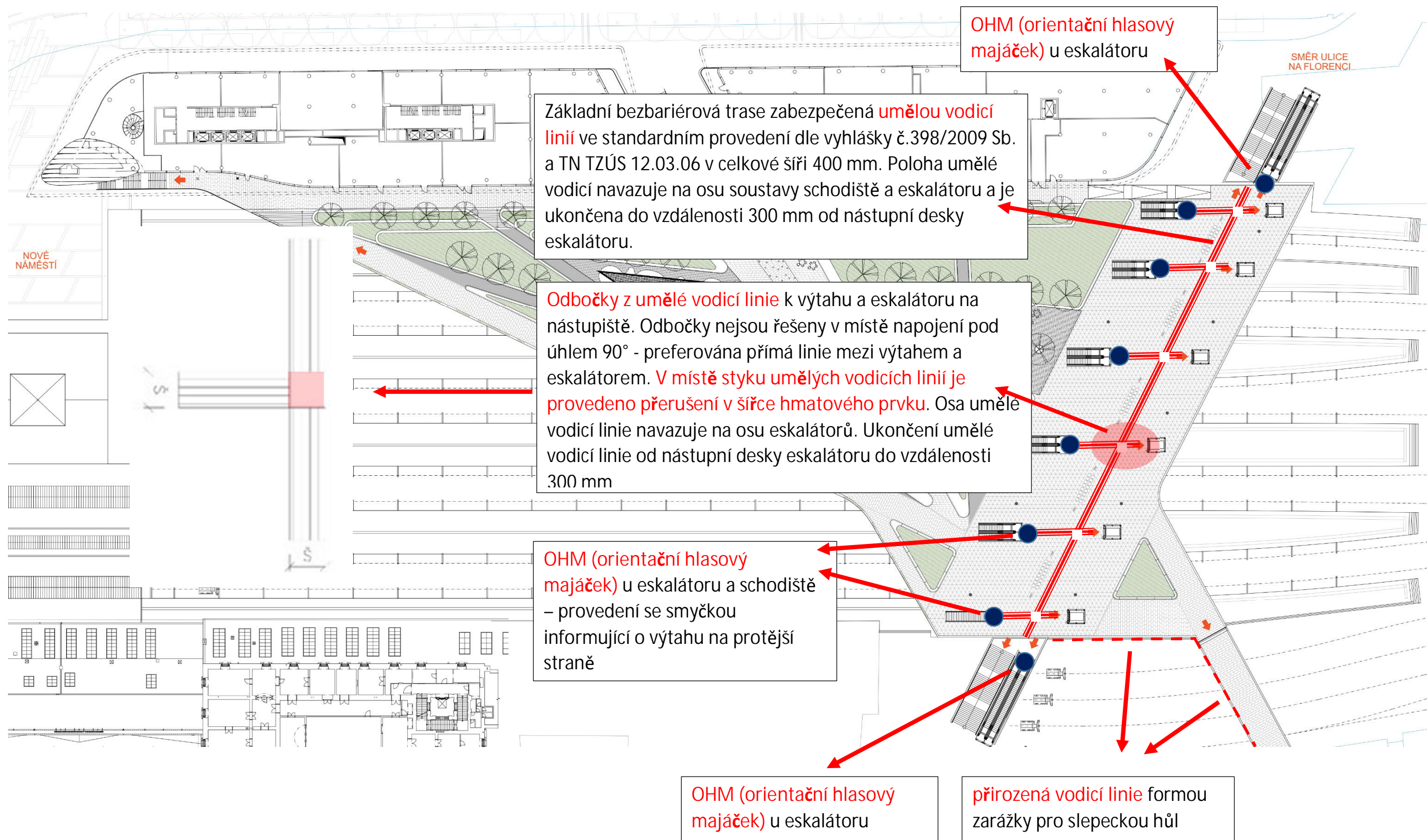




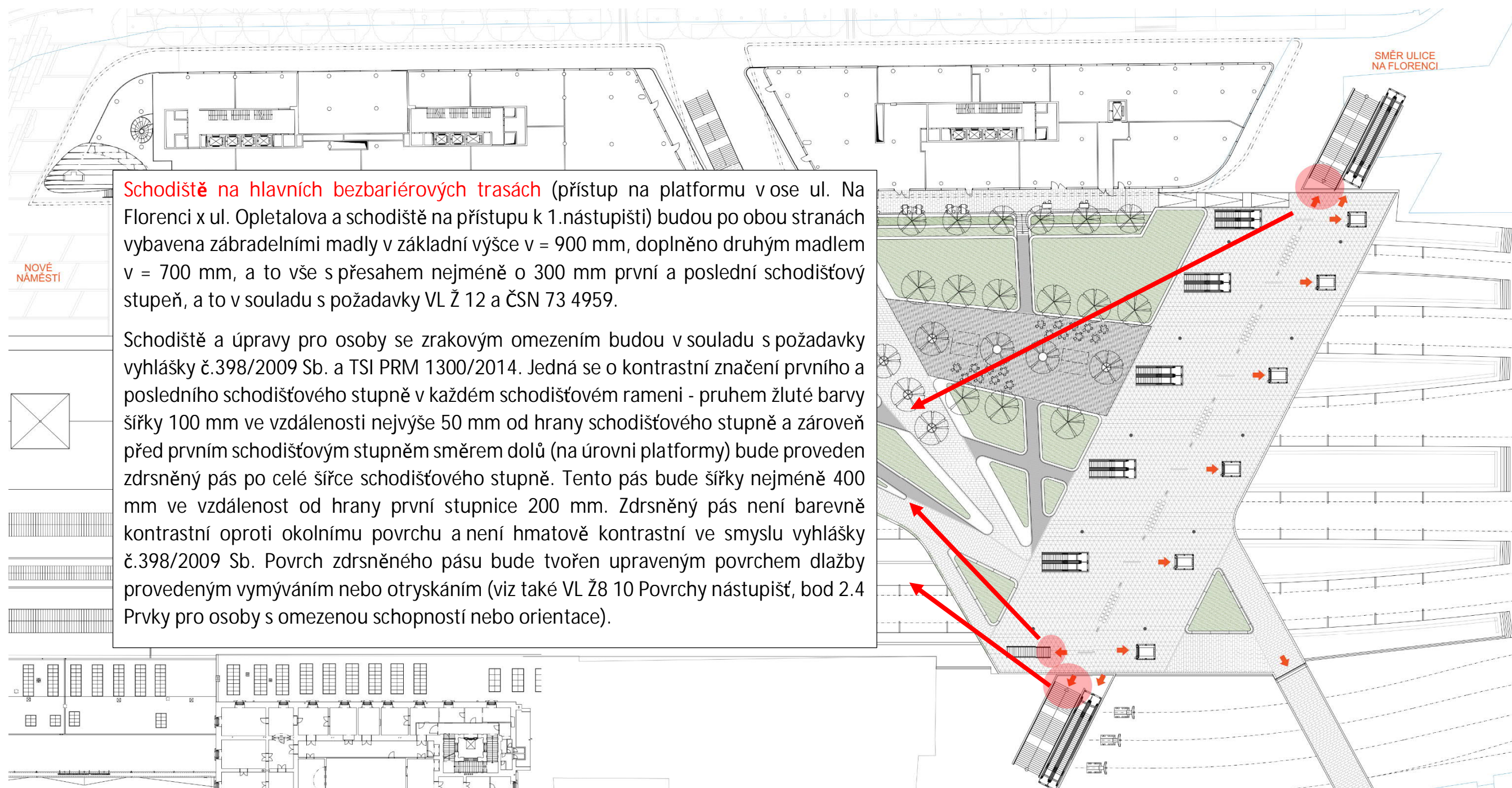




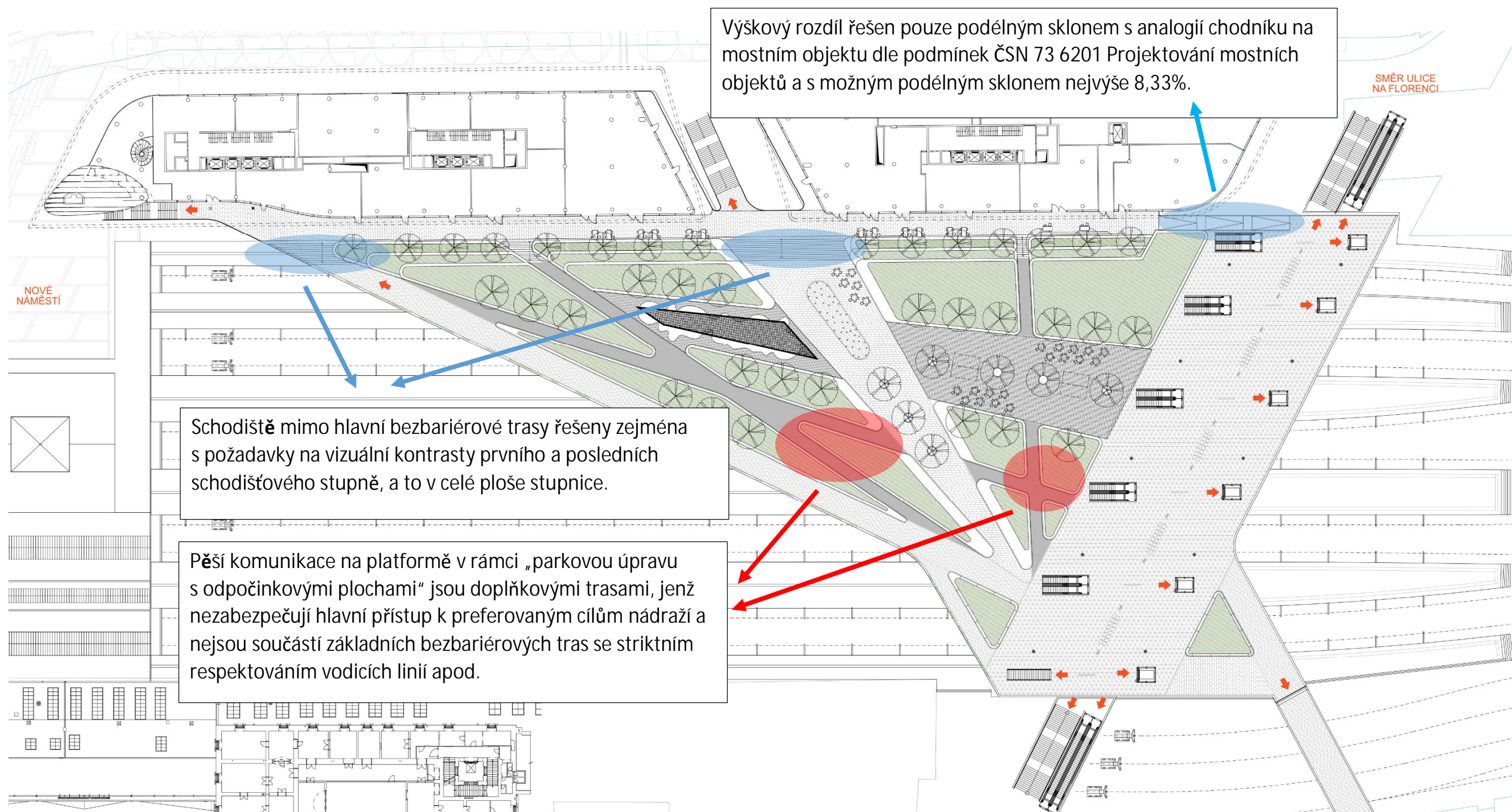
## BEZBARIÉROVÝ POHYB NA PLATFORMĚ A PŘÍSTUPY NA NÁSTUPIŠTĚ









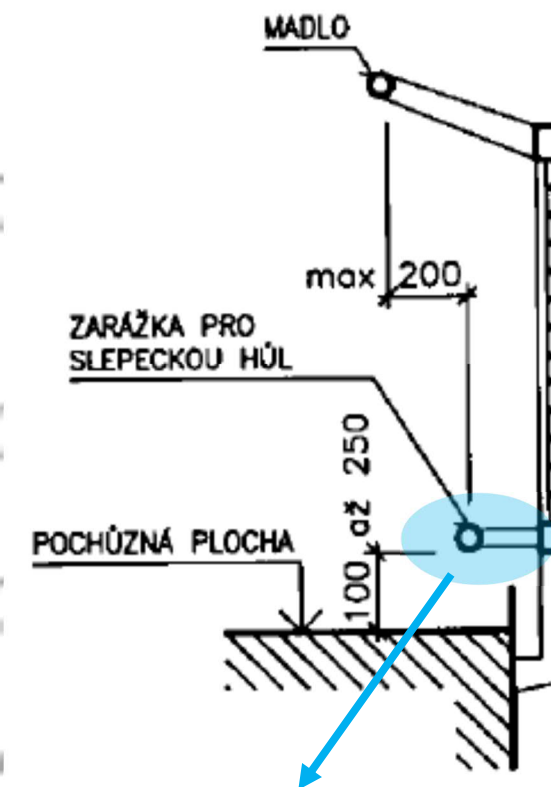




## LÁVKA PRO PĚŠÍ U BULHARA – UMÍSTĚNÍ ZARÁŽKY PRO SLEPECKOU HŮL

Základní bezbariérová trasa zabezpečená **umělou vodicí linií** (provedení frézováním tří drážek v celkové šíři celého hmatového prvku cca 100 mm). Poloha umělé vodicí navazuje na osu soustavy schodiště a eskalátoru

**Odbočky z umělé vodicí linie** k výtahu a eskalátoru na nástupiště. Odbočky nejsou řešeny v místě napojení pod úhlem 90° - preferována přímá linie mezi výtahem a eskalátorem. V místě styku umělých vodících linií je provedeno přerušení.



**přirozená vodicí linie** formou zarážky pro slepeckou hůl (vzorové řešení ČSN 74 3305) umístěna minimálně v místě trasy (zabezpečení pohybu) nevidomých osob a s návazností na umělou vodicí linii základní bezbariérové trasy ul. Na Florenci x ul. Opletalova.

**přirozená vodicí linie** formou zarážky pro slepeckou hůl