



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



PO PŘIPOMÍNKÁCH 11/2016

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stavební správa západ
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

JAROSLAV SOUMAR

Garant profese:

-

Středisko:

PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ

Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. OTA HELLER	JAROSLAV SOUMAR	JAROSLAV SOUMAR	ING. LUKÁŠ PÁNÍK

Název akce:

**REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ A ZŘÍZENÍ
BEZBARIÉROVÝCH PŘÍSTUPŮ V ŽST. POŘÍČANY**

Číslo smlouvy:

16-155.230

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

10/2016

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

Číslo části:

B.13

Obsah

1.	Identifikační údaje	3
1.1.	Identifikační údaje stavby.....	3
1.2.	Identifikační údaje investora	3
1.3.	Identifikační údaje zhotovitele dokumentace	3
2.	Úvod	4
3.	Bezbariérové užívání stavby	4
3.1.	Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu	5
3.2.	Bezbariérová přístupnost pro cestující se zrakovým postižením.....	5
3.3.	Bezbariérová přístupnost pro cestující se sluchovým postižením	6

1. Identifikační údaje

1.1. Identifikační údaje stavby

Název stavby:	Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany
Stupeň dokumentace:	Projekt
Místo stavby:	Železniční stanice Poříčany
Kraj:	Středočeský
Okres:	Kolín
Katastrální území:	Poříčany

1.2. Identifikační údaje investora

Název:	Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové město IČ:70994234 DIČ:CZ70994234
Organizační složka:	Stavební správa západ Sokolovská 1955/278 190 00 Praha 9 – Libeň

1.3. Identifikační údaje zhotovitele dokumentace

Název:	SUDOP PRAHA, a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3 – Žižkov IČ:25793349 DIČ:CZ25793349
Zpracovatelský útvar	PROJEKTOVÉ STŘEDISKO PLZEŇ Husova 1250/71 301 00 Plzeň – Jižní Předměstí
Zástupce ve věcech smluvních:	Ing. Ota Heller tel. 378 132 830, mobil: 605 229 069 e-mail: ota.heller@sudop.cz
Číslo zakázky zhotovitele:	16-155.230
Hlavní inženýr projektu	Jaroslav Soumar, ČKAIT 0013008 Autorizovaný technik pro obor pozemní stavby tel. 378 132 820, mobil: 605 229 073 e-mail: jaroslav.soumar@sudop.cz
Kontroloval:	Ing. Lukáš Páník, ČKAIT 0201916 Autorizovaný inženýr pro obor dopravní stavby tel. 378 132 826, mobil: 777 715 530 e-mail: lukas.panik@sudop.cz

2. Úvod

Stavbou dotčená železniční stanice, jejíž délka je cca 2,5 km, se nachází na trati I. a III. TŽK. Jedná se o stanici se třemi hlavními kolejemi (kolej č. 0,1,2) s rychlostí 120 km/hod – 130 km/hod na těchto kolejích. Žst. Poříčany leží na trati Česká Třebová – Praha. Tato trať je v úseku Kolín – Praha označena v jízdním řádu pro cestující číslem 011, v tabulkách traťových poměrů č. 501A. Je součástí dráhy celostátní a náleží do TEN-T do hlavní sítě osobní dopravy a do globální sítě nákladní dopravy. Trať je elektrifikovaná stejnosměrnou trakční proudovou soustavou o napětí 3 kV. V úseku Kolín – Poříčany je trať dvoukolejná, v úseku Poříčany – Praha tříkolejná. Dovolená traťová třída zatížení je D4. Dle předpisu 18/86-PMR (Kategorie železničních tratí z hlediska mostů) je trať zařazena do 2. třídy. Ve stanici se připojuje celostátní dráha Poříčany – Nymburk (č. 060, resp. 502B), elektrifikovaná a jednokolejná. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s.o., místním správcem OŘ Praha.

Železniční stanice Poříčany se nachází ve východní části obce. Vlastní železniční koridor pak rozděluje obec na dvě přibližně stejně velké části. Orientace nádraží je směřována do starší (jižní) části obce. Přístup do nádraží je po chodnících, příjezd pak přes centrum obce po místní komunikaci.

Zásadním problémem dnešního nádraží jsou oba výše uvedené přístupy tj. jak příchod, tak příjezd.

Pěší přístup je bez problému realizovatelný pro obyvatele a cestující z jižní poloviny části obce rozdělené tratí. Problémem je severní část obce. Z této části je možný přístup pouze přes dvě místa bezpečně překonávající koridor. Prvním místem je silniční podjezd v km 371,775. Druhým místem je pak pěší podchod v km 371,536 v místě obecního úřadu. Více možností pro překonání trati není. Z toho plynou velké docházkové vzdálenosti pro většinu obyvatel severní části. Velké množství cestujících si pak zkracuje cestu do stanice přes kolejiště. Dochází zde tak k velkému pohybu nepovolaných osob v kolejišti. Nebezpečnost situace navíc zvyšuje umístění stanice ve výrazném oblouku. Ten neumožňuje přecházejícím bezpečně přehlédnout celé kolejiště v obou směrech, na kterém je návrhová rychlost až 130 km/h (kolej č.0).

Ani situace ve vlastní stanici není ideální. Dnešní přístup na nástupiště není bezbariérový, do podchodu a z podchodu vedou dnes pouze schodiště. Bezbariérový přístup na nástupiště je tedy možný opět jen přes kolejiště. Vlastní nástupiště pak nejsou ve správné výšce nad TK a nejsou vybaveny prvky pro bezbariérové užívání.

Důvodem rekonstrukce je zejména zajištění bezbariérového přístupu do veřejných prostor železniční stanice a zajištění propojení obou částí obce pomocí prodlouženého podchodu. Rovněž tak je důvodem rekonstrukce snaha o navýšení technické vybavenosti železniční stanice. Realizací záměru dojde k zajištění vyšší bezpečnosti a snížení docházkové vzdálenosti obyvatel, kteří se potřebují dostat na severní stranu obce. Umístění stavby je předurčeno stávající polohou stanice.

Z hlediska náplně stavba obsahuje prodloužení stávajícího podchodu vč. sanace původní části, osazení nových výtahů na všechna nástupiště a rekonstrukci stávajících nástupišť a přístřešků na nástupištích. Dále se jedná o úpravy železničního svršku a lokálně i železničního spodku. Náplní stavby jsou rovněž úpravy železničního sdělovacího zařízení (rozhlasové zařízení, kamerový systém, informační systém, přeložky vytípaných kabelů), silnoproudé technologie vč. DŘT, úpravy potrubního vedení (napojení odvodnění), realizace přístupových chodníků, osazení drobné architektury (mobiliář žst., odpadkové koše, lavičky), osazení orientačního systému vč. osazení prvků pro osoby s omezenou schopností orientace. Dále se jedná o úpravu trakčního vedení, úpravu rozvodů nn, osvětlení nástupišť vč. přístupových cest a podchodu, úpravu dálkového ovládání úsekových odpojovačů a rovněž ukolejnění kovových konstrukcí.

3. Bezbariérové užívání stavby

Přístupnost a užívání stavby se týká všech cestujících, včetně zdravotně postižených osob s omezenou schopností pohybu a orientace, tj. osob se ztrátou nebo omezenou schopností zraku, sluchu a pohybu.

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (dále jen „bezbariérová vyhláška“) ve svém ustanovení § 1 odst. 3 „Předmět úpravy“ stanoví, že pro užívání staveb infrastruktury osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému platí jiný právní předpis. Tímto předpisem je nařízení Evropské komise č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen TSI PRM). Vzhledem k tomu, že stavbou dotčená žst. Poříčany je součástí dráhy celostátní a náleží do TEN-T podle nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013, do hlavní sítě osobní dopravy a do globální sítě nákladní dopravy, jsou pro tuto stavbu nadřazeny požadavky TSI PRM nad národní bezbariérovou vyhláškou.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena:

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující se zrakovým postižením
- pro cestující se sluchovým postižením

3.1. Bezbariérová přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu

Přístupnost stavby pro osoby s omezenou schopností pohybu je zajištěná úrovnovým přístupem do všech prostor určených pro cestující veřejnost bez prahu. Překonání rozdílů výšek je pak zajištěno pomocí přístupových chodníků s úpravou pro osoby s omezenou schopností pohybu. Vstup do výpravní budovy se oproti současnému stavu nemění – bezbariérový přístup do interiéru VB je zajištěn přes 1. nástupiště.

Všechna upravovaná ostrovní nástupiště jsou v rámci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ řešena jako mimoúrovňová, s nástupní hranou 0,55 m nad temenem kolejnice přilehlé koleje. Vnější nástupiště, které neslouží pro nástup a výstup cestujících, je v délce bezbariérové přístupové cesty, tj. od přístupového chodníku po výtah povrchově upraveno (vodící linie, bezpečnostní pás). Přístup na všechna nástupiště je zajištěn výtahy, jež splňují požadavky TSI PRM, národní zvyklosti a předpisy provozovatele dráhy (rozměry kabiny, vybavení kabiny apod.). Příčný sklon všech přístupových chodníků a nástupišť je navržen max. 2%.

Z jižní strany je přístup do prostor žst. zajištěn bezbariérovým přístupovým chodníkem umístěným v blízkosti VB a zakončeným přímo na 1. nástupišti. Ze severní strany je přístup zabezpečen pomocí chodníku navazujícího na prodloužený podchod. Prodloužení podchodu s navazujícím chodníkem zajistilo propojení obou stran obce, která až dosud byla kolejištěm rozdělena na dvě části.

3.2. Bezbariérová přístupnost pro cestující se zrakovým postižením

Pro orientaci, podle stupně postižení, používá cestující k získání informací zbytky zraku, hmat a sluch. Silně slabozrací využívají přednostně zásady pro nevidomé a slabozrací pak i další orientaci například na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých slabozrakých jsou vodící linie přirozené nebo umělé s reliéfním povrchem. Vodící linie spojují jednotlivé orientační body s jednoznačnými a po celou konkrétní trasu stejnými charakteristickými orientačními znaky. Nebezpečná místa a možnost jejich obcházení jsou vyznačena varovnými pásy s barevným a hmatovým povrchem.

Všechna upravovaná nástupiště a přilehlé plochy přístupné cestujícím budou v rámci stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany“ opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace. Před schodištěm je vždy navržen hmatný pás a zábradlí na koncích nástupišť budou opatřeny zárazkou pro slepeckou hůl.

Pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením budou v železniční stanici rovněž umístěny hlasové majáčky. Typ navrženého majáčku je orientační hlasový – OHM. Hlasové majáčky se umístí u výstupů z podchodu a dále dle potřeby. Dále jsou na koncích madel podél bezbariérové přístupové

cesty na nástupiště umístěny z vnitřní strany madla hmatové prvky se stručnou informací (číslo nástupiště a koleje) v Braillově písmu. Podrobnější řešení orientačních majáčků a hmatových štítků je řešeno v rámci SO 24-01 Orientační systém pro cestující.

Reliéfní a barevné značení nástupišť a přístupových chodníků vč. umístění orientačních hlasových majáčků a hmatných štítků vč. nápisů na hmatových štítcích a frází akustických majáčků bylo konzultováno se zástupci Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých (SONS). Zápis z projednání viz samostatná část dokumentace H.1 Záznamy z jednání.

Další potřebné informace budou cestujícím se zrakovým postižením podávány prostřednictvím rozhlasu a informačního systému.

3.3. Bezbariérová přístupnost pro cestující se sluchovým postižením

V řešené žst. bude vybudován také orientační systém sloužící k navigaci a orientaci pro cestující se sluchovým postižením. Orientační systém spolu s informačním systémem pro cestující pomocí potřebných informačních tabulí s piktogramy usměrní postižené cestující v prostoru stanice na potřebné místo (nástupiště, ulice v okolí žst).

Orientační systém pro cestující se sluchovým postižením je navržen v podobě butonů a plechových tabulí umístěných v prostoru stanice a před vjezdem do stanice. Informace budou cestujícím předávány pomocí piktogramů, které jsou doplněny jednojazyčnými texty. Na koncích nástupišť jsou osazeny tabulky s označením zákazu vstupu nepovolaných osob. Navržený orientační systém se graficky i rozměrově řídí TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a Typizační směrnici ministerstva dopravy „Informační systém veřejné části výpravních budov“.

Vypracoval v 11/2016 v Plzni Jaroslav Soumar