

Ing. David Růža
STRABAG Rail, a.s.
Železničářská 1385/29
400 03 Ústí nad Labem-Střekov

Vaše žádost:
Ze dne 7.1.2020

Naše značka:
14320001

Vyřizuje:
Ing. Simona Mansfeldová

Ústí nad Labem dne:
11.2.2020

VĚC: Revitalizace trati Lovosice-Česká Lípa

Stanovisko k projektové dokumentaci pro vydání stavebního povolení

Na Vaše vyžádání jsme posoudili uvedenou stavbu z hlediska Stavebního zákona z.č. 183/2006 Sb., ve znění účinném k 1. 1. 2018., a prováděcích vyhlášek, zejména vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Místo stavby: Ústecký a Liberecký kraj, okres Litoměřice-Česká Lípa
Investor: SŽDC s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1
Projektant: STRABAG Rail, a.s., Železničářská 1385/29, 400 03 Ústí nad Labem
hl. projektant stavby Ing. David Růža
Datum: 11/2019

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., lze stavbu posuzovat dle:

- §2 odst.1 písm. a)** – pozemních komunikací a veřejného prostranství
§2 odst.1 písm. b) – občan. vybavení v částech určených pro veřejnost

Předmětem této dokumentace je posouzení projektové dokumentace pro stavební povolení na akci „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ – SO 03-14-01 ŽST Žalhostice, nástupiště, SO 06-14-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, nástupiště, SO 05-30-01 ŽST Litoměřice h.n., přístupový chodník k VB., V rámci stavby je navržena kompletní rekonstrukce ŽST Žalhostice SO 03-14-01. Cílem stavebních úprav je rekonstrukce kolejíště zabezpečující zvýšení rychlosti v rekonstruovaných úsecích a zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. V železniční stanici kolejové úpravy umožní vybudovat nová nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice včetně nového úrovněvého přístupu. Vnější nástupiště jsou umístěné před a za spojkou 3,4 u staniční koleje 1. Nástupiště 1 bude sloužit pro cestující osobních vlaků jedoucích ve směru Lovosice-Česká Lípa a nástupiště 1a bude sloužit pro cestující osobních vlaků jedoucích ve směru Česká Lípa-Lovosice. Obě nástupiště budou zřízeny s nástupní hranou v délce 90 m. Konstrukce nástupišť je řešena jako mimoúrovňové nástupiště typu L bez konzolových desek se zámkovou dlažbou. Šířka nástupiště bude 2,5 m, v místě přístřešku bude nástupiště rozšířeno zámkovou dlažbou v šířce 4,5 m. Ve směru na Lovosice bude ukončení nástupiště provedeno zídou bez služebního schodiště, se zábradlím. Ve směru na Českou Lípu bude na konci nástupiště na zídou navazovat přístupový chodník zaústěn k VB. Pro přístup na obě nástupiště bude zřízen přístupový chodník ve směru od VB, který bude ohraničen ze stran betonovými obrubníky. Obrubník vpravo v návaznosti na zábradlí bude tvořit vodící linii.

Železniční zastávka Trnovany - nástupiště SO 06-14-01 je vybavena nástupištěm, které umožní nový úrovněvý přístup s výškou 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště je navrženo jako vnější mimoúrovňové nástupiště typu L z konzolových desek se zámkovou dlažbou. Povrchová úprava bude tvořena zámkovou dlažbou tl. 60 mm se součinitelem tření větším 0,5. Šířka nástupiště bude 2,5 m. Ukončení nástupiště ve směru na Lovosice bude monolit. zídou bez služebního schodiště se zábradlím. Ve směru na Českou Lípu bude na konci nástupiště na zídou navazovat přístupový chodník, který bude ukončen navázáním na stávající dlážděný chodník podél kolejíště. Průchozí šířka chodníku bude 2600 mm. Na čelech nástupišť, podél nástupiště a po stranách chodníku před vstupem na nástupiště bude zřízeno ochranné zábradlí.

SO 05-30-01 ŽST Litoměřice h.n., přístupový chodník k výpravní budově - předmětem řešení je v návaznosti na nový přechod pro chodce přes ul. Nerudova navržený v SO 05-30-02, návrh přístupového chodníku umožňujícího pěší přístup k výpravní budově a na nástupiště ŽST Litoměřice horní nádraží od východu. Chodník v šířce 2,5 m vede od nově zřizovaného přechodu pro chodce z ulice Nerudova ve sklonu 1,8 % směrem ke koleji v délce 21,35 m. V místě koleje bude nově zřízen přechod pro chodce SO

Zřizovatel obecně prospěšné společnosti: Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky, o.s.
06-15-02. Přístupový chodník bude zřízen z velkoformátové betonové dlažby o rozměrech 200 x 200 mm. Levá strana chodníku bude ohraničena zvýšeným obrubníkem, který bude sloužit jako vodící linie. Po pravé straně směrem k přechodu pro chodce bude zábradlí. Výška zábradlí bude 1100 mm.

Ke předložené dokumentaci máme následující připomínky:

Nástupiště:

1. Nástupiště veřejné dopravy musí splňovat užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. *Dle bodu 3, přílohy č.2 vyhl. 398/2009 Sb.* Přístup mezi nástupišti musí být zajištěn po chodníku a u pojezdových komunikací po přechodu pro chodce.
2. Mimoúrovňové a vnější železniční nástupiště musí být vybaveno vodící linií s funkcí varovného pásu 800 mm od hrany nástupiště ukončeno zídou, zábradlím nebo varovným pásem odsazeným 200 mm – *bod 3.2.4. Příloha č.2*

Vizuální ohraničení nástupiště se provádí v rámci vodící linie s funkcí varovného pásu pásem 150 mm v barvě žluté směrem k nástupní hraně – **doplnit do textu TZ a opravit, ve výkrese č. D.2.1.2.1. příloha 2.2.1. a 2.2.2. označeno jako signální pás dlažba s výstupky barevně nekонтрастní.**

Technické vybavení nástupišť a mobiliář musí zachovat volný průchod (min. $1,2 + 1,5 = 2,7$ m od hrany nástupiště. Tento požadavek se vztahuje i na umístění přístřešků. U přístřešku bez krajních bočnic je nutné zajistit zarážku pro bílou hůl ve výši 100-250 mm od pochozí plochy nebo doplnit přirozenou vodící linií.

Konec veřejně přístupné části nástupiště musí být vybaven varovným pásem nebo zábradlím výšky 1100 mm se zarážkou pro bílou hůl ve výši 100 – 250 mm. Orientačně důležitá místa na nástupišti jsou hmatově vyznačena signálním pásem .

3. Pravé madlo schodišť nebo ramp u bezbariérově přístupné trasy na nástupiště v místě nástupního stupně musí obsahovat informaci v Braillově písmě – číslo nástupiště uvozené znakem „N“, služební číslo koleje po levé ruce uvozené znakem „L“, služební číslo koleje po pravé ruce uvození znakem „P“!!
4. Ukončení nástupiště: osa sloupku zábradlí se doporučuje umístit do osy vodící linie s funkcí varovného pásu, aby nevznikalo kritické místo umožňující průchod do nebezpečného prostoru.
5. Orientačně důležité místo (vstup do budovy, podchod, čekárna, schodiště, WC pro veřejnost) bude doplněn signálním pásem z reliéfní dlažby od vodící linie (*bod 1.2.2. Příloha č.1*).
6. U přístupu na venkovní nástupiště - přístupový chodník je povolen podélný sklon max 8,33% a příčný sklon 2 % (*Příloha č. 2 bod 1.0.2. -1.1.2. a požadavky § 4 vyhl. 398/2009 Sb*)
7. Povrch nášlapných vrstev pochozích ploch musí mít povrch rovný, pevný a upravený proti skluzu. (*Viz. bod č.1.1.1. Přílohy č.1*)
8. Dlažba na pochozí ploše nástupiště musí odpovídat požadavkům (*viz. bod 1.1.1 – 1.1.3., 1.2.0. Příl. č. 1*) **Rozměr dlažby na nástupišťích a přístupových komunikacích musí být rozlišitelné i pro techniku bílé hole, je požadován rozměr nejméně 200 x 200 mm bez zkosené hrany!**

Orientační a informační systém:

9. Základní informace pro orientaci veřejnosti musí být hlavně vizuální, zvukové a hmatné. Vizuální informace musí být kontrastní a osvětlené nápisy a symboly. Informační a signalizační prvky musí být vnímatelné a srozumitelné pro všechny uživatele, je nutné brát v úvahu zejména zorné pole osoby na vozíku, velikost a vzdálenost písma (§9 odst. 1). *Grafické provedení piktogramů a doplňujících textů bude odpovídat TNŽ 73 63 90 a navazujících předpisů. TSI PRM 2008/164/EŠ, vyhl. 177/1995 Sb. A NV č.11/2002 Sb.*

Komunikace pro pěší:

10. Komunikace pro pěší musí být řešeny tak, aby byla dodržena vodící linie pro zrakově postižené osoby. Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci osob nevidomých a slabozrakých při pohybu v interiéru a exteriéru. Přirozenou vodící linií musí tvořit přirození součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm. Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm *Příloha č.1 bod 1.2.1.1.*

Zřizovatel obecně prospěšné společnosti: Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky, o.s.

11. Dle Přílohy č.1 odst. 1.1. Výškové rozdíly pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu .
12. Dle Přílohy č. 2 bod 1.1.2. a bod 1.1.3. Komunikace pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše k poměru 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše k poměru 1:50 (2%).
13. 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. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu. (Příloha č. 1 bod 1.2.2). Je nutné respektovat minimální délku signálního pásu. Jestliže signální pás nesplňuje minimální délku v návaznosti na šířku chodníku, musí se směrové vedení doplnit i ve vozovce formou vodícího pásu přechodu. V případě užití vodícího pásu přechodu, je nutné docílit požadavku osově návaznosti signálního pásu s vodícím pásem přechodu. **U objektu SO 05-30-01 u nového přechodu pro chodce v ul. Nerudova není nutné zřizovat vodící pás přechodu, jelikož je zachována požadovaná délka signálního pásu a délka přechodu je menší než 8 m - bod 14.**
14. Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení, musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2 x 3 nebo 2 x 2 pásků. Zřizuje se, je-li trasa při přecházení delší než 8000 mm , vedená v šikmém směru, nebo z oblouku o poloměru menším než 12 000 mm a musí navazovat na případné signální pásy na chodníku. Příloha č.1 bod 1.2.3.
15. 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. Dle Přílohy č.1 bodu 1.2.4. musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okol. 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 po obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.
16. Chodníky musí být navrženy s přirozenou vodící linií. Přirozenou vodící linii tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm. Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm Příloha č.1 bod 1.2.1.1.

Přejezdy a přechody:

17. Úpravy přejezdů pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace stanoví ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, včetně změny Z1 a technická specifikace SŽDC 3/2007-Z. Přejezdy a přechody musí umožnit bezbariérový přístup se zajištěním bezpečného pohybu a orientace zrakově postižených osob. V místě přejezdu musí být chodník min. 1500 mm široký, v místě navazující na přejezdy a přechody místních komunikací musí být vybaveny hmatovými prvky.
18. **INTRAVILÁN + EXTRAVILÁN dle SŽDC, technické specifikace systémů, zařízení a výrobků, číslo 3/2007-Z – a1)** U přejezdů se závory + světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným dálkově ovládanou akustickou signalizací pro zrakově postižené, chodník šíře 2 m musí být zřízen varovný pás 400 mm z barevně kontrastní reliéfní dlažby a signální pás 800 mm. Vodící linie, drážky 400 mm při délce přechodu větší než 8 m, z oblouku nebo ze šikma, prostor mezi výstražníky. **V oblasti železničního přechodu km 44,267 musí dojít ke sjednocení systému, ten systém, který je použit u stávajícího přechodu na druhé straně komunikace, musí být i u nově zřízeného přechodu. U nově zřízeného přechodu (chodník SO 05-30-01) musí být závory a stejná signalizace!!**
19. Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného kontrastu od pochozí plochy a musí mít Ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č. 215/2016 Sb. Kontrast bude proveden dle předpisu ke dni platného stavebního povolení dle č. 163/2002 Sb.

Zřizovatel obecně prospěšné společnosti: Národní institut pro integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace České republiky, o.s.

Závěr:

Předložená projektová dokumentace má předpoklady vyhovět bezbariérovému přístupu. Stavební detaily a vybavení bezbariérovými prvky budou v realizační dokumentaci odpovídat vyhlášce č. 398/2009 Sb., včetně její přílohy i komentáře vydaného v Metodice k vyhlášce pro ČKAIT a MMR a současně ČSN 73 6110 (Z.1) Projektování místních komunikací (2010) včetně Nařízení vlády č. 215/2016, Technické specifikaci systémů, zařízení a výrobků 3/2007-Z, Vzorový list Ž8.7, Bezpečnostní orientační pásy nástupiště, TS 3/2007-Z (2008), TŽN 34 2650

Proti vydání stavebního povolení nemáme námitek za předpokladu, že výše uvedené připomínky budou začleněny do jeho podmínek a jejich realizace bude prověřena při závěrečné kontrolní prohlídce stavby.

Předložená projektová dokumentace byla zaslána poštou.

S pozdravem



Ing. Simona Mansfeldová
odborný konzultant č.143

NIPÍ BEZBARIÉROVÉ PROSTŘEDÍ, o.p.s.
ODBOR SPRÁVY CELOSTÁTNÍ SÍTĚ
KONZULTAČNÍCH STŘEDIŠK
ODBOBNÝ KONZULTANT -143-