



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury



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

Investor:



Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

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

Účastníci Společnosti "SP+SPEU\_Oldřichov - Bílina\_P"



Vedoucí sdružení:



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

Hlavní inženýr projektu:

ING. PAVEL LANGER

Garant profese:

-

Středisko:

ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

Vedoucí střediska:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PAVEL LANGER

Vypracoval:

ING. PAVEL LANGER

Kontroloval:

ING. JIŘÍ SYROVÝ

Název akce:

**ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU  
OLDŘICHOV U DUCHCOVA – BÍLINA**

Číslo smlouvy:

17 020 201

Projektový stupeň:

PROJEKT

Část:

SOUHRNNÁ ČÁST

Datum:

06/2018

Číslo části:

B.13

BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

## **B.13 Bezbariérové užívání**

### **Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

**Stavba: „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova - Bílina“**

**Stupeň dokumentace : Projekt stavby**

#### **Obsah:**

<b>1. PŘEDMĚT ŘEŠENÍ.....</b>	<b>2</b>
<b>2. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ PARAMETRY STAVEB A ZAŘÍZENÍ .....</b>	<b>2</b>
A. NÁSTUPIŠTĚ.....	2
B. BEZPEČNOSTNÍ A ORIENTAČNÍ PÁSY NA NÁSTUPIŠTI .....	3
C. SCHODIŠTĚ .....	3
D. ZÁBRADLÍ.....	3
E. KOMUNIKACE .....	3
F. VOLNĚ STOJÍCÍ NÁBYTEK A ZAŘÍZENÍ .....	4
<b>3. DOTČENÉ ČÁSTI STAVBY .....</b>	<b>4</b>
<b>4. NÁVRH ŘEŠENÍ.....</b>	<b>4</b>

Duben 2018

Zhotovitel : SUDOP PRAHA a.s.  
Ing. Pavel Langer

---

## 1. PŘEDMĚT ŘEŠENÍ

---

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se navrhovaná stavba posuzuje podle §2, odst. (1) c) – stavba občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejnosti. Dokumentace stavby splňuje požadavky § 5 (Přístupy do staveb) uvedených v Přílohy 1 vztahujících se k uvedenému druhu stavby.

Postupuje se dle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických požadavcích pro interoperabilitu týkající se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Vyhláška č. 398/2009 Sb o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb je pro tuto stavbu aplikována pouze v prvcích, které nejsou podrobně definovány přílohou Nařízení EU č. 1300/2014. V tomto případě legislativa stanovuje tzv. „národní zvyklosti“ ve smyslu příslušných ustanovení TSI.

Bezbariérové užívání se týká mimo jiné řešení ovládacích prvků, řešení varovných, signálních a hmatných pásů pro osoby se zrakovým postižením, akustických prvků, sklony komunikací, řešení přechodů pro chodce, výtahů, nástupišť.

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. K postiženým řadíme i průvodce s dětskými kočárky, malé děti, staré lidi, těhotné ženy a dočasně postižené.

Bezbariérová přístupnost a užívání stavby je řešena :

- pro cestující s omezenou schopností pohybu
- pro cestující s omezenou schopností orientace

---

## 2. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ PARAMETRY STAVEB A ZAŘÍZENÍ

---

### a. Nástupiště

Nástupiště bude splňovat následující parametry:

- max. hodnota příčného sklonu dlažby bude 2%.
- součinitel smykového tření povrchu nástupišť, souvisejících nástupištních ploch a přístupových chodníků a zjišťovaný ve smyslu ČSN 74 4130 musí mít hodnotu min.  $\mu = 0,5 \tan \alpha$  ( $\alpha$  ...úhel sklonu).
- min. šířka veřejnosti přístupné části nástupiště je závislá na délce překážky:
- min. 2 000 mm od nástupní hrany při délce překážky do 10 m
- min. 2 400 mm od nástupní hrany při délce překážky přes 10 m
- poloha všech nově navržených konstrukcí, vybavení nástupišť je navržena tak, aby mezi hranou nástupiště a danými zmiňovanými objekty byla zachována vzdálenost 2 000 mm.
- min. vzdálenost mobiliáře od okraje signálního pásu činící 1 000 mm, nejlépe 1 500 mm

- veškeré překážky (sloupy osvětlení, rozhlasu atd) jsou umístěny ve vzdálenosti min. 1 000 mm od okraje signálního pásu nebo doprostřed signálního pásu

### **b. Bezpečnostní a orientační pásy na nástupišti**

Při situování bezpečnostních a orientačních pásů bylo použito:

- Vzorové listy SŽDC Ž8.7 – Změna č. 2
- Bezbariérové užívání staveb – Renata Zdařilová, metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Technická specifikace pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- Doporučený standart technický – Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob – Ing. Petr Lněnička, Viktor Dudr
- Vyhláška č. 398/2009 Sb Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace z roku 2009
- Materiály z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

### **c. Schodiště**

Schodiště budou splňovat následující parametry:

- pochozí plocha – součinitel smykového tření min 0,5
- přední okraj schodišťového stupně do vzdálenosti 40 mm – součinitel smykového tření min 0,6 Dle ČSN 73 4130
- madla budou kontrastní, odsazená 40 mm od zdi.

### **d. Zábradlí**

Zábradlí byla zřizována v následujících případech (dle TNŽ 73 6334 – Oplocení a zábradlí na drahách celostátních a regionálních; ČSN 74 3305 – Ochranná zábradlí):

- všude tam, kde je potřeba zabránit uživatelům drážních zařízení (cestujícím, přepravečům apod.) použít jiných než vyhrazených cest
- u východů z budov, tam kde je nebezpečí přímého vstupu do koleje nebo na provozovanou komunikaci, na kterou není dostatečný rozhled
- v případech, kdy výškový rozdíl mezi pochozí plochou a upraveným terénem, plochou je 500 mm a větší
- zábradlí při výstupu z podchodu na železniční nástupiště bude mít na pravém madle umístěn hmatový štítek

### **e. Komunikace**

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Přechody pro chodce budou doplněny bezbariérovými úpravami (varovný – 40 cm a signální – 80 cm pás) a budou nasvíceny speciálním přechodovým svítidlem. Všude kde je navržen snížený obrubník mezi chodníkem a vozovkou (například ve vjezdech) bude zřízený varovný pás z hmatné dlažby z odlišné barvy.

Materiály z nichž budou vytvořené bezbariérové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a Technické návody TZÚS 12.03.04.

#### **f. Volně stojící nábytek a zařízení**

- všechny volně stojící nábytek a zařízení opticky kontrastuje se svým okolím a nemá ostré hrany
- všechny volně stojící nábytek a zařízení je umístěno tak, aby nepřekáželo nevidomým nebo zrakově postiženým osobám, jeho poloha je zjištělná nevidomými osobami používající hůl
- na nástupišťích jsou umístěny lavičky s opěradly zad, z nichž jedna třetina je vybavena opěrkami

---

### **3. DOTČENÉ ČÁSTI STAVBY**

---

SO 10-14-01	Zast.Jeníkov-Oldřichov, nástupiště
SO 11-14-01	Zast.Duchcov, nástupiště
SO 11-14-02	Zast.Želénky, nástupiště
SO 11-14-03	Zast.Chotějovice, nástupiště
SO 10-31-01	Zast.Jeníkov-Oldřichov, přístupové komunikace
SO 11-31-01	Zast.Duchcov, přístupové komunikace na nástupiště
SO 11-31-02	Zast.Želénky, přístupové komunikace na nástupiště
SO 11-31-03	Zast.Chotějovice, přístupové komunikace na nástupiště
SO 10-43-01	Zast.Jeníkov-Oldřichov, orientační systém
SO 11-43-01	Zast.Duchcov, orientační systém
SO 11-43-02	Zast.Želénky, orientační systém
SO 11-43-03	Zast.Chotějovice, orientační systém

---

### **4. NÁVRH ŘEŠENÍ**

---

#### **Bezbariérová přístupnost cestujících pohybově postižených.**

Přístupnost stavby pro osoby těžce pohybově postižené je zajištění úrovněového přístupu do všech prostor pro cestující bez prahu. Překonání nutných výšek je v rámci této stavby řešeno pomocí šikmých ramp a chodníků (výtahy nejsou navrhovány).

V rámci stavby se prostory přístupné cestujícím týkají zastávek Jeníkov-Oldřichov, Duchcov, Želénky a Chotějovice.

#### Přístupy na nástupiště v zast. Jeníkov-Oldřichov:

Jedná se o nově budovanou zastávku. Všechny prostory přístupné pro cestující budou bezbariérově dostupné.

Přístup k zastávce z obou částí obce (železniční trať obec rozděluje) je řešen v úrovni terénu chodníky a umožní přístup na obě vnější nástupiště. Průchod pod železniční tratí je řešen novým podchodem, vstup do podchodu je na obou stranách řešen schodištěm a bezbariérově šikmým přístupovým chodníkem.

#### Přístupy na nástupiště v zast. Duchcov:

Jedná se o rekonstrukci stávající zastávky. Všechny prostory přístupné pro cestující budou bezbariérově dostupné.

Přístup cestujících na obě vnější nástupiště je v současné době řešen přes výpravní budovu podchodem a schodišti na nástupiště. Bezbariérový přístup je v současné době umožněn šikmým přístupovým chodníkem k nástupišťům po obou stranách železniční trati. Technické parametry stávajících chodníků nesplňují v současné době platnou legislativu na bezbariérový přístup cestujících.

Součástí stavby bude rekonstrukce podchodu, schodišť a nástupišť umožňující přístup cestujících k vlakům přes výpravní budovu. Vlastní výpravní budova bude doplněna vnější rampou tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup z přilehlé komunikace a parkoviště do výpravní budovy (k pokladnám, do vestibulu, čekárny). Bezbariérový přístup na nástupiště bude řešen přestavbou dnešních přístupových chodníků tak, aby splňovaly požadované parametry = sklon, šířku, povrch,...

#### Přístupy na nástupiště v zast. Želénky:

Jedná se o rekonstrukci stávající zastávky. Všechny prostory přístupné pro cestující budou bezbariérově dostupné.

Přístup cestujících na obě vnější nástupiště je v současné době šikmým přístupovým chodníkem k nástupišťům po obou stranách železniční trati. Stávající průchod pod tratí je podchodem který současně slouží jako občasná vodoteč. Stávající chodníky ani podchod nesplňují v současné době platnou legislativu na bezbariérový přístup cestujících.

Součástí stavby bude rekonstrukce nástupišť včetně přístupových chodníků. Bezbariérový přístup na nástupiště bude řešen přestavbou dnešních přístupových chodníků tak, aby splňovaly požadované parametry = sklon, šířku, povrch,... Dnešní nevyhovující podchod pod tratí bude zrušen a nahrazen novým podchodem.

#### Přístupy na nástupiště v zast. Chotějovice:

Jedná se o rekonstrukci stávající zastávky. Všechny prostory přístupné pro cestující budou bezbariérově dostupné.

Přístup cestujících na obě vnější nástupiště je v současné době šikmým přístupovým chodníkem k nástupišťům po obou stranách železniční trati z prostoru chodníku a křižující komunikace pod železničním mostem. Stávající chodník nesplňují v současné době platnou legislativu na bezbariérový přístup cestujících.

Součástí stavby bude rekonstrukce nástupišť včetně přístupových chodníků. Bezbariérový přístup na nástupiště bude řešen přestavbou dnešních přístupových chodníků tak, aby splňovaly požadované parametry = sklon, šířku, povrch,...

Obdobným způsobem, bez překážek pro osoby s omezenou schopností pohybu, jsou navrženy všechny dotčené chodníky, parkoviště a zpevněné plochy přístupné veřejnosti řešené v této stavbě.

#### **Bezbariérová přístupnost cestujících s omezenou schopností orientace**

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 např. na vodících liniích kontrastních barev.

Základním a nejdůležitějším prvkem pro samostatný pohyb a orientaci nevidomých a 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 stavbou řešená nástupiště a přilehlé zpevněné plochy přístupné cestujícím budou opatřeny reliéfním a barevným značením zajišťující bezpečný pohyb cestujících s omezenou schopností orientace.

Obdobným způsobem jsou, pro cestující s omezenou schopností orientace, navrženy všechny dotčené chodníky, parkoviště a zpevněné plochy přístupné veřejnosti řešené v této stavbě.

### **Informační systém pro cestující**

Ve všech řešených železničních zastávkách bude orientační systém doplněn o potřebné informační tabule s piktogramy usměrňující postižené cestující k přístupu a opuštění nástupiště.