

Investor : Dopravní podnik města Brna, a.s.

**Akce : Řešení nové bezbariérové zastávky a přístupových cest
lodní dopravy OSADA**

Objekt: SO 02 Ocelová lávka a kotvení pontonu

D 1.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

Investor: Dopravní podnik města Brna, a.s.
Hlinky 151, 656 46 Brno

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby

Hlavní inženýr projektu: Ing. Miroslav Zavřel

Zodpovědný projektant: Ing. Pavel Kučínský

Číslo zakázky: 180419

Datum vydání: 11/2019

OBSAH

1	DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ	3
2	PROVOZNÍ ŘEŠENÍ.....	3
3	KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ.....	3
4	BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ.....	4

1 Dispoziční řešení

Zastávka bude umístěna na levém břehu přehradní nádrže v prostoru mezi rekreačními oblastmi „Osada“ a „Sokolské koupaliště“. Návrh lodní zastávky vychází z koncepce úpravy lodních zastávek, které svým konstrukčním řešením umožňují využití lodní dopravy lidmi se sníženou schopností pohybu.

Ze stávající asfaltové komunikace charakteru polní cesty bude vybudována přístupová komunikace - bezbariérová rampa a lávka jako přístup na loď, která přistála u pontonu zastávky. Rampa zajišťuje spojení mezi stávající asfaltovou cestou a ocelovou lávkou nad vodní hladinou zajišťující přístup k přístavnímu pontonu. Rampa je umístěna pouze na břehu mimo hladinu přehradní nádrže. Ponton a pohyblivý plochý můstek je součástí mobilní typové konstrukce pontonu, která je dodávkou DPmB. Kompletní konstrukce přístavního pontonu je stejného typu jako u všech lodních zastávek na přehradě. stejného typu na pontonu (DPMB a. s.). Pevná lávka je v místě napojení na mobilní typovou lávku DPMB zakončena ocelovým schodištěm k vodní hladině, které nebude při běžném provozu a standartní úrovni vodní hladiny využíváno. Schodiště bude využíváno pouze v případě stavu snížené provozní hladiny.

2 Provozní řešení

Přístup na pevnou ocelovou lávku (zastávku lodní dopravy) je uvažován přes spojovací bezbariérovou terénní cestou, která vede ze stávající zpevněné cesty s asfaltovým povrchem (kamenivo prolité asfaltem).

Z cesty je přístup na vlastní ocelovou lávku vedoucí k nástupu na parník. Lávka je řešena bezbariérově.

Objekt bude opatřen hromosvodem dle požadavků ČSN EN 62 305.

3 Konstrukční řešení

Ocelová lávka je řešena jako svařovaná a šroubovaná skeletová konstrukce, bude umístěna v prostoru vodní plochy přehrady. Nástupní pole z cesty na lávku bude kotveno na betonovou konstrukci opěrné stěny. Lávka bude provedena z běžných válcovaných profilů. Pochozí plocha lávky bude tvořena dřevěnými fošnami tl. 45 mm.

Lávka je založená na betonových prefabrikovaných patkách půdorysu 1000 mm x 1000 mm a výšce 800 mm. Pod patkami je navržen hutněný štěrkový polštář frakce 4/16 mm tloušťky 150 mm.

Tělesně zdravým cestujícím je umožněn rovněž přístup na lávku a odchod z lávky v místě v bezprostřední blízkosti nástupu na loď pomocí přírodního schodiště, kombinace dřevěných podstupnic a nášlapných ploch stupňů z přírodního zrnitého hutněného kamenito-hlinitého materiálu. Z důvodů terénních nerovností je lávka při střetu se svahem břehu v úrovni vodorovné nosné konstrukce uložena na opěrných ŽB prefabrikovaných typových stěnách.

Jejich řešení, návrh i únosnost budou odsouhlaseny s jejich dodavatelem.

Zábradlí bude provedeno, jak je uvedeno v odstavci 4.

Ve dně přehrady budou vybudovány samostatné základy pro ukotvení řetězů pro upevnění pontonu nástupní a výstupní typové lávky Lodní dopravy DPMB, a.s. Jedná

se o monolitické bloky, na které bude kotvena ocelová konstrukce vlastního kotvení řetězu.

Povrchová úprava lávky bude provedena v souladu s požadavky vodohospodářských a hygienických předpisů s ohledem na pásmo hygienické ochrany vodního zdroje barvou HEMPEL ODS 35560_CZ v odstínu 20320 (krémová). Povrchová úprava konstrukce byla odsouhlasena s krajskou hygienickou stanicí a doklad o projednání spolu s bezpečnostními listy navrženého materiálu povrchové úpravy bude předložen vodohospodářskému orgánu.

Výkopy dle jejich velikosti a s ohledem na použití na jsou uvažovány svahované.

4 Bezbariérové řešení

Výškově je lávka řešena jako bezbariérová a umožňuje nástup a výstup tělesně postižených lidí v souladu s vyhláškou č. 398 / 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Zábradlí lávky výšky 1100 mm bude ve výšce 200 mm nad podlahou vybaveno vodícím kruhový profilem pro nevidomé. Zábradlí je tvořeno rámy z uzavřených profilů. Rámy jsou vyplněny pásovými svislými pruty ve vzdálenosti, která zabraňuje zranění dětí. Spodní příčel rámu zabraňuje sklouznutí nohy chodců z lávky pod zábradlím. Na zábradlí bude vodorovné doplňující madlo ve výši 900 mm. Madla budou zakončena na konci zábradlí provedeno s přesahem min. 150 mm za krajní sloupek zábradlí na obou koncích lávky.

Konec lávky bude opatřen varovným pásem, pokud nebude během provozu zajištěna trvalá přítomnost obsluhy nebo zabráněn přístup na lávku.

Podlaha lávky bude provedena ze dřevěných desek tl 45 mm z dřeva bangkirai, odolného proti negativním účinkům povětrnost. Desky budou kladeny napříč směru pohybu cestujících. Desky budou opatřeny povrchovými zářezy, které mají zamezit uklouznutí na podlaze. Podlaha bude vodorovná, prkna budou kladena v příčném směru pohybu cestujících.

Bezbariérové prvky budou odpovídat Vyhl. 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Podlaha lávky bude opatřena signalizačními pruhy pro nevidomé.

Lávka bude vybavena stylovými lavicemi ve tvaru ležatého uzavřeného hranolu – nosná ocelová konstrukce obložená dřevěnými deskami – bangkirai.

Zábradlí lávky bude v místě lavic přerušeno. Lavice bude bránit přímému přístupu na okraj lávky. Tělesně postižení a nevidomí budou mít přístup k lavici z vnitřní strany lávky (signalizační pásy)

Z vnější strany lavice bude přístup pouze pro tělesně zdatné a na vlastní odpovědnost. Na lávce budou cestující upozorněni na tuto skutečnost.

V Brně 12.11.2019

Vypracoval: ing. Kučinský