

ČESKÉ VYSOKÉ TECHNICKÉ UČENÍ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Tereza Dalecká

NÁVRH ŘEŠENÍ BEZBARIEROVÝCH TRAS V MOSTĚ

**PROPOSAL OF SOLUTION BARRIER-FREE LINES IN
MOST**

Bakalářská práce

2017

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
Fakulta dopravní
děkan
Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K612..... **Ústav dopravních systémů**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Tereza Dalecká

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Návrh řešení bezbariérových tras v Mostě**

Název tématu (anglicky): Proposal of Solution Barrier-free Lanes in Most

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- analyzujte stávající stav pěších tras v centru města Most s ohledem na jejich bezbariérovost,
- zaměřte se zejména na dostupnost občanské vybavenosti v centru města s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
- prověřte dostupnost městské hromadné dopravy pro tuto skupinu osob,
- navrhnete úpravy v centru města pro zlepšení bezbariérového přístupu včetně zvýšení bezpečnosti chodců v oblasti.



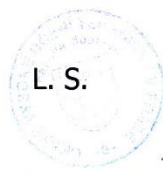
- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
Navrhování staveb pro samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých osob

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.**
Ing. Jan Matoušek

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2015**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **28. srpna 2017**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Tereza Dalecká
jméno a podpis studenta

V Praze dne 12. prosince 2016

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Bc. Dagmar Kočárkové Ph.D. a Ing Janu Matouškovi za odborné vedení a konzultování bakalářské práce. Zástupci akciové společnosti Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova za umožnění přístupu k důležitým informacím a materiálům. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

Překládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právech autorském, o právu souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 28. Srpna 2017

.....

Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ TECHNICKÉ UČENÍ V PRAZE

Fakulta dopravní

NÁVRH ŘEŠENÍ BEZBARIEROVÝCH TRAS V MOSTĚ

PROPOSAL OF SOLUTION BARRIER-FREE LANES IN MOST

Bakalářská práce

Srpen 2017

Tereza Dalecká

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá návrhem řešení bezbariérových tras v Mostě prostřednictvím popisu stávajícího stavu autobusových a tramvajových zastávek MHD, přechodů a dispozice centra města. Hodnocení aktuálního stavu zastávek MHD, jejich přístupnost a hodnocení centra města Most z hlediska bezbariérových tras k vybraným objektům a také celkovou přístupnost pěších komunikací. Cílem předložené práce je navrhnout takové řešení, které by přineslo zjednodušení pohybu zejména osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve veřejném prostoru města Most, zvláště pak v centru města. Na základě zjištěných výsledků navrhuje tato bakalářská práce nová řešení, která odstraní nedostatky v bezbariérovém přístupu ve městě Most.

ABSTRACT

This thesis mainly concerns proposal of solution barrier-free lines in Most. This bachelor thesis describes real condition of bus and tram stops of public transport and related areas (pavements, crossings) in Most. This work is focused on stops, lines to main buildings (office house, stops) and other related places (parking places) in center of town. The goal is to evaluate the barrier-freeness of these stops and routes and to propose a solution that simplify the movement of handicapped and people with various limitation in their movement and orientation in public space.

Klíčová slova

Bariéra, bezbariérovost, zastávka, nástupiště, kompenzační pomůcky, komunikace, přechod pro chodce, infrastruktura.

Key words

Barrier, barrier-freeness, stop, platform, compensatory aids, communication, crossing, infrastructure.

Obsah

| | |
|---|----|
| Obsah | 6 |
| 1. Seznam použitých zkratk | 8 |
| 2. Úvod | 9 |
| 3. Bariéry | 10 |
| 4. Druh postižení a kompenzační pomůcky | 14 |
| 4.1 Osoby s omezenou schopností orientace | 14 |
| 4.1 Osoby s omezenou schopností pohybu | 15 |
| 5. Manipulační prostor | 17 |
| 5.1 Jednosměrný provoz | 17 |
| 5.2 Obousměrný provoz | 18 |
| 6. Bezbariérové prvky | 19 |
| 6.1 Bezbariérové prvky pro osoby s omezenou schopností orientace zraku | 19 |
| 6.2 Bezbariérové prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu | 22 |
| 7. Bezbariérové řešení pozemních komunikací | 22 |
| 7.1 Komunikace pro pěší | 22 |
| 7.2 Přecházení vozovky | 23 |
| 7.3 Nástupiště veřejné hromadné dopravy | 23 |
| 7.3.1 Autobusové a trolejbusové nástupiště | 24 |
| 7.3.2 Tramvajové nástupiště | 24 |
| 8. Osobní doprava | 25 |
| 8.1 Odstavné a parkovací plochy | 25 |
| 8.2 Řešení bezbariérového stání | 26 |
| 9. Město Most | 27 |
| 9.1 Doprava | 27 |
| 10. Zastávky MHD v Mostě | 30 |
| 10.1 Analýza stávajícího stavu zastávek s ohledem na bezbariérovost | 30 |
| 10.2 Vyhodnocení aktuálního stavu nástupišť | 31 |
| 11. Centrum města Most | 33 |
| 11.1 Analýza vybraných tras | 33 |
| 11.2 Vyhodnocení a návrh řešení vybraných tras | 58 |
| 12. Návrh řešení vybraných zastávek pro zlepšení bezbariérovosti a bezpečnosti chodců | 72 |
| 12.1 Autobusová zastávka Kahan | 72 |
| 12.2 Autobusová zastávka 1. náměstí | 73 |
| 13. Závěr | 75 |

| | |
|---------------------------------|----|
| 14. Použité zdroje | 77 |
| 15. Seznam tabulek | 79 |
| 16. Seznam příloh | 81 |

1. Seznam použitých zkratk

MHD - městská hromadná doprava

IAD - individuální automobilová doprava

ČSN – česká technická norma

TZ - tramvajová zastávka

AZ - autobusová zastávka

Př. - přechod

V - vchod

P - parkoviště

AZK – Autobusová zastávka Kahan

2. Úvod

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova je nejvýznamnějším poskytovatelem přepravních služeb obyvatelstvu těchto dvou sídel, ale i meziměstské dopravy mezi nimi. V rámci obnovy a rozvoje infrastruktury z pohledu cestujícího jsou nejvýznamnějšími body zastávky MHD, jejichž úkolem je zajistit komfortní nástup a výstup z vozidel MHD. Mezi cestující využívající MHD v Mostě patří i zdravotně hendikepované osoby, ať už jde o osoby s omezenou schopností orientace tak i pohybu. Do kategorie osob s omezenou schopností pohybu řadíme nejen seniory (osoby nad 65 let) jejichž populace v Mostě stoupá, ale také osoby doprovázející dětské kočárky.

Vzhledem k postupnému rozvoji a obnově infrastruktury MHD a souvisejících zařízení v Mostě jsou některé zastávky již plně vybaveny bezbariérovými prvky, ale velká část zatím čeká na uvedení do stavu kompletní bezbariérovosti. Pod pojmem bezbariérovost nelze vnímat pouze samotné řešení zastávek MHD (výška nástupní hrany, vodící linie, šířka, podélný a příčný sklon, průchozí šířky), ale i přístupové komunikace a zařízení. Mezi ně patří komunikace pro pěší a přechody pro chodce, u nichž předpokládáme plynulou návaznost na nástupiště.

Cílem této bakalářské práce je zjistit skutečný stav zastávek MHD a přístupu k nim v Mostě z hlediska bezbariérovosti, zjistit související přístupnost tras v centru města zdravotně hendikepovaným ať za využití MHD, tak individuální automobilovou dopravou a návrh řešení vybraných zastávek MHD v centru města.

Pro stanovení výsledku této práce jsem použila metodu měření podélných a příčných sklonů (nástupiště, komunikace pro pěší, přechody pro chodce, rampy, schodiště), šířky (nástupiště, komunikaci pro pěší, schodiště, rampy), výšky (nástupní hrany, schodiště), výšky svislých překážek a šířky od pevných překážek. Dále jsem analyzovala vodící linie a pravidlo jejich návaznosti z umělé na přirozenou.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na komplexní bezbariérovost v centru města Mostu, kde se nachází důležitá zařízení občanské vybavenosti, úřady, zdravotnická zařízení, služby a obchody, kulturní a společenské budovy. Vzhledem k této skutečnosti jsem provedla analýzu nejen bezbariérovosti zastávek, parkovišť a přístupových cest k nim, ale i návazných komunikací vedoucích k vyjmenovaným zařízením. Mimo toto centrum jsem se soustředila jen na úroveň bezbariérovosti zastávek a přístupových cest k nim. Na základě zjištěných okolností jsem se následně věnovala návrhu řešení dvou konkrétních zastávek MHD a jejich přilehlého prostoru.

3. Bariéry

Bariéra představuje obtížnou překážku, hráz, hrazení, zábranu, mez, hranici, předěl, a to jak v konkrétních, tak i přenesených významech. [1]

Obecně lze dělit bariéry do pěti skupin:

- Psychická
- Architektonická
- Technická
- Společenská
- Fyzická

V rámci přirozeného lidského vývoje se každý jedinec učí tyto překážky překonávat, učí se různým postupům a využívá získaných zkušeností, aby dosáhl svého cíle. U osob s narušenou hybností však řada z těchto překážek zůstává nepřekonatelnými. I když současné trendy směřují k jejich odstraňování nebo alespoň limitování, mnoho z nich přetrvává či dokonce vznikají nové. Cílem podpory osob s pohybovým postižením je snaha o dosažení co možná nejvyššího stupně nezávislosti. Tohoto cíle však nelze dosáhnout v prostředí plném bariér, které cestu k cíli výrazně komplikují a často znemožňují. Jisté je, že poskytovaná podpora musí být ucelená a je třeba nastavit odpovídající podmínky k jejich překonávání. Tyto podmínky v sobě také zahrnují volbu různých postupů a kombinaci odpovídajících přístupů. [2]

Problematika bariér v dopravě pokrývá širokou škálu oblastí od informatiky přes legislativu až po návrh konstrukcí staveb a dopravních prostředků nebo řešení dopravní obslužnosti. [3]

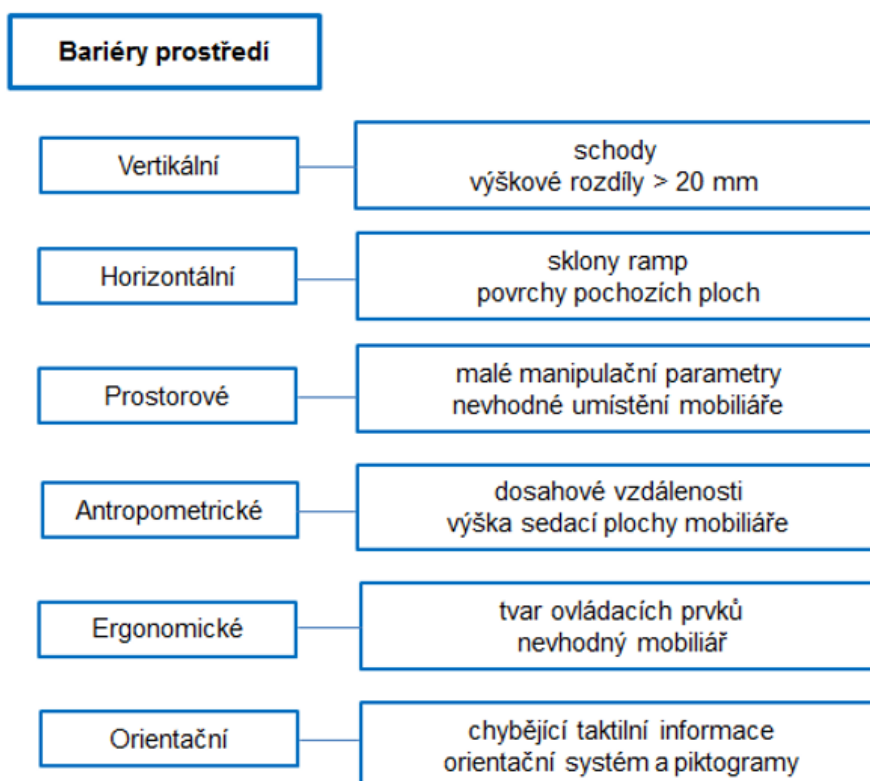
Technické požadavky na bezbariérové stavby upravuje vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj z roku 2009. Jde o **vyhlášku 398/2009 Sb.** ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Ta, definuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let. Bezbariérové řešení staveb a veřejných prostranství se nevztahuje jen na trvale zdravotně postižené, a to na osoby na vozíku, neslyšící a nevidomé. Ve skutečnosti se bezbariérovost týká mnohem širšího okruhu osob s ostatními pohybovými postiženími nebo omezeními, jako jsou například senioři se sníženou pohyblivostí, schopností rychlé reakce a odhadu situace, osoby postižené dočasně vlivem úrazu, či lidí s kočárky nebo cestujících se zavazadly. [4]

Podle této vyhlášky musí chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovně i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. [4]

Aby došlo k naplnění práva na svobodu pohybu v nejširším slova smyslu, musí platit základní podmínka volného a bezpečného pohybu všech osob bez ohledu na jejich schopnost samostatného pohybu. Všichni obyvatelé mají tedy právo na přístup a užívání prostranství a staveb veřejného života – volný a bezpečný pohyb v dopravní infrastruktuře, prostředcích městské hromadné dopravy, městských institucích apod. Toto právo je u občanů se zdravotním postižením anebo omezenou schopností pohybu a orientace omezováno architektonickými, dopravními a informačními bariérami, jejichž existence je v řadě případů zcela neopodstatněná.

Na bezbariérovou přístupnost především tělesně a zrakově postižených se zaměřuje disciplína tzv. **městské inženýrství**. Jde o interdisciplinární relativně mladý obor, který se na základě potřeb takto zdravotně postižených zabývá hledáním konkrétního návrhu řešení bezpečného pohybu a orientace. Zahrnuje metodiku řešení a rozhodování všech základních technických, technickoekonomických a technickoekologických problémů spojených se zajištěním provozu měst a obcí, zejména pak hledá optimální řešení cestou tvorby reálných variant řešení, jejich vyhodnocení a následným prosazením nejlepší varianty obsluhy technické infrastruktury území. Výsledkem tohoto snažení by měly být bezbariérové trasy celého řešeného území navržené tak, aby se jednotlivé bezbariérové úpravy a prvky doplňovaly a tvořily jeden funkční celek. [5]

Schéma základních bariér přístupového prostředí [6]



Obecným problémem přetrvávajícího nedodržování právních předpisů a velkého rozsahu nesprávných řešení staveb z hlediska jejich přístupnosti a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je zejména:

- nepochopení principů přístupnosti a nízká znalost problematiky jednotlivých druhů postižení a jejich typologie z hlediska prostorových a manipulačních nároků
- roztržitost informací týkajících se požadavků na bezbariérová řešení staveb, včetně samotné tvorby přístupnosti
- chybějící koncepce bezbariérových tras, jejich provázanost a koordinace základních vztahů mezi dopravní cestou (stavbou), dopravním prostředkem a samotnou budovou;
- nedostatečné finanční prostředky pro odstranění stávajících bariér
- nedůslednost, nedodržení technických návodů a materiálových řešení při samotném provádění stavby
- šíření nekvalifikovaných výkladů k aplikaci základních právních norem formou vydávání publikací, které neprošly oponenturou specialisty na bezbariérové prostředí a mnohdy se neopírají o současný český právní rámec

Zvláště nerespektování zásad bezbariérových řešení pro zrakově postižené ohrožuje jejich bezpečnost a orientaci na pozemních komunikacích. Pokud analyzujeme příčiny nedodržování přístupnosti z pohledu jednotlivých druhů zdravotního postižení, hlavními problémy jsou:

- U pohybového postižení – základní úpravy jsou na běžných stavbách navrhovány a prováděny, problémem je však zajištění komplexní přístupnosti v rámci bezbariérových tras se zabezpečením manipulačních ploch a řešení detailů, což ve své podstatě znemožňuje bezbariérové užívání. U změn dokončených staveb bývá problémem nedodržení potřebných podélných či příčných sklonů u snížených vjezdů. Napojení nových ploch na stávající.
- U zrakového postižení – základní prvky a podmínky jsou definovány, ale vzhledem k vyšší četnosti detailů a požadavkům na mimořádně přesné vyjádření funkce prvků chybí část používaných materiálů (české technické normy, vzorové listy, technické podmínky apod.). Častým problémem bývá zhotovení vizuálního kontrastu na nástupištích hmatovou dlažbou.
- U sluchového postižení – věcná řešení jsou ovlivňována technickým vývojem (zejména elektronika); chybí přesnější technicky vyjádřené požadavky na některé úpravy staveb.

[6]

4. Druh postižení a kompenzační pomůcky

4.1 Osoby s omezenou schopností orientace

Druh postižení

Podle mezinárodní klasifikace můžeme osoby s poruchou zraku rozdělit do pěti tříd:

- Těžká slabozrakost
- Silná slabozrakost
- těžce slabý zrak
- praktická slepota
- úplná slepota

Kompenzační pomůcky pro nevidomé a slabozraké

Osoby s postižením zraku mají celou řadu kompenzačních pomůcek, které jsou potřebné v domácnosti, v obchodech, v pohybu v prostoru. Mají pomůcky pro čtení, práci s počítačem, speciálně upravené mobilní telefony, hodinky, zápisníky a mnoho dalších. V této bakalářské práci jde hlavně o bezpečný pohyb v prostorech komunikací. Pro tento pohyb je důležitou kompenzační pomůckou **bílá hůl**. Bílé hole můžeme dále rozdělit do tří skupin – **orientační, signalizační, opěrná**.

- **Orientační hůl** má pevné nebo rotační zakončení. Rozdělují se na neskládací, skládací, teleskopické a kombinované. Hole jsou buď celé bílé, anebo mohou být bíločervené. Bíločervená barva je znakem pro dvojí postižení osoba je nevidomá a zároveň hluchá. Díky tomu, že hůl je dostatečně dlouhá, osoba udržuje dostatečnou vzdálenost od překážek. Pomocí hole osoba rozeznává různé povrchy, zvuky a materiály. Proto je zapotřebí sledovat, zda jsou všude splněné podmínky vodicích linií, aby osoba mohla udržovat kontakt pomocí hole vždy s nějakým druhem vodicí linie. [7]
- **Signalizační hole** jsou krátké a úzké. Tento druh bíle hole se používá při pohybu s průvodcem nebo vodicím psem, přičemž - vodicího psa může vlastnit osoba, která se i bez jeho pomoci orientuje v prostoru. Psovi dává osoba povely a on jí pomáhá při chůzi a urychluje její pohyb. Signalizační hole navíc informují o osobě se zrakovým postižením. [7]
- **Opěrné hole** jsou krátké a masivnější, na jejímž konci je protiskluzová koncovka. Jejich úkolem je zajistit stabilitu při chůzi i při samotném stání. [7]

Elektronické orientační pomůcky

Do této skupiny patří povelové vysílače VPN01 a VPN03, orientační majáčky pro nevidomé, navigační jednotka a ultrazvukové vyhledávače překážek. Povelové vysílače VPN01 a VPN03 slouží k dálkovému ovládní orientačních majáčků. Tyto majáčky určují orientačně významné místo zvukově a hlasově. Navigační jednotkou lze určit polohu nevidomého, který je pak dále navigován operátorem přes mobilní telefon. Ultrazvukový vyhledávač funguje na principu odrazu ultrazvuku, který se pak převede na zvuk. Podle intenzity zvuku nevidomí zjistí, jak daleko se pohybuje od překážky. [7]

4.1 Osoby s omezenou schopností pohybu

Druh postižení

Pohybových postižení je několik druhů, takže se i vzájemně odlišují jejich nároky na pohyb v prostoru. Potřebnou pomůckou pro zhotovení pomůcek a bezbariérového prostoru osobám s tělesným postižením je zařazení osob do jednotlivých skupin podle stupně postižení. Takovou kategorizaci provedla Daniela Filipiová ve své knize Život bez bariér. Ta rozdělila pohybově postižené do čtyř kategorií:

- Osoby s lehčím tělesným postižením
- Osoby využívající berle a jiné podpůrné pomůcky
- Osoby na vozíku
- Osoby s progresivním onemocněním

Osoby s lehčím tělesným postižením

Ve většině případů jde o seniory, kteří využívají k pohybu francouzské hole. Pro jistější pohyb mohou využívat opěrnou hůl. Největší překážkou pro osoby spadající do této kategorie jsou vysoké stupně schodiště, nástup a výstup z/do dopravního prostředku a v neposlední řadě kluzký povrch, který může způsobovat pády. [8]

Osoby využívající berle a jiné podpůrné pomůcky

Pohybují se téměř výhradně za pomoci francouzských holí, v některých případech za pomoci protetických a ortopedických pomůcek. Tyto pomůcky umožňují stoj a v různé míře také pohyb, avšak samotná chůze je pro ně vyčerpávající, a proto dokáží překonat jen menší vzdálenost. Schodiště jsou pro tyto osoby téměř nedostupná, zvláště pokud na nich není zábradlí. Nebezpečný je kluzký povrch stejně jako u první kategorie. [8]

Osoby na vozíku

Mezi vozíčkáři jsou velké pohybově omezující rozdíly. Například některé starší osoby potřebují vozík jen pro pohyb venku, protože dlouhé stání a chůze na delší vzdálenosti by nezvládly, ovšem i pohyb na vozíku je značně náročný. Na druhé straně to mohou být osoby s amputovanými končetinami.

Osoby, které jsou trvale upoutány k vozíku:

- Zcela samostatné (nepotřebují pomoc druhé osoby)
- S občasnou asistencí druhé osoby
- Zcela nesamostatné osoby (většinou osoby, které mají ochrnuté všechny končetiny)
- Osoby na elektrickém vozíku (pro tuto kategorii jsou nebezpečné zejména terénní nerovnosti, mají jiné požadavky na průchozí šířky a také, na rozměry manipulačního prostoru) [8]

Osoby s progresivním onemocněním

- Takto postižení jedinci procházejí postupně všemi výše zmíněnými kategoriemi postižení. Jejich nároky na bezpečný a život neomezující pohyb proto postupem času narůstají. Z tohoto důvodu je pro tuto kategorii osob nejobtížnější dosáhnout optimálního řešení. [8]

Kompenzační pomůcky pro osoby pohybově postižené

Vozíky můžeme rozdělit do dvou skupin, mechanické nebo elektrické. Mezi vozíky řadíme také kočárky a skútry. Využití obou skupin jsou v závislosti na kategorii postižení. V případě osob a amputovanými nebo ochrnutými dolními končetinami se využívá mechanický vozík. Tyto osoby nepotřebují pomoc druhé osoby. Mechanické vozíky jsou využívány i osobami s amputací (obrnou) horních a dolních končetin, ale s pomocí asistenta. Elektrické vozíky jsou využívány osobami s amputací (obrnou) horních i dolních končetin, pokud jsou schopni alespoň jednou rukou ovládat vozík.

Berle, francouzské hole, chodítka tyto pomůcky užívají osoby s postižením dolních končetin.

Protéza neboli náhrada chybějící končetiny. Osobě s amputací dolních končetin je díky této kompenzační pomůcce umožněn pohyb nebo stoj. [9]

5. Manipulační prostor

Je to vymezený prostor, který umožňuje pohyb osobám s handicapem. Každý druh postižení udává odlišné nároky na tento prostor. Na základě těchto požadavků je definován takzvaný minimální manipulační prostor, který je nutné zajistit ve všech stavbách a prostorech. Týká se to zejména osob na vozíku, jejichž limitujícím faktorem je právě vozík o určitých rozměrech. Velikost standardního vozíku je 900 x 1200 mm. Člověk na vozíku koná všechny pohyby vsedě, proto jsou důležité i tzv. dosahové vzdálenosti. Ty jsou měřeny od středu hlavy, kdy boční přístup je 400 mm do stran, 600 mm nad hlavu a čelní přístup je 650 mm před sebe. U nevidomých osob se klade důraz i na výškové podmínky. [10]

5.1 Jednosměrný provoz

Každý člověk zabírá určitou část prostoru. V případě jednosměrného provozu na komunikaci, který se v praxi vyskytuje jen výjimečně, potřebuje člověk bez postižení průměrně 600 mm. Pro vozíčkáře je tato hodnota navýšena na 900 mm a pro osobu se slepeckou holí je definován šířkový prostor rozměrem 1 200 mm a výškový prostor 1 500 mm. Ostatní rozměry jsou uvedeny v následující tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Specifikace postižení a manipulační prostor

| Specifikace postižení | Manipulační prostor [mm] |
|------------------------------|---------------------------------|
| Osoba s jednou holí | 700 |
| Osoba s berlemi | 900 |
| Osoba s chodítkem | 900 |
| Osoba se slepeckou holí | 1200/1500 |
| Osoba na vozíku | 900 |
| Osoba s kočárkem | 700 |

Prostor pro otočení o 90° je také u každé skupiny osob jiný. Pěší uživatel potřebuje pro tento úkon prostor, který má šířku i délku 600 mm. Pro osoby o berlích je tento prostor dvakrát větší na každou stranu než u uživatelů bez omezení. Šířka i délka je tedy 1 200 mm. Osoby na vozíku potřebují prostor, který je stanoven rozměrem 1 500 mm šířky i délky. [10]

5.2 Obousměrný provoz

Minimální šířka komunikačních prostor pro obousměrný provoz je 1 200 mm, při této šířce je předpoklad, že se po ní pohybují spíše pěší uživatelé a ojediněle vozíčkáři. Pokud bychom uvažovali pohyb pěšího a osoby na vozíku, kteří se míjejí, je minimální hodnota šíře komunikace 1 500 mm. V případě míjení dvou vozíčkářů je minimální hodnota 1 800 mm, což je zároveň ideální hodnota pro obousměrný provoz. Takové komunikace, kde nelze zajistit šíři větší než 1 500 mm, se zřizuje manipulační prostor o velikosti 1 800 x 2 000 mm. Tento prostor by měl být umístěn maximálně po 25 m. U šířky komunikací by měla být zohledněna intenzita provozu.

Výškový rozdíl mezi komunikací pro chodce a vozovkou nesmí být vyšší než 20 mm. Povrch komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Pokud se na komunikaci pro pěší vyskytuje rošt, musí mít ve směru pohybu rozteč žeber nejvýše 15 mm, aby nedošlo k nežádoucímu zachycení berle nebo slepecké hole. [10]

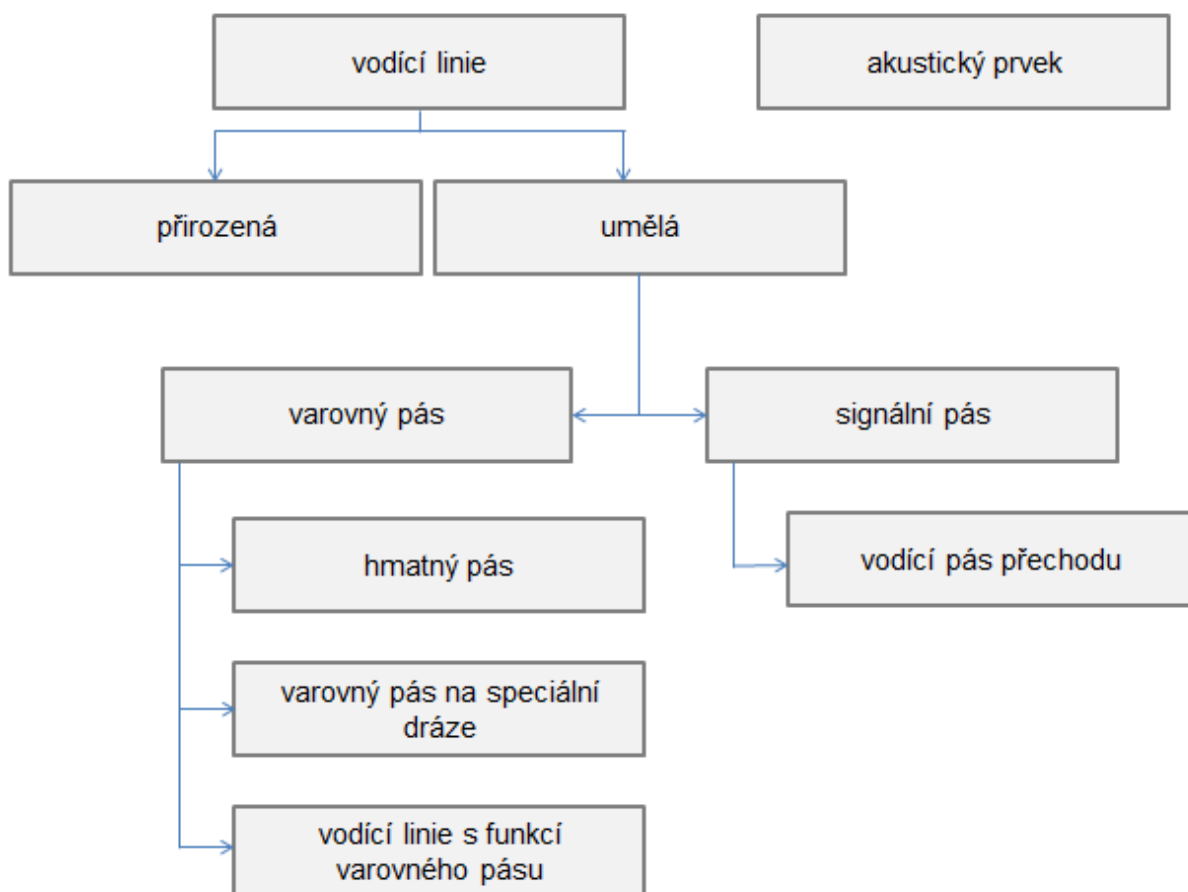
6. Bezbariérové prvky

Bezbariérové prvky jsou souborem opatření, technických a stavebních úprav, jejichž cílem je zjednodušit a zrychlit orientaci a pohyb hendikepovaných osob. Bezbariérové prvky popisované v kapitole 6.1 jsou zaměřeny na osoby s poruchou zraku, tedy s poruchou orientace. V kapitole 6.2 jsou zaměřeny na osoby s omezenou schopností pohybu. Prvky, kterou jsou bezbariérové mají zlepšovat životní podmínky těmto osobám, pokud jsou použity špatně, tak naopak situaci zhoršují. Je tedy velice důležité dodržovat jejich technické podmínky. [10]

6.1 Bezbariérové prvky pro osoby s omezenou schopností orientace zraku

Schéma bezbariérových prvků

Zdroj: Tereza Dalecká



Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumisťují žádné předměty. Rozlišujeme dva typy vodících linií, a to přirozenou vodící linii a umělou vodící linii. [10]

Forma, která by měla být zvýhodňována je **přirozená vodící linie**, která tvoří přirozenou součást prostředí. Za tuto linii můžeme považovat například stěny domu, obrubníky trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl, podezdívku plotu. Mohou to být i jiné kompaktní prvky, pro které platí, že je jejich šířka minimálně 400 mm a výška 300 mm. Přerušení této linie je možné na maximální vzdálenost 8 m mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením, zejména mezi obvodovými stěnami jednotlivých domů umístěných při chodníku. Délka částí přirozeného hmatového vedení musí být nejméně 1 500 mm, v odůvodněných případech lze tuto hodnotu snížit až na 1 000 mm. Pokud je přerušení vodící linie, delší než 8 m, musí být doplněno vodící linií umělou. Tato hodnota je dána schopností nevidomé osoby udržet směr pohybu. Za přirozenou vodící linii nesmíme považovat obrubu chodníku směrem do vozovky. [10]

Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu v interiéru nebo exteriéru. Je tvořena podélnými drážkami. Její šířka v interiéru je minimálně 300 mm a v exteriéru musí být minimálně 400 mm. Změna směru a odbočení na tomto typu linie se zřizuje přednostně v pravém úhlu, pokud je to technicky realizovatelné a musí být vyznačena přerušením vodící linie hladkou plochou v délce odpovídající šířce vodící linie. Nevidomá osoba se může pohybovat po této linii nebo vedle ní. Ve vzdálenosti nejméně 800 mm od osy umělé vodící linie nesmějí být žádné překážky. Umělá vodící linie může být tvořena pásem speciální dlažby. Tento typ linie musí vždy navazovat na přirozenou vodící linii. [10]

Signální pás je zvláštní formou umělé vodící linie. Označuje místo odbočení u vodící linie k jinému orientačně důležitému místu. Můžeme ho najít u přechodu pro chodce, kde označuje přístup k přechodu. Dále u železničních přejezdů nebo přechodů, kde současně určuje směr přecházení. Na zastávkách určuje přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy. Označuje přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku, okraj obytné a pěší zóny. Naopak neurčuje přístup do jednotlivých institucí. Důležitými parametry jsou hodnoty šířky 800 až 1 000 mm. Délka směrového vedení musí být nejméně 1 500 mm, v některých odůvodněných případech může být tato hodnota snížena na 1 000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu, který se odlišuje od okolí. Musí být vnímatelný nášlapem a bílou holí. Nevidomá osoba se může pohybovat po této linii, ale ve většině případů se pohybuje vedle ní a udržuje kontakt s linií pouze slepeckou holí. Povrch plochy ve vzdálenosti 250 mm od toho pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzové vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní z důvodu snazší orientace všech pěších účastníků provozu. V některých případech lze od požadavku na vizuální kontrast ustoupit. Týká se to většinou památkových zón a rezervací, v souběhu chodníku a cyklistické

stezky, při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás začíná u přirozené nebo umělé vodící linie. [10]

Vodící pás přechodu spadá stejně jako signální pás do kategorie umělých vodících linií a slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení vozovky. Šířka musí být 550 mm a skládá se 2 x 3 nebo 2 x 2 pásků. Zřizuje se u přechodů, jejichž délka je delší než 8 m, pokud je veden v šikmém směru nebo když je veden v oblouku o poloměru menším než 12 m. Musí navazovat na případné signální pásy na chodníku. Osa vodícího pásu přechodu musí navazovat na osu signálního pásu. [10]

Varovný pás ohraničuje místo, které je pro nevidomé a slabozraké osoby trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku. Určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojižděným zastávkovým mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny. Tento pás má šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující od okolí. Je vnímatelný nášlapem a bílou holí. Povrch ve vzdálenosti 250 mm od varovného pásu musí být rovinný a při dodržení požadavku na protiskluzové vlastnosti. Pás musí být vizuálně kontrastní. V odůvodněných případech můžeme od kontrastu opustit a to v případě památkových zón a rezervací. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách minimálně o 800 mm. V případě, že šířka chodníku je menší než 2,4 m, tak se přesah varovného pásu dělá pouze na jedné straně, kde je přirozená vodící linie. [10]

Hmatný pás je zvláštní forma varovného pásu. Odděluje místo cyklistické stezky nebo pás pro in-line brusle od pásu pro pěší. Jeho šířka musí mít od 300 mm do 400 mm. A jeho povrch má stejné vlastnosti jako varovný pás. Hmatný pás není umělou vodící linií. [10]

Varovný pás na speciální dráze je také forma varovného pásu a odděluje na nástupišti metra bezpečnostní pás a zbytek plochy nástupiště. Jeho šířka je 150 mm. Předložená bakalářská práce se tímto prvkem zabývat dále nebude, jelikož ve městě Most se metro nevyskytuje. [10]

Vodící line s funkcí varovného pásu je zvláštní forma umělé vodící linie, která se nachází na železničním nástupišti a slouží k orientaci osobám se zrakovým postižením. Odděluje bezpečnostní pás a zbytek nástupiště. Šířka pásu je 400 mm. Vizuální kontrast se provádí v šířce 150 mm. [10]

Akustický prvek je akustická signalizace pro chodce. Na přechodu pro chodce signalizuje buďto „Stůj“ nebo „Volno“. Může jít i o formu orientačního majáčku s příslušným trylkem, popřípadě s hlasovou frází. Trylek je o něco hlasitější než hlasová fráze. Pro různé situace se používají odlišné trylky. Majáček je umístěn do osy vstupu. Tento prvek může být ovládaný dálkovým ovladačem, který vlastní osoba se zrakovým postižením. Tento ovladač funguje na 40 m a pomáhá k orientaci nevidomým v prostoru u přechodu. [10]

6.2 Bezbariérové prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu

Faktory nejvíce limitujícími pohyb osob s omezenou schopností pohybu jsou průchozí šířky a dostatečné manipulační plochy. Potaz musí být brán i na omezení při překonávání výškových rozdílů z čehož plyne nutnost dodržení maximálních příčných a podélných sklonů. Všechny hodnoty, které jsou důležité pro tuto skupinu, jsou uvedeny v kapitole 5 Manipulační prostor. [10]

7. Bezbariérové řešení pozemních komunikací

7.1 Komunikace pro pěší

Do této podkapitoly řadíme chodníky, stezky, prahy, pásy pro chodce, náměstí, obytné a pěší zóny. Minimální šířka komunikace pro chodce je 1,5 m včetně bezpečnostních odstupů. Podle vyhlášky ČSN 73 6110 je bezpečnostní odstup od jízdniho pruhu 0,5 m a odstup odpevné překážky je 0,25 m. [11]

Rampy

Z obou stran rampy musí být opatření proti sjetí vozíku v podobě spodní tyče zábradlí ve výšce 100 až 250 mm. Šířka bezbariérové rampy je minimálně 1,5 m. Podélný sklon smí být v poměru maximálně 1:16 (6,25 %) u změn dokončených staveb je povolený maximální poměr 1:8 (12,5 %). Příčný sklon nejvýše v poměru 1:100 (1 %). Podesty se umísťují na rampy delší než 9 m. Tyto podesty musejí mít délku nejméně 1,5 m a sklon maximální sklon pouze v jednom směru je v poměru 1:50 (2 %). [10]

Schodiště

Musí mít ve všech ramenech téhož schodiště stejný počet stupňů. Rozsah nerozdělených stupňů rovinnou plošinou je minimálně 3 a maximálně 16. Doporučený počet stupňů pro osoby se zrakovým postižením je 12. Sklon schodišťového ramene nesmí být větší než 28°. Výška schodišťového nebo vyrovnávacího stupně by neměla přesáhnout hodnotu 160 mm (toto tvrzení neplatí pro bytové budovy opatřené výtahem). Schodišťová ramena a vyrovnávací stupně musí být opatřena madly ve výšce 900 mm, která musejí přesahovat od prvního

a poslední stupně schodiště o 150 mm. Madlo musí být odsazeno kvůli možnosti uchopení od svislé konstrukce ve vzdálenosti 60 mm. Optimální výška schodu je 150 mm a šířka 300 mm. Poslední a první stupeň schodiště musí být vizuálně rozeznatelný od okolí. [10]

7.2 Přecházení vozovky

Patří sem přechody pro chodce, ohraničená místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu. Přechody pro chodce oproti místa pro přecházení jsou označeny vodorovným dopravním značením V7 a svislým dopravním značením IP6. Je důležité, aby přechod pro chodce splňoval dobré rozhledové poměry. Přechody jsou zřízeny jak na křižovatkách se signalizačním světelným zařízením tak i bez signalizačního zařízení. Délka přechodu určuje, zda bude rozdělen dělicím ostrůvkem či nikoli. [11]

Bezbariérovými prvky přechodů jsou varovný, signální a vodící pás přechodu. Stavební úpravy pro zlepšení pohybu k přechodu jsou snížená část obrubníku a šikmá plocha na komunikaci pro pěší směrem k přechodu. Důležitými parametry jsou také šířka a délka. U přechodů pro chodce se světelným signalizačním zařízením se může vyskytovat akustická signalizace pro nevidomé. Na nových dvoupruhových komunikacích s protisměrným provozem se navrhuje nedělený přechod pro vzdálenost 6,5 m od obou obrub v ose přechodu. V některých případech u rekonstrukcí stávajícího stavu může být tato vzdálenost 7 m. Obdobně jsou tyto hodnoty také pro místa pro přecházení. Na světelně řízených křižovatkách je délka neděleného přechodu 9,5 m mezi obrubami a v ose přechodu. V odůvodněných případech je tato hodnota až 12 m. Na komunikacích, kde se nachází nezvýšený tramvajový pás, může být vzdálenost přechodu mezi obrubami komunikace 17 m. [10]

Výška snížené obruby může být maximálně 20 mm, podélný sklon šikmé plochy pro chodce maximálně v poměru 1:8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše 1:50 (2,0 %). Ve výšce 1,2 m se umísťuje tlačítko pro ovládání signalizace. [10]

7.3 Nástupiště veřejné hromadné dopravy

Společnými parametry pro zastávky MHD jsou maximální příčný sklon 2%, šířka nástupiště minimálně 2,2 m (doporučená je 2,5 m, ve stísněných podmínkách 1,7 m), informační tabule s jízdním řádem nesmí být ve větší výšce než 1,2 m nad povrchem zastávky. Zastávka by měla mít také přístřešek, za kterým musí být průchozí plocha šířky 1,5 m směrem vodící linii. Přístřešek dále musí být vzdálen minimálně 1,7 m od nástupní hrany a 1,5 od signálního pásu. Přístup k nástupišti přes vozovku musí být po přechodu pro chodce. [11]

Výška nástupních hran zohledňuje především možnosti osob s omezenou schopností pohybu, jakkoli je pohodlnější pro všechny uživatele. S ohledem na možnosti osob s omezenou schopností orientace, neměly by se na nástupišťích umisťovat překážky podél a vedle vodící linie. Nástupiště autobusů a trolejbusů se navíc vybavují vodící linií a signálním pásem, přičemž signální pás označuje místo odbočení od vodící linie k místu, kde se nastupuje do dopravního prostředku, přesněji k prvním dveřím. Signální pás se nachází 800 mm od označnicku zastávky. Na nástupních ostrůvcích a směrem k místu přecházení se a na okraji tramvajové zastávky s pojížděným zastávkovým mysem se zřizuje také varovný pás. [10]

7.3.1 Autobusové a trolejbusové nástupiště

Norma definuje výšku nástupiště autobusů a trolejbusů rozměrem 200 mm. Praktické zkušenosti však upozorňují na aspekty spojené s provozem: *„Tato výška může být snížena až o 5 cm kvůli opotřebením hmotností vozidel a následné změny nivelace zastávkových ploch. Dalším faktorem je využití vozidel vybavených výsuvnou nástupní šikmou plošinou pro vozíčkáře, která významně usnadňuje nástup hendikepovaných osob a snižuje potřebu budování nástupišť v normované výšce“*, vysvětluje František Krtička, samostatný odborný referent z Dopravního podniku města Mostu a Litvínova. V případě nově budovaných zastávek se doporučuje použití bezbariérového zastávkového obrubníku s naváděcí úpravou pro vozidla. U změn dokončených staveb lze tuto hodnotu snížit na 16 cm. Maximální podélný sklon na autobusových a trolejbusových nástupišťích je 4 %, v odůvodněných případech může být hodnota až 6 %. [10]

Kasselské obrubníky (bezbariérové obrubníky), které se používají na autobusových a trolejbusových zastávkách k navádění dopravního prostředku, umožňují bližší nájezd k nástupní hraně bez rizika poškození pneumatik. Bezbariérový zastávkový obrubník přímo u nástupní hrany zastávky má rozměr šířky 435 mm, výšky 350 mm a délky 1000 mm. Jeho další výhodou je zajištění bezpečnější, rychlejší a pohodlnější výstup a nástup cestujících. [12]

7.3.2 Tramvajové nástupiště

Nově budovaná nástupiště zastávek tramvaje, metra, železnice, pozemní a vysuté kyvadlové lanové dráhy musí mít výšku nástupní hrany odpovídající použitému dopravnímu prostředku, aby byl zajištěn bezbariérový přístup. Maximální podélný sklon je určen přílehlou tratí, může být až 50 ‰ (5 %). [13]

Minimální šířka nástupiště má hodnotu 1,2 m. Tolerance sklonů přístupové šikmé plošiny se liší podle její délky. Délka, která je dlouhá méně než 3 m může mít maximální dovolený sklon 1:8 (12,5 %). Pokud je šikmá plošina dlouhá více jak 3 m, ale maximálně 6 m je maximální

dovolený sklon 1:10 (10,0%). V dalším případě je maximální dovolený sklon 1:12 (8,33 %) pro délku rampy od 6 m po 9 m. Délka větší než 9 m udává maximální sklon 1:16 (6,25 %). Výška nástupní hrany je sice definována typem dopravního prostředku, ale přibližná hodnota je 0,24 m s tolerancí 0,02 m. Výška svislé překážky může být maximálně 0,2 m. Vzdálenost od pevných překážek je minimálně 0,9 m. [10]

8. Osobní doprava

Pro individuální dopravu osob se zdravotním postižením a s omezením pohybu se na parkovacích plochách zřizují vyhrazená stání. Počet těchto stání je stanoven v poměru k ploše parkoviště, který definuje vyhláška 398/2009 Sb. [4]

8.1 Odstavné a parkovací plochy

Jedná se o plochy, které slouží k odstavení osobních vozidel, zřizují se samostatně mimo prostor místní komunikace. Parkovací plochy můžeme rozdělit na kryté a nekryté. Dále se zřizují jako parkovací pruhy, pásy nebo zálivy v hlavním dopravním prostoru. Parkoviště se zřizují v místech významných zdrojů a cílů dopravy, které jsou například obytné plochy, administrativní budovy, zařízení občanské vybavenosti a jiné. Počet parkovacích míst se navrhuje tak, aby byla uspokojena potřeba osob v současné době, ale také výhledově. http://www.fce.vutbr.cz/PKO/holcner.p/mm53/pdf/csn_736110__2006.pdf

Pro individuální dopravu osob se zdravotním postižením a s omezením pohybu se na parkovacích plochách zřizují vyhrazená stání. Počet těchto stání je stanoven v poměru k ploše parkoviště, který definuje vyhláška 398/2009 Sb. Celkový počet parkovacích míst a počet vyhrazených stání je znázorněn v tabulce č. 2. [4]

Osoby, které mohou využívat vyhrazené parkovací místo pro invalidy u svého bydliště, jsou ti, kteří vlastní automobil, který je speciálně upraven pro přepravu těchto osob. Osoba musí vlastnit průkaz ZTPP.

Vyhrazená stání pro vozidla osob doprovázející děti v kočárku jsou vyznačena vodorovným dopravním značením a zřizují se u zdravotnických zařízení, obchodních center a služeb. Poměr těchto parkovacích míst k běžným je 1:100. [4]

Tabulka č. 2 – Celkový počet a vyhrazený počet stání

| Celkový počet stání | Počet vyhrazených stání |
|----------------------------|--------------------------------|
| 2-20 | 1 |
| 21-40 | 2 |
| 41-60 | 3 |
| 61-80 | 4 |
| 81-100 | 5 |
| 101-150 | 6 |
| 151-200 | 7 |
| 201-300 | 8 |
| 301-400 | 9 |
| 401-500 | 10 |
| 501 a více | 2% |

8.2 Řešení bezbariérového stání

Vyhrazené parkovací místo musí mít šířku 3,5 m. Tato šířka zahrnuje manipulační prostor o šířce 1,2 m, která je minimální a zároveň nutná pro přesun postižené osoby z a do automobilu. Pokud jsou dvě vyhrazená místa vedle sebe, mohou využívat jednu manipulační plochu. Na podélném stání u vozovky, musí být délka vyhrazeného parkovacího místa nejméně 7 m. Z míst vyhrazeného stání musí vést bezpečný, přímý a bezbariérový přístup na komunikaci pro pěší. Tento přístup je opatřen sníženou obrubou a varovným pásem. V případě zastavěné oblasti by měl vést přímo ke vstupu do budovy. Maximální přijatelný příčný sklon na vyhrazeném místě je v poměru 1:40 (2,5%) a podélný sklon v poměru 1:50 (2,0%). Vyhrazená kolmá stání mají šířky:

- U komunikace pro pěší - 2,5 m
- Stání s vlastní manipulační plochou – 3,5 m
- Dvě stání s jednou manipulační plochou – 5,8 m

Podle Vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 30/2001 Sb., která upravuje pravidla provozu napozemních komunikací a řízení provozu na pozemních komunikacích, se vyhrazená stání označují vodorovným dopravním značením V 10f a svislým dopravním značením IP 12 s O 1. [14]

9. Město Most

Most je významné statuární město, které se nachází v centrální části Ústeckého kraje, přibližně 80 kilometrů severozápadně od hlavního města Prahy. Jeho rozloha je 8 694 hektarů a má 66 675 obyvatel. Statutárním městem je od roku 2000 a není rozděleno do obvodů. Správa a samospráva města se člení na 8 územních správních částí – Komořany, Souš, Starý Most, Čepirohy, Most, Rudolice, Velebudice a Vtelno. Město Most leží v hnědouhelné pánvi a je obklopeno Krušnými horami a Českým středohořím.

Původně královské město Most se rozkládalo na levém břehu řeky Bíliny v podkrušnohorské pánvi. Osídlování, které trvalo přes staletí, čelilo velkým politickým, sociálním a ekonomickým změnám a přetrvalo až do současnosti. Významným zásahem do formování dnešního města bylo rozhodnutí československé vlády o těžbě hnědého uhlí v druhé polovině 20. století. Město ustoupilo těžbě a bylo přesunuto na opačný břeh řeky Bíliny. V důsledku toho má Most velice málo zachovaných historických památek. Mezi ty nejzajímavější s pohledu návštěvnosti obyvatel města a turisty patří dnes již replika původního hradu Hněvín nebo přesunutý nevysvěcený Kostel Nanebevzetí panny Marie. V současné době probíhají rekultivace na místech, kde se desítky let těžilo a vznikají zde zatopené doly, které se využívají k rekreaci. V současné době se město Most vyznačuje příponou drom – nachází se zde totiž hojně navštěvované atrakce autodrom, hipodrom, aquadrom a aerodrom.

9.1 Doprava

Z geografického hlediska můžeme na Mostecku hovořit o dvou druzích dopravy – železniční a silniční. Letecká doprava je zde zastoupena díky blízkému letišti, které se však využívá pouze pro sportovní a rekreační účely. Z důvodu toho, že se v blízkosti pozorovaného sídla nevyskytuje významný vodní tok z hlediska dopravní obslužnosti, nebude se tato bakalářská práce zabývat vodní dopravou.

Železniční doprava

K zahájení **železniční dopravy** došlo v roce 1870 zapojením posledního úseku Ústecko-teplické dráhy (UTD) z Duchcova do Chomutova. Vedle této hlavní trati zde bylo i několik vleček, obsluhující nedaleké podniky zabývající se především těžbou a zpracováním hnědého uhlí. V roce 1872 získalo město také spojení do Loun a posléze i do středních Čech

(bez okliky přes Ústí nad Labem). Ve stejném roce získala Pražsko-duchcovská dráha koncesi, která ji opravňovala ke stavbě dráhy Most – Hrob - Moldava. Přestože se kvůli změnám v ekonomice realizace staveb značně oddálila, stalo se město Most důležitým železničním uzlem, jehož význam po ukončení vlakovorby na seřazovacím nádraží v Ústí nad Labem ještě vzrostl. V současnosti je nejvýznamnějším vlakovým uzlem v regionu. Již výše zmíněné zničení starého Mostu, těžba a výstavba nového současného města zasáhla do původní železniční sítě. Některé železniční úseky musely být odkloněny a převedeny dojiných směrů. [15]

Mostecké vlakové nádraží z 80. let 20. století bylo vystavěno mimo centrum města u obce Rudolice, v koridoru, kde byla na poměrně malém prostoru kumulována celá řada důležitých dopravních zařízení, například nádraží autobusové dálkové dopravy, zastávky městské hromadné dopravy (MHD), služby pošty nebo taxi. Původní plány totiž počítaly denně s třemi a půl tisíci až čtyřmi tisíci cestujícími. Veřejný dopravní prostor tvoří čtyři nástupiště spojené dvěma podchody, které ústí na 1. nástupiště. Odtud vede jedno schodiště do příjezdové haly, druhé schodiště do odjezdové haly. Obě haly jsou oproti terénu kolejí vyvýšeny o 4 metry. Na prvním nástupišti bylo umístěno zázemí pro dopravní službu a řízení provozu. [16]

Vzhledem k výše zmíněným dispozicím je přístup do budovy stanice i k pokladním přepážkám bezbariérový. Bezbariérový přístup však chybí k nástupištím. Stanice leží na tratích č. 123 Most – Žatec západ, č. 126 Most – Rakovník, č. 130 Ústí nad Labem – Klášterec nad Ohří a č. 135 Most – Moldava v Krušných horách. [17]

Silniční doprava

Vedle železnice je zde neméně významná **silniční síť**, která se nachází ve společném zemním tělese. Mezi významné silnice patří I/13 z Chomutova do Mostu a dále pokračuje do Teplic, I/15 do Litoměřic a silnice I/27 do Litvínova a Žatce. V blízkosti se nachází dálnice D8, která vede z Prahy přes Lovosice a Ústí nad Labem ke státním hranicím s Německem, kde se volně napojuje na německou dálnici A17. Délka dálnice D8 je 94 kilometrů. Další důležitou silnicí je D7, která vede z Prahy přes Slaný dále Louny a Chomutov až k německým státním hranicím. Její celková délka bude 82 kilometrů, nyní je v provozu 40 kilometrů.

Městská hromadná doprava

Veřejnou službu v oblasti dopravy zajišťuje akciová společnost Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, která provozuje hromadnou dopravu na Mostecku od roku 1901. Páteří systému je tramvajová trať propojující obě města, která zpočátku sloužila pouze pro převoz nákladu a až po několika měsících začala dopravovat také cestující. Dopravní podnik zajišťuje fungování vysoce ekologického druhu dopravy v lokalitě, která byla a je zatížena těžbou hnědého uhlí

a chemickou výrobou. V současné době provozuje autobusovou a tramvajovou hromadnou dopravu osob v Mostě a v Litvínově moderními dopravními prostředky na dvaceti šesti linkách, které spojují Most s Litvínovem a okolními obcemi. Významný podíl zaujímá městská hromadná doprava v obslužnosti průmyslových zón v Komořanech, Záluží a Havrani. [18]

Základ historii bezbariérovosti v Mostě položila městská hromadná doprava. První nízkopodlažní tramvaj ASTRA vyjela na mostecké koleje 18. září 2001. V následujícím roce (2002) získali obyvatelé města starší 70 let tzv. seniorpass, který je opravňoval k využití služeb městské hromadné dopravy zdarma. To přineslo skokový nárůst zájmu o využití služeb MHD zejména u seniorů. Nabídky využívalo 65 % z nich. V roce 2003 však rozhodl dopravní podnik o jeho zrušení. [19]

V roce 2002 posílil dopravní podnik svůj vozový park o další nízkopodlažní tramvaj. Roku 2003 pořídil velkokapacitní autobus MAN s lepší dispozicí vnitřního prostoru pro kočárky a cestující na vozíku. V tomtéž roce přibyly tři nové nízkopodlažní autobusy, které jako jediné v České republice využívaly propan-butanový pohon. Vozový park se od roku 2005 rychle rozšiřoval o další nízkopodlažní autobusy. V rámci motivace k využívání městské hromadné dopravy v Mostě se představitelé akciové společnosti Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova vydali v roce 2008 rozhodnutí o tom, že doprovod kočárku bude jezdit zdarma. Od roku 2011 mohli také senioři nad 65 let jezdit zdarma. Od roku 2012 je Most v integrovaném plánu rozvoje města Most – doprava. V roce 2014 byla dokončena rekonstrukce 15 zastávek na bezbariérové. Mosteckých autobusových linek je 12 (č. 5, 9, 10, 12, 16, 17, 20, 22, 24, 25, 30, 31) a tři školní spoje (č. 50, 51, 53). Tramvajové linky jsou 4 (č. 1, 2, 3, 4). [18]

Vozový park v Mostě je majetkem akciové společnosti Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Celkový počet autobusů využívaných pro veřejnou hromadnou dopravu je 76. Z celkového počtu autobusů má největší zastoupení typ vozu SOR NB 12 s počtem 42 vozů, Man A21 s 12 vozy a Iveco Crossway LE také s 12 vozy. Všechny autobusové linky jsou obsluhovány bezbariérovými (nízkopodlažními) vozy. Celý autobusový park je výhradně nízkopodlažní od roku 2015. Jde o vozy nečláňkové konstrukce s výjimkou dvou kloubových vozů typu Man A23, které ve špičce obsluhují linku č. 30. Autobusy typu Iveco Crossway LE jsou vybaveny funkcí naklonění vozidla v zastávkách až o 7° směrem k nástupišti (tzv. kneeling), čímž dojde ke snížení nástupní výšky v zastávkách. Tento typ autobusu má bezbariérový vstup pouze u předních a prostředních dveří, zadní dveře jsou se schody. Město Most má páteřní dopravu zajištěnou tramvajovou dopravou. Vozidlový park má celkem 48 tramvají, ale přibližně 10 z nich je dlouhodobě odstaveno kvůli zastaralosti. Nízkopodlažních tramvají je celkem 6. Nízkopodlažní tramvaje jsou typu EVO1, Vario LF+, Vario LFRS a LTM

10.08 Škoda Ivekon. Největší zastoupení mají tramvaje T3M.3 s počtem 34 vozů a T3-SU s počtem 8 vozů, ale ty nejsou s bezbariérovým přístupem. Další 3 nízkopodlažní tramvaje jsou v plánu zakoupit do roku 2020. [20]

10. Zastávky MHD v Mostě

10.1 Analýza stávajícího stavu zastávek s ohledem na bezbariérovost

Tato kapitola je o využívání bezbariérových prvků na nástupištích veřejné hromadné dopravy, tedy zastávek autobusu a tramvaj. Přístupnost na zastávku je zde chápána jako přístupnost blízké komunikace pro pěší a přechodu pro chodce. V této části práce se nezabývám celými trasami od občanského vybavení až k zastávkám MHD. Celkový počet zkoumaných nástupišť MHD v Mostě je 144, z toho je 121 autobusových a 23 tramvajových.

Autobusové zastávky

Analýza autobusových zastávek je zaznamenána v příloze č. 1. V této tabulce je přirozená vodící linie, umělá vodící linie, signální pás a vizuální kontrast podle kapitoly 6. hodnoceny buď značkou A (pokud vyhovuje všem požadavkům) nebo N (pokud nevyhovuje požadavkům nebo se tam tento prvek nenachází). Dalšími analyzovanými prvky jsou výška nástupní hrany a šířka nástupní hrany. Požadované hodnoty na tyto prvky vycházejí z kapitol 7.3 a 7.3.1. Výška spodní hrany informační tabule je hodnocena také značkou A (pokud splňuje požadavek na maximální výšku 1,2 m) nebo značkou N (pokud je vyšší, než 1,2 m). Podélný a příčný sklony jsou také hodnoceny A (pokud je maximální hodnota tohoto sklonu do 4 %) nebo značkou N (pokud je hodnota vyšší než 4%). Podobně je hodnocen i příčný sklon s rozdílem mezní hodnoty 2 %. Přechody pro chodce jsou hodnoceny značkou A, pokud jsou přístupné (přístupnost zastávky vychází z kapitoly 7.2) a značkou N, pokud jsou nepřístupné (nepřístupnost vychází také z kapitoly 7.2 a také pokud přechod chybí).

Tramvajové zastávky

Tramvajové zastávky jsou zaznamenány v příloze č. 2. V této tabulce je vodící linie, signální pás, vizuální kontrast a přechod pro chodce hodnocen stejným způsobem jako u autobusových zastávek. Zábradlí je hodnoceno značkou A, pokud má výšku 1100 mm, výšku spodní tyče v rozmezí 100 – 200 mm a je vzdálena od signálního pásu 750 mm, pokud je hodnocena N tak nemá požadované parametry nebo chybí. Přístup na zastávku je opět hodnocen A, pokud je jeho součástí se správnými parametry varovný pás, signální pás a šikmá plošina, značkou N pokud to tak není. Šířka nástupiště a výška nástupní hrany budou hodnoceny na základě kapitoly 7.3.2.

10.2 Vyhodnocení aktuálního stavu nástupišť

Autobusové zastávky

Některé zastávky nemají nástupiště, mají pouze označnické zastávky. Tyto zastávky nemohou mít žádné bezbariérové prvky. Zastávky bez nástupiště jsou: Autodrom, Čepirohy, Rudolice u mostu, Rudolice rozcestí, Souš Tvrzova, Za krematoriem. Podmínky pro výšku nástupní hrany splňuje pouze 18 zastávek: Aquadrom z obou směrů, Čepirohy ZK z obou směrů, Gymnázium z obou směrů, J. Skupy z obou směrů, Nádraží z obou směrů, Pod městským hřbitovem, Průběžná, Souš Matylda, Tesco z obou směrů, Zimní stadion z obou směrů, 1. Náměstí. Šířka nástupiště je u všech zastávek až na zastávku Souš Národního odboje, která má šířku 1,5 m. Výška informační tabule je u většiny zastávek v pořádku. Na zastávkách Za krematoriem a Nové krematorium mají informační tabuli umístěnou v přístřešku ve výšce vyšší než 1,2 m. Podélné a příčné sklony jsou ve většině případech správné. Zastávky, které mají vyšší než povolenou hodnotu podélného sklonu jsou: Gymnázium z obou stran (7,54 % a 7,12 %), Krym (5,43 %), Pod Lajsníkem z obou směrů (4,38 % a 4,31 %), Souš Finské domky z obou směrů (4,23 % a 4,91 %), Souš Matylda z obou směrů (4,38 % a 4,15 %), Sukova 558 (7,89 %), Velebudická (4,73 %), Vodárna (5,26 %), Zahražany z obou směrů (5,21 % a 5,15%). Zastávky s hodnotou příčného sklonu větší než 2 % jsou: Sever z obou stran (3,33 % a 7,19 %), Sukova 501 (3,15 %). Vyhodnocení správného použití bezbariérových prvků je uvedeno v tabulce č. 3.

Tabulka č. 3 – Vyhodnocení analyzovaných hodnot autobusových zastávek

| Bezbariérový prvek | Počet zastávek |
|--------------------------------------|----------------|
| Přirozená vodící linie | 97 |
| Umělá vodící linie | 34 |
| Signální pás | 26 |
| Vizuální kontrast | 32 |
| Výška nástupní hrany | 18 |
| Šířka spodní hrany informační tabule | 114 |
| Podélný sklon | 106 |
| Příčný sklon | 119 |

| | |
|--------------------|----|
| Přechod pro chodce | 65 |
|--------------------|----|

Z tabulky lze vyčíst, že největší problém je s výškou nástupní hrany, prvky pro osoby s omezenou schopností orientace a přístupem k zastávkám přes přechody pro chodce. Bezbariérové zastávky jsou Aquadrom z obou směrů, Čepirohy Zk z obou směrů, J. Skupy z obou směrů, Nádraží z obou směrů, Zimní stadion. Zastávka Rodlická Mus, která mohla být také bezbariérová má problém výškou nástupní hrany. Na této zastávce byly použity bezbariérové obrubníky, ale asfaltový povrch zastávkového pásu poklesává a výška nástupní hrany se zvětšuje.

Tramvajové zastávky

Tramvajové bezbariérové zastávky jsou: Most Nádraží v obou směrech, Obchodní dům Prior, Velebudická a 1. Náměstí v obou směrech. Vyhodnocení správného použití bezbariérových prvků je v tabulce č. 4.

Tabulka č. 4 – Vyhodnocení analyzovaných hodnot tramvajových zastávek

| Bezbariérový prvek | Počet zastávek |
|---------------------------|-----------------------|
| Vodící linie | 21 |
| Signální pás | 15 |
| Vizuální kontrast | 17 |
| Zábradlí | 12 |
| Přístup na zastávku | 19 |
| Šířka nástupiště | 23 |
| Výška nástupní hrany | 9 |
| Přechod pro chodce | 13 |

Na tramvajových zastávkách je největším problémem výška nástupní hrany. Na některých zastávkách chybí zábradlí, ale některé zastávky to svou polohou nevyžadují. Téměř u poloviny zastávek je špatně proveden přechod.

11. Centrum města Most

Centrum města se nachází v útvaru připomínající svým tvarem kotlinu, obklopuje jej vrch Ressler, ze severu se tyčí hrad Hněvín, východním směrem jsou čtvrti Zahradní a Liščí vrch a jižním směrem pak Výsluní. Přestože se představitelé města snažili od 50. let 20. století vybudovat jádro města tak, aby plnilo moderní území centra, přirozené centrum tvořené náměstím v Mostě chybí. V důsledku těžby hnědého uhlí a souvisejícím zbouráním původního a výstavbě nového moderního Mostu v sedmdesátých letech 20. století, chybělo městu přirozené centrum, jaké známe v jiných městech v podobě náměstí s dominantní stavbou – radnicí. To ve městě Most nahradilo velkokapacitní autobusové parkoviště pojmenované Plecháč, které sloužilo také jako autobusové nádraží nebo místo pro pořádání trhů. Dalším významným prostranstvím byl obchodní dům Prior a jeho přilehlé prostory. Obě městské plochy tvořily pomyslnou osu města, na které se nacházel také městský úřad a kulturní dům Repre. Souběžně s touto osou byla vystavěna páteřní síť tramvajové dopravy. První náměstí moderního města Mostu se začalo budovat roku 1998, až o několik let později zde přibýly kamenná kašna a morový sloup pocházející ze starého Mostu. V roce 2004 byl schválen projekt na výstavbu moderního obchodního centra na 1. náměstí v Mostě. Nově vybudované obchodní centrum Centrál se stalo dominantní stavbou centrální části města. V současné době nabízí desítky obchodů, občerstvovacích zařízení a součástí toho je bytový dům a velkokapacitní podzemní parkoviště určené jak pro majitele bytu, tak i pro návštěvníky obchodního centra.

Centrum Mostu je vymezené ulicemi Třída Budovatelů, Moskevská, Jiřího z Poděbrad a Jaroslava Průchy. Rozloha centra 17 ha.

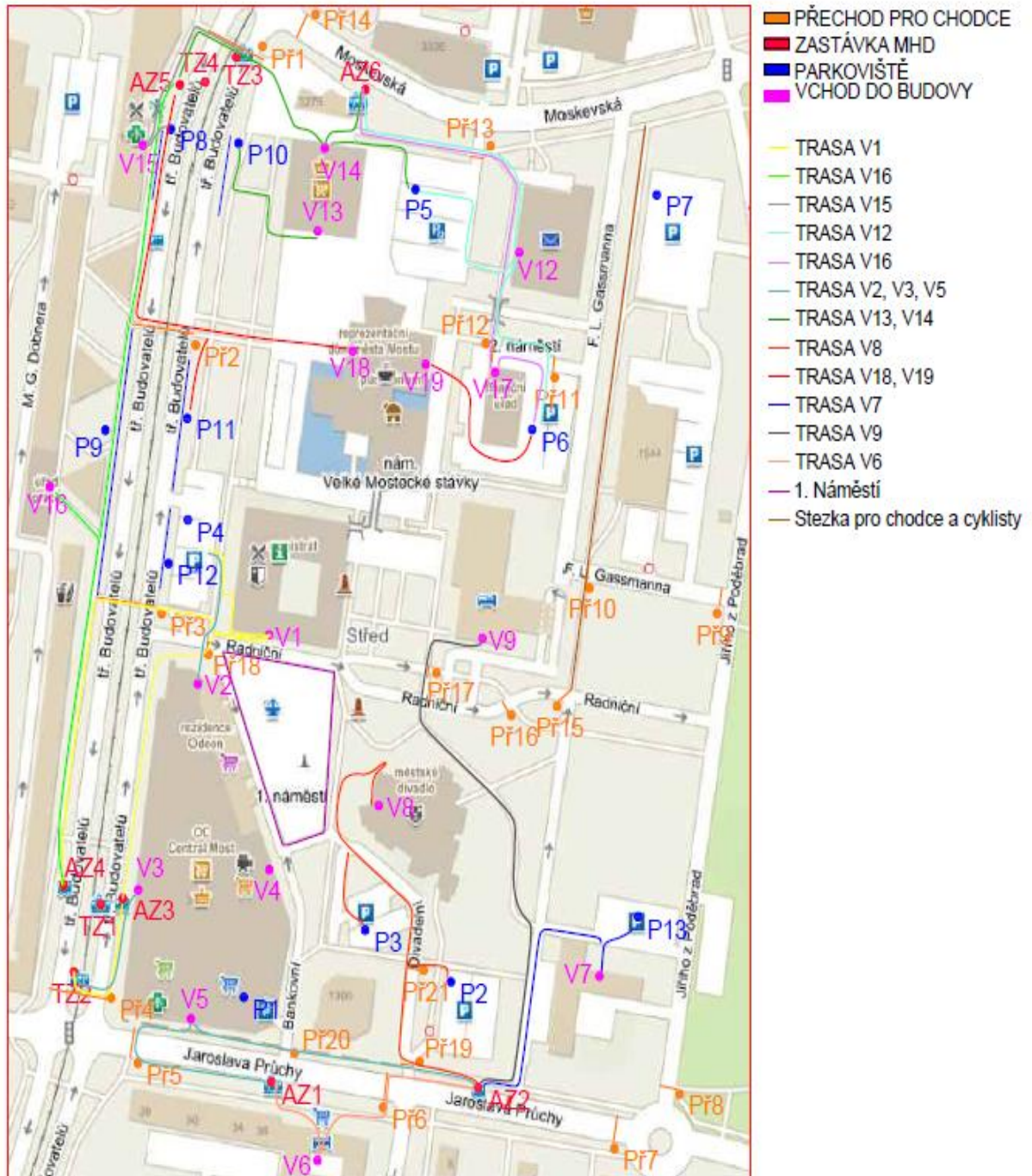
11.1 Analýza vybraných tras

Průzkum byl zaměřen na přístupnost do významných objektů, bezpečnost přechodů a jejich bezbariérovost a také dostupnost zastávek. Měření bylo prováděno vždy na jednom místě. Poloha analyzovaných míst je znázorněna na schématu (Schéma centra města Most). Objekty, které se nacházejí v centru města, můžeme rozdělit do 6 skupin:

- Úřady a sociální služby
- Zdravotnické zařízení
- Služby a obchodní centra
- Kultura

- Dočasné ubytování
- Ostatní

Schéma vybraných tras



(Zdroj: Tereza Dalecká)

Úřady a sociální služby

Magistrát města Most

Budova dnešního magistrátu je z roku 1971 (stavba tehdejšího Okresního výboru Komunistické strany Československa probíhala v letech 1969–1971). Nachází se ve středu města, které bylo navrženo jako kulturní a společenský celek architektem Václavem Krejčím, který se tak v roce 1965 chopil výstavby nové koncepce moderního města. Od 70. let 20. století jsou součástí budovy její administrativní část i obchody a veřejné toalety pod levým zadním ochozem budovy Magistrátu města Most, který se nachází v ulici Radniční 1/2. Hlavní vchod je situován směrem k 1. Náměstí, před kterým je několik parkovacích míst určených zejména pro primátora, radní a městské zastupitelstvo. Veřejné parkoviště pro individuální automobilovou dopravu se nachází vlevo od budovy. Na parkovišti lze stát po dobu jedné hodiny zdarma. Celkový počet parkovacích míst a míst vyhrazeného parkování pro osoby s omezenou schopností pohybu je uvedeno v tabulce č. 2. Pro pohybově postižené osoby je zde možnost zapůjčit si invalidní vozík na recepci, mimo to je možné využít i doprovodu z recepcce.

V blízkosti budovy Magistrátu se nachází vybrané zastávky MHD - dvě jsou autobusové a dvě tramvajové. Pro účely individuální automobilové dopravy zde slouží přilehlé parkoviště.

Trasa V1 (AZ3 – PŘ18 – V1)

Autobusová zastávka 1. Náměstí AZ3 (tabulce č. 5), která se nachází na Třídě Budovatelů, je od hlavního vchodu do Magistrátu vzdálená 180 m. Na této trase se nachází jeden přechod PŘ18 (tabulka č. 6) přes ulici Radniční u vstupu do OC Central Most. Začátek trasy vede podél budovy OC Central Most, která tvoří přirozenou vodicí linii. Šířka chodníku je 10 m a v jeho délce jsou každých 20 m umístěny květináče o rozměru 1,5 x 1,5 m, u každého z nich jsou umístěny dvě lavičky. Mezi stěnou budovy OC Central Most a květináčem je šířka 6 m. Maximální příčný sklon je 0,88 % a podélný 2,98 %. Tato komunikace pro pěší se z 10 m zužuje u rohu obchodního domu Central na 3 m. Před vstupem do budovy OC Central Most byly naměřeny hodnoty příčného sklonu 5,68 %. Trasa pokračuje přes přechod PŘ18. Vstup do budovy je rovinný.

Tabulka č. 5 - Naměřené parametry autobusové zastávky 1. Náměstí - AZ3

| Autobusová zastávka - AZ3 | | | |
|--|-------|---------------------------|------|
| Název zastávky: 1. Náměstí | | Směr: Obchodní dům Prior | |
| Šířka nástupiště [m] | 10,00 | Podélný sklon [%] | 2,11 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,16 | Příčný sklon [%] | 1,05 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 0,00 | Výška svislé překážky [m] | 2,87 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,97 |
| Poznámky: Zastávka má také bezbariérové prvky pro nevidomé. Vizuální kontrast šířky 0,4 m a signální pás šířky 0,8 m, který směřuje k vstupu do OC Central Most. | | | |

Tabulka č. 6 - Naměřené parametry přechodu pro chodce Radniční, OC Central Most - PŘ18

| Přechod pro chodce: Radniční, OC Central Most - PŘ18 | | | |
|---|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 6,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 7,02 |
| Výška obrubníku [m] | 0,00 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

Trasa V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1)

Tramvajové zastávky 1. Náměstí TZ1 (tabulka č. 7) a TZ2 (tabulka č. 8), které se nachází u křižovatky ulic Třída Budovatelů a Jaroslava Průchy. Vzdálenost od zastávek a vchodu V1 je přibližně 208 m. Tato trasa vede přes přechod PŘ4 (tabulka č. 9) a pokračuje k autobusové zastávce AZ3. Od zastávky AZ3 je trasa popsána ve výše uvedeném textu.

Tabulka č. 7 - Naměřené parametry přechodu pro chodce 1. Náměstí - TZ1

| Tramvajová zastávka - TZ1 | | | |
|---|------|---|------|
| Název zastávky: 1. Náměstí | | Směr: Obchodní dům Prior | |
| Šířka nástupiště [m] | 2,50 | Podélný sklon [%] | 4,21 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,22 | Příčný sklon [%] | 2,63 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 0,00 | Výška svislé překážky [m] | 2,28 |
| Délka přístupové šikmé plochy [m] | 1,66 | Podélný sklon přístupové šikmé plochy [%] | 2,81 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,98 |
| Poznámky: Použité prvky pro nevidomé jsou varovný i signální pás. | | | |

Tabulka č. 8 - Naměřené parametry tramvajové zastávky 1. Náměstí - TZ2

| Tramvajová zastávka - TZ2 | | | |
|---|------|---|------|
| Název zastávky: 1. Náměstí | | Směr: Čs. Mládeže | |
| Šířka nástupiště [m] | 2,50 | Podélný sklon [%] | 4,18 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,22 | Příčný sklon [%] | 2,87 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 0,00 | Výška svislé překážky [m] | 2,35 |
| Délka přístupové šikmé plochy [m] | 1,60 | Podélný sklon přístupové šikmé plochy [%] | 2,81 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 1,02 |
| Poznámky: Použité prvky pro nevidomé jsou varovný i signální pás. | | | |

Tabulka č. 9 - Naměřené parametry přechodu pro chodce Třída Budovatelů, OC Central Most - PŘ4

| Přechod pro chodce: Třída Budovatelů, OC Central Most - PŘ4 | | | |
|--|-------|---|-------|
| Délka přechodu [m] | 30,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 6,94 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |
| Výška tlačítka SSZ [m] | - | Délka zelené na přechodu pro chodce [s] | 30–40 |

Trasa V1 (AZ4 – PŘ3 – V1)

Ze zastávky 1. Náměstí AZ4 (tabulka č. 10) je délka trasy 228 m. Vede po opačné straně komunikace přes přechod PŘ3 (tabulka č. 11). Chodník má šířku 6 m s maximálním podélným sklonem 2,10 % a příčným sklonem 1,89 %. Poté pokračuje přes přechod PŘ3. Navazující chodník je široký 3 m a jeho povrch je rovinný.

Tabulka č. 10 - Naměřené parametry autobusové zastávky 1. Náměstí - AZ4

| Autobusová zastávka - AZ4 | | | |
|---|------|---------------------------|------|
| Název zastávky: 1. Náměstí | | Směr: Halasova | |
| Šířka nástupiště [m] | 2,00 | Podélný sklon [%] | 0,00 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,16 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 3,00 | Výška svislé překážky [m] | 2,50 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,98 |
| Poznámky: Použití bezbariérového obrubníku. Přístup k zastávce je chodníku, který má šířku 2 m, délku 7 m a podélný sklon 6,98 %. | | | |

Tabulka č. 11 - Naměřené parametry přechodu pro chodce Třída Budovatelů, Magistrát města Most - PŘ3

| Přechod pro chodce: Třída Budovatelů, Magistrát města Most - PŘ3 | | | |
|---|-------|--------------------------------|-------|
| Délka přechodu [m] | 19,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 1,40 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 17,54 |

Trasa V1 (P4 – V1)

Nejbližší parkoviště pro automobilovou dopravu se nachází před budovou Magistrátu - P4 (tabulka č. 12) ve vzdálenosti 58 m. Parkoviště je ve stejné úrovni jako přístupový chodník, který má šířku 3 m s podélným sklonem 3,81%. Existují zde dvě možnosti jak vést trasu ke vchodu do budovy. První je přes rampu u schodů, která má šířku 1,3 m, délku 6 m, podélný sklon 12,28 % a příčný sklon je 0,00 %. Na obou stranách rampy je zábradlí se zarážkou na bílou hůl. U schodiště se nachází ještě jedna rampa, která je široká 1 m, dlouhá 1,5 m, podélný sklon 33.33 %. Druhá, jejíž délka je srovnatelná, vede přes chodník okolo schodiště a umožňuje vyhnout se překonávání větších podélných sklonů.

Tabulka č. 12 - Naměřené parametry parkoviště Magistrát P4

| Parkoviště: Magistrát – P4 | | Typ parkovacího stání: Příčné | |
|---------------------------------------|----|-------------------------------|------|
| Celkový počet stání | 72 | Podélný sklon [%] | 0,89 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 4 | Příčný sklon [%] | 2,42 |

| | | | |
|----------------------------|---|--|------|
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,0 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 2,30 |
| Typ vyhrazeného stání | | Dvě stání s jednou manipulační plochou | |

Úřad práce v Mostě

Najdeme ho na Třídě Budovatelů 1989. Od roku 2011 se budova kontaktního centra úřadu práce rekonstruuje, a to jak jeho administrativní část, tak i klientské centrum včetně hlavního vchodu. Cílem této přestavby bylo mimo jiné zjednodušit přístup do budovy pro tělesně a zdravotně postižené a osoby doprovázející dětský kočárek. Nejbližší přístup z městské hromadné dopravy je z autobusové zastávky 1. Náměstí vzdálené přibližně 210 m a autobusové zastávky Obchodní dům Prior 230 m. V blízkosti budovy se nachází parkoviště pro individuální automobilovou dopravu se šikmým řazením. Jedno je vzdálené cca 15 m od hlavního vchodu do budovy, je zdarma a nabízí jedno parkovací místo pro hendikepované. Druhé je ve vzdálenosti asi 30 m, je placené a nabízí jedno parkovací místo pro hendikepované. Budova mosteckého úřadu práce sousedí s bytovým domem, jehož součástí jsou obchody a kavárna, a s Komerční bankou. Všechny tyto jmenované objekty jsou navzájem propojeny bezbariérově.

Trasa V16 (AZ4 – V16)

V případě využití prostředku veřejné dopravy jde o nejkratší cestu (její vzdálenost je uvedena v textu výše). Chodník, který vede od zastávky, je z jedné strany obklopen obchody a z druhé strany se nachází parkoviště pro individuální automobilovou dopravu nebo vozovka. Chodník je široký 6 m a maximální podélný sklon je 2,10 % a s maximálním příčným sklonem 1,85 %. Po 178 m chodník odbočuje doleva a zužuje se na 3 m, jeho příčný sklon je 3,67 %. Dále na něj navazuje chodník, který má délku 8 m a šířku 2 m, jeho podélný sklon je 5,79 % a příčný sklon 1,75 %. Vchod do budovy V16 je rovinný. Tabulka s naměřenými hodnotami autobusové zastávky AZ4 je uvedena v Trase V1.

Trasa V16 (AZ5 – V16)

Autobusová zastávka Obchodní dům Prior - AZ5 (tabulka č. 13) se nachází u křižovatky ulic Třída Budovatelů a Moskevská. Je vzdálena přibližně 230 m od vchodu Pracovního úřadu V16. Šířka komunikace pro pěší je 6 m, maximální podélný sklon je 3,85 % a maximální příčný sklon je 2,16 %. Po 198 m se nachází odbočení doprava a pokračuje po stejné trase jako už je popsáno v textu výše.

Tabulka č. 13 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Obchodní dům Prior - AZ5

| Autobusová zastávka - AZ5 | | | |
|--|------|---------------------------|------|
| Název zastávky: Obchodní dům Prior | | Směr: 1. Náměstí | |
| Šířka nástupiště [m] | 6,50 | Podélný sklon [%] | 4,21 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,24 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 2,90 | Výška svislé překážky [m] | 0,00 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,99 |
| Poznámky: Na nástupišti je použito více jak 3 barvy. Použití bezbariérového obrubníku. Betonové desky na autobusovém pásu. | | | |

Trasa V16 (P9 – V16)

Pokud pohybově postižená osoba bude cestovat individuální automobilovou dopravou, může využít dvě parkoviště šikmého stání podél vozovky P9 (tabulka č. 14). Každé z těchto parkovišť má jedno místo vyhrazeného stání. Po překonání obrubníku, jehož výška je 0,12 m, se trasa napojuje na trasu V16 (AZ5 – V16).

Tabulka č. 14 - Naměřené parametry parkoviště, Třída budovatelů - P9

| | | | |
|--|----|------------------------------|------|
| Parkoviště: Třída Budovatelů - P9 | | Typ parkovacího stání: Šikmé | |
| Celkový počet stání | 24 | Podélný sklon [%] | 3,62 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 2 | Příčný sklon [%] | 1,08 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,12 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 3,80 |
| Typ vyhrazeného stání | | U komunikace pro peší | |

Finanční úřad

Tato budova se nachází v ulici 2. Náměstí 3300. Kolem celé budovy je veřejné parkoviště pro individuální automobilovou dopravu s x místy pro hendikepované. Toto parkoviště je využíváno také návštěvníky Hlavní pošty, která se nachází jen několik desítek metrů vlevo od budovy finančního úřadu. Jde o novostavbu s bezbariérových přístupem do budovy. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy je Obchodní dům Prior - AZ6. K tomuto objektu jsou vybrány dvě možnosti trasy, jedna je ze zastávky MHD a druhá z přilehlého parkoviště.

Trasa V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 - V17)

Zastávka AZ6 (tabulka č. 15) je v blízkosti křižovatky ulic Moskevská a Třída Budovatelů. Vchod V17 je vzdálen od zastávky Obchodní dům Prior - AZ6 přibližně 188 m. Chodník vedoucí od zastávky k přechodu PŘ13 (tabulka č. 16) má šířku 3 m, naměřený maximální podélný sklon 2,85 % a příčný sklon 1,85 %. Povrch je částečně asfaltový a částečně ze zámkové dlažby. Za tímto přechodem se dostáváme k hlavní Poště. Plocha před poštou je rovinná z dlaždic. Trasa pokračuje přes most, který má šířku 2 m, délku 10 m a jehož maximální podélný sklon je 7,54 %. Součástí mostu je zábradlí. Most navazuje na přechod PŘ12 (tabulka č. 17), který vede ke vstupu do budovy Finančního úřadu V17.

Tabulka č. 15 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Obchodní dům prior - AZ6

| Autobusová zastávka - AZ6 | | | |
|--|------|---------------------------|------|
| Název zastávky: Obchodní dům Prior | | Směr: Okresní soud | |
| Šířka nástupiště [m] | 4,20 | Podélný sklon [%] | 2,63 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,06 | Příčný sklon [%] | 3,51 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 1,20 | Výška svislé překážky [m] | 0,00 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,98 |
| Poznámky: Za přístřeškem není po celé délce dostatečná průchozí šířka. Od označnicku k přístřešku je vzdálenost 1,2 m. | | | |

Tabulka č. 16 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Moskevská (Pošta) - PŘ13

| Přechod pro chodce: Moskevská (Pošta) - PŘ13 | | | |
|---|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 6,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 2,65 |
| Výška obrubníku [m] | 0,00 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

Tabulka č. 17 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, 2. Náměstí - PŘ12

| Přechod pro chodce: 2. Náměstí - PŘ12 | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 5,50 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 1,20 |
| Výška obrubníku [m] | 0,02 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 1,52 |

Trasa V17 (P6 – V17)

Parkoviště P6 (tabulka č. 18), které obklopuje celou budovu finančního úřadu, je poměrně rozsáhlé a disponuje 6 místy vyhrazeného stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Celé parkoviště se jeví jako bezbariérové. Pozvolně navazuje na plochy pro pěší.

Tabulka č. 18 - Naměřené parametry parkoviště, Finanční úřad - P6

| | | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------|
| Parkoviště: Finanční úřad – P6 | | Typ parkovacího stání: Příčné | |
| Celkový počet stání | 106 | Podélný sklon [%] | 1,75 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 6 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,02 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 3,50 |
| Typ vyhrazeného stání | Stání s vlastní manipulační plochou | | |

Zdravotnické zařízení

Lékárna Centrum

Lékárna se nachází na frekventované ulici města, na adrese Třídy Budovatelů 2957/108. Je součástí zrekonstruované kancelářské budovy v bývalém sídle Báňských staveb. Hlavní vchod do lékárny je opatřen automaticky otevíracími dveřmi a bezbariérovou rampou. Interiér obchodu je řešen také bezbariérově. Nejbližší autobusová zastávka městské hromadné dopravy Obchodní dům Prior je vzdálená 20 m. Veřejné parkoviště pro individuální automobilovou dopravu s dvěma parkovacími místy pro hendikepované se nachází za kancelářskou budovou, která je z ulice Třídy Budovatelů průchozí. Další parkovací místa jsou podél vozovky a nachází se zde jedno místo vyhrazeného stání. K tomuto objektu jsem vybrala jednu zastávku autobusové dopravy AZ5, dvě zastávky tramvajové dopravy TZ3 a TZ4 a jedno podélné parkoviště P8.

Trasa V15 (AZ5 – V15)

Autobusová zastávka AZ5 se nachází na křižovatce ulic Josefa Skupy a Třída Budovatelů. Tato zastávka je již popsána v trase V16 (AZ – V16). Vzdálenost mezi zastávkou a vchodem V15 je velice krátká. Chodník je široký a rovinný. Rampa, která vede do V15 je široká 1,5 m, dlouhá 3 m a podélný sklon má 8,77 %.

Trasa V15 (TZ3, TZ4 – PŘ1 – V15)

Tramvajové zastávky TZ3 (tabulka č. 19) a TZ4 (tabulka č. 20) Obchodní dům Prior se nacházejí souběžně s autobusovou zastávkou AZ5. Od těchto zastávek vede přechod PŘ1

(tabulka č. 21). Který navazuje na chodník k zastávce AZ5, dále je trasa stejná jako v trase V15 (AZ5 – V15).

Tabulka č. 19 - Naměřené parametry tramvajové zastávky, Obchodní dům Prior - TZ3

| Tramvajová zastávka - TZ3 | | | |
|---|------|---------------------------------------|------|
| Název zastávky: Obchodní dům Prior | | Směr: Sportovní Hala | |
| Šířka nástupiště [m] | 2,50 | Podélný sklon [%] | 3,16 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,23 | Příčný sklon [%] | 2,11 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 1,67 | Výška svislé překážky [m] | 2,31 |
| Délka přístupové šikmé plochy [m] | 1,55 | Podélný sklon přístupové šikmé plochy | 6,53 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,98 |

Tabulka č. 20 - Naměřené parametry tramvajové zastávky, Obchodní dům Prior - TZ4

| Tramvajová zastávka - TZ4 | | | |
|---|------|---------------------------------------|------|
| Název zastávky: Obchodní dům Prior | | Směr: 1. Náměstí | |
| Šířka nástupiště [m] | 2,50 | Podélný sklon [%] | 3,16 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,22 | Příčný sklon [%] | 1,40 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 1,50 | Výška svislé překážky [m] | 2,29 |
| Délka přístupové šikmé plochy [m] | 1,78 | Podélný sklon přístupové šikmé plochy | 5,58 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,98 |

Tabulka č. 21 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Třída Budovatelů (Obchodní dům Prior) - PŘ1

| Přechod pro chodce: Třída Budovatelů (Obchodní dům prior) - PŘ1 | | | |
|--|-------|---|-------|
| Délka přechodu [m] | 37,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 4,21 |
| Výška obrubníku [m] | 0,02 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |
| Výška tlačítka SSZ [m] | - | Délka zelené na přechodu pro chodce [s] | 45-30 |

Trasa V15 (P8 – V15)

Podélné parkoviště P8 (tabulka č. 22) před lékárnou má jedno místo vyhrazené pro pohybové postižené. Jeho šířka je 3,2 m. Podélný a příčný sklon je 2,23 % a 1,28 %. Přístup na chodník je ve výšce 0,02 m. Přestože má toto parkoviště pouze jedno místo označené pro osoby s omezenou, je parkovací pruh dostatečně široký.

Tabulka č. 22 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P8

| | | | |
|--|-------------------------------------|--------------------------------|------|
| Parkoviště: Třída Budovatelů - P8 | | Typ parkovacího stání: Podélné | |
| Celkový počet stání | 10 | Podélný sklon [%] | 2,23 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 1 | Příčný sklon [%] | 1,28 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,02 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 3,20 |
| Typ vyhrazeného stání | Stání s vlastní manipulační plochou | | |

Služby a obchodní centra

Hlavní pošta

Původně šlo o budovu pošty a telekomunikací, která byla vystavěna jako poslední v sedmdesátých letech 20. století. Stavby se uskutečnila v letech 1974–1977. Budova mostecké hlavní pošty se nachází v ulici Moskevská 3057/5, v její blízkosti jsou kancelářská budova s přílehlými obchody a Finanční úřad. Parkovací místa pro klienty Pošty jsou dostupná, jak před sousedním finančním úřadem, tak vedle obchodního domu Prior. Obě velkokapacitní parkovací plochy P5 a P6 nabízejí parkovací místa pro hendikepované. Přístup z parkoviště před finančním úřadem je bezbariérový, z druhého je přístup řešen bariérově - nachází se zde schodiště. Samotný vchod do budovy České pošty má automatické otevírání a zavírání hlavních dveří a přístup je také pro pohybové postižené osoby řešen rampou. Uvnitř budovy není pohyb nijak limitovaný - veškerý klientský servis je poskytován v přízemí. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy AZ6 je od budovy vzdálená 138 m a nachází se před obchodním domem Prior.

Trasa V12 (AZ6 - PŘ13 - V12)

Tato trasa je popsána již v trase V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 - V17). Na rozdíl od V17 končí V12 u budovy pošty. Přístup ke dveřím je pro hendikepované osoby zpřístupněn pomocí rampy, která má šířku 1,6 m, délku 2 m a podélný sklon 8,54 %.

Trasa V12 (P5 – V12)

Placené parkoviště P5 (tabulka č. 23) se nachází přímo naproti vchodu do budovy pošty. Přímý přístup k této budově vede po schodišti, jehož šířka je 3 m, výška jednotlivých schodů je 0,15 m a je opatřeno zábradlím. Druhá cesta, která vede z parkoviště, je delší, ale umožňuje přístup osobám s omezenou schopností pohybu a doprovodu kočárku s dítětem. Prostor před vstupem do budovy pošty je popsán výše v textu.

Tabulka č. 23 - Naměřené parametry parkoviště, Obchodní dům Prior - P5

| Parkoviště: Obchodní dům Prior - P5 | | Typ parkovacího stání: Příčné | |
|--|-----|-------------------------------------|------|
| Celkový počet stání | 107 | Podélný sklon [%] | 0,00 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 4 | Příčný sklon [%] | 2,25 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,00 |
| Svislé dopravní značení | N | Šířka stání | 3,50 |
| Typ vyhrazeného stání | | Stání s vlastní manipulační plochou | |

Trasa V12 (P6 – PŘ11 – V12)

Parkoviště je popsáno v trase V17 (P6 – V17). Trasa ke vchodu pošty prochází přes přechod PŘ11 (tabulka č. 24) a vede k již zmíněnému mostu k poště. Most je popsán v trase V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 - V17).

Tabulka č. 24 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, 2. Náměstí - PŘ11

| Přechod pro chodce: 2. náměstí - PŘ11 | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 6,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 1,45 |
| Výška obrubníku [m] | 0,02 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 2,12 |

Central Most

Vzhled středu města zaznamenal nejvýznamnější změnu v roce 2006, kdy začala výstavba obchodního centra a nového bytového domu na 1. Náměstí. Jde o obchodní centrum Centrál Most a bytovou residenci Odeon nabízející standartní a luxusní byty s podzemními parkovacími místy. Obchodní centrum bylo otevřeno v roce 2008 a nenávratně zastínilo budovu České spořitelny, městské divadlo, budovu magistrátu i 1. Náměstí. Obchodní centrum Central Most, které vyrostlo na místě velkého parkovišti s názvem Plecháč, které sloužilo jako provizorní centrum a současně tržiště, nabízí přes 80 obchodních jednotek (ne všechny prostory jsou plně využity). Součástí tohoto centra je velkokapacitní podzemní parkoviště P1

s několika parkovacími místy pro hendikepované. Obchodní centrum Central Most je obklopeno zastávkami městské hromadné dopravy AZ1, AZ3, TZ1 a TZ2. Ty jsou ve vzdálenosti pár desítek metru. Do obchodního centra vedou 4 vstupy (V2, V3, V4, V5), pro účely této bakalářské práce byly vybrány pouze 3 (V2, V3, V5), které jsou nejvíce využívány. Vstup V4 je dlouhodobě uzavřen a přístup k němu je po schodišti.

Trasa V5 (AZ1 – PŘ5 – V5)

Autobusová zastávka AZ1 (tabulka č. 25) se nachází u křižovatky ulic Třída Budovatelů a Jaroslava Průchy. Ze zastávky vede chodník široký 15,5 m. Po jedné straně chodníku jsou obchody, které jsou odděleny zatravněnou plochou s výškou obrubníku 0,07 m. Podélný sklon je nulový a maximální příčný sklon byl naměřen 3,86 %. K přechodu PŘ5 (tabulka č. 26) je šířka chodníku téměř shodná s šířkou přechodu, tedy 5 m. Chodník, který vede podél obchodního centra, je z jedné strany ohraničen budovou a z druhé strany zábradlím. Jeho šířka je 7 m a povrch je tvořen zámkovou dlažbou a maximální naměřený podélný sklon je 3,74 %. Vstup V5 má 3 nízké schody a z pravé strany je šikmá plošina o délce 2 m, šířce 1,7 m a podélným sklonem 6,08 %.

Tabulka č. 25 - Naměřené parametry autobusové zastávky, 1. Náměstí - AZ1

| Autobusová zastávka - AZ1 | | | |
|---|------|---------------------------|------|
| Název zastávky: 1. Náměstí | | Směr: Speciální škola | |
| Šířka nástupiště [m] | 7,00 | Podélný sklon [%] | 4,21 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,16 | Příčný sklon [%] | 2,38 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 5,00 | Výška svislé překážky [m] | 0,00 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 1,06 |
| Poznámky: Přístřešek je 11 m od označnicku zastávky. Součástí nástupiště je veřejné osvětlení ve vzdálenosti 5 m od označnicku zastávky. Součástí přístřešku je trafika, která je vzdálená 3 m od hrany přístřešku. | | | |

Tabulka č. 26 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jaroslava Průchy (OC Central Most) - PŘ5

| Přechod pro chodce: Jaroslava Průchy (OC Central Most) - PŘ5 | | | |
|---|-------|---|------|
| Délka přechodu [m] | 12,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 4,53 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |
| Výška tlačítka SSZ [m] | - | Délka zelené na přechodu pro chodce [s] | 55 |

Trasa V5 (AZ2 – PŘ19 – PŘ20 – V5)

Délka analyzované trasy je přibližně 143 m. Autobusová zastávka AZ2 (tabulka č. 27) se nachází u křižovatky ulice Jaroslava Průchy a ulice Divadelní. Od zastávky vede chodník, který je široký 2,7 m, maximální podélný sklon je 3,15 % a příčným sklonem 0,87 %. Přes ulici Divadelní vede přechod PŘ19 (tabulka č. 28) a dále pokračuje chodník, který má povrch zámkové dlažby. Jeho šířka je 3 m, je ohraničen zatravněnou plochou s výškou obrubníku 0,07 m a vozovkou. Maximální podélný sklon je 3,52 % a příčný je téměř nulový. Přes ulici Bankovní vede další přechod PŘ20 (tabulka č. 29) na který navazuje chodník o šířce 7 m s maximálním podélným sklonem 3,62 %. Chodník vede až ke vchodu V5 a je ohraničen budovou obchodního centra a zábradlím. Přístup do budovy V5 je již popsán v trase V5 (AZ1 – PŘ5 – V5).

Tabulka č. 27 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Dům peněžnictví - AZ2

| Autobusová zastávka - AZ2 | | | |
|--|------|---------------------------|------|
| Název zastávky: Dům Peněžnictví | | Směr: 1. Náměstí | |
| Šířka nástupiště [m] | 2,58 | Podélný sklon [%] | 6,91 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,05 | Příčný sklon [%] | 0,45 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 1,50 | Výška svislé překážky [m] | 0,00 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 1,14 |

Tabulka č. 28 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Divadelní - PŘ19

| Přechod pro chodce: Divadelní - PŘ19 | | | |
|---|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 9,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 7,72 |
| Výška obrubníku [m] | 0,11 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 1,65 |

Tabulka č. 29 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Bankovní - PŘ20

| Přechod pro chodce: Bankovní - PŘ20 | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 7,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 2,75 |
| Výška obrubníku [m] | 0,02 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 1,06 |

Trasa V3 (TZ2, TZ1 – PŘ4 – AZ3 – V3)

Tramvajové zastávky TZ2, TZ1, přechod pro chodce PŘ4 a autobusová zastávka je popsána v trase V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1). Jediná nepopsaná část je vstup V3, který není

bezbariérový. K tomuto vstupu vede umělá vodící linie signálního pásu od autobusové zastávky AZ3. Dveře jsou na automatické otevírání a zavírání. Vstup ke dveřím je sice zcela bezbariérový, ale hned za prosklenými dveřmi je schodiště. Proto je lepší přístup do obchodního centra z těchto zastávek vchodem V5, přičemž vzdálenost se liší pouze o 20 m.

Trasa V2 (P4 – PŘ18 – V2)

Trasa od P4 k přechodu PŘ18 je popsána výše v textu. Povrch v prostoru před vchodem V2 je tvořen zámkovou dlažbou a maximální podélný sklon zde byl změřen 8,07 % a příčný 0,87 %. Ke vchodu V2 je schodiště a po pravé straně od vchodu je rampa, která je vedena k trvale uzavřeným dveřím. Její šířka je 2,5 m, délka 6 m, podélný sklon je 22,63 % a končí na plošině, která má dostatečnou manipulační plochu, ale ke vstupu V2 je nutné překonat jeden schod. Tento schod je opatřen šikmou plošinou, ale jeho podélný sklon je příliš velký. Proto tento vstup nelze považovat za bezbariérově přístupný pro osoby na vozíku.

Pod budovou OC Central Most se nachází kryté velkokapacitní parkoviště P1 (tabulka č. 30), jehož plocha je rovinná. Vyhrazená místa jsou v blízkosti vstupu do obchodního centra. Vestibul je vybaven výtahem, kterým se lze dostat do všech pater centra a také pojízdnou plošinou, která má šířku 0,9 m.

Tabulka č. 30 - Naměřené parametry parkoviště, OC Central Most (kryté) P1

| | | | |
|---|----|-------------------------------------|------|
| Typ vyhrazeného stání | | - | |
| Parkoviště: OC Central Most (kryté) - P1 | | Typ parkovacího stání: Příčné | |
| Celkový počet stání | | Podélný sklon [%] | 0,00 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 12 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,00 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 3,60 |
| Typ vyhrazeného stání | | Stání s vlastní manipulační plochou | |

Obchodní dům Prior

Obchodní dům s plochou přes 4 000 m² (v době výstavby v letech 1971– 1976 stál 78 000 000 Kč) se nachází na adrese tř. Budovatelů 991/9. V současné době je obchodní objekt bez původního rozdělení obchodů a slouží jako místo nahrazující tržiště s levným zbožím. Vedle toho zde ale najdeme i služby - hodinářství, oprava obuvi, krejčovství a obchod

s drogerií. Ze zadní strany obchodního centra je placené parkoviště pro individuální automobilovou dopravu. Parkovat je možné také přímo na tř. Budovatelů - toto podélné parkoviště je souběžné s hlavní komunikací a tramvajovým pásem. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy se nachází 20 m od hlavního vchodu do obchodního domu.

Trasa V14 (AZ6 – V14)

Zastávka AZ6 na ulici Moskevská se nachází přibližně 20 m od vchodu V14. Tato zastávka Obchodní dům Prior je popsána v trase V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 - V17). Za nástupištěm zastávky je objekt, který je nutné obejít, abychom došli ke vchodu do budovy. Rovinná plocha před vchodem je částečně tvořena zámkovou dlažbou a částečně asfaltovým povrchem. Vchod má automatické otevírání a zavírání dveří, za dveřmi se nachází schodový eskalátor a vedle něj schodiště. Tento přístup je bezbariérový pouze pro přízemní patro budovy.

Trasa V14 (AZ5 - TZ4, TZ3 – PŘ1 – V14)

Trasa vede z autobusové zastávky AZ5, pokračuje k zastávkám tramvajovým TZ4 a TZ3 přes přechod PŘ1 vede dále k hlavnímu vchodu do obchodního centra Prior. Název všech zastávek je Obchodní dům Prior. Před výstavbou OC Central Most byl tento přepravní uzel nejzatíženější. Všechny prvky jsou již popsány v trasách V14 (AZ6 – V14), V16 (AZ5 – V16), V15 (TZ3, TZ4 – PŘ1 – V15).

Trasa V13 (P10 - V13)

Placené podélné parkoviště P10 (tabulka č. 31) je na Třídě Budovatelů, na přilehlé straně k Obchodnímu domu Prior. Počet parkovacích míst je malý a nenabízí vyhrazené stání. Šířka parkovacích míst je ovšem dostatečně široká a přístup na chodník má přijatelnou výšku obruby, ale je úzký - měří 0,9 m. Na komunikaci pro pěší byl naměřen podélný sklon 2,10 % a příčný nulový. Šířka této komunikace je 8 m. Blíže k budově je schodiště opatřeno zábradlím s výškou schodu 0,12 m. Chodník je oddělený zatravněnou plochou od schodiště a jeho podélný sklon je 3,54 % a jeho šířka je 4 m. Prostor před vstupem V13 je částečně ze zámkové dlažby a částečně z asfaltu. Jsou zde zatravněné plochy o rozměrech 5 x 5 m s výškou obrubníku 0,18 m. Těsně před vchodem V13 nejsou žádné schody. Přestože jsou dveře dvoukřídlé, otevírá se pouze jedno křídlo a šířka toho vstupu je 0,9 m.

Tabulka č. 31 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P10

| | | | |
|---|---|--------------------------------|------|
| Parkoviště: Třída Budovatelů - P10 | | Typ parkovacího stání: Podélné | |
| Celkový počet stání | 8 | Podélný sklon [%] | 2,41 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 0 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | N | Výška obrubníku | 0,02 |
| Svislé dopravní značení | N | Šířka stání | 2,90 |
| Typ vyhrazeného stání | - | | |

Trasa V14 (P5 – V14)

Součástí této trasy je placené velkokapacitní parkoviště. Místa pro hendikepované jsou umístěny co nejbližší k chodníku, který vede k budově vybraného objektu. Kvůli nedostatečné údržbě, je povrch parkoviště místy zvlněný a vodorovné dopravní značení je špatně viditelné. Parametry parkoviště jsou uvedeny v trase V12 (P5 – V12).

Kultura a volný čas

Městské divadlo

Svoji činnost zahájilo městské divadlo v roce 1985. Autorem neobyčejné stavby je Ivo Klimeš. Unikátnost stavby se skrývá v samotném půdorysu objektu - tvořený nepravidelným šestiúhelníkem s úhlopříčkami 60 64 m. Jde o ocelovou konstrukci vyplněnou železobetonem, jugoslávským mramorem a termálním sklem. Díky technickému provedení vybavení nabízí až šest variant uzpůsobení jeviště (je zde šest dekoračních výtahů, jeviště má dvě točny se čtyřmi propadly, technický strop je ve výšce 21 m). Parkoviště P3 a P2, které se nacházejí vpravo od budovy je přístupné jak pro individuální automobilovou, tak i hromadnou autobusovou dopravu. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy - Dům peněžnictví AZ2 se nachází ve vzdálenosti přibližně 50 m.

Trasa V8 (AZ2 – PŘ19 – V8)

Zastávka Dům peněžnictví, která je na ulici Jaroslava Průchy, a přechod pro chodce PŘ19 jsou již popsány v trase V5 (AZ2 – PŘ19 – PŘ20 – V5). Za tímto přechodem pokračuje trasa doprava, kde je šířka chodníku 1,5 m a maximální podélný sklon 9,47 %. U přechodu pro chodce PŘ. 21 se napojuje na tuto trasu cesta z parkoviště P2. Před divadlem je plocha ohraničená zleva 1. náměstím a zprava Městským divadlem. Tento prostor má podélný sklon 5,68 % a příčný sklon 2,18 %. Před vstupem V8 je schodiště s výškou schodu 0,10 m. Před schodištěm je odtokový žlab, který má 0,07 m rozestup mezi žebry. Po levé straně od schodiště je možnost využít šikmou plošinu, která má šířku 1,20 m, délku 6,5 m a podélný sklon 9,14 %. Za touto

rampou je manipulační plocha o rozměrech 1,20 x 1,50 m a dále pokračuje rampa o délce 2 m s podélným sklonem 6,54 %. Těsně před vstupem do objektu je povrch rovný.

Trasa V8 (P2 – PŘ21 – V8)

Parkoviště P2 (tabulka č. 32) se nachází na ulici Divadelní mezi budovami České spořitelny a Jungle arény. Přestože je zde dostatečný počet parkovacích míst, chybí vyhrazená stání pro osoby tělesné postižené. Z parkoviště je přístup na chodník ve výšce obruby 0,08 m. Po 3 m navazuje na schodiště, které má výšku schodu 0,09 m a jehož zábradlí nemá spodní zarážku na bílou hůl. Schodiště je ukončeno a rovnou na něj navazuje přechod PŘ21 (tabulka č. 33). Za tímto přechodem se trasa napojuje na trasu V8 (AZ2 – PŘ19 – V8).

Tabulka č. 32 - Naměřené parametry parkoviště, Divadelní - P2

| Parkoviště: Divadelní - P2 | | Typ parkovacího stání: Příčné | |
|---------------------------------------|----|-------------------------------|------|
| Celkový počet stání | 60 | Podélný sklon [%] | 0,00 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 0 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | N | Výška obrubníku | 0,08 |
| Svislé dopravní značení | N | Šířka stání | 2,60 |

Tabulka č. 33 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Divadelní - PŘ21

| Přechod pro chodce: Divadelní - PŘ21 | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 8,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 4,04 |
| Výška obrubníku [m] | 0,06 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |
| Poznámky: Schodiště, které navazuje na jednu stranu přechodu, má výšku schodu 0,11 m. Schodiště je opatřené zábradlím, avšak chybí zarážka na bílou hůl. | | | |

Trasa V8 (P3 – V8)

Parkoviště P3 (tabulka č. 34) je přímo u divadla. Z přístupového chodníku se nachází přímo před budovou Městského divadla. U přístupového chodníku je šikmý schod, který má podélný sklon 35 %. Prostor před V8 jsem již popsala v trase V8 (AZ2 – PŘ19 – V8).

Tabulka č. 34 - Naměřené parametry parkoviště, Městské divadlo - P3

| | | | |
|---|----|-------------------------------------|------|
| Parkoviště: Městské divadlo – P3 | | Typ parkovacího stání: Šikmé | |
| Celkový počet stání | 35 | Podélný sklon [%] | 1,02 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 1 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,01 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 3,20 |
| Typ vyhrazeného stání | | Stání s vlastní manipulační plochou | |

Reprezentační dům města Most

Původně nesl tento objekt název Oblastní dům horníků a energetiků s planetárium. Dnešní Repre se využívá na pořádání společenských akcí, nejčastěji maturitní a reprezentační plesy města Mostu či významných zaměstnavatelů na Mostecku. Nachází se zde také restaurace a donedávna bylo využité i planetárium, které není v současné době pro veřejnost přístupné. Hosté kulturního domu využívají parkoviště P6 před finančním úřadem, v případě konání významných společenských akcí je možné parkovat přímo před hlavním vstupem do budovy. Další parkoviště P11 je na ulici Třídy Budovatelů podél vozovky. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy Obchodní dům Prior AZ5 je vzdálená 222 m.

Trasa V18 (AZ5 – Př2 – V18)

Začátek vybrané trasy začíná na autobusové zastávce AZ5 Obchodní dům Prior. Její naměřené parametry jsou v trase V16 (AZ5 – V16), kde je popsána trasa až přechodu Př2 (tabulka č. 35). Za přechodem je přístupový chodník tvořen zámeckou dlažbou, jehož šířka je 3 m, podélný sklon 15,42 % a je ohraničen zatravněnou plochou o výšce obrubníku 0,08 m. šikmá rampa, která vede ke vchodu V18 její délka je 16 m, šířka 6 m a naměřený podélný sklon 10,56 %.

Tabulka č. 35 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Třída Budovatelů
(Reprezentační dům města Most) - Př2

| | | | |
|--|-------|--------------------------------|------|
| Přechod pro chodce: Třída Budovatelů (Reprezentační dům města Most) - Př2 | | | |
| Délka přechodu [m] | 26,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 7,36 |
| Výška obrubníku [m] | 0,04 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 2,63 |

Trasa V18 (P11 – V18)

Osoby využívající automobil mohou využít podélné parkoviště P11 (tabulka č. 36) na ulici Třída Budovatelů. Parkoviště nemá místa pro vyhrazené stání, ale parkovací pruh má dostatečnou šířku. Přístupový chodník má výšku 0,10 m a pokračuje směrem k přechodu PŘ2, kde má stejný průběh cesty jako v trase V18 (AZ5 – PŘ2 – V18).

Tabulka č. 36 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P11

| Parkoviště: Třída Budovatelů - P11 | | Typ parkovacího stání: Podélné | |
|---|----|--------------------------------|------|
| Celkový počet stání | 12 | Podélný sklon [%] | 1,78 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 0 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | N | Výška obrubníku | 0,10 |
| Svislé dopravní značení | N | Šířka stání | 3,00 |
| Typ vyhrazeného stání | - | | |

Trasa V19 (P6 – V19)

Parkoviště je využíváno návštěvníky finančního úřadu, hlavní pošty a během pořádání plesů je využíván hosty Reprezentačního domu města Most. Parkoviště P6 je popsáno v trase V17 (P6 – V17). Přístupový prostor je tvořen zámkovou dlažbou a výška obrubníku směrem ke vchodu V19 je 0,01 m. Z této strany budovy před vstupem V19 je schodiště a nájezdová rampa o šířce 1,6 m a podélném sklonu 4,56 %.

Jungle aréna

Jde o jednu z prvních staveb realizovaných v novém Mostě, která pochází z roku 1969. Tehdy byla vystavěna jako sídlo sekretariátu KSČ. V současné době je budova zrekonstruovaná a slouží jako rodinné multifunkční centrum. Nachází se v ulici Jaroslava Průchy 1682/1. Před budovou je parkoviště P13 pro individuální automobilovou dopravu, které nabízí také parkovací místo pro hendikepované. Přístup do budovy je řešen bezbariérově, a to vzhledem k cílové skupině návštěvníků centra, tedy mimo jiné rodiče s dětskými kočárky. Zastávka městské hromadné dopravy Dům peněžnictví AZ2 je vzdálená jen 125 m.

Trasa V7 (AZ2 – V7)

Od autobusové zastávky Dům peněžnictví AZ2 vede chodník šířky 10 m s naměřeným podélným sklonem 3,75 % a příčným sklonem 1,05 %. Po 30 metrech se po pravé straně vyskytuje objekt Jungle arény, ten je nutné obejít. Po odbočení doprava je šířka chodníku 1,7 m s rovinným povrchem. Vstup do budovy V7 je po chodníku šířky 1,5 m a je bezbariérový.

Trasa V7 (P13 – V7)

Parkoviště nemá vodorovné dopravní značení. Nelze změřit šířky parkovacího stání. Povrch parkoviště je osazen betonovou zatravnňovací dlažbou, která není dostatečně upravená a pohyb po této dlažbě je pro bezbariérový pohyb nevhodný. Výška obrubníku k přístupovému chodníku je 0,02 m. Přístup ke vchodu V7 je již popsán v textu výše.

Dočasné ubytování

Hotel Cascade

Hotel z roku 1984, který se nachází se ve středu města na adrese Radniční 3 – v přímém sousedství s kulturním a společenským centrem Repre, měl název Murom. Společně tvořili kulturně-společenský komplex s důmyslně propracovaným systémem spojovacích chodeb v podzemním podlaží určených zejména pro zásobování, sekundárně pro pohyb prominentních hostů hotelu. Po částečné rekonstrukci nabízí dnešní hotel Cascade dostačující úroveň služeb, poskytuje svým klientům vlastní parkovací místa pro individuální automobilovou i autobusovou dopravu. Z hlediska socioekonomické struktury hostů není podstatné sledovat vzdálenost nejbližší zastávky městské hromadné dopravy. Přesto hustá síť zastávek městské hromadné dopravy nabízí vzdálenosti kratší než 250 m od hlavního vchodu do hotelu.

Trasa V9 (AZ2 – PŘ17 - V9)

Od zastávky AZ2 až k odbočení ke vchodu do Jungle arény je trasa stejná jako trasa V7 (AZ2 – V7). Od tohoto bodu vede cesta rovně po chodníku o šířce 2 m, s maximálním podélným sklonem 5,71 %. Z obou stran komunikace pro pěší je zatravněná plocha s výškou obrubníku 0,05 m. Po pravé straně chodníku na zatravněné ploše jsou dvě lavičky ve vzdálenosti 30 m od sebe. Chodník vede podél Městského divadla, který je po jeho levé straně. Za přechodem PŘ17 (tabulka č. 37) je chodník o šířce 1,8 m a povrch je již rovinný a vstup do budovy V9 je bezbariérový.

Tabulka č. 37 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Radniční - PŘ17

| Přechod pro chodce: Radniční - PŘ17 | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 7,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

Hotel Kapitol

Dnešní hotel se nachází v původním bytovém domě sloučeného s Domem peněžnictví a Domem obuvi (po revoluci v roce 1989 Baťa Obuv). Realizace původního objektu byla provedena v letech 1970-1973. Hotel Kapitol nabízí vysokou úroveň poskytovaných služeb. Součástí objektu je restaurace, bowling a obchody. Počet parkovacích míst pro individuální

automobilovou dopravu v přímé blízkosti hotelu je malý. Hlavním důvodem tohoto nedostatku je blízkost centra města Mostu. Přesto nabízí dvě parkovací místa pro hendikepované. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy 1. Náměstí AZ1 je vzdálená 40 m od hlavního vchodu V6. Osoby s omezenou schopností pohybu mohou využít bezbariérový výtah.

Trasa V6 (AZ1 – V6)

Od zastávky AZ1 (trasa V5 (AZ1 – PŘ5 – V5)) vede chodník, který je široký 7,5 m s maximálním naměřeným podélným sklonem 3,68 % a podélným sklonem 1,97 %. Vstup do budovy je buď po schodišti, nebo výtahem, který se nahází vlevo od schodiště.

Trasa V6 (AZ2 – PŘ6 – V6)

Ze zastávky Dům peněžnictví AZ2 (trasa V5 (AZ2 – PŘ19 – PŘ20 – V5)), vede trasa přes přechod PŘ6 (tabulka č. 38). Za tímto přechodem se napojuje na chodník, jehož podélný sklon 8,24 % a příčný sklon 1,85 %. Dále trasa pokračuje ke vstupu do objektu, který je popsán v trase V6 (AZ1 – V6).

Tabulka č. 38 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jaroslava Průchy (Česká spořitelna) - PŘ6

| Přechod pro chodce: Jaroslava Průchy (Česká spořitelna) - PŘ6 | | | |
|--|-------|--------------------------------|------|
| Délka přechodu [m] | 12,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 3,33 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 4,56 |

Ostatní

Stezka pro chodce a cyklisty

Stezka vede souběžně s ulicí F. L. Gassmanna a její délka je 255 m. Začátek a konec stezky jsou ohraničeny sloupky, které jsou od sebe vzdáleny 1,5 m. Součástí stezky je jeden přechod PŘ10 (tabulka č. 39). Za ním se vyskytuje svislé dopravní značení C 9a s doplňkovou značkou s piktogramem vozíčkáře. Šířka je po celé její délce neměnná, a to 8 m a největší naměřený maximální podélný sklon stezky je 14,03 %.

Tabulka č. 39 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, F. L. Gassmanna (Hotel Cascade) - PŘ10

| Přechod pro chodce: F. L. Gassmanna, Hotel Cascade - PŘ10 | | | |
|--|------|--------------------------------|-------|
| Délka přechodu [m] | 8,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 14,14 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

1. Náměstí

Náměstí je obklopeno budovami OC Central Most, Magistrátem města Most, Městským divadlem a Českou spořitelnou. Plocha je ze zámkové dlažby. Ze strany od obchodního centra Central je náměstí odděleno květináči o rozměrech 2 m x 2 m ve vzájemné vzdálenosti 5 m od sebe. Mezi květináči jsou umístěné lavičky. Ze směru od České spořitelny a Městského divadla jsou také květináče, ovšem o rozměru 8 m x 2 m. Dalšími překážkami uprostřed náměstí jsou odpadkové koše, morový sloup (ohraňován sloupky a řetězem) a kašna (ohraňovaná schody). Maximální naměřený je 6,14 %.

Parkoviště

Nově zrekonstruované Parkoviště P7 (tabulka č. 40), které se nachází na ulici Jiřího z Poděbrad, nabízí velký počet parkovacích míst. Po jeho levé straně se nachází stezka pro chodce a cyklisty a také budova pošty.

Tabulka č. 40 - Naměřené parametry parkoviště, Pošta - P7

| Parkoviště: Pošta – P7 | | Typ parkovacího stání: | |
|---------------------------------------|-----|-------------------------------------|------|
| Celkový počet stání | 164 | Podélný sklon [%] | 1,82 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 8 | Příčný sklon [%] | 1,36 |
| Vodorovné dopravní značení | A | Výška obrubníku | 0,01 |
| Svislé dopravní značení | A | Šířka stání | 3,50 |
| Typ vyhrazeného stání | | Stání s vlastní manipulační plochou | |

Parkoviště podélného stání P12 (tabulka č. 41) je umístěno na ulici Třída Budovatelů. Podél vozovky a v blízkosti Magistrátu města Most.

Tabulka č. 41 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P12

| Parkoviště: Třída Budovatelů – P12 | | Typ parkovacího stání: Podélné | |
|---|---|--------------------------------|------|
| Celkový počet stání | 7 | Podélný sklon [%] | 2,05 |
| Počet vyhrazeného stání pro vozíčkáře | 0 | Příčný sklon [%] | 0,00 |
| Vodorovné dopravní značení | N | Výška obrubníku | 0,06 |
| Svislé dopravní značení | N | Šířka stání | 2,90 |

| | |
|-----------------------|---|
| Typ vyhrazeného stání | - |
|-----------------------|---|

Přechody pro chodce

Následující část představuje ty přechody pro chodce, přes které nevedou výše zmíněné trasy a jsou zde popsány samostatně.

Ulice Radniční:

Tabulka č. 42 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Radniční - PŘ15

| | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Přechod pro chodce: Radniční - PŘ15 | | | |
| Délka přechodu [m] | 7,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 0,98 |
| Výška obrubníku [m] | 0,02 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

Tabulka č. 43 – Naměřené parametry přechodu pro chodce, Radniční – PŘ16

| | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Přechod pro chodce: Radniční - PŘ16 | | | |
| Délka přechodu [m] | 7,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |
| Výška obrubníku [m] | 0,03 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

Ulice Jiřího z Poděbrad:

Tabulka č. 44 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jiřího z Poděbrad - PŘ9

| | | | |
|--|-------|--------------------------------|------|
| Přechod pro chodce: Jiřího z Poděbrad - PŘ9 | | | |
| Délka přechodu [m] | 13,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 5,63 |
| Výška obrubníku [m] | 0,00 | Příčný sklon rampy [%] | 1,54 |

Tabulka č. 45 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jiřího z Poděbrad - PŘ8

| | | | |
|--|------|--------------------------------|------|
| Přechod pro chodce: Jiřího z Poděbrad - PŘ8 | | | |
| Délka přechodu [m] | 7,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 3,16 |
| Výška obrubníku [m] | 0,02 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 3,05 |

Ulice Jaroslava Průchy:

Tabulka č. 46 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jaroslava Průchy - P7

| Přechod pro chodce: Jaroslava Průchy - P7 | | | |
|--|------|--------------------------------|-------|
| Délka přechodu [m] | 7,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 11,98 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,00 |

Ulice Moskevská:

Tabulka č. 47 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Moskevská - P14

| Přechod pro chodce: Moskevská - P14 | | | |
|--|-------|---|------|
| Délka přechodu [m] | 15,00 | Podélný sklon šikmé plochy [%] | 6,32 |
| Výška obrubníku [m] | 0,01 | Příčný sklon šikmé plochy [%] | 0,88 |
| Výška tlačítka SSZ [m] | - | Délka zelené na přechodu pro chodce [s] | 40 |

11.2 Vyhodnocení a návrh řešení vybraných tras

Tato část bakalářské práce hodnotí aktuální stav a dává návrh pro jeho řešení. Hodnotí jak autobusové a tramvajové zastávky, přechody pro chodce, parkoviště, přístup do budov, chodníky k jednotlivým objektům, tak i stezku pro pěší a cyklisty a plochu 1. Náměstí.

Autobusové zastávky jsou hodnocené podle naměřených hodnot a tabulky č. 48, která vychází z textu 7.3.1 Autobusové a trolejbusové nástupiště. Autobusové zastávky jsou označeny buď za **přístupné**, tedy že splňují všechny parametry, nebo za **nepřístupné** a to znamená, že některé části zastávky je nutné předělat.

Tabulka č. 48 – Parametry bezbariérového autobusového a trolejbusového nástupiště

| | |
|---|---|
| Výška nástupní hrany | 0,20 m (v odůvodněných případech 0,16 m) |
| Šířka nástupiště | Min. 2,2 m (doporučená je 2,5 m a v odůvodněných případech 1,7 m) |
| Výška spodní hrany informační tabule | Max. 1,2 m |
| Podélný sklon | Max. 4 % (v odůvodněných případech 6 %) |
| Příčný sklon | Max. 2 % |

Tramvajové zastávky jsou hodnoceny obdobně jako autobusové. K tomuto hodnocení slouží naměřené hodnoty a limity, které jsou uvedeny v kapitole 7.3.2 (z této kapitoly vychází tabulka č. 49). Opět jsou označeny za **přístupné** nebo za **nepřístupné**.

Tabulka č. 49 – Parametry bezbariérového tramvajového nástupiště

| | | |
|----------------------------------|--------------|--------------------------------------|
| Šířka nástupiště | | Min. 1,2 m |
| Sklon přístupové plochy | šikmé | Délky 3 m |
| | | Délky v rozmezí (3 m, 6 m> |
| | | Délky v rozmezí (6 m, 9 m> |
| | | Délky větší než 9 m |
| Výška nástupní hrany | | (0,24 ± 0,02) m |
| Výška svislé překážky | | Max. 0,02 m |
| Šířka od pevných překážek | | Min. 1,5 m |

Parkoviště jsou hodnocena na základě vlastních naměřených hodnot a hodnot vycházejících z kapitoly 8. Osobní doprava. Jsou buď **vyhovující**, pokud splňují požadavky, nebo **nevyhovující**, pokud chybí podstatná část z požadavků.

Přechody pro chodce jsou hodnoceny jako **přístupné** nebo **nepřístupné**. Vyhodnocení se provádí z naměřených hodnot a z tabulky č. 50, která vychází z textu 7.2.

Tabulka č. 50 – Parametry bezbariérového přechodu pro chodce

| | | |
|----------------------------------|--|--|
| Délka přechodu pro chodce | Neděleného | 6,5 m (max. v odůvodněných případech 7 m) |
| | Neděleného se SSZ | 9,5 m (max. v odůvodněných případech 12 m) |
| | Neděleného na nezvýšeném tramvajovém pásu | Max. 13 m |
| Výška snížené obruby | | 0,02 m |
| Podélný sklon | | 1:8 (12,5 %) |
| Příčný sklon | | 1:50 (2,0 %) |
| Tlačítko ve výšce | | 1,2 m |

Trasa je vždy hodnocena jako **přístupná**, což znamená, že všechny součásti trasy jsou přístupné nebo jako **nepřístupná** pokud tomu tak nebude.

Úřady a sociální služby

Magistrát města most

Trasa V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1)

Autobusovou zastávku AZ3 vyhodnocuji jako přístupnou. Chodník, který vede k přechodu, má po levé straně umístěny květináče, které jsou v dostatečné vzdálenosti od přirozené vodící linie a samotné květináče jsou ve vzdálenosti 10 m. Chodník vyhodnocuji jako přístupný až do prostoru před obchodním centrem, kde byl naměřen příčný sklon 5,68 %, přičemž maximální dovolený příčný sklon je 2 %. Přechod pro chodce PŘ18 je vyhodnocen jako přístupný. Za přechodem je podélný a příčný sklon roven 0 %, tudíž tento prostor je vyhodnocen jako přístupný. Vzhledem k tomu že je v trase alespoň jeden úsek nepřístupný, označuji tuto trasu za **nepřístupnou**. Aby byla trasa přístupná, musel by se upravit povrch před Obchodním centrem Central Most.

Trasa V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1)

Tramvajové zastávky jsou hodnoceny jako přístupné, ačkoli příčný sklon nástupiště je o 0,87% větší než maximální. Výška nástupní hrany je 0,22 m a doporučená je 0,24 m, ale s tolerancí 0,02 m, výška tedy vyhovuje. Přechod pro chodce PŘ4 je přístupný. Za tímto přechodem je chodník vedoucí k autobusové zastávce AZ3, který je přístupný. Přístupnost nebo nepřístupnost trasy od zastávky AZ3 je již okomentovaná v trase V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1). Trasa až na plochu před OC Central Most je přístupná. Celkovou trasu však musím zhodnotit jako **nepřístupnou**.

Trasa V1 (AZ4 – PŘ3 – V1)

Autobusová zastávka AZ4 využívá bezbariérového obrubníku, jehož výška je 0,16 m. Díky tomu je možné zastávku označit za přístupnou. Přístupový chodník také splňuje požadavky pro bezbariérový pohyb. Navazující chodník splňuje všechny požadavky pro komunikace pro pěší, je tudíž označen také za přístupný. Přechod PŘ3 je nepřístupný kvůli velkému rozdílu maximálního příčného sklonu a naměřeného sklonu. Chodník po překonání přechodu je rovinný a vede až ke vchodu. Trasa by byla přístupná, kdyby se upravit příčný sklon u šikmé plochy přechodu PŘ3. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V1 (P4 – V1)

V tabulce je uvedena šířka vyhrazeného stání 2,3 m, není zde ale zahrnuta manipulační plocha, která je pro dvě vyhrazená stání společná. Toto parkoviště splňuje podmínky bezbariérového užívání, je tedy vyhodnoceno jako vyhovující. Navazující chodník je přístupný.

Přestože je šířka rampy pouze 1,3 m (namísto požadovaných 1,5) a její délka krátká, můžeme zhodnotit v případě jednostranného provozu rampu za přístupnou. Druhá možnost přístupu do budovy je vyhodnocená také jako přístupná. Celkovou trasu hodnotím jako **přístupnou**.

Úřad práce

Trasa V16 (AZ4 – V16)

Autobusová zastávka AZ4 je označena za přístupnou. Chodník je dostatečně široký a jeho příčný a podélný sklon vyhovuje požadavkům. Osoby s omezenou schopností orientace se mohou pohybovat podél obruby zatravněné plochy, která je přerušena na maximální vzdálenost 6 m a výška obrubníku splňuje výšku 0,06 m. Jedinou překážkou v cestě je umístění dvou laviček podél této přirozené linie, které nejsou odsazeny o hodnotu 1,5 m a nesplňují požadavek na průchozí plochu. Zbytek trasy až ke vchodu splňuje požadavky, je tedy přístupný a samotný vchod do budovy je vyhodnocen také jako přístupný. Celková trasa je v pořádku, až na zmíněné dvě lavičky u přirozené vodící linie. Řešením může být odsazení těchto laviček do prostoru, což není příliš dobré řešení v komunikaci pro pěší. Nebo umístit lavičky do zálivu a použít umělou vodící linii. Trasa je z velké části **přístupná**.

Trasa V16 (AZ5 – V16)

Autobusová zastávka AZ5 je vyhovující pro osoby na vozíku. Ovšem pro osoby s omezenou schopností orientace může být matoucí zámecká dlažba, která má více jak 3 barvy. Bezbariérový obrubník na nástupišti je bílé barvy, vizuální kontrast je šedivé barvy. Od vizuálního kontrastu je 0,2 m použita různě barevná dlažba. Signální pás na této zastávce chybí. Je zarážející, že tato zastávka je poměrně nově opravena, hojně využívána a přesto má tyto nedostatky. Zastávku označuji za nevyhovující. Maximální naměřený podélný sklon chodníku vyhovuje a příčný sklon je o 0,16 % nevyhovující. Protože jde o maximální příčný sklon v krátkém úseku je označen chodník za přístupný. Vchod do budovy je přístupný. Celkovou trasu mohu označit za **přístupnou** pro vozíčkáře a za **nepřístupnou** pro osoby s omezenou schopností orientace. Řešením by bylo použití maximálně tří barev na nástupišti a přidání signálního pásu.

V16 (P9 – V16)

Parkoviště se šikmým řazením na základě celého počtu stání splňuje počet parkovacích míst pro osoby s omezenou schopností pohybu. Jedno z těchto vyhrazených stání má přístup na chodník bez překonávání jakéhokoli výškového rozdílu, ovšem druhé místo tento přístup nemá a obrubník má výšku 0,12 m. Další parametr, který je zcela nevyhovující je podélný sklon, který má mít hodnotu maximálně 2,0 %, ve skutečnosti je však 3,62 %. Parkoviště je vyhodnoceno jako nevyhovující. Chodník směřující ke vchodu a vchod V16 jsou v pořádku.

Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Možné řešení by bylo snížit obrubník u přístupového chodníku z parkoviště na 0,02 m a upravit podélný sklon, čímž by se asi zvýšil podélný sklon přístupového chodníku, ale ten by mohl být přijatelný.

Finanční úřad

Trasa V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 – V17)

Autobusová zastávka AZ6 má výšku pouze 0,06 m, tedy je o 0,14 m nižší než jak nařizuje norma (v odůvodněných případech může být tato výška 0,16 m). Dalším nedostatek je šířka od pevné překážky. Za přístřeškem je totiž různá šířka od budovy, minimální naměřená šířka je 1,0 m, přičemž tato hodnota může být minimálně 1,5 m. Příčný sklon přesahuje o 1,51 % maximální hodnotu. Zastávku hodnotím jako nepřístupnou. Komunikace pro pěší, která vede k přechodu PŘ13 má dostatečnou šířku, přijatelné sklony a nevyskytují se žádné překážky. Samotný přechod PŘ13 hodnotím jako přístupný. Plocha před hlavní poštou je rovinná a nově zrekonstruovaná. Most, který vede k přechodu PŘ12 je vyhovující a je přístupný. Přechod PŘ12 hodnotím jako přístupný a vchod V17 je bezbariérový. Celá trasa by byla v pořádku až na zastávku AZ6, která by se musela zcela zrekonstruovat. Celkovou trasu musím hodnotit jako **nepřístupnou**.

Trasa V17 (P6 – V17)

Parkoviště P6, které je přilehle k vybranému objektu, splňuje všechny požadavky na bezbariérový pohyb. Parkoviště hodnotím jako vyhovující a přístup ke vchodu V17 hodnotím také jako přístupný. Celá trasa je tedy **přístupná**.

Zdravotnické zařízení

Lékárna Centrum

Trasa V15 (AZ5 – V15)

Autobusová zastávka byla vyhodnocena jako nepřístupná (viz hodnocení trasy V16 (AZ5 – V15)). Chodník je dostatečně široký a rovný. Přístup ke vchodu V15 je opatřen rampou, která má podélný sklon 8,77 %, ale je dlouhá pouze 3 m a u změn dokončených staveb je povolený podélný sklon až 12,5 %, tudíž mohu zhodnotit rampu za přístupnou. Celková trasa je přístupná pro osoby na vozíku nikoli pro osoby s omezenou schopností orientace. Trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V15 (TZ3, TZ4 – PŘ1 – V15)

Tramvajové zastávky TZ3 a TZ4 mají výšku nástupní hrany 0,23 m a 0,24 m. Obě zastávky jsou v toleranci na požadavek výšky nástupní hrany u tramvajových zastávek, který je 0,24 ±0,02 m. Přístupové šikmé plochy k nástupišti jsou v pořádku. Přechod pro chodce PŘ1 je přístupný. Chodník, který směřuje od přechodu ke vchodu má dostatečnou šířku a sklony.

Tento chodník nemá v cestě žádné překážky, které by omezovali nebo ohrožovali v pohybu osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Samotný vchod V15 je již popsán výše v textu. Celková trasa je **přístupná**.

Trasa V15 (P8 – V15)

Na parkovišti je dán maximální podélný sklon vyhrazeného stání 2,00 %. Mnou naměřená hodnota je o 0,23 % vyšší. Šířka stání by měla být v 3,5 m, ale na parkovišti P8 byla naměřena hodnota pouze 3,2 m. Parkovací pruh, na kterém se nachází parkoviště P8 je dostatečně široký, tudíž by se vyhrazené stání mohlo rozšířit bez zásahu do komunikace pro pěší. Označuji toto vyhrazené stání za nevyhovující. Chodník, který směřuje od parkoviště ke vchodu je přístupný. Celková trasa je **nepřístupná**.

Služby a obchodní centra

Hlavní pošta

Trasa V12 (AZ6 – PŘ13 – V12)

Trasa, která vede od autobusové zastávky AZ6 přes přechod PŘ13 k ploše před vstupem do budovy hlavní pošty V12, je již zhodnocen v trase V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 – V17). Autobusová zastávka AZ6 je nepřístupná. Chodník k přechodu PŘ13, přechod pro chodce PŘ13, plocha před vstupem do budovy V12 je přístupný. Rampa, která vede ke vchodu V12, má dostatečnou šířku a délku 2 m. Podélný sklon rampy je 8,54 %. U změn dokončených staveb je povolena hodnota podélného sklonu 12,5 %. Přístupovou rampu hodnotím jako přístupnou. Celou trasu označuji za **nepřístupnou**.

Trasa V12 (P5 – V12)

Na parkovišti P8 bylo naměřeno 107 parkovacích míst. Z [tabulky x](#) vyplývá, že parkoviště P8 by mělo disponovat 6 místy vyhrazeného stání. Pro parkoviště P8 tato hodnota neodpovídá, byla naměřena pouze 4 místa vyhrazeného stání. Ovšem parkoviště nemá dobře viditelné vodorovné dopravní značení a svislé dopravní značení chybí. Povrch parkovací plochy je asfaltový a místy zvlněný. Zvlněný povrch ztěžuje pohyb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Parkoviště P8 na základě jeho nedostatků hodnotím jako nevyhovující. Nejkratší přístup ke vchodu V12 je po schodišti, které je zrekonstruované. Výška jednotlivých schodů se liší o 0,01 m od hodnoty z vyhlášky. Šířka schodiště je v pořádku. Schodiště je označeno za přístupné pro osoby s omezenou schopností orientace. Osoby s omezenou schopností pohybu se mohou napojit na již popsanou trasu směrem k přechodu PŘ13, která je v pořádku. Vchod do budovy hlavní pošty V12 je přístupný. Trasa je přístupná až na parkoviště P5. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V12 (P6 – PŘ11 – V12)

Parkoviště P6 je vyhodnoceno jako vyhovující v trase V17 (P6 – V17). Přejechod pro chodce je přístupný. Most je propsán v trase V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 – V17) a je hodnocen jako přístupný. Vstup do budovy pošty V12 je také přístupný, tudíž celá trasa je **přístupná**.

Central Most

Trasa V5 (AZ1 – PŘ5 – V5)

Autobusová zastávka AZ1 má mnoho nedostatků. Jeden z nedostatků, je výška nástupní hrany 0,16 m. Součástí nástupní hrany není bezbariérový obrubník, tudíž výška nástupní hrany by měla být 0,20 m. Podélný sklon byl naměřen 4,21 %, tato hodnota se liší od maximální dovolené o 0,21 %. Příčný sklon byl naměřen 2,38 %, tato hodnota se opět liší od maximální dovolené o 0,38 %. Dalším nedostatkem je vzdálenost přístřešku a označníku zastávky, který jsem naměřila 11 m. V ideálním případě je vzdálenost od označníku zastávky a přístřešku 3,1 m. Ve vzdálenosti 5 m od označníku a 1 m od nástupní hrany je umístěno veřejné osvětlení. Taková překážka by neměla být součástí nástupiště, nevyhovuje volně průchozí šířce. Zastávku AZ1 na základě těchto nedostatků označuji za nepřístupnou. Chodník, který vede od přechodu pro chodce PŘ5 je dostatečně široký a má všechny naměřené hodnoty v pořádku. Přejechod PŘ5 hodnotím jako přístupný. Chodník, který navazuje na přechod PŘ5 a pokračuje ke vchodu do budovy V5 má dostatečnou šířku a vyhovující sklony. Na této komunikaci propěší, lze za přirozenou vodicí linii považovat stěnu budovy OC Central Most. Blíže k vozovce je chodník opatřen zábradlím se záložkou na bílou hůl. Podél zábradlí jsou umístěny květináče ve vzájemné vzdálenosti 15 m. Tyto květináče jsou odsazeny 0,9 m od zábradlí. Šířka mezi květináčem a zábradlím není zajištěná dostatečná průchozí plocha. Navzdory těmto nedostatkům hodnotím chodník jako přístupný. Přístupová šikmá plošina je v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Řešení, které by zpřístupnilo trasu je zvýšit nástupní hranu zastávky AZ1, upravit její podélný a příčný sklon, odstranit překážky, tak aby byla zachována průchozí šířka 1,5 m.

Trasa V5 (AZ2 – PŘ19 – PŘ20 – V5)

Autobusová zastávka AZ2 má výšku nástupní hrany 0,05 m, tato výška nesplňuje požadavky o 0,15 m. Podélný sklon na nástupišti byl naměřen 6,91 %, ačkoli maximální přístupná hodnota je 4 %. Zastávka má pouze přirozenou vodicí linii v podobě obruby u zatravněné plochy a její výška je v pořádku. Zastávku označuji za nepřístupnou vzhledem k těmto nedostatkům. Chodník, který vede od zastávky AZ2 k přechodu PŘ19, vzhledem k naměřeným hodnotám označuji za přístupný. Přejechod PŘ19 hodnotím jako přístupný. Od přechodu PŘ19 k PŘ20 je chodník, který je také v pořádku. Tyto komunikace pro pěší nemají v cestě žádnou překážku a obrubník dostatečné výšky tvoří přirozenou vodicí linii. Přejechod PŘ20 označuji jako přístupný.

Chodník, který vede od toho přechodu ke vstupu V5 má přirozenou vodicí linii podél budovy obchodního centra a všechny ostatní hodnoty jsou v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou** pouze z důvodu nepřístupnosti zastávky AZ2. Aby zastávka AZ2 byla přístupná musela by se zvýšit nástupní hrana a snížit podélný sklon. Chybí jakékoli vodicí linie, které by bylo vhodné také doplnit.

Trasa V3 (TZ2, TZ1 – PŘ4 – AZ3 – V3)

Tramvajové zastávky TZ1 a TZ2, přechod pro chodce PŘ4 a zastávka AZ3 jsou přístupné. Jejich přístupnost vyplývá z hodnocení z trasy V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1). Vstup do Obchodního domu Central Most V3 je zvenčí přístupný, ale hned za otvíracími dveřmi je schodiště, které je nepřístupné. Celkovou trasu tedy hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V2 (P4 – PŘ18 – V2)

Parkoviště P4 je vyhovující vzhledem k vyhodnocení, které jsem provedla v trase V1 (P4 – V1). Přechod pro chodce PŘ18 je přístupný, což vyplývá také z vyhodnocení výše v trase V1 (TZ1, TZ2 – PŘ4 – AZ3 – PŘ18 – V1). Od přechodu PŘ18 k přístupu do budovy je chodník vzhledem, k jeho parametrům přístupný. Rampa, která vede k budově a slouží osobám s omezenou schopností pohybu, není v pořádku. Tato rampa vede ke dveřím, které jsou trvale uzavřeny. Poslední šikmý schod má příčný sklon přes maximální hodnotu, tím pádem se po této rampě ke vchodu nedostaneme. Jediné osoby z této kategorie, které by mohli rampu využít, jsou rodiče doprovázející kočárek. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Řešení, které by vedlo k bezbariérové trase, spočívá v odstranění šikmého schodu a nahrazení rampou o maximálním podélném sklonu 6,25 %.

Kryté parkoviště P1 hodnotím jako **vyhovující**.

Obchodní dům Prior

Trasa V14 (AZ6 – V14)

Autobusová zastávka AZ6 je nepřístupná, její nepřístupnost jsem zhodnotila v trase V17 (AZ6 – PŘ13 – PŘ12 – V17). Od zastávky AZ6 k vchodu do budovy Obchodní dům Prior se nachází chodník, jehož hodnoty jsou v pořádku. Vstup V14 je také v pořádku. Trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V14 (AZ5 – TZ4, TZ3 – PŘ1 – V14)

Autobusová zastávka AZ5 je nepřístupná, její nepřístupnost vyplývá z trasy V18 (AZ5 – PŘ2 – V18). Tramvajové zastávky TZ4 a TZ3, přechod pro chodce PŘ1 jsou přístupné. Jejich přístupnost byla vyhodnocena v trase V15 (TZ3, TZ4 – PŘ1 – V15). Prostor před budovou obchodního domu Prior je přístupný bez překážek. Tuto trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V13 (P10 – V13)

Parkoviště P10 nemá vyhrazená stání pro tělesně postižené. Je tedy nevyhovující. Přístupový chodník je v pořádku. Plocha před vchodem V13 je rovinná, avšak vyskytují se zde dvě překážky v podobě zatravněné plochy, které mají výšku obrubníku v pořádku a průchozí šířky jsou také v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Řešením by bylo vytvořit na parkovišti P10 jedno parkovací místo vyhrazeného stání pro vozíčkáře a zhotovit přístupový chodník od tohoto místa, šířky alespoň 1,5 m.

Trasa V14 (P5 – V14)

Parkoviště je již vyhodnoceno v trase V12 (P5 – V12) jako nevyhovující. Chodník, který vede od parkoviště ke vchodu je v pořádku. Samotný vchod je také přístupný. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Kultura a volný čas

Městské divadlo

Trasa V8 (AZ2 – PŘ19 – V8)

Autobusová zastávka AZ2 je vyhodnocena jako nepřístupná a přechod pro chodce PŘ19 jako přístupný v trase V5 (AZ2 – PŘ19 – V8). Mezi zastávkou a přechodem pro chodce je chodník přístupný. Od přechodu PŘ19 směrem k divadlu je naměřený podélný sklon 9,47 % tato hodnota má být maximálně 8,33 %. Zbytek naměřených hodnot je v pořádku, ale díky tomuto podélnému sklonu vyhodnocuji komunikaci pro pěší jako nepřístupnou. Prostor před divadlem by byl v pořádku až na odtokový žlab, který nemá dostatečné hodnoty k označení jeho přístupnosti. Rampa, která vede ke vchodu V8 je přístupná z hlediska sklonu, ale nepřístupná z hlediska šířky rampy, která je 1,3 m a má být 1,5 m. tuto trasu označuji za **nepřístupnou**. Řešení by vyžadovalo, aby odtokový žlab měl rozměry 0,015 m. Šířka rampy byla 1,5 m. A podélný sklon chodníku byl maximálně 8,33 %.

Trasa V8 (P2 – PŘ21 – V8)

Parkoviště P2 má 60 míst pro IAD, tomu odpovídá 2 místa vyhrazeného stání. Na tomto parkovišti se nenachází ani jedno místo pro vozíčkáře. Výška k přístupovému chodníku je 0,08 m a měla by být maximálně 0,02 m. Proto hodnotím parkoviště za nevyhovující. Samotný přístupový chodník je v pořádku. Chodník navazuje na schodiště, který má výšku schodu 0,09 m, tato výška by měla být ideálně 0,16 m. Schodiště je opatřeno zábradlím, které končí s posledním schodem, což také není v pořádku. Na toto schodiště navazuje přechod pro chodce PŘ21, který má naměřené parametry v pořádku. Zbytek trasy je zhodnocen v trase V8 (AZ2 – PŘ19 – V8) jako nepřístupný. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Řešení přístupnosti trasy začíná na parkovišti P2. Parkoviště P2 má mnoho prostoru, tudíž by zde

nebyl problém udělat dvě místa pro vozíčkáře a snížit obrubník k přístupovému chodníku. Schodiště by bylo dobré také upravit, posunout celé schodiště blíže k parkovišti, aby byl dostatečný prostor před přechodem PŘ21, výšku schodu zvýšit o 0,07 m.

Trasa V8 (P3 – V8)

Parkoviště přímo u divadla P3 má 35 stání a vyhrazené stání pro vozíčkáře. Podle počtu stání by parkoviště mělo disponovat, alespoň dvěma. Toto jedno vyhrazené stání, které se zde nachází, má zvláštní rozměry šířku u vjezdu k zaparkování 3,2 m druhá šířka je 5,3 m, délky 5 m a 6 m. Kdyby automobil zajel až do cípu toho místa, je možné že by se vytvořila dostatečná šířka manipulační plochy, ale to je spekulativní. U přístupového chodníku je vytvořen šikmý schod, který má podélný sklon 35,00 %, takový sklon je pro vozíčkáře nepřekonatelný. Parkoviště P3 hodnotím jako nevyhovující. Prostor před V8 je nepřístupný a samotný vstup V8 je přístupný, to je zhodnoceno v trase V8 (AZ2 – PŘ19 – V8). Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Návrh řešení na parkovišti P3 je vytvořit dvě místa vyhrazeného stání pro vozíčkáře o šířce 3,5 m a snížit obrubník na maximální výšku 0,02 m.

Reprezentační dům města Most

Trasa V18 (AZ5 – PŘ2 – V18)

Autobusová zastávka AZ5 je zhodnocena jako nepřístupná a chodník až k přechodu PŘ2 jako přístupný v trase V16 (AZ5 – V16). Přechod PŘ2 má výšku sníženého obrubníku 0,04 m tato výška by měla být maximálně 0,02 m. Podélný sklon je vyšší, ale přijatelný a příčný sklon má hodnotu 2,63 %, ale maximální hodnota tohoto sklonu má být 2,00 %. Přechod pro chodce PŘ2 hodnotím jako nepřístupný. Za tímto přechodem je přístupový chodník, který má podélný sklon 15,42 %, ale maximální je 8,33 %. Chodník je nepřístupný. Rampa, která vede ke vchodu je v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Řešením je upravit na přechodu pro chodce výšku obrubníku na maximální hodnotu 0,02 m a snížit příčný sklon. U přístupového chodníku za přechodem snížit podélný sklon na minimálně 8,33 %.

Trasa V18 (P11 – V18)

Parkoviště P11 má 12 míst parkovacího stání a žádné místo pro vozíčkáře, ačkoli by mělo mít jedno místo vyhrazeného stání. Šířka parkovacího pruhu má dostatečnou šířku. K vybudování 3,5 m vyhrazeného stání je zde dostatečný prostor. Parkoviště je nevyhovující. K přístupovému chodníku je výška obrubníku 0,11 m, což je pro vozíčkáře nepřekonatelné. Tato výška, by měla být maximálně 0,02 m. Přístupový chodník vede k přechodu PŘ2, od kterého je již trasa popsána v trase V18 (AZ5 – PŘ2 – V18). Celková trasa je **nepřístupná**. Pokud by se vytvořilo místo vyhrazeného stání a snížila výška obrubníku k přístupovému chodníku, trase by byla přístupná.

Trasa V19 (P6 – V19)

Parkoviště P6 je v pořádku, což plyne z trasy V17 (P6 – V17). Schodiště, které vede do budovy je také v pořádku a po pravé straně od schodiště je rampa, která má přípustné hodnoty. Vchod V19 je bezbariérový. Celkovou trasu hodnotím jako **přístupnou**.

Jungle aréna

Trasa V7 (AZ2 – V7)

Autobusová zastávka AZ2 je vyhodnocena jako nepřístupná v trase V5 (AZ2 – PŘ19 – PŘ20 – V5). Na zastávku navazuje chodník, který je v pořádku a na něj navazuje schodiště, které má výšku schodu 0,13 m. Hodnota výšky schodu by měla být 0,16 m. Schodiště je nepřístupné. Od schodiště vede chodník, který má přístupné parametry a pohyb osob s omezenou schopností orientace je po přirozené vodící linii obrubníku dostatečné výšky. Chodník je přístupný. Po odbočení doprava je chodník rovný, ale výška obruby je nižší než 0,06 m, tedy není možné jí považovat za přirozenou vodící linii. Chodník je nepřístupný. Samotný přístup ke vchodu V7 je již bezbariérový. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Aby trasa byla přístupná musela by se upravit výška schodu na 0,16 opatřit schodiště zábradlím a přidat rampu o maximální podélném sklonu 6,25 % a šířce 1,5 m. U chodníku je nutné mít výšku obruby, alespoň 0,06 m.

Trasa V7 (P13 – V7)

Parkoviště je nevyhovující. Nemá vodorovné dopravní značení ani svislé dopravní značení pro vyhrazené stání vozíčkářů. Použití betonové zatravnovací dlažby není pro pohyb vozíčkáře příliš pohodlný a je namáhavý. Výška obrubníku je v pořádku. Přístupový chodník a vstup je od parkoviště v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Řešením je upravit parkovací plochu tak, aby bylo viditelné dopravní značení, ale zásadnější úprava spočívá v odstranění zatravnovací dlažby a vyměnit ho za asfaltový povrch nebo betonový povrch.

Dočasné ubytování

Hotel Cascade

Trasa V9 (AZ2 – PŘ17 – V9)

Autobusová zastávka byla vyhodnocena jako nepřístupná, chodník ke schodišti byl vyhodnocen jako přístupný, schodiště jako nepřístupné a chodník až k odbočení k Jungle aréně byl vyhodnocen jako přístupný v trase V7 (AZ2 – V7). Chodník od odbočení má dostatečnou šířku a v pořádku oba sklony. Výška obrubníku je o 0,01 m nižší než má být. Lavičky na chodníku netvoří překážku, jelikož jsou na zatravněné ploše, na druhou stranu k nim je špatný přístup. Chodník je nepřístupný. Přechod PŘ17 je přístupný. Za přechodem pro chodce je šířka chodníku dostatečná a povrch je rovinný až ke vstupu do budovy V9.

Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Úpravy na chodníku jsou zvýšení obruby a zpřístupnění laviček.

Hotel Kapitol

Trasa V6 (AZ1 – V6)

Autobusová zastávka AZ1 je hodnocena jako nepřístupná z trasy V5 (AZ1 – PŘ5 – V5). Na ní se napojuje chodník splňující všechny požadavky. Pohyb osob s mezenou schopností pohybu je podél zatravněné plochy s výškou obrubníku 0,07 m. Tyto plochy, nejsou přerušeny na vzdálenost delší než 8 m. Chodník je v pořádku. Vstup do budovy je opatřen výtahem, ke kterému není nutné překonávat žádné výškové rozdíly. Trasa by byla v pořádku až na zastávku AZ1. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

Trasa V6 (AZ2 – PŘ6 – V6)

Autobusová zastávka AZ2 je nepřístupná, její nepřístupnost vyplývá z trasy V5 (AZ2 – PŘ19 – PŘ20 – V5). Přejchod pro chodce PŘ6 má podélný sklon v pořádku, ale hodnota příčné sklonu přesahuje 2,56 % od maximální požadované hodnoty. Tento přechod označují za nepřístupný. Chodník od přechodu PŘ6 ke vchodu V6 je v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**. Snížením příčného sklonu na přechodu PŘ6, bychom dosáhli přístupnosti.

Ostatní

Stezka pro chodce a cyklisty

Šířka stezky je dostatečně široká. Povoleno podélný sklon komunikace je 8,33 % tato stezka má maximální naměřený sklon 14,03 %. Tato hodnota naměřeného sklonu převyšuje hodnotu povoleného sklonu. Komunikace pro pěší je nepřístupná. Tento podélný sklon byl naměřen v části stezky mezi ulicemi Radniční a F. L. Gassmanna. Přes ulici F. L. Gassmanna vede přechod, který má naměřený vyšší podélný. Přejchod je tedy nepřístupný. Za tímto přechodem je stezka v pořádku. Celkovou trasu hodnotím jako **nepřístupnou**.

1. Náměstí

Nelze určit, který sklon je který. Takže celé náměstí by mělo být ve sklonu, který určuje maximální hodnotu obousměrně. Tuto hodnotu určuje příčný sklon. Maximální hodnotu sklonu by měla mít 2,00 %. Maximální naměřený sklon je 6,14 %. Tato hodnota převyšuje o 4,14 % hodnotu přípustnou. Dalším problémem jsou průchozí šířky k přístupu na náměstí ze strany od OC Central Most a Magistrátu města Most. Obou těchto stran jsou buď, zatravněné plochy a nebo příčné stání pro IAD. Od Městského divadla jsou také zatravněné plochy s dostatečnou výškou obrubníku a průchozí šířkou. Odpadkové koše mají ze všech stran průchozí šířku větší než 1,5 m. Kašna má kolem dokola schodiště s výškou schodu 0,12 m, tvoří tedy přirozenou vodící linii na druhou stranu schodiště není přístupné pro osoby s omezenou schopností

pohybu. Morový sloup je ohraničen sloupky, které jsou ve vzdálenosti 1,5 m a jsou propojeny řetězem. To může být nebezpečné pro osoby s omezenou schopností orientace. 1. Náměstí hodnotím jako **nepřístupné**.

Parkoviště

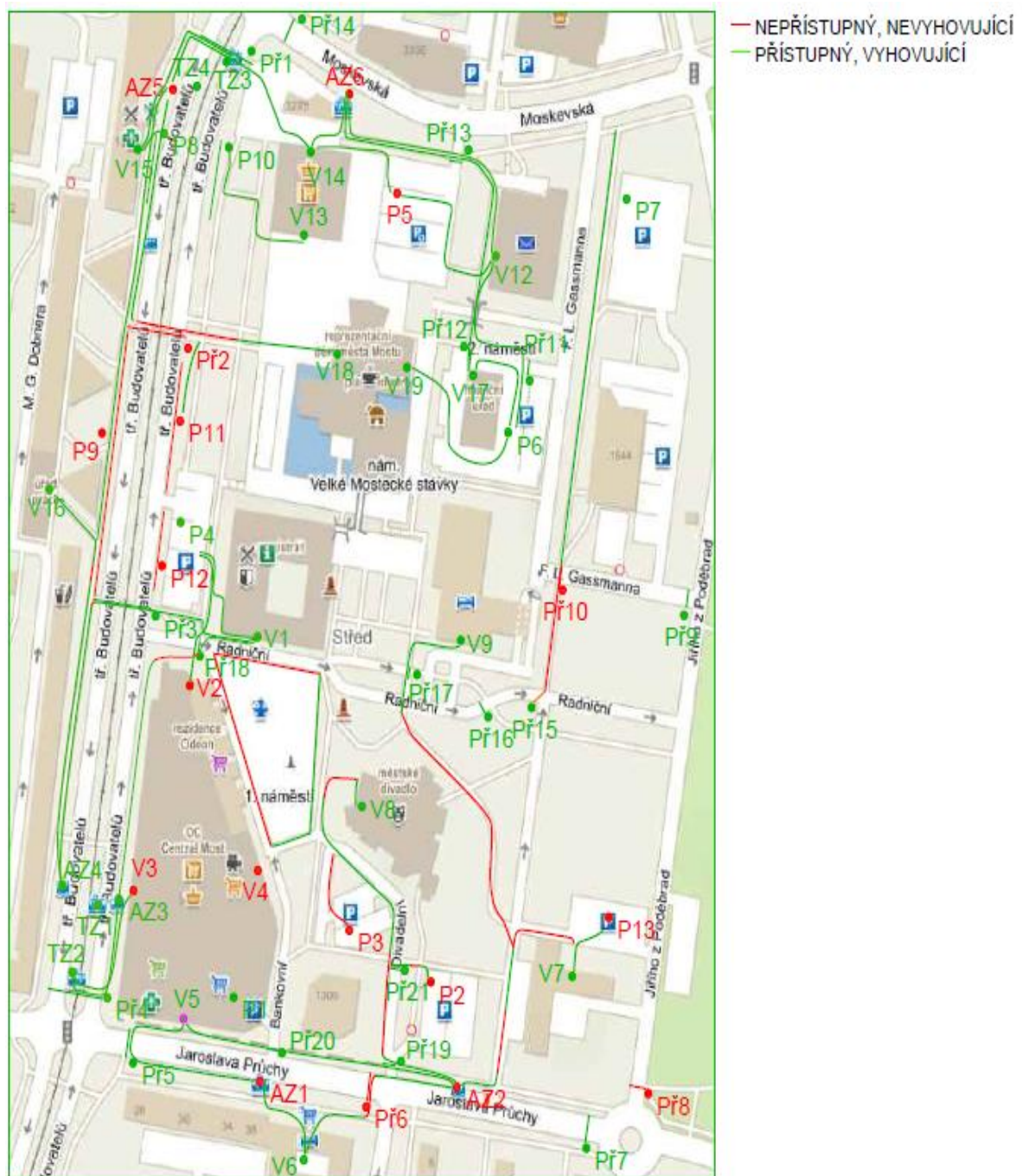
Parkoviště P7 je podle všech naměřených hodnot vyhovující.

Parkoviště P12 by mělo mít jedno vyhrazené stání pro vozíčkáře o šířce 3,5 m. Parkoviště hodnotím jako nevyhovující.

Přechody pro chodce

Přechody pro chodce na ulici Radniční PŘ15 a PŘ16 jsou přístupné. Na ulici Jiřího z Poděbrad jsou dva přechody. Přechod PŘ9 je přístupný a přechod PŘ8 je nepřístupný kvůli příčnému sklonu, který se odchyluje od maximální povolené hodnoty o 1,05 %. Na ulici Jaroslava Průchy je přechod PŘ7, který označuji jako přístupný. Přechod na ulici Moskevská označuji jako přístupný.

Schéma vyhodnoceného stavu bezbariérových tras v Mostě



12. Návrh řešení vybraných zastávek pro zlepšení bezbariérovosti a bezpečnosti chodců

Vybrané zastávky jsou dvě. Autobusová zastávka Kahan a 1. Náměstí (směr Speciální škola). Obě zastávky jsou jedny z nejvytíženější v Mostě a zároveň mají mnoho nedostatků. Díky jejich nedostatkům jsou označeny za nepřístupné. Návrh řešení by měl vést k jejich bezbariérovosti a zvýšení bezpečnosti v prostoru zastávek.

12.1 Autobusová zastávka Kahan

Zastávka městské hromadné dopravy byla vystavěna jako součást občanské vybavenosti sídliště U Kahanu (lidově označované také jako Šestistovky) v 80. letech 20. století. V bezprostřední blízkosti bylo kromě tohoto sídliště panelových domů, také obchodní centrum Kahan (odtud název dnešní autobusové zastávky MHD). V tehdejší době šlo o moderní komplex s širokou nabídkou obchodů a služeb. Tato zastávka byla využívána autobusovými linkami č. 5, 12, 17, 18, 25 a 30, které spojovaly sídliště s obchodním centrem, středem města, železničním a autobusovým nádražím, dalším sídlištěm Liščí vrch (také označované jako Sedmistovky), okresním soudem a městskou knihovnou. V současné době najdeme v okolí zastávky kromě obchodního domu Kahan, také diskont Lidl, restaurace s rychlým občerstvením KFC a Mc Donald's, Baumax a pobočku Komerční banky. Autobusová zastávka Kahan je využívána nejen pro účely městské hromadné dopravy, ale také pro komerční spoje. Zastavují zde autobusy společnosti Kavka, které spojují město Most s Prahou (na této trase je jediná zastávka v Lounech).

Stávající stav

Naměřené hodnoty zastávky Kahan ve směru Vodárna jsou zaznamenány v tabulce AZK1, Zastávka je umístěná v zálivu vozovky. Komunikace pro pěší za zastávkou má šířku 3,98 m, podélný sklon 1,26 % a příčný sklon téměř nulový. Ve vzdálenosti 40 m od zastávky se nachází přechod pro chodce délky 7,0 m, podélným sklonem 3,56 %, příčným sklonem 0,89 % a výškou sníženého obrubníku 0,01 m. Aktuální stav je znázorněn v příloze č. 3.

Tabulka č. 51 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Kahan

| Autobusová zastávka – AZK1 | | | |
|------------------------------|------|-------------------|------|
| Název zastávky: Kahan | | Směr: Vodárna | |
| Šířka nástupiště [m] | 5.50 | Podélný sklon [%] | 2,58 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,05 | Příčný sklon [%] | 1,25 |

| | | | |
|--|-------|---------------------------|------|
| Šířka od pevných překážek [m] | 10,50 | Výška svislé překážky [m] | 2,50 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 1,04 |

Směrem k Aquadromu je umístěné ostrovní nástupiště Kahan AZK2, jehož hodnoty jsou zaznamenány v tabulce č. 52. Z obou stran ostrovního nástupiště se nacházejí přechody pro chodce šířky 5,5 m a 8,0 m, podélnými sklony 4,15 % a 3,75 %, příčnými sklony 1,57 % a 1,24 % a výškou sníženého obrubníku 0,01 m a 0,02 m. Aktuální stav je znázorněn v příloze č. 3.

Tabulka č. 52 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Kahan

| Autobusová zastávka – AZK2 | | | |
|--|------|---------------------------|------|
| Název zastávky: Kahan | | Směr: Aquadrom | |
| Šířka nástupiště [m] | 5,00 | Podélný sklon [%] | 1,25 |
| Výška nástupní hrany [m] | 0,01 | Příčný sklon [%] | 1,02 |
| Šířka od pevných překážek [m] | 0,00 | Výška svislé překážky [m] | 0,00 |
| Výška spodní hrany informační tabule [m] | | | 0,98 |

Návrh řešení

Obě zastávky umístit do zálivu, tím se zúží šířka vozovky a umožní vytvořit bezpečnější přechod pro chodce PPCH1 mezi nástupišti. Zastávka Kahan AZK2 směrem k Vodárně se již v zálivu nachází, ale tento záliv se prodloužil z důvodu intenzity provozu MHD. Nový přechod pro chodce mezi nástupišti byl navržen, z důvodu přecházení osob mezi zastávkami přes vozovku, kde přechod není. Zvýšení nástupní hrany o 0,15 m na zastávce směrem k Vodárně a o 0,19 m směrem k Aquadromu. U ostrovního nástupiště byla zrušena jedna ze dvou příjezdových komunikací na parkoviště k obytným budovám z důvodu lepší přehlednosti a vytvoření zastávkového zálivu. U přechodu pro chodce jsou navrženy šikmé plošiny s podélným sklonem 12,5 %. U sníženého obrubníku je navržena výška 0,02 m. Veškeré úpravy jsou znázorněny v příloze č. 3.

12.2 Autobusová zastávka 1. Náměstí

Tato zastávka je součástí frekventované křižovatky tř. Budovatelů a ulice Jaroslava Průchy. Nachází se ve středu města mezi budovami Hotel Kapitol (původně objekt Dům peněžnictví) a OC Central. V blízkosti se také nachází obchodní dům Rozkvět, bytové domy, samostatné

obchody, restaurační zařízení, Česká spořitelna, 1. náměstí a Městské divadlo. Zastavují zde autobusové linky č. 5, 17, 18, 25 a 30.

Stávající stav

Autobusová zastávka 1. Náměstí je popsána v kapitole 9.3, pod označením AZ1 v trase V5 (AZ1 – PŘ5 – V5). V této trase je také popsán chodník směrem k přechodu pro chodce a samotný přechod s označením PŘ5.

Návrh řešení

Zásadní úpravou je zvýšení nástupní hrany na hodnotu 0,20 m. Komunikace pro pěší je příliš široká, tudíž byla navrhnutá umělá vodicí linie k usnadnění orientace. Rozšíření zastávkového nástupiště v blízkosti vstupu do autobusu. Dále bylo navrženo zábradlí směrem k vozovce kvůli zvýšení bezpečnosti chodců. Samotný návrh řešení zastávky je znázorněn v příloze č. 4.

13. Závěr

Měření jsem podrobila 121 autobusových zastávek. V jejich případě jsem došla ke zjištění, že nejčastěji splněným prvkem bezbariérovosti je příčný sklon (119 zastávek), následovaný výškou spodní hrany informační tabule (114 zastávek), poté podélným sklonem (106 zastávek) a přirozenou vodicí linií (97 zastávek). Pouze 65 zastávek splňuje požadavky na bezbariérovost přechodu pro chodce a přístupu k samotné zastávce. Umělou vodicí linií disponuje 34 zastávek z toho má 26 signální pás a 32 vizuální kontrast. Parametr výšky nástupní hrany splnilo jen 18 zastávek. Zcela bezbariérových je pouze 9 zastávek, v ostatních případech nelze zastávky považovat za zcela bezbariérové, protože jeden či více parametrů z hlediska bezbariérovosti zastávka nesplňuje. Klíčovým parametrem je výška nástupní hrany. Z hlediska využití osob s omezenou schopností pohybu jde o nejnámennější prvek k dosažení optimální dostupnosti MHD. Vzhledem k faktu, že řešení zvýšení nástupní hrany vyžaduje nemalé stavební úpravy (často výstavbu zcela nového nástupiště), je vybavení zbývajících 103 zastávek investičně a časově náročné. Ovšem vzhledem k tomu, že do skupiny osob s omezenou schopností pohybu patří i senioři a o osoby doprovázející dětský kočárek, byla by efektivita takové investice vysoká a měla by významný sociální přesah.

Dále bylo podrobena měření 23 tramvajových zastávek. Parametr šířky nástupiště splňují všechny zastávky. Dalším nejčastěji plněným parametrem je vodicí linie (21 zastávek), z toho signální pás (15 zastávek) a vizuální kontrast (17 zastávek). Následuje parametr přístupu k zastávce (19 zastávek), přechod pro chodce (13 zastávek) a zábradlí (12 zastávek). Podobně jako v případě autobusových zastávek je pro bezbariérovost tramvajových zastávek v Mostě limitující parametr výšky nástupiště hrany. Ten plní 9 zastávek, což je téměř polovina. Poměr počtu tramvajových zastávek s odpovídající výškou nástupní hrany ve srovnání s autobusovými je dán mírou investic do infrastruktury tramvajové sítě v posledních letech.

V případě centra města, které jsem podrobila detailní analýze bezbariérovosti, jsem došla k následujícím závěrům. Ze šesti zkoumaných autobusových zastávek jsou 4 přístupné. Všechny 4 zkoumané tramvajové zastávky jsou přístupné. Přechodů pro chodce bylo zkoumáno 26 a z toho jsou 4 nepřístupné. Parkovišť je 6 nevyhovujících z 12. Dále 3 vchody z 19 zkoumaných objektů nesplňují požadavky bezbariérovosti. Celkem bylo zhodnoceno 37 tras a z toho je 25 označeno jako nepřístupných. Dvoutřetinový poměr nevyhovujících autobusových zastávek se odráží v nepřístupnosti tras. Podobná souvislost jako v případě autobusových zastávek byla zjištěna u parkovišť. Finální nepříznivý poměr přístupnosti tras je zapříčiněn také nevyhovujícím podélným a příčným sklonem na několika místech komunikace pro pěší (9). Z výše uvedeného vyplývá, že vyhovující přístupnosti v současné chvíli brání

vysoký poměr bariérových autobusových zastávek. V případě, že by se podařilo tyto zastávky uvést do bezbariérové podoby, snížil by se počet nevyhovujících tras na 13. Podobně by ke zlepšení stávajícího stavu přispělo uvedení 6 parkovišť do vyhovující podoby. V tom případě by v centru Mostu bylo nepřístupných pouhých 8 tras ze 32. Aktuálních stav nevyhovujících míst na komunikaci pro pěší je ve velké části případů dán velkými výškovými rozdíly na těchto trasách. Náprava tohoto stavu je v části případů řešitelná jen velmi obtížně z prostorových důvodů. Částečným řešením by bylo vybudování odpočinkových míst. Mimo tyto trasy byla analyzována situace na 1. náměstí. Výsledkem zkoumání je zjištění multisklonového terénu toho náměstí, který vzhledem k několikasměrovému provozu znamená, že toho místo z hlediska bezbariérovosti je nepřístupné. Podobným případem je stezka pro pěší a cyklisty, která je kvůli nevyhovujícím sklonovým poměrům nepřístupná v jedné pětině své délky.

S ohledem na rozdílný charakter území města Mostu jsem při návrzích nových podob dvou zastávek došla k závěru, že prostorové podmínky v centru města, kde vznikl díky revitalizaci širší hlavní dopravní prostor, ve srovnání s původním řešením města, poskytují větší prostor pro stavební úpravy. Dalším zjištěním je fakt, že v případě prostorových dispozic pro vybudování zastávky zálivového typu, umožní tento typ adaptace snížení šířky vozovky pro přecházení chodců, přičemž neomezuje provoz.

Při návrhu každé dopravní stavby je nezbytné řešit bezbariérové užívání v kontextu s řešenou problematikou samostatně, neboť mají zcela jiné požadavky na jednotlivé úpravy staveb. V případě řešení bezbariérových tras v Mostě se ukazuje, že častým zdrojem chyb při navrhování, realizaci i při schvalování staveb je nerespektování tohoto základního metodického postupu a nedostatečné rozlišení mezi požadavky na zpřístupnění a užívání staveb pro jednotlivé cílové skupiny s rozdílným omezením. V řadě případů jde přitom o chyby, jejichž náprava nevyžaduje zásadní úpravy. Tímto případem může být například použití nevhodných materiálů povrchu, který znepřehlední či dokonce zcela znehodnotí vodicí linii.

Investici do zlepšení bezbariérovosti je potřeba vnímat nejen jako cestu pro komfortnější pohyb a dopravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, ale také ostatnímu obyvatelstvu.

14. Použité zdroje

- [1] Bariéra [online]. 2017 [citace 2. 8. 2017]; Dostupné z WWW <<https://cs.wikipedia.org/wiki/Bari%C3%A9ra>>
- [2] Bariéry ve vnějším a vnitřním prostředí [online]. 2017 [17. 8. 2017]; Dostupné z WWW <<https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/ps14/hybnost/web/pages/04-01-bariery.html>>
- [3] Bariéry [online]. 2017 [1. 8. 2017]; dostupné z WWW <<https://bariery.fd.cvut.cz/>>
- [4] Vyhláška Ministerstva vnitra pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [5] Česká společnost městského inženýrství [online]. 2017 [10. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://www.cssi-cr.cz/csmi/ceska-spolecnost-mestskeho-inzenyrstvi.html>>
- [6] Bezbariérové řešení staveb v oboru městské inženýrství [online], 2017 [2. 08. 2017]; dostupné z WWW <https://www.casopisstavebnictvi.cz/bezbarierova-reseni-staveb-v-oboru-mestske-inzenyrstvi_N1333>
- [7] Pomůcky pro usnadnění mobility [online], 2017 [10. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://pomucky.blindfriendly.cz/pomucky-pro-usnadneni-mobility.html#611>>
- [8] Filipiová, Daniela. Život bez bariér. Grada Publishing, spol. s.r.o., 1998. s. 12 – 14.
- [9] Kolářová, Blanka. Kompenzační pomůcka jako prostředek zvýšení kvality života osob s tělesným postižením. [online], Bakalářská práce, 2008. s. 20 – 22. dostupné z WWW <http://digilib.k.utb.cz/bitstream/handle/10563/5218/kol%C3%A1%C5%99ov%C3%A1_2008_bp.pdf?sequence=1>
- [10] Zdařilová, Renata. Bezbariérové užívání staveb. Informační centrum ČKAIT, s.r.o., 2011.
- [11] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. [online], 2006 [12. 8. 2017]; dostupné z WWW <http://www.fce.vutbr.cz/PKO/holcner.p/mm53/pdf/csn_736110__2006.pdf>
- [12] Bezbariérový zastávkový obrubník [online], 2009 [17. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://www.presbeton.cz/uploads/knihovna/technicke-listy/bezbarierovy-zastavkovy-obrubnik-2.pdf>>
- [13] Matuška, Jaroslav. Bezbariérová doprava. Pardubice. Institut Jana Pernera, 2009.

[14] Předpis 30/2001 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

[15] Železniční tratě a nádraží v Královském městě Most [online]. 2011 [15. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://litvinov.sator.eu/kategorie/zanikle-obce/most-kralovske-mesto/zeleznicni-trate-nadrazi-v-kralovskem-meste-most>>

[16] Nádraží [online]. 2012 [1. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://www.mesto-most.cz/nadrazi/d-14773>>

[17] České dráhy [online]. 2017 [1. 8. 2017]; dostupné z WWW <<https://www.cd.cz/stanice/5453399/#menu2255>>

[18] Schéma linek MHD [online]. 2016 [2. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://www.dpmost.cz/mhd>>

[19] Kroniky města [online]. 2017 [4. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://www.mesto-most.cz/kroniky-mesta/ds-1910>>

[20] Vozový park DPmML, a.s. [online]. 2017 [2. 8. 2017]; dostupné z WWW <<http://www.dpmost.cz/vozovy-park>>

15. Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Specifikace postižení a manipulační prostor

Tabulka č. 2 – Celkový počet a vyhrazený počet stání

Tabulka č. 3 – Vyhodnocení analyzovaných hodnot autobusových zastávek

Tabulka č. 4 – Vyhodnocení analyzovaných hodnot tramvajových zastávek

Tabulka č. 5 - Naměřené parametry autobusové zastávky 1. Náměstí - AZ3

Tabulka č. 6 - Naměřené parametry přechodu pro chodce Radniční, OC Central Most - PŘ18

Tabulka č. 7 - Naměřené parametry přechodu pro chodce 1. Náměstí - TZ1

Tabulka č. 8 - Naměřené parametry tramvajové zastávky 1. Náměstí - TZ2

Tabulka č. 9 - Naměřené parametry přechodu pro chodce Třída Budovatelů, OC Central Most - PŘ4

Tabulka č. 10 - Naměřené parametry autobusové zastávky 1. Náměstí - AZ4

Tabulka č. 11 - Naměřené parametry přechodu pro chodce Třída Budovatelů, Magistrát města Most - PŘ3

Tabulka č. 12 - Naměřené parametry parkoviště Magistrát P4

Tabulka č. 13 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Obchodní dům Prior - AZ5

Tabulka č. 14 - Naměřené parametry parkoviště, Třída budovatelů - P9

Tabulka č. 15 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Obchodní dům prior - AZ6

Tabulka č. 16 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Moskevská (Pošta) - PŘ13

Tabulka č. 17 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, 2. Náměstí - PŘ12

Tabulka č. 18 - Naměřené parametry parkoviště, Finanční úřad - P6

Tabulka č. 19 - Naměřené parametry tramvajové zastávky, Obchodní dům Prior - TZ3

Tabulka č. 20 - Naměřené parametry tramvajové zastávky, Obchodní dům Prior - TZ4

Tabulka č. 21 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Třída Budovatelů (Obchodní dům Prior) - PŘ1

Tabulka č. 22 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P8

Tabulka č. 23 - Naměřené parametry parkoviště, Obchodní dům Prior - P5

Tabulka č. 24 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, 2. Náměstí - PŘ11

Tabulka č. 25 - Naměřené parametry autobusové zastávky, 1. Náměstí - AZ1

Tabulka č. 26 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jaroslava Průchy (OC Central Most) - PŘ5

Tabulka č. 27 - Naměřené parametry autobusové zastávky, Dům peněžnictví - AZ2

Tabulka č. 28 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Divadelní - PŘ19

Tabulka č. 29 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Bankovní - PŘ20

Tabulka č. 30 - Naměřené parametry parkoviště, OC Central Most (kryté) P1

Tabulka č. 31 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P10

Tabulka č. 32 - Naměřené parametry parkoviště, Divadelní - P2

Tabulka č. 33 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Divadelní - PŘ21

Tabulka č. 34 - Naměřené parametry parkoviště, Městské divadlo - P3

Tabulka č. 35 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Třída Budovatelů (Reprezentační dům města Most) - PŘ2

Tabulka č. 36 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P11

Tabulka č. 37 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Radniční - PŘ17

Tabulka č. 38 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jaroslava Průchy (Česká spořitelna) - PŘ6

Tabulka č. 39 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, F. L. Gassmanna (Hotel Cascade) - PŘ10

Tabulka č. 40 - Naměřené parametry parkoviště, Pošta - P7

Tabulka č. 41 - Naměřené parametry parkoviště, Třída Budovatelů - P12

Tabulka č. 42 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Radniční - PŘ15

Tabulka č. 43 – Naměřené parametry přechodu pro chodce, Radniční – PŘ16

Tabulka č. 44 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jiřího z Poděbrad - PŘ9

Tabulka č. 45 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jiřího z Poděbrad - PŘ8

Tabulka č. 46 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Jaroslava Průchy - PŘ7

Tabulka č. 47 - Naměřené parametry přechodu pro chodce, Moskevská - PŘ14

Tabulka č. 48 – Parametry bezbariérového autobusového a trolejbusového nástupiště

Tabulka č. 49 – Parametry bezbariérového tramvajového nástupiště

Tabulka č. 50 – Parametry bezbariérového přechodu pro chodce

16. Seznam příloh

Příloha č. 1 – Tabulka analyzovaného stavu autobusových zastávek v Mostě

Příloha č. 2 – Tabulka analyzovaného stavu tramvajových zastávek v Mostě

Příloha č. 3.1/4.1 – Legenda k autobusovým zastávkám

Příloha č. 3.2 - Návrh řešení zastávky Kahan

Příloha č. 3.3 – Řez A-A´

Příloha č. 3.4 – Řez B-B´

Příloha č. 4.2 – Návrh řešení zastávky 1. Náměstí

Příloha č. 4.3 – Řez A-A´