



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ
Ústav aplikované informatiky v dopravě

Barbora Vanišová

**POHYB OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ
POHYBU V NYMBURCE**

**MOVEMENT OF PERSONS WITH REDUCED
MOBILITY IN NYMBURK**

Bakalářská práce

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Dopravní systémy a technika

Vedoucí práce: Ing. Jan Krčál, Ph.D., Ing. Lucie Krčálová

Praha 2017



K614..... Ústav aplikované informatiky v dopravě

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Barbora VANIŠOVÁ

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Pohyb osob s omezenou schopností pohybu v Nymburce**

Název tématu (anglicky): Movement of persons with reduced mobility in Nymburk

Zásady pro vypracování

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


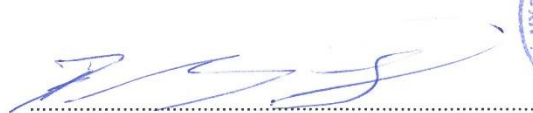
- Přehled stávající legislativy v souvislosti s osobami s omezenou schopností pohybu
- Analýza možností přepravy osob s omezenou schopností pohybu v Nymburce do významných institucí (úřady, zdravotní střediska,...)
- Konkrétní návrhy stavebních úprav vybraných problematických míst pro zvýšení dostupnosti, bezpečnosti a samostatnosti osob s omezenou schopností pohybu

- 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: Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. ICS 93.080.10. Praha: ČNI, leden 2006. A její změna Z1.
Matuška, Jaroslav. Bezbariérová doprava. 2009

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Krčál, Ph.D.**
Ing. Lucie Krčálová

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2016**
(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




doc. Dr. Ing. Tomáš Brandejský
vedoucí
Ústavu aplikované informatiky v dopravě



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

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.



Barbora Vanišová
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 31. října 2016

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Lucii Krčálové a Ing. Janu Krčálovi, Ph.D. za jejich odborné rady, ochotu a trpělivost při vedení mého projektu a bakalářské práce. Zvláštní poděkování patří také panu Ing. Markovi Mejzrovi za pomoc při konkrétním vytýčení posuzovaných lokalit v Nymburce. Dále děkuji všem, kteří mi pomáhali při provádění vlastního měření, které bylo nezbytné pro vytvoření této práce. V neposlední řadě děkuji také své rodině a přátelům, kteří mě podporovali po celou dobu mého studia.

Prohlášení

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

V Praze dne 27. srpna 2017

.....

Barbora Vanišová

Abstrakt

Abychom mohli docílit zařazení osob s omezenou schopností pohybu do společnosti a dát jim tak možnost plnohodnotného života, musí být mimo jiné kladen důraz na bezbariérovost vnějšího prostředí. Bakalářská práce se zabývá pohybem těchto osob ve městě Nymburk a hodnotí bezbariérovou přístupnost ke zvoleným institucím. V teoretické části jsou definovány základní pojmy a legislativa související s řešenou problematikou, ve stručnosti je popsáno i město Nymburk. Praktická část se zabývá samotnou analýzou tras mezi zvolenou výchozí lokalitou a vybranými institucemi, vyhodnocuje jejich přístupnost a navrhuje možné stavební úpravy problematických míst. Součástí práce je také posouzení přístupnosti blízkých parkovišť a zastávek MHD.

Klíčová slova

osoby s omezenou schopností pohybu, bezbariérová doprava, bezbariérové prostředí, technické parametry, bezbariérová trasa, Nymburk

Abstract

To achieve inclusion of persons with reduced mobility into society and provide them the opportunity of a full quality life, emphasis must be also placed on the external barrier-free environment. This bachelor's thesis deals with the movement of said people in the city of Nymburk and evaluates the barrier-free accessibility to the selected institutions. The theoretical part defines the basic concepts and legislation related to the solved issue, as well as a brief description of Nymburk. The practical portion analyses the routes from the chosen starting point to the selected institutions, evaluates their accessibility and proposes potential building modifications of problematic spots. The thesis also assesses the accessibility of nearby parking lots and bus stops.

Key words

persons with reduced mobility, barrier-free transport, barrier-free environment, technical parameters, barrier-free route, Nymburk

Obsah

1	Úvod.....	8
2	Základní pojmy a legislativa.....	9
2.1	Legislativa	9
2.2	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	9
2.2.1	Osoby s omezenou schopností pohybu.....	10
2.2.2	Klasifikace pohybových vad	10
3	Bezbariérové prostředí	12
3.1	Základní vlastnosti bezbariérového prostředí	12
3.2	Základní hmatové prvky	14
3.2.1	Vodící linie	14
3.2.2	Signální pás	14
3.2.3	Vodící pás přechodu	15
3.2.4	Varovný pás	15
3.2.5	Hmatný pás.....	16
3.3	Technické parametry bezbariérových částí staveb	16
3.3.1	Komunikace pro chodce.....	16
3.3.2	Přechod pro chodce a místo pro přecházení.....	17
3.3.3	Křížení chodníku a tělesa železniční dráhy	17
3.3.4	Přístup do staveb	18
3.3.4.1	Bezbariérová rampa.....	18
3.3.4.2	Zdvihací plošina.....	19
3.3.5	Parkoviště a vyhrazená stání	19
3.3.6	Nástupiště veřejné autobusové dopravy.....	20
4	Město Nymburk	22
4.1	Základní informace o městě	22
4.2	Dopravní síť	23
4.3	Veřejná hromadná doprava	24
5	Analýza bezbariérové přístupnosti k vybraným institucím.....	26
5.1	Vymezení rozsahu této práce.....	26
5.2	Stručný popis vybraných lokalit	26
5.3	Průběh vlastního měření	29

5.4	Způsob hodnocení.....	29
5.5	Lokalita 1 – Poliklinika sídliště	34
5.5.1	Pohyb po vlastní ose	34
5.5.2	Dostupnost ze zastávek MHD	36
5.5.3	Dostupnost z parkoviště IAD	37
5.5.4	Zhodnocení současného stavu a návrhy úprav	38
5.6	Lokalita 2 – Nemocnice Nymburk s.r.o., Poliklinika AGEL, Obecní dům	40
5.6.1	Pohyb po vlastní ose	40
5.6.2	Dostupnost ze zastávek MHD	48
5.6.3	Dostupnost z parkoviště IAD	52
5.6.4	Zhodnocení současného stavu a návrhy úprav	54
5.7	Lokalita 3 – Městský úřad, Pošta Nymburk 1	61
5.7.1	Pohyb po vlastní ose	61
5.7.2	Dostupnost ze zastávek MHD	64
5.7.3	Dostupnost z parkoviště IAD	67
5.7.4	Zhodnocení současného stavu a návrhy úprav	68
6	Závěr.....	72
	Seznam použité literatury	73
	Seznam použitých zkratek.....	75
	Seznam obrázků	76
	Seznam tabulek	77

1 Úvod

Je to pouze několik desítek let, kdy se zdravotní postižení přestalo brát ve světě na lehkou váhu. V současné době je otázka zabraňování diskriminaci a vylučování zdravotně postižených osob ze společnosti úkolem jednotlivých vládních orgánů, které by se o to měly snažit a dát tak těmto lidem možnost plnohodnotného života. Nedílnou součástí tohoto procesu je také řešení bezbariérové dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO). Tato skupina nezahrnuje pouze vozíčkáře a nevidomé, což tak může mnoha lidem připadat, ale také seniory, těhotné ženy, osoby s dětským kočárkem a další. Problematika bezbariérovosti se může v průběhu života týkat každého z nás a považuji ji tedy za velmi důležité a aktuální téma.

V České republice se tato snaha projevuje zejména ve veřejné dopravě, kde dochází například k zavádění nízkopodlažních vozidel nebo ke zvyšování nástupních hran. Pro přístup do budov jsou zaváděny bezbariérové rampy a plošiny, pomalu také dochází ke snižování obrubníků na přechodech pro chodce. Tyto a další věci jsou však doposud vidět pouze při kompletních rekonstrukcích větších stavebních celků, jako jsou například celé komunikace. Pokud se jedná o zcela nové stavby, které by v současnosti měly být projektovány včetně všech bezbariérových úprav, často se najdou nedostatky i v těchto nových objektech. Je patrné, že řešení bezbariérové přístupnosti není ve veřejném prostoru stále bráno důsledně a systematicky, a proto by se města i obce měly touto oblastí více zabývat.

Téma bezbariérové dopravy jsem si zvolila proto, že mě tato problematika zaujala a ráda bych přispěla k usnadnění pohybu a života nejen osob s omezenou schopností pohybu (OOSP). Město Nymburk bylo zvoleno na základě jeho významnosti a blízkosti vůči mému bydliště. V této obci s rozšířenou působností sídlí několik významných institucí jak pro město samotné, tak pro okolní obce.

Cílem této bakalářské práce je zanalyzovat současný stav bezbariérové přístupnosti k vybraným institucím ve městě Nymburk. Výsledkem potom bude vyhodnocení jednotlivých tras k těmto objektům, včetně posouzení blízkých parkovišť a zastávek MHD. Na závěr budou navrženy možné stavební úpravy zhodnocených problematických míst na základě stanovené legislativy. Ke zjištění důležitých parametrů dílčích stavebních objektů bude využito vlastního měření v terénu. Součástí zhodnocení budou i mapová schémata a fotodokumentace. Výsledky této práce mohou sloužit jako východisko k řešení problematiky bezbariérové dopravy ve městě.

2 Základní pojmy a legislativa

2.1 Legislativa

Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, účinná od 18.11.2009, upravuje podmínky užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Uvedená vyhláška formuluje obecné technické požadavky na stavby a jejich části pro tři základní druhy zdravotního postižení, a to pohybové, zrakové a sluchové. [1][2]

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací odkazuje na vyhlášku 369/2001 Sb., kterou nahradila vyhláška č. 389/2009 Sb., jako na zvláštní právní předpis, a mimo jiné definuje opatření pro usnadnění přecházení pro OOSPO a jejich bezpečnost při návrhu pozemních komunikací. [3]

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) formuluje obecné požadavky na využívání území, technické požadavky na stavby stanovené prováděcími právními předpisy a dále obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu (viz paragraf § 2). [4]

2.2 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace lze rozdělit dle zákona č. 183/2006 Sb. na *osoby pokročilého věku, těhotné ženy, osoby doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let, osoby s mentálním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace stanovené prováděcím právním předpisem*. [4]

Vyhláška č. 398/2009 Sb. definuje tyto osoby jako: [1]

- osoby pohybově postižené,
- osoby zrakově postižené,
- osoby sluchově postižené,
- osoby pokročilého věku,
- osoby mentálně postižené,
- doprovod dětí do tří let, anebo kočárků,
- těhotné ženy.

Mimo definice vyhlášek a zákonů je potřeba do skupiny osob s omezenou schopností pohybu a orientace zařadit také osoby s dočasným omezením pohybu, cestující s objemnými zavazadly nebo jízdním kolem. [5]

Na obrázku 1 vidíme několik vybraných symbolů skupiny OOSPO.



Obrázek 1 – Vybrané piktogramy OOSPO [Martin Heindl]

2.2.1 Osoby s omezenou schopností pohybu

Vyhláška č. 398/2009 Sb. dále definuje osoby s omezenou schopností pohybu jako *osoby na vozíku, osoby s dětským kočárkem, osoby používající berle, hole nebo jiné pomůcky při chůzi, těhotné ženy a osoby doprovázející děti do tří let.* [1]

Základními specifiky, která charakterizují a ovlivňují samostatný a bezpečný pohyb a orientaci osob s pohybovým postižením (zejména osob pohybujících se na vozíku, s berlemi, chodítky a dalšími kompenzačními pomůckami) jsou: [5]

- nižší rychlost pohybu – nutno brát v úvahu při určování času pro překonání vzdáleností např. na přechodech pro chodce nebo při přestupech mezi spoji,
- omezená možnost využití obou rukou,
- snížený horizont vidění – osoby sedí na vozíku přibližně ve výšce 0,45–0,50 m, v této výšce se v uličním prostoru nachází mnoho překážek v rozhledu; informace (např. jízdní řády) by měly být umístěny maximálně ve výšce 1,2 m,
- menší dosahová vzdálenost – osoba na vozíku má kratší dosah na předměty před sebou, nad sebou a vedle sebe; ovládací prvky, např. tlačítka pro otevírání dveří vozů MHD, je nutné umístit v rozsahu vzdáleností 0,6–1,2 m nad úroveň pochozí plochy,
- větší plošná náročnost – nutnost větší manévrovací plochy, průchozí šířky apod.,
- omezené možnosti překonání horizontálních i vertikálních rozdílů a sklonů – překročením jejich předepsaných hodnot může dojít k ohrožení bezpečnosti vozíčkáře či ke ztížení jeho vlastního pohybu,
- citlivější vnímání kvality povrchu pochozích ploch.

2.2.2 Klasifikace pohybových vad

Při pohledu na bezbariérovost z hlediska handicapované osoby si je nutné uvědomit, že tělesná postižení jsou rozmanitá a každá osoba má tedy různé nároky na přístupnost veřejného prostředí a jeho vybavenost. Hlavním znakem osob s tělesným postižením je celkové nebo částečné omezení hybnosti. Může se jednat buď o přímé postižení vlastního

hybného ústrojí nebo o postižení centrální či periferní nervové soustavy. K poruchám hybnosti však může docházet i z jiných příčin. [6][7]

Pojem tělesného postižení je velmi široký a při klasifikaci osob hraje roli také závažnost pohybového postižení, a tedy i vliv pohybových vad na život těchto lidí. Z pohledu speciální pedagogiky můžeme pohybové vady rozdělit na vady vrozené (včetně vad dědičných) a získané, které dále dělíme na vady získané po úrazu a vady získané po nemoci. [6][7]

Tělesná postižení lze rozdělit i z jiného hlediska, než jsou dvě předchozí, a to podle způsobu pohybu handicapovaných osob vůči bariérám. Rozeznáváme 4 kategorie: [6]

- a) osoby s lehčím tělesným postižením – k pohybu používají hole, francouzské hole, anebo jsou to osoby staršího věku,
- b) osoby pohybující se pomocí francouzských holí a dalších protetických a ortopedických pomůcek – osoby mají větší problémy s chůzí a s překonáváním schodů, dokáží ujít pouze kratší vzdálenosti,
- c) osoby na vozíku – tato kategorie se dále dělí na vozíčkáře využívající vozík pouze venku, osoby trvale upoutány na ortopedický vozík, vozíčkáře potřebující asistenci druhé osoby a skupinu vozíčkářů se specifickými potřebami,
- d) osoby, jejichž nemoc je progresivní – postižený postupem času prochází výše uvedenými kategoriemi a je nutné pamatovat na časem zvyšující se prostorové nároky.

3 Bezbariérové prostředí

Každý člověk se ve svém životě setkává s překážkami, které musí překonat. Pro handicapované osoby však mnoho z těchto překážek zůstává nepřekonatelnými. Nejde však pouze o bariéry fyzické, ale i bariéry psychické nebo sociální. Fyzické bariéry chápeme jako fyzická omezení v prostředí, která ztěžují nebo znemožňují pohyb osob s omezenou hybností, zatímco psychické bariéry jsou v samotných lidech s postižením, jimž činí problém například vyrovnání se se změnou životní situace nebo pocit vyřazenosti ze společnosti. Psychické bariéry jsou však mnohdy také ve „zdravých“ lidech, kteří se často postiženým vyhýbají. Jednotlivé bariéry nelze vnímat odděleně, neboť se navzájem prolínají a ovlivňují. [6][8]

Cílem podpory nejen osob s omezenou schopností pohybu je odstraňování fyzických bariér a vytváření tak bezbariérového prostředí, které bude splňovat požadavky na bezpečný a samostatný přístup, užívání a pohyb všech osob. Dalším cílem je snaha zařazovat osoby s omezenou schopností pohybu do společnosti vlastním přístupem každého člověka k těmto lidem. Při řešení bezbariérovosti vycházíme z dispozic, možností a potřeb osob s rozdílným pohybovým postižením. [1][6]

Jako **bariéru** v dopravě lze nazývat jakoukoli překážku nebo okolnost, která využití dopravy omezuje nebo zcela vylučuje. Bariéry můžeme rozdělit na *hmotné*, kterými jsou především fyzické a architektonické překážky, a na *nehmotné*, které jsou často opomíjené díky své „neviditelnosti“, avšak jsou neméně důležité. Jedná se o nefunkční a neexistující prvky, například chybějící informační systém, nefunkční výtah nebo vysokopodlažní spoj v MHD pro osobu na vozíku. Dále bariéry můžeme dělit podle možnosti odstranění na *dočasné* a *dlouhodobé*. [5]

3.1 Základní vlastnosti bezbariérového prostředí

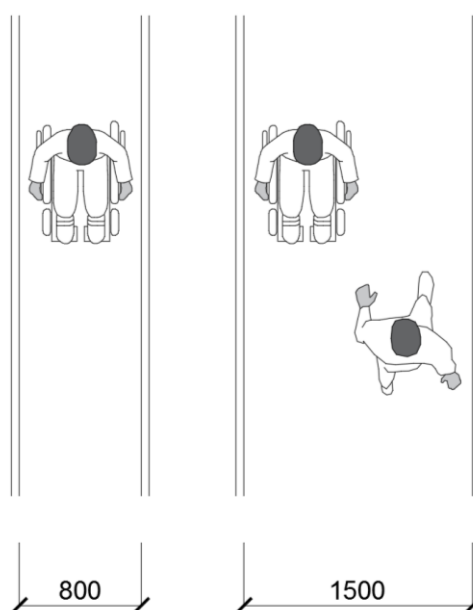
Protiskluznost pochozí plochy – součinitel smykového tření je nejméně 0,5, ve sklonu pak $0,5 + \tan \alpha$, kde α je úhel sklonu ve směru chůze. Tento parametr je třeba zohlednit u povrchu chodníků, šikmých ramp, schodišť, pochozích ploch nástupišť a zastávek MHD a zajistíme ho vhodnou volbou materiálu pro tyto plochy. [1][5]

Podélný sklon pochozí plochy – komunikace pro chodce musí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33 %). Výjimkou jsou šikmé rampy kratší než 3000 mm, kde lze dosáhnout hodnoty poměru až 1:8 (12,5 %). Na úsecích s větším podélným sklonem než 1:20 (5,0 %) a delších než 200 m je nutné zřídit odpočívadla. Každé odpočívadlo je dlouhé nejméně 1500 mm se sklonem pouze v jednom směru v poměru max. 1:50 (2,0 %). Jednotlivá

odpočívadla jsou ve vzdálenosti 100–200 mm. Tento parametr má velký vliv na přístupnost vnějšího prostředí pro vozíčkáře. [1][5]

Příčný sklon pochozí plochy – příčný sklon dosahuje maximální hodnoty 1:50 (2,0 %), u mostních objektů nejvýše 1:40 (2,5 %). Tento parametr ovlivňuje přístupnost prostředí pro vozíčkáře a v kombinaci s vysokou hodnotou podélného sklonu činí jízdu na vozíku obtížnější a namáhavější a hrozí nebezpečí převržení vozíku. [1][5]

Průchozí šířka – minimální šířka komunikace pro chodce je stanovena na 1500 mm (doporučeno 1800 mm) včetně bezpečnostních odstupů a vychází z minimální průchozí šířky pro míjení pěších a osob na vozíku při obousměrném provozu. Tato hodnota je volena na základě předpokládaného provozu a lze ji z technických důvodů snížit až na 900 mm, a to např. v místech s technickým vybavením (např. stožáry veřejného, osvětlení, dopravní značky aj.). Pokud budeme vycházet z minimální světlé šířky dveří a vstupu do výtahu, můžeme pouze místně povolit v takovýchto místech hodnotu až 800 mm. Minimální šířku komunikace a místního zúžení znázorňuje obrázek 2. [1][5]



Obrázek 2 – Prostorové požadavky na komunikaci pro chodce [Autor na základě 9]

Výškový rozdíl – výškový rozdíl dvou různých ploch (např. výška sníženého obrubníku u přechodu pro chodce), který lze bezpečně a samostatně překonat na vozíku, nesmí překročit hodnotu 20 mm. V opačném případě musí být v takovém místě zřízeny šikmé rampy (pro menší rozdíly), výtahy nebo zdvihací plošiny. [1][5]

Manévrovací (manipulační) plocha – minimální prostor pro otáčení vozíku do různých směrů v úhlu větším než 180° je kruh o průměru 1500 m, při otáčení o 90–180° obdélník

o rozměrech 1200 x 1500 mm. Tyto požadavky je nutné zachovat všude, kde se předpokládá otáčení vozíku. [1][5]

3.2 Základní hmatové prvky

Přesto, že se tato práce zabývá pouze osobami s omezenou schopností pohybu, je potřeba vymezit také základní parametry hmatových prvků pro osoby s omezenou schopností orientace, tedy osoby nevidomé a slabozraké, které se při realizaci nových a úpravách stávajících staveb musí konstruovat spolu s prvky pro pohybově omezené osoby. Bezbariérovou přístupnost celého systému je třeba řešit jako celek i přesto, že potřeby a požadavky jednotlivých skupin OOSPO nelze slučovat. [5]

3.2.1 Vodící linie

Vodící linie, jako spojnice orientačních bodů komunikací, je součástí prostředí nebo stavby, která slouží k orientaci nevidomých a slabozrakých osob ve vnějším i vnitřním prostředí. Do prostoru podél vodící linie se nesmí umisťovat žádné překážky. Vodící linie dělíme na přirozené (provádíme je přednostně) a umělé. [1][5]

Za přirozenou vodící linii považujeme přirozenou součást prostředí, která vzniká stavební činností nebo uspořádáním stavby. Tvoří ji především stěny domů, podezdívky plotů, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo obrubník trávníku vyšší než 60 mm. Je nutné pamatovat na to, že přirozenou vodící linií není samotný obrubník chodníku směrem k vozovce. Přerušit tuto linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm, na kterou je nevidomá osoba schopna udržet směr přímé chůze. Minimální délka každé nepřerušené části linie je 1500 mm, v odůvodněných případech 1000 mm. [1][5]

Pokud přirozená vodící linie chybí anebo je přerušena na více než 8000 mm, zřizujeme vodící linii umělou. Tuto linii tvoří zejména dlaždice s drážkami vytvořené frézováním, které se umisťují na plochu nástupiště metra, ale lze je v případě potřeby použít i v exteriéru. Tuto linii také může tvořit signální a varovný pás, vodící pás na přechodu nebo hmatný pás. Šířka linie je nejméně 300 mm v interiéru, 400 mm v exteriéru. Umělá vodící linie musí navazovat na vodící linii přirozenou. [1][5]

3.2.2 Signální pás

Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu. Určuje především přístup k přechodu pro chodce, k zastávce a označнику zastávky MHD,

k železničnímu přejezdu či přechodu, ke schodům nebo na lávku. Zvláštní využití má signální pás také na železničních nástupištích a na vjezdu do obytné nebo pěší zóny. [1][5]

Šířka signálního pásu musí být 800–1000 mm, aby nedošlo k jeho překročení. Minimální délka musí být nejméně 1500 mm, v odůvodněných případech 1000 mm. Plochu signálního pásu tvoří hmatově upravená dlažba s výstupky, jejíž povrch musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem, a musí být barevně kontrastní oproti okolní dlažbě minimálně do vzdálenosti 250 mm od tohoto pásu. Výjimku tvoří památkově chráněné zóny. V místě, kde signální pás mění směr, upřednostňujeme pravý úhel. Pokud se dvě trasy signálních pásů kříží, jsou oba pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce. [1][5]

Signální pás před přechodem pro chodce nebo místem pro přecházení umísťujeme v návaznosti na vodící linii, nejdále však ve vzdálenosti 300 mm od této linie. Pás musí být ve směru přecházení, jeho podélná osa je tedy rovnoběžná s podélnou osou přechodu. Signální pás na zastávce MHD slouží k navádění nevidomého od vodící linie do úrovně prvních dveří vozidla. Umísťuje se ve vzdálenosti 800 mm od označnicku a končí v bezpečné vzdálenosti 500 mm od nástupní hrany zastávky. [1][5]

3.2.3 Vodící pás přechodu

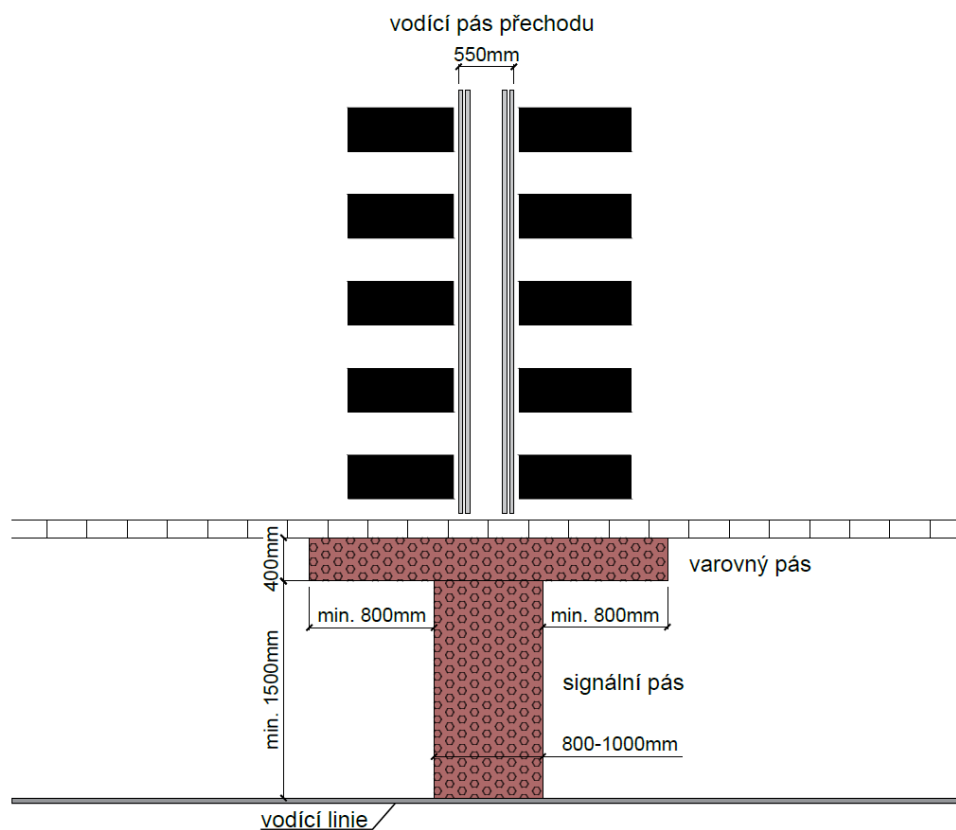
Vodící pás přechodu slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení. Tvoří ho dvě dvojice nebo trojice hmatných pásků o celkové šířce 550 mm, které musí navazovat na přilehlé signální pásy na chodníku. Používají se na přechodech, které jsou delší než 8000 mm, je-li trasa přecházení vedena v šikmém směru nebo z oblouku o poloměru menším než 12 000 mm. [1]

3.2.4 Varovný pás

Varovný pás označuje místo na komunikaci, které je pro zrakově postiženou osobu nebezpečné či trvale nepřístupné. Jedná se zejména o rozhraní mezi vozovkou a chodníkem v místě sníženého obrubníku včetně míst určených k výjezdu vozidel, hranici vstupu na železniční přejezd či přechod nebo okraj nástupiště kolejové dopravy. Varovný pás musí mít šířku přesně 400 mm, musí být vytvořen ze stejného materiálu jako přiléhající signální pás a musí být hmatově i barevně rozlišitelný od okolní dlažby minimálně do vzdálenosti 250 mm od tohoto pásu. Minimální délka pásu odpovídá šířce sníženého obrubníku až do místa s výškovým rozdílem nejméně 80 mm. Varovný pás musí přesahovat signální pás alespoň o 800 mm na obou stranách. Výjimkou je chodník užší než 2400 mm, kde lze přesah zřídit pouze na jedné straně, signální pás se umístí podél vodící linie. Na

přístupu k místu pro přecházení se varovný pás odsazuje 300–500 mm od navazujícího signálního pásu. [1][5]

Na obrázku 3 vidíme příklad použití potřebných hmatových prvků na přechodu pro chodce.



Obrázek 3 – Hmatové úpravy přechodu pro chodce [Autor na základě 2]

3.2.5 Hmatný pás

Hmatný pás se používá jako forma varovného pásu oddělující vyhrazený pás pro cyklisty od pásu pro pěší, které jsou vedeny ve stejném směru, a nikdy ho nelze použít jako vodící linii. Šírka pásu musí být 300–400 mm a jeho povrch musí být hmatově i barevně kontrastní od okolní dlažby. Hmatný pás musí přesahovat signální pás alespoň o 800 mm na obou stranách. [1][2]

3.3 Technické parametry bezbariérových částí staveb

3.3.1 Komunikace pro chodce

Za komunikace pro chodce jsou dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. považovány chodníky, stezky, prahy, pásy pro chodce a ostatní pochozí plochy (náměstí, obytné a pěší zóny). Povrch

komunikace musí být rovný, pevný a upravený proti uklouznutí. Při úpravách chodníků pro osoby s omezenou schopností pohybu je nutné dodržovat tyto parametry (podrobněji viz kapitola 3.1): [1][2]

- protiskluznost povrchu pochozí plochy chodníku,
- průchozí šířka,
- výškový rozdíl,
- podélný a příčný sklon,
- manévrovací plocha.

3.3.2 Přejed pro chodce a místo pro přecházení

Přejedy pro chodce **bez řízení světelným signalizačním zařízením** se navrhují nejvýše přes dva protisměrné jízdní pruhy (dvoupruhovou obousměrnou komunikaci), výjimkou jsou dva souběžné jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je odbočovací. U nově navrhovaných komunikací je maximální přípustná délka neděleného přechodu 6,5 m, u změn již dokončených staveb lze připustit až 7 m. V případě, že je šířka komunikace mezi obrubami $\geq 8,5 \text{ m}^1$, rozdělujeme přechod dělicím/ochranným ostrůvkem o šířce $\geq 2,5 \text{ m}$. Všechny výše uvedené požadavky platí také pro **místa pro přecházení**, která se od přechodů pro chodce liší pouze vodorovným a svislým dopravním značením, předností chodců před vozidly a hodnotou odsazení varovného od signálního pásu. [3][5]

Přejedy pro chodce **řízené světelným signalizačním zařízením** jsou vždy navrhovány přes dva a více jízdních pruhů. U nově navrhovaných komunikací je maximální přípustná délka neděleného přechodu 9,5 m, u změn již dokončených staveb lze v odůvodněných případech připustit až 12 m. [3]

Mezi základní vlastnosti přechodu pro chodce patří výška sníženého obrubníku max. 20 mm, podélný sklon max. 1:8 (12,5 %) a příčný sklon max. 1:50 (2,0 %) navazující šikmé plochy. Dále nový přechod musí být vybaven signálními a varovnými pásy, popřípadě vodícím pásem (viz kapitola 3.2). [1]

3.3.3 Křížení chodníku a tělesa železniční dráhy

Místa křížení komunikací a železniční dráhy mohou být velmi nebezpečná. Pro osoby na vozíku je největší překážkou mezera mezi kolejnicemi a přejezdovou konstrukcí. Přesto, že maximální přípustná hodnota mezery v českých předpisech doposud nebyla stanovena, můžeme vycházet z evropských technických specifik interoperability (TSI) pro osoby

¹ Neshoda hodnoty 8,5 m a max. přípustné délky přechodu bez dělicího ostrůvku 6,5 m (7 m). [3][5]

s omezenou schopností pohybu a orientace. Dle TSI uvažujeme maximální hodnotu mezery 75 mm, kterou je schopné překonat nejmenší kolečko invalidního vozíku. Jelikož železniční přejezdy a přechody představují největší nebezpečí pro zrakově postižené osoby, musí být kladen velký důraz na bezbariérový a bezpečný pohyb těchto osob. [5][10]

Základní úpravy přejezdů a přechodů stanovuje ČSN 73 6380 *Železniční přejezdy a přechody*. V místě přejezdů a přechodů musí být chodník široký nejméně 1500 mm a musí být vybaven příslušnými hmatovými prvky dle způsobu zabezpečení železničního přejezdu: [2][5]

- a) přejezdy se světelným přejezdovým zařízením s doplňkovou akustickou signalizací: do místa výstražníku (závor) se umístí varovný a signální pás, nutno zajistit vodící linii na přístupové komunikaci pro pěší,
- b) přejezdy se světelným přejezdovým zařízením bez doplňkové akustické signalizace, přejezdy bez světelného přejezdového zařízení: do místa výstražníku (závor) se umístí varovný pás, nutno zajistit vodící linii na přístupové komunikaci pro pěší,
- c) přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem (dopravní značka A32): takto zabezpečené přejezdy nejsou z bezpečnostních důvodů samostatně využitelné osobou s omezenou schopností orientace, varovný pás se umístí na hranici nebezpečného pásma přejezdu (tj. ve vzdálenosti 4000 mm od osy krajní koleje).

3.3.4 Přístup do staveb

Vstupy do staveb občanského vybavení, kterými jsou např. stavby pro veřejnou správu, obchod, kulturu a zdravotnictví, musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů. Pokud z technických důvodů vstup nemůže být na stejné úrovni s komunikací pro chodce, lze pro vyrovnání výškového rozdílu využít bezbariérovou rampu nebo zdvihací plošinu u změn dokončených staveb. [1]

3.3.4.1 Bezbariérová rampa

Za bezbariérovou (šikmou) rampu považujeme část komunikace nebo samostatnou konstrukci, která se používá pro vyrovnání menších výškových rozdílů větší než 20 mm mezi částmi stavby. Ve většině případů nahrazuje schody a umožňuje tak přístup do stavby. Rampy musí být široké nejméně 1500 mm pro obousměrný provoz. Podélný sklon může nabývat poměru nejvýše 1:16 (6,25 %), u změn dokončených staveb až 1:8 (12,5 %) do délky 3000 mm, a příčný sklon musí být nejvýše v poměru 1:100 (1,0 %). Pokud je rampa delší než 9000 mm, musí být přerušena podestou o délce nejméně 1500 mm se sklonem

pouze v jednom směru v poměru max. 1:50 (2,0 %). Po obou stranách bezbariérové rampy musí být opatření zabraňující sjetí vozíku, které zároveň tvoří vodící prvek pro bílou hůl, kterým je spodní tyč zábradlí ve výšce 100–250 mm nebo sokl vysoký nejméně 100 mm. Bezbariérová rampa musí být po obou stranách opatřena madly ve výšce 900 mm (doporučuje se druhé madlo ve výšce 750 mm pro osoby menšího vzrůstu). Každé madlo musí přesahovat začátek a konec rampy nejméně o 150 mm po obou stranách, odsazuje se nejméně o 60 mm od svislé konstrukce a jeho tvar musí umožňovat uchopení rukou shora a jeho pevné sevření. [1][5]

3.3.4.2 Zdvihací plošina

Pro určení minimálních rozměrů svislé zdvihací plošiny můžeme vycházet z ČSN EN 81-41 (Část 41: Svislé zdvihací plošiny pro dopravu osob s omezenou schopností pohybu), která stanovuje minimální rozměr plošiny pro vozíčkáře bez průvodce na 800 x 1250 mm. Tyto rozměry můžeme uvažovat také pro šikmé zdvihací plošiny (schodišťový výtah). [9]

3.3.5 Parkoviště a vyhrazená stání

Parkovací stání pro vozidla přepravující osoby s těžkým pohybovým postižením musí být vyhrazena na všech vnitřních i vnějších parkovištích a v osobních garážích pro motorová vozidla. Minimální počty vyhrazených stání, které vychází z celkového počtu stání dílčí parkovací plochy dle vyhlášky 389/2009 Sb., jsou uvedeny v následující tabulce 1. [1]

Tabulka 1 – Minimální počty vyhrazených stání [1]

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 % vyhrazených stání

Na parkovištích u staveb určených pro obchod, služby a zdravotnictví musí být vyhrazeno min. 1 % z celkového počtu stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Celkový počet vyhrazených stání se zaokrouhluje na celá čísla směrem nahoru. [1]

Od vyhrazených stání musí existovat přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce (doplněný o varovný pás u sníženého obrubníku s výškou menší než 80 mm) a poloha těchto stání musí být co nejbližší od vchodu (východu) nebo výtahu dané stavby. [1]

Vyhrazená stání určená pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a osoby přepravující dítě v kočárku musí být široká min. 3500 mm včetně manipulační plochy široké min. 1200 mm, přičemž dvě vzájemně sousedící stání mohou tuto manipulační plochu sdílet. Minimální délka podélného stání je 7000 mm. Podélný sklon každého stání může nabývat poměru nejvýše 1:50 (2,0 %), příčný sklon je v poměru nejvýše 1:40 (2,5 %). [1]

Dle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb. musí být vyhrazené stání pro OOSPO označeno svislou dopravní značkou IP 12 se symbolem vozíčkáře O 1 spolu s vodorovným značením V 10f (viz obrázky 4 a 5). [5]



Obrázek 4 – Svislé dopravní značení
IP 12 + O 1 [11]



Obrázek 5 – Vodorovné dopravní
značení V 10f [12]

3.3.6 Nástupiště veřejné autobusové dopravy

Zastávky se z bezpečnostních důvodů umísťují za křižovatku a musí být vybaveny plochou nástupiště a zpravidla i přístřeškem. Nástupiště veřejné dopravy musí být navrženy tak, aby umožňovaly bezbariérový přístup osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, a musí k nim být umožněn přístup z přilehlého přechodu pro chodce. Tento přechod je nutné umístit mimo prostor nástupiště, musí splňovat příslušné normové parametry včetně příslušných hmatových prvků stanovených výše (viz kapitola 3.2). [1][5][13]

Stejně jako u komunikací pro chodce musí být povrch nástupiště rovný, zpevněný a upravený proti uklouznutí. Maximální podélný sklon nástupiště je 4 % (v obtížném terénu

až 6 %) a příčný sklon se navrhuje mezi hodnotami 0,5–2,0 %. Z pohledu osob se zrakovým postižením musí být na nástupišti dále zřízen signální pás vedoucí od vodící linie k označníku zastávky ve vzdálenosti 500 mm od nástupní hrany, která je zvýrazněna pouze vizuálně kontrastním pásem bez hmatové úpravy do šířky 500 mm. Na nástupišti lze použít pouze dvou barev povrchů. [5][13]

Nástupní hrana autobusové zastávky musí mít výšku 200 mm nad úrovní vozovky, u změn dokončených staveb lze tuto hodnotu snížit až na 160 mm. Výškový rozdíl mezi výškou nástupní hrany a výškou podlahy vozidla veřejné dopravy činí největší problém především osobám na vozíku. V současné době je snaha obměňovat vozové parky a postupně do provozu nasazovat nízkopodlažní vozidla. I přesto však nižší výška podlahy výškový rozdíl zcela neeliminuje, pokud zastávky nesplňují potřebné technické parametry. Pro překonání výškového rozdílu se využívají výsuvné rampy nebo zdviže ve vozidle. Nástupní výšku podlahy lze také snížit při využití tzv. kneelingu². Nutno však také navíc uvažovat s mezerou mezi vozidlem a nástupní hranou. Tuto mezeru je vhodné minimalizovat použitím bezbariérového obrubníku a také zajištěním potřebné délky nástupní hrany pro správné najetí vozidla. [1][5]

Na nástupišti musí být zachována dostatečná průchozí šířka, která se zde navyšuje o bezpečnostní odstup 500 mm, minimální volná šířka nástupiště je tedy 2000 mm, ve stísněných podmínkách lze tuto hodnotu snížit až na 1700 mm. Maximální délka nástupiště (nástupní hrany) je 37 m při těsném řazení vozidel. Minimální délku daného nástupiště (nástupní hrany) L_{min}^{NH} určíme pomocí vztahu

$$L_{min}^{NH} = 2 \cdot l_{max}^v + l_p \text{ [m]} \quad (1)$$

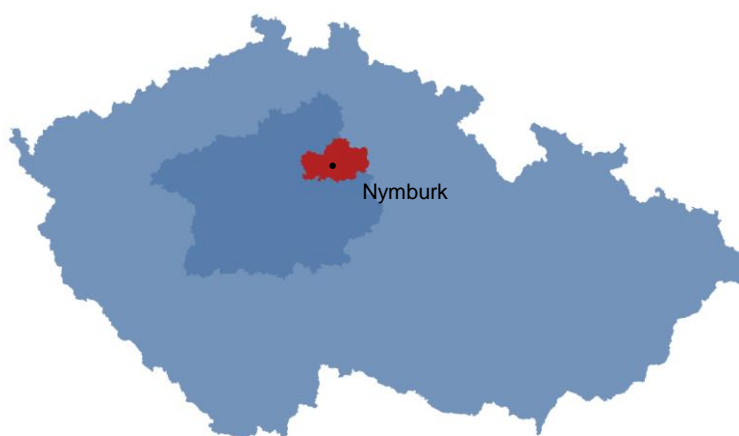
jako dvojnásobek délky nejdelšího provozovaného vozidla na zastávce l_{max}^v zvětšený o pojistnou vzdálenost l_p (zpravidla 1 m). [5][13]

² Kneeling je systém snížení výšky podlahy, kdy naklopením vozidla dosáhneme snížení výškového rozdílu mezi podlahou vozidla a nástupní hranou až o 70 mm. [5]

4 Město Nymburk

4.1 Základní informace o městě

Město Nymburk se nachází ve Středních Čechách přibližně 35 km od východního okraje hlavního města Prahy. Rozkládá se na obou březích řeky Labe v samém středu Polabí (viz obrázek 6). Povrch je převážně nížinný s průměrnou nadmořskou výškou 193 m nad mořem. Dříve okresní město Středočeského kraje je v současnosti pouze obcí s rozšířenou působností a správním obvodem s pověřeným obecním úřadem. Katastr je tvořený dvěma místními částmi – Nymburk a Drahelice. Ve městě žije téměř 15 tisíc obyvatel a rozloha činí 20,54 km². [14][15]



Obrázek 6 – Poloha okresu a města Nymburk v ČR [16, upraveno]

První písemná zmínka o Nymburce je již z druhé poloviny 13. století, kdy bylo město založeno Přemyslem Otakarem II., ačkoli území města bylo díky své strategické poloze obýváno již dlouho předtím. Historické jádro středověkého Nymburka leží na ústí Mrliny a Labe. V těchto místech vedl přes Labe vyhledávaný brod, přes který vedla od jihu k severu tzv. žitavská cesta. Krátce po svém založení se město pro svoji výhodnou polohu stalo jedním ze strategických měst sloužících k ochraně Prahy, a tudíž i jedním z nejvýznamnějších měst v zemi. [17][18]

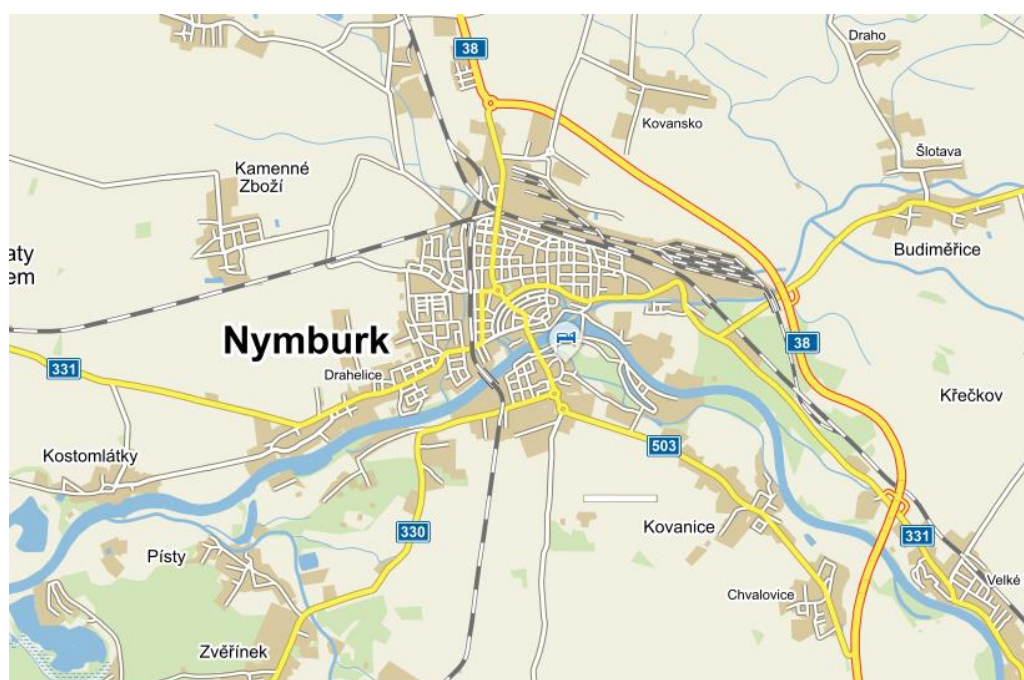
Rozkvět města trval téměř celé období gotiky a renesance až do první poloviny 17. století. Tehdy soustavný rozvoj města přerušila třicetiletá válka, během níž byl Nymburk obléhán, vypálen a vydrancován, místní pevnost zničena a hradby pobořeny. Po těchto událostech se rozvoj města téměř zastavil a rekonstrukce poničených staveb probíhala velmi pomalu. Přelom v novodobé historii město zaznamenalo až v 19. století s příchodem industrializace. V roce 1870 byla k městu zavedena železnice, která se stala nejvýznamnějším podnikem. Správa železnice zde vybudovala své ředitelství, dílny, topírnu a železniční kolonii. Město

se od této doby rozrůstalo, vznikaly nové budovy i celé čtvrti. Došlo k úpravě toku Labe, k výstavbě nového mostu a hydroelektrárny s plavební komorou. V průběhu historie se město rozšiřovalo až za pás hradeb, původní středověký půdorys včetně vodních příkopů však zůstal zachován. [15][17]

V současnosti je Nymburk hospodářským a kulturním centrem celého regionu středního Polabí a důležitým dopravním uzlem. [17]

4.2 Dopravní síť

Poloha Nymburka v Polabské nížině a na řece Labi je velmi výhodná. Z tohoto důvodu se nachází na trasách hned několika významných komunikací (viz obrázek 7). Základní komunikační kostra je tvořena jedinou silnicí první třídy I/38 tvořící spojení Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav. Průjezd těžké nákladní dopravy centrem města činil do nedávna velké dopravní komplikace, a proto bylo tuto silnici nutné přebudovat na obchvat kolem města. Silnice I/38 je důležitou dopravní tepnou spojující dálnici D1 a D11 a důležitým spojením ve směru severozápad–jihovýchod. Na mezinárodní úrovni má silnice velký význam hlavně pro těžkou nákladní přepravu. Městem dále prochází silnice II/330 Sadská–Nymburk–Činěves, II/331 Poděbrady – Nymburk – Lysá nad Labem – Stará Boleslav a II/503 Nymburk–Kovanice–Chvalovice, která nahradila původní trasu silnice I/38. [14][15]



Obrázek 7 – Silniční síť města [19]

Trasu původní jedné linky městské hromadné dopravy nyní nejbližší kopírují linky č. 433 a 434. Spoje těchto linek jezdí v nepravidelných intervalech pouze v pracovní dny. Služba je v současné době zajišťována společnostmi Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o. a ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o., které na linky nasazují převážně autobusy výrobců SOR a Karosa. Dle jízdního řádu je asi 50 % ze všech spojů linek č. 433 a 434 nízkopodlažních, avšak dle emailové korespondence s OAD Kolín jsou některé spoje s ohledem na oběhy vozidel a turnusy zajišťovány nepravidelně a tyto spoje nejsou vyznačeny v jízdním řádu. To znamená, že např. 2x v týdnu jsou spoje na oběhu zajišťovány nízkopodlažními vozidly, 3x v týdnu vysokopodlažními. [17][20][21]

5 Analýza bezbariérové přístupnosti k vybraným institucím

5.1 Vymezení rozsahu této práce

Po konzultaci s vedením města Nymburk byla tato práce nasměrována na analýzu pěší dostupnosti (pohyb po vlastní ose) z hustěji obydlených oblastí do několika významných institucí, což vedení města považuje za aktuální problém. Z důvodu omezeného rozsahu práce byly navrhované obydlené oblasti redukovány pouze na jednu, za cílové objekty bylo zvoleno několik zdravotnických institucí, Obecní dům, městský úřad (MÚ) a Česká pošta. Výchozím bodem všech tras byla zvolena ulice Letců R.A.F. jako ústřední ulice sídliště Jankovice. Zvolené instituce byly dle polohy koncentrovány do tří cílových lokalit, které jsou blíže popsány a zakresleny do mapy níže (viz obrázek 9). Předpokládaný způsob přepravy je po vlastní ose, což je ve městě možné díky jeho malé rozloze, avšak v rámci komplexnosti analýzy byly brány v úvahu i možnosti přepravy pomocí individuální automobilové nebo městské hromadné dopravy. Z tohoto důvodu byla posouzena také přístupnost blízkých parkovišť a zastávek MHD.

5.2 Stručný popis vybraných lokalit

Zdrojová lokalita – Letců R. A. F.

Tato ulice, zvolena jako výchozí bod všech řešených tras, se nachází ve východní části města na sídlišti Jankovice. Komunikace je za účelem zklidňování dopravy koncipována jako zóna 30. Jednosměrné jízdní pruhy jsou odděleny dělicím pásem a slouží především pro přístup k přilehlým parkovacím stáním, ale i pro přístupnost celého sídliště. V nedávné době sídliště prošlo kompletní rekonstrukcí včetně rekonstrukce sítě pozemních komunikací a vybudování nových autobusových zastávek MHD. Ulice Letců R. A. F. je tedy mimo jiné kompletně bezbariérově upravena a vybavena potřebnými hmatovými prvky. To samé platí pro autobusovou zastávku stejného názvu. Z tohoto důvodu se tedy tato práce nebude touto lokalitou dále zabývat a jednotlivé trasy budou řešeny pouze od okrajových částí této ulice.

Lokalita 1 – Poliklinika sídliště

Zdravotnické zařízení Poliklinika sídliště se nachází na sídlišti Jankovice v ulici Okružní západně od ulice Letců R. A. F. Spadá pod správu Nemocnice Nymburk s.r.o. a nalezneme zde ordinace hned několika obvodních lékařů, zubní a chirurgická oddělení, ale i mnoho

dalších odborných pracovišť. Vzhledem k velmi blízké poloze polikliniky od sídliště její služby využívají především obyvatelé tohoto sídliště a blízkého okolí.

Lokalita 2 – Nemocnice Nymburk s.r.o., Poliklinika AGEL, Obecní dům

Nemocnice Nymburk je důležitou složkou zdravotnického systému v celém okresu i Středočeském kraji. Nachází se blízko centra města na Boleslavská třídě. V areálu nemocnice je několik oddělení, označených A–O, která nabízí ambulantní i lůžkovou péči, včetně budovy vrátnice, ředitelství atd. Nemocnice poskytuje i další služby, jako je například služba BabyBoxu. Nejčastěji využívanými odděleními jsou pro docházející pacienty ambulantní ordinace v budovách A–C, v budově A se také nachází hlavní vchod do recepce. [22]

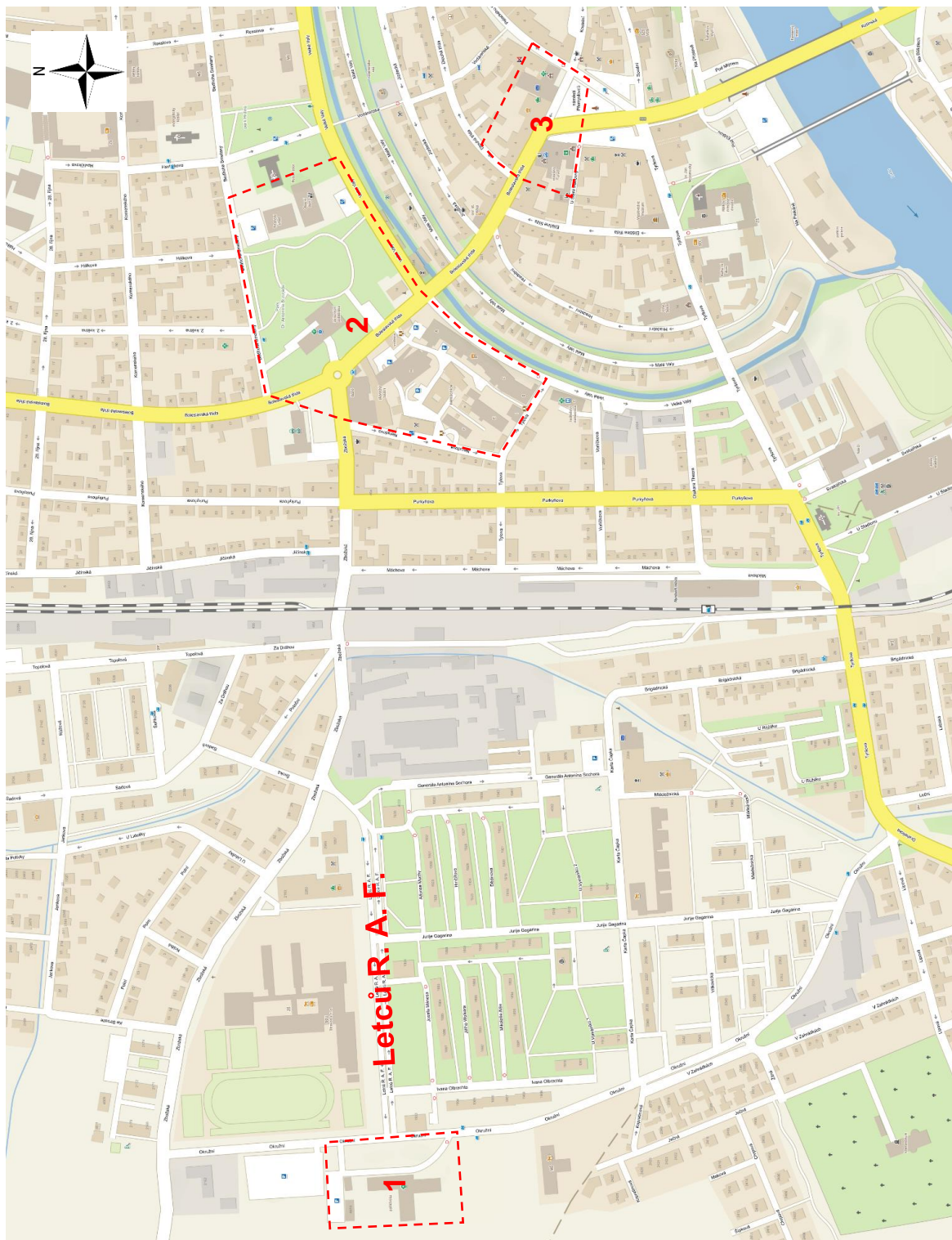
Poliklinika AGEL Nymburk, dříve známá jako železniční poliklinika, se nachází na Boleslavské třídě blízko nemocnice. Jedná se o jedno ze sedmi akreditovaných zdravotnických zařízení skupiny AGEL a.s., která má své další polikliniky v šesti velkých městech ČR včetně hlavního města Prahy, a patří mezi nejúspěšnější poskytovatele zdravotní péče ve střední Evropě. Poliklinika koncentruje v jedné budově několik odborných pracovišť ambulantní péče, ordinace preventivních lékařů a je také poskytovatelem pracovně lékařské služby. [23]

Budova Obecního domu, která je sdružena s budovou finančního úřadu, se nachází v ulici Bedřicha Smetany v blízkosti parku Dr. Antonína Brzoráda a Polikliniky AGEL. V prostoru Obecního domu pronajímá Nymburské kulturní centrum dva kulturní sály pro různé společenské, kongresové a jiné akce. Dle webových stránek je do sálů zabezpečen bezbariérový přístup. Odbor správních činností městského úřadu zde má také svou zkušební místnost pro autoškoly. [24]

Lokalita 3 – Městský úřad Nymburk, Pošta Nymburk 1

Poloha těchto objektů se nachází na Náměstí Přemyslovců v centru města. Protože náměstí leží v historickém jádru města, většina pochozích ploch je v tomto prostoru tvořena dlažebními kostkami. Historická budova městského úřadu je umístěna v severozápadním rohu náměstí na Boleslavské třídě. Je rozdělena na tři části označené A–C. V budově A sídlí všechny hlavní odbory včetně kanceláře starosty a místostarosty. V budově B a C se nachází odbor živnostenský a odbor sociálních věcí, vchod je umožněn z postranní ulice U Staré sladovny. V budově B je dále Turistické a informační centrum při vchodu z náměstí, v budově C najdeme pobočku Czech POINT.

Pošta Nymburk 1 se nachází v severní části náměstí. Mimo základních poštovních služeb pošta nabízí doplňkové služby, jako je například výměna dálničních známek nebo služba Czech POINT. Dle webových stránek České pošty je do této pobočky poskytnut bezbariérový přístup. [25]



Obrázek 9 – Mapa části města s vyznačením vybraných lokalit [19, upraveno]

5.3 Průběh vlastního měření

Měření probíhalo v době mezi 4.–12.7.2017. Pro měření byl použit laserový měřič vzdáleností BOSCH GML 80 Professional spolu s měřicí lištou R 60 Professional pro lepší měření sklonů. Pro měření vzdáleností byl dále použit klasický svinovací metr a měřicí kolečko v případě větších vzdáleností.

Jednotlivé trasy byly zvoleny jako nejkratší a zároveň nejlépe sjízdné. Jelikož byla jako výchozí bod zvolena pouze jedna ulice v rámci zjednodušení a omezeného rozsahu práce, ne vždy se musí jednat o nejkratší možnost trasy pro všechny obyvatele celého sídliště, kteří by eventuálně mohli zvolit trasu jinou. Trasy jsou řešeny pouze k hlavním vchodům jednotlivých institucí.

Veškeré naměřené hodnoty jsou uvedeny v dalších podkapitolách, pro přehlednost je většina z nich zaznamenána do tabulek. U přechodů pro chodce a míst pro přecházení jsou obě hodnoty výšek obrubníku a sklonů ke sníženému obrubníku zaznamenány do tabulky v pořadí sever–jih nebo západ–východ a odděleny středníkem. Pokud se obě hodnoty shodují, je v tabulce pouze jedna hodnota. Pokud obrubník snížený není (jeho výška je vyšší než 0,02 m), hodnoty sklonu k obrubníku nejsou brány v úvahu. Délka přechodu (místa pro přecházení) byla měřena mezi obrubami v jeho podélné ose. V případě posuzování parkovišť individuální automobilové dopravy (IAD) je u parametrů vodorovného a svislého dopravního značení zaznamenáno „ANO“, pokud je provedení těchto prvků zcela správně, „NE“, pokud dopravní značení chybí nebo je nesprávně provedeno. Jednotlivé stavební objekty na trase jsou pro přehlednost označeny identifikačním kódem uvedeným v pravém horním rohu příslušné tabulky objektu. Poloha těchto objektů je vyznačena v přiložených mapových schématech.

5.4 Způsob hodnocení

Součástí analýzy každé trasy je následné zhodnocení současného stavu a případné návrhy úprav nevhodných řešení. Hodnocení je prováděno na základě kritérií hodnocení stavebních objektů uvedených níže. Jednotlivé posuzované parametry podléhají stanovené legislativě a dále také *Metodice kategorizace přístupnosti tras a komunikací* vytvořené organizací POV, která je obecně přijímána dalšími organizacemi po celé republice. Z tohoto důvodu některé hodnoty označené jako vyhovující nemusí nutně odpovídat mezním hodnotám stanoveným legislativou (např. hodnota příčného sklonu), ale jsou metodikou určeny na základě dlouholeté zkušenosti. Hodnoty částečně vyhovujících parametrů byly vymezeny na základě metodiky nebo na základě vlastního uvážení. [26]

KRITÉRIA HODNOCENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ:

■ Pochozí plocha

vyhovující

- průchozí šířka nejméně 1,5 m, šířka místního zúžení min. 0,8 m
- podélný sklon max. 8,3 %, příčný sklon nejvýše 4 % při podélném sklonu max. 4 %
- výškový rozdíl max. 0,02 m

částečně vyhovující

- průchozí šířka 1,2–1,5 m, šířka místního zúžení 0,7–0,8 m
- podélný sklon 8,3–12,5 %, příčný sklon max. 4 % při podélném sklonu 4–12,5 % (max. 7 % při podélném sklonu max. 4 %)

nevyhovující

- průchozí šířka menší než 1,2 m, šířka místního zúžení menší než 0,7 m
- podélný sklon větší než 12,5 %, příčný sklon větší než 4 % při podélném sklonu větším než 4 %
- výškový rozdíl větší než 0,02 m

■ Přechod pro chodce a místo pro přecházení

vyhovující

- podélný sklon ke sníženému obrubníku max. 12,5 %, příčný sklon nejvýše 4 % při podélném sklonu max. 4 %
- výška obrubníku max. 0,02 m
- délka neděleného přechodu max. 8,5 m, šířka dělicího ostrůvku min. 2,5 m

částečně vyhovující

- podélný sklon ke sníženému obrubníku 12,5–40 %, příčný sklon max. 4 % při podélném sklonu 4–12,5 % (max. 7 % při podélném sklonu max. 4 %)
- šířka dělicího ostrůvku 1,5–2,5 m

nevyhovující

- podélný sklon ke sníženému obrubníku větší než 40 %, příčný sklon větší než 4 % při podélném sklonu větším než 4 %
- výška obrubníku větší než 0,02 m
- délka neděleného přechodu větší než 8,5 m, šířka dělicího ostrůvku menší než 1,5 m

■ Přístup do budovy

vyhovující

- rampa šířky min. 1,5 m s opatřením proti vyjetí vozíku po obou stranách, podélný sklon max. 6,25 % (12,5 % do délky 3 m), příčný sklon max. 1 %
- svislá nebo šikmá zdvihací plošina s min. rozměry 800 x 1250 mm

částečně vyhovující

- rampa šířky 0,9–1,5 m, podélný sklon 6,25–12,5 %, příčný sklon 1–4 %

nevyhovující

- rampa šířky méně než 0,9 m, podélný sklon větší než 12,5 %, příčný sklon nad 4 %
- svislá nebo šikmá zdvihací plošina s menšími rozměry než 800 x 1250 mm

■ Železniční přejezd

vyhovující

- šířka chodníku v místě přejezdu min. 1,5 m
- velikost mezery mezi kolejnicí a přejezdovou konstrukcí max. 75 mm

nevyhovující

- šířka chodníku v místě přejezdu menší než 1,5 m
- velikost mezery mezi kolejnicí a přejezdovou konstrukcí menší než 75 mm

■ Zastávka MHD

vyhovující

- šířka k pevné překážce min. 1,5 m
- výška nástupní hrany min. 0,16 m
- výška spodní hrany informační tabule max. 1,2 m
- podélný sklon nástupiště max. 6 %, příčný sklon nejvýše 4 % při podélném sklonu max. 4 %

částečně vyhovující

- šířka k pevné překážce 0,9–1,5 m
- výška nástupní hrany 0,12–0,16 m
- podélný sklon nástupiště 6–12,5 %, příčný sklon max. 4 % při podélném sklonu 4–12,5 % (max. 7 % při podélném sklonu max. 4 %)

nevyhovující

- šířka k pevné překážce menší než 0,9 m
- výška nástupní hrany menší než 0,12 m
- výška spodní hrany informační tabule menší než 1,2 m
- podélný sklon nástupiště větší než 12,5 % příčný sklon větší než 4 % při podélném sklonu větším než 4 %

■ Parkoviště IAD

vyhovující

- dostatečný počet vyhrazených parkovacích stání (viz tabulka 1)
- šířka všech vyhrazených stání min. 3,5 m
- výška obrubníku navazujícího chodníku max. 0,02 m
- podélný sklon vyhrazeného stání max. 2,5 %, příčný sklon max. 2 %
- správné provedení vodorovného i svislého dopravního značení

částečně vyhovující

- podélný sklon vyhrazeného stání 2,5–6,25 %, příčný sklon 2–4 %
- chybné provedení vodorovného nebo svislého dopravního značení

nevyhovující

- nedostatečný počet vyhrazených parkovacích míst
- šířka vyhrazeného stání menší než 3,5 m
- výška obrubníku navazujícího chodníku větší než 0,02 m
- podélný sklon vyhrazeného stání větší než 6,25 %, příčný sklon větší než 4 %
- chybné provedení vodorovného i svislého dopravního značení




















Daný objekt či úsek trasy jako celek dále hodnotím jako:

- **vyhovující** – jsou-li všechny parametry zhodnoceny jako vyhovující,
- **částečně vyhovující** – jsou-li parametry vyhovující a částečně vyhovující,
- **nevyhovující** – je-li alespoň jeden parametr nevyhovující.

V případě nevhodné kombinace částečně vyhovujících parametrů (např. kombinace vysokého podélného a příčného sklonu) může být stavební objekt zhodnocen jako nevyhovující.

Součástí zhodnocení každé lokality je také mapové schéma s vyznačením stavebních objektů včetně jejich označení identifikačním kódem. Níže uvádím jejich společnou legendu (viz obrázek 10). Tvorba mapových schémat byla inspirována výše zmíněnou metodikou a dále i bakalářskou prací s názvem *Analýza centra města Jihlavy z hlediska osob s omezenou schopností pohybu*. Nedílnou součástí práce je také fotodokumentace vybraných stavebních objektů a jejich částí. [27]

LEGENDA

	Vyhovující	Částečně vyhovující	Nevyhovující
Pochozí plocha			
Pochozí plocha – alternativní trasa			
Přechod pro chodce / místo pro přecházení			
Svislá překážka	–	–	
Rampa / zdvihací plošina			
Zastávka MHD			
Parkoviště IAD			

Obrázek 10 – Společná legenda mapových schémat [Autor]

5.5 Lokalita 1 – Poliklinika sídliště

5.5.1 Pohyb po vlastní ose

Trasa začíná navazujícími přechody pro chodce po každé straně komunikace Letců R. A. F. Jejich parametry uvádí tabulky 2 a 3. Přechody byly v rámci rekonstrukce sídliště stavebně upraveny. Severní strana přechodů byla pouze upravena osazením nových obrubníků, původní výškový rozdíl mezi komunikací a chodníkem však zůstal zachován.

Tabulka 2 – Parametry přechodu pro chodce P1.1

Přechod pro chodce: přes Okružní			P1.1
Délka přechodu	7 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-; 8,1 %
Výška obrubníku	0,06 m; 0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-; 0,6 %

Pozn.: Příliš krátký varovný pás na severní straně přechodu v místě nevhodně umístěné dopravní značky v prostoru přecházení.

Tabulka 3 – Parametry přechodu pro chodce P1.2

Přechod pro chodce: přes Okružní			P1.2
Délka přechodu	8,4 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,06 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Krátký varovný pás, absence vodícího pásu přechodu.

Jelikož se poliklinika nachází na mírném kopci, je pro bezbariérový přístup k budově vybudována sada celkem tří kamenných šikmých ramp v prostoru schodiště. Zjištěné parametry ramp jsou uvedeny v tabulkách 4–6. Rampy tvoří dva pásy široké 0,3 m s volným prostorem mezi nimi 0,35 m (viz obrázek 11). Po obvodu rampy chybí alespoň z jedné strany opatření proti vyjetí vozíku.



Obrázek 11 – Přístupová rampa k budově Polikliniky sídliště R1.1 [Autor]



Obrázek 12 – Pohled na chodník směrem k přechodu P1.1 [Autor]

Část trasy mezi přechodem a rampou tvoří dlažďený chodník šířky 3 m s podélným sklonem 0,9 % a příčným sklonem až 6 %. Dlaždice jsou v tomto místě z důvodu stáří vychýleny ze své původní polohy a sklony se tak mohou v různých místech lišit (viz obrázek 12).

Tabulka 4 – Parametry části rampy R1.1a

Rampa: přístup do budovy Poliklinika sídliště – část 1			R1.1a
Délka rampy	3,09 m	Podélný sklon rampy	29,3 %
Šířka rampy	0,95 m	Příčný sklon rampy	1,2 %
Podélný sklon odpočívadla	0,7 %	Příčný sklon odpočívadla	0,5 %
Délka odpočívadla			0,68 m

Mezi první a druhou částí rampy se nachází volná pochozí plocha o délce 9,6 m ve směru přecházení mezi rampami, podélný sklon je zde 4,1 %, příčný sklon je 1,8 %.

Tabulka 5 – Parametry části rampy R1.1b

Rampa: přístup do budovy Poliklinika sídliště – část 2			R1.1b
Délka rampy	1,18 m	Podélný sklon rampy	38 %
Šířka rampy	0,95 m	Příčný sklon rampy	2 %

Mezi částmi rampy R1.1b a R1.1c je chodníková plocha o délce 2,4 m s podélným sklonem 1,5 % a příčným sklonem 0,5 %.

Tabulka 6 – Parametry části rampy R1.1c

Rampa: přístup do budovy Poliklinika sídliště – část 3			R1.1c
Délka rampy	4,38 m	Podélný sklon rampy	38,5 %
Šířka rampy	0,95 m	Příčný sklon rampy	2 %
Podélný sklon odpočívadla	1,3 %	Příčný sklon odpočívadla	1 %
Délka odpočívadla			0,63 m

Před budovou polikliniky povrch tvoří hladká asfaltová plocha příjezdové komunikace o podélném a příčném sklonu 1,2 % a 1,6 %. V levé části budovy je zřízen samostatný vchod do oční ordinace a optiky.

V úvahu byla brána i alternativní možnost využití jednosměrné komunikace určené pro přístup před budovu polikliniky. Severní část této komunikace umožňuje vjezd před budovu, a to pouze sanitním vozům a vozidlům označeným 01, a zároveň slouží také pro vjezd na přilehlé parkoviště. Komunikace má v místě vjezdu podélný sklon 4,7 % a příčný sklon 1,1 %. Na části trasy vedoucí od přechodu P2.1 k tomuto vjezdu je však chodníková plocha zakončena obrubníkem o výšce 0,15 m. Příčný sklon tohoto chodníku je až 7 %. Stejnou

možností je využití opačné strany komunikace určené pro výjezd od budovy, avšak v tomto případě by se osoba pohybovala v protisměru s vyjíždějícími vozidly, což by mohlo být nebezpečné. Komunikace má v tomto směru podélný sklon 8,6 % v délce asi 35 m, příčný je 0,6 %.

5.5.2 Dostupnost ze zastávek MHD

V blízkosti polikliniky se nachází nově rekonstruovaná zastávka s názvem Nymburk, Poliklinika v každém směru. Přesto, že se zastávka nachází ve velmi blízké vzdálenosti od sídliště, a proto by ji pravděpodobně pro řešenou relaci z ulice Letců R. A. F. nikdo nevyužil, byla zanalyzována i tato možnost přepravy. Zastávky v obou směrech obsluhují linky č. 433 a 434, které nabízí přímé spojení na zastávku Nymburk, Letců R. A. F. Obě nástupiště jsou vedena z chodníku. Parametry zastávek obsahují tabulky 7 a 8.

Tabulka 7 – Parametry zastávky Z1.1

Zastávka: Nymburk, Nemocnice, směr Zálabí			Z1.1
Šířka nástupiště	2,1 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,05 m
Šířka k pevné překážce	2,1 m	Podélný sklon nástupiště	2,2 %
Výška nástupní hrany	0,16 m	Příčný sklon nástupiště	2,7 %

Ze zastávky Z1.1 vede směrem k poliklinice chodník šířky 2,9 m, povrch je shodný s povrchem zastávky. Podélný sklon chodníku je 0,9 %, příčný je 5,2 %. V místě křížení chodníku s komunikací výjezdu od budovy se úroveň chodníku nemění, podélný a příčný sklon jsou v tomto místě 1,9 % a 2,4 %, chybí zde však označení hmatovými prvky pro zabezpečení pohybu osob nevidomých a slabozrakých. Dále je povrch chodníku až k vjezdové komunikaci na parkoviště tvořen vychýlenými betonovými dlaždicemi, hodnoty sklonů se zde proto mohou v různých místech lišit. Příčný sklon zde dosahuje hodnot až 7 % při podélném sklonu 1,2 %.

Tabulka 8 – Parametry zastávky Z1.2

Zastávka: Nymburk, Nemocnice, směr hlavní nádraží			Z1.2
Šířka nástupiště	2,1 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,07 m
Šířka k pevné překážce	2,1 m	Podélný sklon nástupiště	2,5 %
Výška nástupní hrany	0,16 m	Příčný sklon nástupiště	2,3 %

Od zastávky Z 1.2 vede k přechodu P1.2 nově vybudovaný chodník šířky 2 m, podélný sklon je 0,2 % a příčný sklon je 1,2 %.

5.5.3 Dostupnost z parkoviště IAD

Při přepravě vlastní automobilovou dopravou lze využít povrchového parkoviště (viz obrázek 13), které se nachází severně od budovy. Jeho naměřené hodnoty uvádí následující tabulka 9.

Tabulka 9 – Parametry parkoviště PA1.1

Parkoviště: Poliklinika sídliště, severní strana		PA1.1	
Celkový počet stání	34	Podélný sklon	3,7 %
Počet vyhrazených stání	6	Příčný sklon	3 %
Šířka stání	3,5 m	Vodorovné dopravní značení	ANO
Výška obrubníku	-	Svislé dopravní značení	ANO

Od parkoviště není k budově vybudována žádná komunikace pro chodce, vozíčkář musí využít výše zmíněnou komunikaci pro automobily vedoucí před budovu. Část komunikace od parkoviště ke vchodu má podélný sklon 3,4 % a příčný sklon 0,8 %.

Pro parkování vozidel přepravujících osoby s těžkým pohybovým postižením jsou vedle hlavního vchodu samostatně vyhrazena další 2 místa (viz obrázek 14). Zjištěné parametry tohoto parkoviště uvádí tabulka 10.

Tabulka 10 – Parametry parkoviště PA1.2

Parkoviště: Poliklinika sídliště, u hlavní vchodu		PA1.2	
Celkový počet stání	2	Podélný sklon	1,8 %
Počet vyhrazených stání	2	Příčný sklon	2 %
Šířka stání	2,5 m	Vodorovné dopravní značení	ANO
Výška obrubníku	-	Svislé dopravní značení	ANO



Obrázek 13 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA1.1 [Autor]



Obrázek 14 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA1.2 [Autor]

Za budovou je ještě několik parkovacích míst, která jsou určena pouze pro vozidla zásobování a zaměstnance, a tudíž nejsou blíže posuzována.

5.5.4 Zhodnocení současného stavu a návrhy úprav

(mapové schéma viz obrázek 15)

Oba přechody pro chodce P1.1 a P1.2 hodnotím jako **nevyhovující** v rámci velkého výškového rozdílu mezi komunikací a chodníkem 0,06 m. Možným řešením by bylo vybudování snížených obrubníků s navazujícími rampami o požadovaných sklonech. Díky rozporu legislativy v maximální možné délce neděleného přechodu lze přechod P1.2 ještě ponechat bez dělicího ostrůvku.

Chodník od přechodu P1.1 k rampě hodnotím jako **částečně vyhovující** pro kombinaci příčného a podélného sklonu 6 % a 0,9 %. Doporučením je úprava betonové dlažby či změna povrchu.

Přístup do budovy je **nevyhovující**. Přístupová rampa má velmi vysoké hodnoty podélného sklonu až 38,5 %, kam by se vozíčkář mohl dostat pouze s cizí pomocí. Vně rampy dále chybí sokl či jiné opatření pro zabránění vyjetí vozíku z rampy. Pro změnu přístupnosti by muselo dojít k celkové rekonstrukci rampy, která by měla odpovídající sklony a další parametry. Plochy mezi jednotlivými částmi rampy a pochozí plocha před budovou vyhovují.

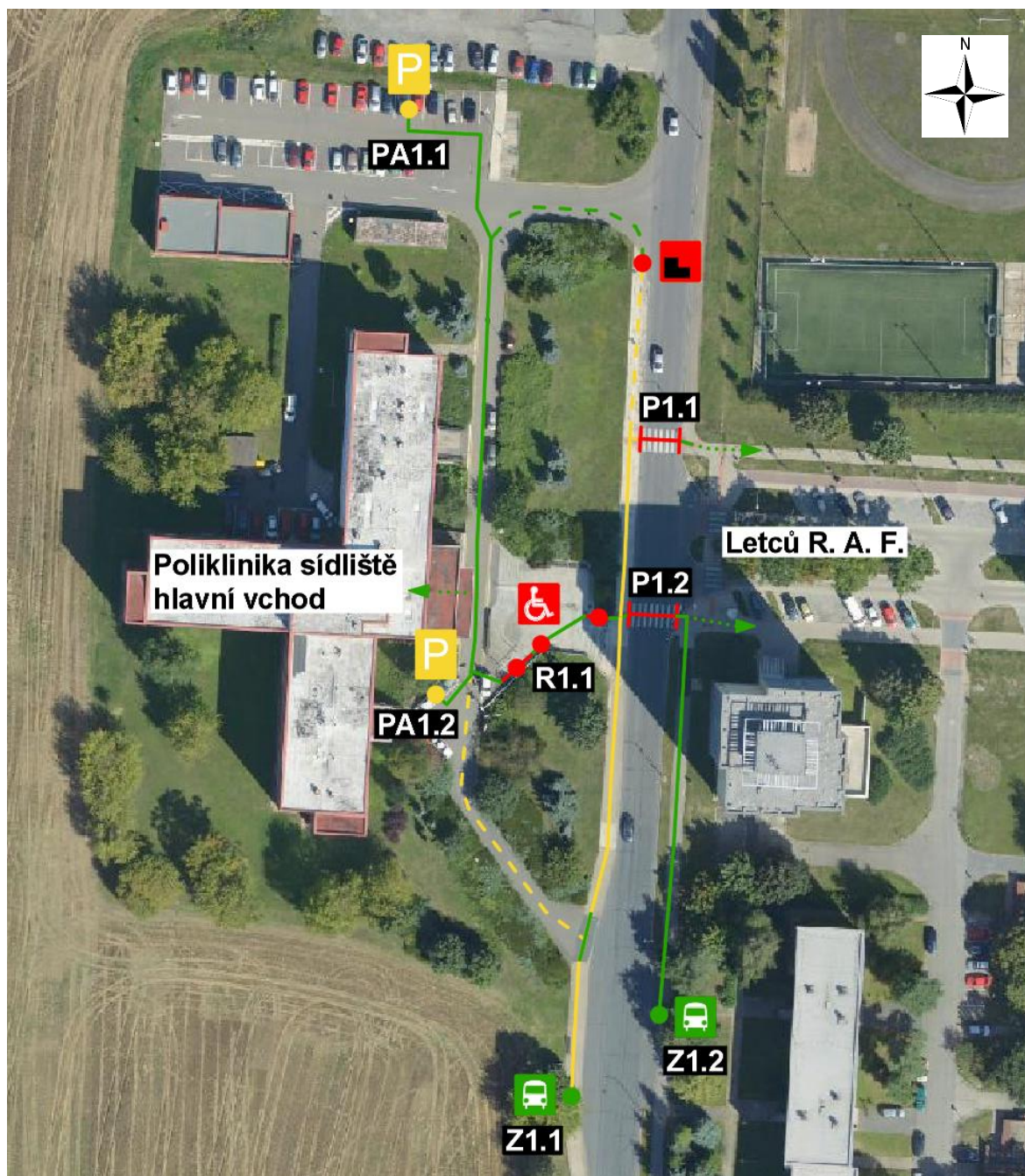
Alternativní severní varianta trasy je v současném stavu jako celek **nevyhovující** kvůli vysokému obrubníku 0,15 m na hranici chodníku a komunikace určené pro vjezd vozidel. Pochozí plocha je až k tomuto místu **částečně vyhovující**. Opačná část téže komunikace převyšuje max. hodnotu podélného sklonu o 0,3 %, proto ji hodnotím jako **částečně vyhovující** i přes možnost vzniku nebezpečí. Vhodným řešením pro změnu přístupnosti a bezpečnosti této varianty trasy by bylo vybudování komunikace pro chodce s povolenými sklony a podestami v případě potřeby. Chodník je k této komunikaci od přechodu P1.2 **částečně vyhovující**.

Obě zastávky hodnotím jako **vyhovující**, pochozí plocha je od zastávky Z1.1 k rampě **částečně vyhovující**. Díky špatnému povrchu zde hodnota příčného sklonu dosahuje až 5,2 % a povrch je třeba v těchto místech vyměnit. Úsek trasy od zastávky v opačném směru Z1.2 k přechodu P1.2 **vyhovuje**.

Parkoviště PA1.1 na severní straně budovy hodnotím jako **částečně vyhovující** pro kombinaci příliš vysokého podélného i příčného sklonu, což by mohlo způsobit ujetí vozíku. Toto by vyřešilo pouze přebudování a vyrovnaní povrchu parkoviště. Komunikace je od parkoviště ke vchodu **vyhovující**, avšak doporučením by bylo vybudovat podél této

komunikace chodníkovou plochu z důvodu bezpečnosti. Parkoviště PA1.2 hodnotím také jako **částečně vyhovující**. Sklony sice odpovídají, ale parkovací místa jsou o 1 m užší, než by měla správně být. Jako manévrovací plochu lze využít prostor komunikace, avšak místa je třeba o tuto plochu rozšířit.

Celkově trasu k Poliklinice sídliště hodnotím jako **nevyhovující**, a to v první řadě kvůli nepřístupným přechodům pro chodce přes komunikaci a nepřístupnou rampu k budově.



Obrázek 15 – Mapové schéma přístupnosti lokality 1 [28, upraveno]

5.6 Lokalita 2 – Nemocnice Nymburk s.r.o., Poliklinika AGEL, Obecní dům

5.6.1 Pohyb po vlastní ose

Společná část trasy

Trasa začíná odbočením doprava z ulice Letců R. A. F. a dále podél hlavní ulice Zbožská na východ až k okružní křižovatce na křížení s ulicí Boleslavská třída, odkud se trasa dále větví. Tato část trasy je posuzovaná po obou stranách komunikace, jelikož obě mají poměrně stejný počet problematických míst. Obě varianty trasy začínají navazujícími přechody pro chodce, jejichž parametry obsahují tabulky 11–13.

Tabulka 11 – Parametry přechodu pro chodce P2.1

Přechod pro chodce: přes Zbožská			P2.1
Délka přechodu	7,5 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	1,3 %; -
Výška obrubníku	0,02 m; 0,03 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	1 %; -

Pozn.: Nesprávné provedení hmatových prvků severní části přechodu.

Tabulka 12 – Parametry přechodu pro chodce P2.2

Přechod pro chodce: přes Široká			P2.2
Délka přechodu	7,8 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,04 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Nesprávné provedení hmatových prvků západní části přechodu, na druhé straně hmatové prvky zcela chybí.

Tabulka 13 – Parametry přechodu pro chodce P2.3

Přechod pro chodce: přes Zbožská			P2.3
Délka přechodu	7,4 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	1,6 %; 8,7 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,5 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Trasa dále pokračuje po pravé straně asfaltovým chodníkem šířky 2,6 m o podélném a příčném sklonu 1,2 % a 1,7 %. Tento chodník křížuje několik výjezdů z přilehlých objektů, které jsou zcela bez jakékoli bezbariérové úpravy (viz obrázky 16). Pro přehlednost byly parametry výjezdů zaznamenány do tabulek s pořadovým číslem 14–16.

Tabulka 14 – Parametry výjezdu vozidel V2.1

Výjezd vozidel: Ubytovna Zbožská 54			V2.1
Délka výjezdu	5,1 m	Podélný sklon v místě výjezdu	0,1 %
Výška obrubníku	0,07 m	Příčný sklon v místě výjezdu	1,1 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Tabulka 15 – Parametry výjezdu vozidel V2.2

Výjezd vozidel: ZELKO spol. s r.o. 1729/17			V2.2
Délka výjezdu	18,6 m	Podélný sklon v místě výjezdu	0,8 %
Výška obrubníku	0,07 m	Příčný sklon v místě výjezdu	0,4 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Tabulka 16 – Parametry výjezdu vozidel V2.3

Výjezd vozidel: Zbožská 907/15			V2.3
Délka výjezdu	8 m	Podélný sklon v místě výjezdu	0,4 %
Výška obrubníku	0,05 m	Příčný sklon v místě výjezdu	2,2 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Za výjezdem V2.2 se chodník rozšiřuje až na 4 m a příčný sklon dosahuje hodnoty 2,5 %.



Obrázek 16 – Pohled na výjezd vozidel V2.1 směrem k ulici Letců R. A. F. [Autor]

Po levé straně komunikace trasa pokračuje od výchozího bodu souvislým chodníkem šířky 1,7 m s podélným sklonem 0,3 % a příčným sklonem 1,7 %. Pouze na úseku mezi přechody P2.2 a P2.3 má chodník vyšší příčný sklon až 3 %.

Dále trasa křížuje potok s názvem Liduška, přes který je v tomto místě vybudován most. Po obou stranách komunikace jsou chodníkové plochy osazeny zábradlím. Průchozí šířka mezi

zábradlími je 1,8 m po pravé straně komunikace, 1,4 m po levé straně ve směru trasy. Těsně za pravým mostem je vytvořena svislá překážka 25 mm (viz obrázek 17).



Obrázek 17 – Pohled na most na jižní straně ulice Zbožská směrem k ulici Letců R. A. F. [Autor]

Trasa po pravé straně poté kříží účelovou komunikaci vedoucí k železničnímu pozemku. Zjištěné parametry tohoto místa jsou uvedeny v tabulce 17. Vlevo se nachází dva přechody pro chodce (viz obrázky 18 a 19), mezi nimiž byl naměřen příčný sklon 2,3 %. Parametry přechodů obsahují tabulky 18 a 19.

Tabulka 17 – Parametry místa pro přecházení P2.4

Místo pro přecházení: přes účelovou komunikaci				P2.4
Délka místa	8 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-	
Výška obrubníku	0,05 m; 0,04 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-	

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Tabulka 18 – Parametry přechodu pro chodce P2.5

Přechod pro chodce: přes Potoční				P2.5
Délka přechodu	7,9 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-; 4,4 %	
Výška obrubníku	0,03 m; 0,01 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-; 0,6 %	

Pozn.: Vodorovné dopravní značení je provedeno v nesprávném směru. Na západní straně přechodu hmatové prvky zcela chybí, na východní straně signální pás nebezpečně navádí do prostoru komunikace.

Tabulka 19 – Parametry přechodu pro chodce P2.6

Přechod pro chodce: přes Za Dráhou				P2.6
Délka přechodu	9,1 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	5,3 %; -	
Výška obrubníku	0,02 m; 0,04 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	1,9 %; -	

Pozn.: Východní obrubník je rozbitý, v ose přecházení je vystouplé víko odtokového kanálu. Nesprávný směr signálního pásu na západní straně přechodu, na druhé straně hmatové prvky chybí. Absence vodícího pásu přechodu.



Obrázek 18 – Přechod pro chodce P2.5, pohled směrem k ulici Letců R. A. F. [Autor]



Obrázek 19 – Pohled na obrubník na východní straně přechodu P2.6 [Autor]

Chodník šířky 2,1 m dále křížuje těleso železniční dráhy. Zvýšená chodníková plocha v místě přejezdu zaniká, od něj je pochozí plocha tvořena pouze okrajem vozovky vymezeným vodorovným dopravním značením. Řízení železničního přejezdu je zajištěno světelným přejezdovým zařízením spolu s doplňkovou akustickou signalizací. Přejezd je opatřen také automaticky ovládanými závory. Mezera mezi kolejnicemi a pryžovými panely přejezdové konstrukce je 85 mm. Před místem vstupu na přejezd chybí na chodníkových plochách hmatové prvky.

Trasa pokračuje po pravé straně chodníkem s hladkým asfaltovým povrchem. Je zde nutné přejít několik dalších přechodů pro chodce, jejichž parametry obsahují tabulky 20 a 21.

Tabulka 20 – Parametry přechodu pro chodce P2.7

Přechod pro chodce: přes Máchova			P2.7
Délka přechodu	6,2 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	0,5 %; -
Výška obrubníku	0 m; 0,03 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	2,5 %; -

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Tabulka 21 – Parametry přechodu pro chodce P2.8

Přechod pro chodce: přes Purkyňova			P2.8
Délka přechodu	7,6 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,03 m; 0,04 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Mezi přechody byla naměřena šířka chodníku 2,8 m s podélným a příčným sklonem 0,8 % a 2,5 %. Za přechodem P2.8 byla v nejužším místě chodníku naměřena průchozí šířka 1,5 m mezi vybavením přilehlých obchodů v prostoru pochozí plochy (viz obrázek 20).

Podélný sklon chodníku je 1,7 %, příčný je až 3,8 %. Na úrovni s chodníkem je dále místo pro přecházení, naměřené hodnoty jsou zaznamenány v tabulce 22.



Obrázek 20 – Pohled na omezenou průchozí šířku chodníku směrem k okružní křižovatce [Autor]

Tabulka 22 – Parametry místa pro přecházení P2.9

Místo pro přecházení: přes Nerudova				P2.9
Délka místa	3,9 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	3,9 %; 1,6 %	
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	2,3 %; 2,9 %	

Pozn.: Západní strana místa pro přecházení je osazena signálním pásem, který je chybně naveden na vodící linii v místě stojanu na kola. Na opačné straně signální pás chybí.

Trasa pokračuje komunikací pro chodce průchozí šířky 3,6 m s podélným sklonem 0,3 % a max. příčným sklonem 3,5 % až k okružní křižovatce.

V případě pohybu po levé straně komunikace se na části trasy od železničního přejezdu nachází výjezd vozidel (viz tabulka 23).

Tabulka 23 – Parametry výjezdu vozidel V2.4

Výjezd vozidel: Zbožská 727/10				V2.4
Délka výjezdu	11,1 m	Podélný sklon v místě výjezdu	-	
Výška obrubníku	0,07 m	Příčný sklon v místě výjezdu	-	

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Dále je chodník s nejmenší šířkou 2 m, podélným sklonem 0,4 % a příčným sklonem 2,5 % přerušen na dvou křižovatkách. Zjištěné parametry místa pro přecházení a přechodu pro chodce jsou v tabulkách 24 a 25.

Tabulka 24 – Parametry místa pro přecházení P2.10

Místo pro přecházení: přes Jičínská			P2.10
Délka místa	7 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,03 m; 0,04 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Po obou stranách chybí signální pás.

Tabulka 25 – Parametry přechodu pro chodce P2.11

Přechod pro chodce: přes Purkyňova			P2.11
Délka přechodu	7,7 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,03 m; 0,04 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: U západního obrubníku se nachází mezera široká 0,12 m s hloubkou 0,05 m od povrchu vozovky. Absence hmatových prvků.

Za místem pro přecházení P2.10 narůstá příčný sklon chodníku až na 4 %, který takto pokračuje až před budovu Policie ČR. Zde je chodník snížen v rámci vjezdu a výjezdu vozidel z přilehlého parkoviště. V těchto místech nejsou jasně vyznačeny hranice chodníku a komunikace. Na hranici výjezdové komunikace z parkoviště je svislá překážka ve formě nesníženého obrubníku o výšce 0,04 m (viz obrázek 21). Dále zde chybí jakékoli hmatové prvky. V místě křížení je podélný sklon 0,4 % a příčný sklon 1,3 %.

Od tohoto místa vede komunikace pro chodce šířky 2,9 m se sklony 0,2 % a 2,2 % po levé straně pozemní komunikace až k okružní křižovatce, před kterou se nachází přechod pro chodce (viz obrázek 22). Jeho parametry jsou obsaženy v tabulce 26.



Obrázek 21 – Vjezdová a výjezdová komunikace parkoviště před budovou Policie ČR [Autor]



Obrázek 22 – Přechod pro chodce P2.12 před okružní křižovatkou [Autor]

Tabulka 26 – Parametry přechodu pro chodce P2.12

Přechod pro chodce: přes Zbožská			P2.12
Délka přechodu	12,5 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	- ; 17,8 %
Výška obrubníku	0,05 m; 0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	- ; 1,5 %

Pozn.: Přechod přes 3 jízdní pruhy je směrově rozdělen dopravním stínem v délce 0,8 m. Signální pás je na jižní straně přechodu nevhodně napojen na vodící linii.

Nemocnice Nymburk s.r.o.

Trasa k hlavnímu vstupu do areálu nemocnice pokračuje od okružní křižovatky odbočením doprava po Boleslavské třídě. V místě odbočení byl naměřen příčný sklon až 5,4 % při podélném sklonu 2 %. Za odbočením má chodník o šířce 2,5 m podélný i příčný sklon hodnotu 2,2 %, v místě vjezdu na tržnici je podélný sklon až 5,1 %. Trasa dále kříží výjezd z areálu nemocnice, který je popsán pomocí tabulky 27.

Tabulka 27 – Parametry místa pro přecházení P2.13

Místo pro přecházení: přes výjezd z Nemocnice Nymburk			P2.13
Délka místa	7 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	9,8 %; 14,7 %
Výška obrubníku	0,01 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	3,2 %; 8,3 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Vstup pro pěší je do areálu zabezpečen otevřenou železnou brankou šířky 0,97 m. Těsně za touto brankou je svislá překážka o výšce 0,01 m, povrch chodníku je zde zvlněný a má tedy vyšší hodnoty sklonů až 4 %. Chodník je dále naveden přes komunikaci k parkovišti. Zde je místo pro přecházení, jehož parametry jsou zaznamenány v následující tabulce 28.

Tabulka 28 – Parametry místa pro přecházení P2.14

Místo pro přecházení: přes komunikaci v areálu Nemocnice Nymburk			P2.14
Délka místa	6,2 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	14,4 %; 10,4 %
Výška obrubníku	0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,5 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Chodník šířky 1,4 m se sklony 3,1 % končí před vstupem do budovy oddělení A. Trasa ke vchodu do recepce, tedy k hlavnímu vchodu nemocnice, zde pokračuje po komunikaci pro vozidla se sklony nejvýše 4,4 % s 3,6 % Pro přístup do budovy recepce je před vchodem vybudována rampa, jejíž rozměry vidíme v tabulce 29.

Tabulka 29 – Parametry rampy R2.1

Rampa: přístup do budovy recepce Nemocnice Nymburk			R2.1
Délka rampy	8,4 m	Podélný sklon rampy	12,6 %
Šířka rampy	3,7 m	Příčný sklon rampy	1,7 %

Pozn.: Rampa je po obou stranách opatřena zábradlím s betonovou podezdívkou.

Poliklinika AGEL

Do polikliniky AGEL trasa pokračuje od okružní křižovatky odbočením doleva po Boleslavské třídě. Chodník je zde několikrát předělávaný, o čemž svědčí několik druhů povrchu. Podélný sklon je v místech s nejlepším povrchem 1,9 %, příčný je až 3,3 %. Následuje přechod pro chodce, naměřené hodnoty udává tabulka 30.

Tabulka 30 – Parametry přechodu pro chodce P2.15

Přechod pro chodce: přes Boleslavská třída			P2.15
Délka přechodu	10 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	3,4 %; 10 %
Výška obrubníku	0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,4 %

Pozn.: Přechod je rozdělen dělicím ostrůvkem ohraničeným mobilním plastovým obrubníkem o šířce 1,35 m. Veškeré hmatové prvky chybí.

Trasa dále vede šikmo po 3 m širokém chodníku s podélným a příčným sklonem 1,8 % a 2,1 % až ke komunikaci určené k vjezdu do dvora zezadu polikliniky, kde je také umožněn bezbariérový přístup do budovy. Na příjezdové cestě byl naměřen podélný sklon 1 % a příčný sklon 2,2 %.

Obecní dům

Pro přístup k Obecnímu domu lze využít dvou téměř stejně dlouhých variant trasy. Při využití jižní varianty je nutné přejít po přechodu pro chodce před budovou nemocnice. Zjištěné parametry tohoto přechodu obsahuje tabulka 31.

Tabulka 31 – Parametry přechodu pro chodce P2.16

Přechod pro chodce: přes Boleslavská třída			P2.16
Délka přechodu	11,4 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	4,2 %; 20,7 %
Výška obrubníku	0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	1 %; 9,9 %

Pozn.: Přechod je rozdělen dělicím ostrůvkem ohraničeným dopravním stínem a betonovými city bloky v délce 3,4 m.

Tato část trasy dále pokračuje po chodníku průchozí šířky 3,6 m se sklony nejvýše 0,5 % a dále se napojuje na asfaltový okruh chodníku uvnitř parku Dr. Antonína Brzoráda.

Chodník je po celé délce okruhu asi 3 m široký se sklony max. 2,7 % a vede až před budovu Obecního domu, kde je široká plocha s oběma sklony 1,2 %.

Severní varianta trasy pokračuje od příjezdové komunikace Polikliniky AGEL po úzkém chodníku širokém 1,6 m, podélný sklon je zde 1,9 %, příčný je 1,3 %, a odbočuje doprava, kde se napojuje na chodníkový okruh v parku. V místě odbočení příčný sklon narůstá až na 3,8 %. Trasa se před Obecním domem stáčí doprava mezi stěnu budovy a velké kamenné „květináče“, kde je vytvořena průchozí šířka 2,3 m se sklony podélným a příčným 0,3 % a 0,7 %.

Bezbariérový přístup do budovy je pro vozíčkáře zajištěn hydraulickou zdvižnou plošinou (viz obrázek 23) po levé straně schodiště, kterou mohou ovládat pomocí tlačítek. Plošina je zabezpečena zámkem a lze ji tedy pravděpodobně využít pouze při držení vlastního klíče či po předchozí domluvě s pracovníky objektu. Rozměry této plošiny jsou 1,4 x 0,9 m, světlá šířka mezi vrátky je jen 0,78 m. Výška tlačítka ovládání plošiny byla naměřena 1,12 m.



Obrázek 23 – Zdvihací plošina pro přístup k budově Obecního domu [Autor]

5.6.2 Dostupnost ze zastávek MHD

Nejbližší zastávka s názvem Nymburk, Nemocnice se nachází v ulici Bedřicha Smetany blízko Polikliniky AGEL. Na tuto zastávku neexistuje přímé spojení z ulice Letců R. A. F. a dá se tedy využít pouze s přestupy. Z tohoto důvodu ji lze také využít pro spojení v obou směrech přesto, že je jednosměrná. Nejkratší možností by bylo využít linku č. 433 nebo 434 a na zastávce Nymburk, Náměstí přestoupit na jednu z linek č. 443, 480, 493 nebo 497. Je však malá pravděpodobnost, že oba navazující spoje budou bezbariérové. Zastávku blíže popisují její zjištěné parametry v tabulce 32 a obrázek 24.

Tabulka 32 – Parametry zastávky Z2.1

Zastávka: Nymburk, Nemocnice		Z2.1	
Šířka nástupiště	2,9 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,04 m
Šířka k pevné překážce	2,9 m	Podélný sklon nástupiště	2 %
Výška nástupní hrany	0,1 m	Příčný sklon nástupiště	2,3 %

Pozn.: Povrch zastávky tvoří vychýlené betonové dlaždice a sklony se tak v různých místech liší. Zastávka je ohraničena ze strany k chodníku obrubníkem o výšce 0,12 m. Chybí úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace.

Při přepravě do nemocnice je nejkratší a nejjednodušší možností trasy jít šikmo po chodníku směrem k okružní křižovatce, dále využít východního chodníku podél Boleslavské třídy, který je široký 2,9 m se sklony 1,3 % a 1,9 %, a pokračovat až k přechodu P2.16 před budovu nemocnice.

Další možností je využití zastávky v Havlíčkově ulici a v případě přepravy do nemocnice zastávky na náměstí. Obě zastávky mají docházkovou vzdálenost od nemocnice asi 400 m, což není o moc větší vzdálenost než délka pěší trasy z východního konce ulice Letců R. A. F. Je tedy otázkou, zda by se využití MHD osobě s omezenou schopností pohybu v tomto případě vyplatilo. Trasa na zastávku Nymburk, Náměstí je součástí trasy do lokality 3 a bude tedy blíže řešena až v následující podkapitole (viz kapitola 5.7).

Na zastávku Nymburk, Havlíčkova VZP poskytuje z ulice Letců R. A. F. přímé spojení linka č. 434, která má však během dne delší intervaly. Další možností by bylo využití linek č. 433 a 436 s přestupem na zastávce Nymburk, Hlavní nádraží. Cestovní doba je potom nejméně o 15 minut delší. Obě nástupiště jsou vedena z chodníku o stejné šířce se zastávkami. Parametry zastávek pro oba směry vidíme v tabulkách 33 a 34, druhou zastávku dokresluje obrázek 25.



Obrázek 24 – Zastávka Nymburk, Nemocnice Z2.1
[Autor]



Obrázek 25 – Zastávka Nymburk, Havlíčkova VZP Z2.3, směr průmyslová zóna sever [Autor]

Tabulka 33 – Parametry zastávky Z2.2

Zastávka: Nymburk, Havlíčkova VZP, směr Zálabí			Z2.2
Šířka nástupiště	2,6 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,07 m
Šířka k pevné překážce	1,7 m	Podélný sklon nástupiště	0,6 %
Výška nástupní hrany	0,05 m	Příčný sklon nástupiště	1 %

Pozn.: Chybí úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace.

Tabulka 34 – Parametry zastávky Z2.3

Zastávka: Nymburk, Havlíčkova VZP, směr průmyslová zóna sever			Z2.3
Šířka nástupiště	2,2 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,05 m
Šířka k pevné překážce	1,8 m	Podélný sklon nástupiště	0,9 %
Výška nástupní hrany	0,04 m	Příčný sklon nástupiště	0,3 %

Pozn.: Povrch tvoří vychýlené dlaždice. Chybí úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace. V prostoru nástupiště se nachází strom.

Ze zastávky Z2.2 vede zvolená trasa podél Havlíčkovi ulice až na přechod pro chodce přes tuto ulici, sklony se od zastávky nemění. Parametry přechodu popisuje tabulka 35.

Tabulka 35 – Parametry přechodu pro chodce P2.17

Přechod pro chodce: přes Havlíčkova			P2.17
Délka přechodu	9,8 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,05 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Povrch chodníku na opačné straně Havlíčkovi ulice vedoucí od zastávky Z2.3 tvoří vychýlené dlaždice, podélný sklon je 1,5 %, příčný se pohybuje okolo 2,2 %. Tyto sklony se dále mění v místech dvou výjezdů z přilehlých objektů, jejichž parametry obsahují tabulky 36 a 37.

Tabulka 36 – Parametry výjezdu vozidel V2.5

Výjezd vozidel: Havlíčkova 537/5			V2.5
Délka výjezdu	2,8 m	Podélný sklon v místě výjezdu	1,8 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon v místě výjezdu	3,4 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Tabulka 37 – Parametry výjezdu vozidel V2.6

Výjezd vozidel: Havlíčkova 532/3			V2.6
Délka výjezdu	2,5 m	Podélný sklon v místě výjezdu	0,5 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon v místě výjezdu	1 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Chodník široký 2,4 m s podélným sklonem 0,6 % a příčným sklonem až 3,3 % dále odbočuje k přechodu pro chodce přes ulici Bedřicha Smetany. Jeho parametry uvádí tabulka 38.

Tabulka 38 – Parametry přechodu pro chodce P2.18

Přechod pro chodce: přes Bedřicha Smetany			P2.18
Délka přechodu	6,2 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,05 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Absence hmatových prvků na jižní straně přechodu.

Za přechodem je úzký chodník šířky 1,4 m se sklony 0,4 % a 0,9 %, který křížuje vjezdovou komunikaci na parkoviště Obecního domu. V tomto místě je místo pro přecházení, jehož naměřené hodnoty obsahuje tabulka 39.

Tabulka 39 – Parametry místa pro přecházení P2.19

Místo pro přecházení: přes vjezdovou komunikaci parkoviště PA2.3			P2.19
Délka místa	7,6 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	-
Výška obrubníku	0,09 m; 0,06 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	-

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Trasa dále odbočuje doleva a pokračuje podél parkoviště k Obecnímu domu. Chodník široký 2,8 m zde má podélný sklon 1,2 %, příčný sklon se pohybuje kolem 2,2 %, až na místní prohlubeninu v chodníku, kde byl příčný sklon naměřen až 6,2 %. Odtud trasa pokračuje skrze park až k příjezdové komunikaci do zadního dvora Polikliniky AGEL. Trasa zde nebyla zvolena jako pokračování v přímém směru kvůli nevyhovujícímu povrchu chodníku, který je na mnoha místech značně popraskán a zvlněn vlivem kořenů stromů. Pro přepravu do nemocnice je nejkratší možností pokračovat po okruhu v parku až k přechodu P2.16 před areálem nemocnice.

5.6.3 Dostupnost z parkoviště IAD

Uvnitř areálu nemocnice je několik parkovišť, většina z nich je vyhrazena pro držitele parkovacích karet. První půlhodina parkování je v areálu zdarma, každá další hodina je zpoplatněna. Další možností parkování je na městských parkovacích stáních z jižní a východní strany areálu. Uvnitř areálu jsou pouze 3 vyhrazená stání pro OOSP (viz obrázek 26), která se nachází mezi vchodem do budovy oddělení A a vchodem do recepce. Na oficiálních parkovištích určených pro návštěvníky dle plánu na webových stránkách nemocnice, kam je zároveň povolen vjezd všem vozidlům, bylo celkově napočítáno 20 parkovacích míst. V následující tabulce 40 jsou uvedeny zjištěné parametry parkoviště s vyhrazenými místy pro osoby s omezenou schopností pohybu. [22]

Tabulka 40 – Parametry parkoviště PA2.1

Parkoviště: Nemocnice Nymburk, před budovou oddělení A		PA2.1	
Celkový počet stání	3	Podélný sklon	-
Počet vyhrazených stání	3	Příčný sklon	-
Šířka vyhrazeného stání	3,5 m	Vodorovné dopravní značení	NE
Výška obrubníku	0 m	Svislé dopravní značení	ANO

Pozn.: Na těchto parkovacích stání nebylo možné díky velmi špatnému povrchu změřit hodnoty sklonů. Vodorovné dopravní značení je na tomto povrchu špatně viditelné.

Ze zadu budovy Polikliniky AGEL je možnost parkování podél příjezdové cesty do dvora, kde je celkem asi 7 parkovacích míst. Uvnitř dvora je dle webových stránek od 1. listopadu 2016 povoleno parkování pouze vozidlům přepravující těžce pohybově postižené osoby a vozidlům zásobování. Celkový počet stání zde nebylo možné určit, v tabulce 41 jsou uvedeny zjištěné parametry vyhrazených stání (viz obrázek 27). [23]



Obrázek 26 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA2.1 [Autor]



Obrázek 27 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA2.2 [Autor]

Tabulka 41 – Parametry parkoviště PA2.2

Parkoviště: Poliklinika AGEL, zadní vchod			PA2.2
Celkový počet stání	-	Podélný sklon	0,8 %
Počet vyhrazených stání	2	Příčný sklon	1,8 %
Šířka stání	-	Vodorovné dopravní značení	NE
Výška obrubníku	0 m	Svislé dopravní značení	NE

Pozn.: Šířku parkovacích míst uvnitř dvora nebylo možné změřit kvůli chybějícímu vodorovnému značení.

U Obecního domu lze využít dvou parkovišť po obou stranách budovy (viz tabulky 42 a 43). Parkování je na parkovištích zpoplatněno, pohybově omezené osoby jsou od tohoto poplatku osvobozeny.

Tabulka 42 – Parametry parkoviště PA2.3

Parkoviště: Obecní dům, severní strana			PA2.3
Celkový počet stání	20	Podélný sklon	3,2 %; 2,5 %
Počet vyhrazených stání	2	Příčný sklon	1,3 %; 1,7 %
Šířka stání	4,4 m; 2,5 m	Vodorovné dopravní značení	ANO
Výška obrubníku	0,04 m	Svislé dopravní značení	ANO; NE

Pozn.: Vyhrazená stání se nenachází u sebe, v mapovém schématu není vyznačena jejich přesná poloha.

Z tohoto parkoviště vede do blízkosti budovy pochozí plocha o podélném sklonu 0,1 % a příčném sklonu 0,4 %. Na jeho hranici s plochou parkoviště je obrubník ve výšce 0,11 m. Pro snížení tohoto výškového rozdílu je zde umístěna malá železná rampa o rozměrech 2,5 x 0,36 m a sklonu 12,5 %, která ovšem stále zanechává výškový rozdíl 0,04 m (viz obrázek 28).



Obrázek 28 – Železná rampa na hranici parkoviště PA2.3 [Autor]

Tabulka 43 – Parametry parkoviště PA2.4

Parkoviště: Obecní dům, jižní strana		PA2.4	
Celkový počet stání	37	Podélný sklon	2,1 %
Počet vyhrazených stání	3	Příčný sklon	1,5 %
Šířka vyhrazeného stání	3,5 m	Vodorovné dopravní značení	NE
Výška obrubníku	0,01 m	Svislé dopravní značení	ANO

Pozn.: Povrch vyhrazených stání tvoří zatravňovací betonová dlažba vyplněna štěrkem, sklony šlo hůře změřit. Vodorovné značení časem téměř vymizelo.

K budově vede od parkoviště PA2.4 chodník šířky 1,4 m, podélný sklon se pohybuje mezi hodnotami 2,3–6,4 %, kde nevyšší sklon byl naměřen ke sníženému obrubníku k parkovišti. Příčný sklon chodníku dosahuje hodnoty až 5,9 %.

5.6.4 Zhodnocení současného stavu a návrhy úprav

(mapová schémata viz obrázky 29 a 30)

Přechody pro chodce P2.1 a P2.2 na společné části trasy hodnotím jako **nevyhovující** kvůli příliš vysokým obrubníkům přesahujícím hodnotu 0,02 m, na kterou je obrubníky potřeba snížit. Přechod P2.3 hodnotím jako **vyhovující**, jeho délka 7,4 m však není zcela vhodná. Díky rozporu v legislativě zde není nutnost vybudovat dělicí ostrůvek, avšak s ohledem na pohybově omezené osoby by mohla být přílišná délka přechodu nebezpečná.

Úsek trasy po pravé straně komunikace mezi přechodem P2.3 a místem pro přecházení P2.4 je jako celek **nevyhovující** a nepřístupný pro OOSP, přesto že pochozí plochy vyhovují. Na trase činí největší problém výjezdy z přilehlých objektů V2.1, V2.2 a V2.3, které zde vytváří několik nepřekonatelných vertikálních překážek o výšce až 0,07 m. Dalším problematickým místem je na tomto úseku svislá překážka 25 mm za mostem. Tento výškový rozdíl je potřeba odstranit a obrubníky v místech výjezdů snížit. Místo pro přecházení přes účelovou komunikaci P2.4 je **nevyhovující** kvůli vysokým obrubníkům.

Komunikace pro chodce je po levé straně až k mostu **vyhovující**. Zábradlí je na mostě příliš blízko u sebe a vytváří tak nedostatečnou průchozí šířku 1,4 m. Úsek je proto pouze **částečně vyhovující**. Zábradlí by bylo vhodné od sebe min. o 0,1 m odsadit a umožnit tak obousměrný provoz. Přechod pro chodce P2.5 hodnotím jako **nevyhovující** z důvodu příliš vysokého obrubníku 0,03 m, který také nebezpečně navádí chodce do prostoru vozovky. Následující přechod P2.6 je zcela **nevyhovující**. Přechod má nevhodnou výšku obrubníku 0,04 m na východní straně přechodu, tento obrubník je navíc rozbitý a v ose přecházení je velmi nevhodně umístěno víko odtokové kanalizace. Délka přechodu přes 9 m také

nevyhovuje. Oba přechody potřebují celkovou rekonstrukci. Pochozí plochy od těchto míst až k železničnímu přejezdu **vyhovují**.

Chodník má v místě železničního přejezdu dostatečnou šířku, avšak nedostatkem je zde příliš velká mezera mezi kolejnicemi a přejezdovou konstrukcí 85 mm, což je zejména pro vozičkáře nebezpečný faktor. Z tohoto důvodu hodnotím přejezd jako **nevyhovující**. Mezery na železničním přejezdu by bylo dobré co nejvíce zmenšit úpravou nebo výměnou pryžové přejezdové konstrukce. Zvláště je pak potřeba dbát na přidání varovného pásu před vstup na přejezd, což je v současném stavu velmi nebezpečné místo pro nevidomé.

Od přejezdu až k přechodu P2.7 vede po pravé straně chodník **vyhovujících** parametrů, tento přechod ale **nevyhovuje**. Obrubník na východní straně přechodu má nevhodnou výšku 0,03 m. Dále jsou pochozí plochy až k okružní křižovatce **vyhovující**, hodnoty příčných sklonů se pohybují do 4 %. Celkovou přístupnost tohoto úseku trasy omezuje mezilehlý přechod pro chodce s označením P2.8, který je **nevyhovující** kvůli vysokému obrubníku až 0,04 m. Místo pro přecházení P2.9 **vyhovuje**. Doporučením je snížit množství objektů vybavení přilehlých obchodů před tímto místem pro zachování dostatečné průchozí šířky 1,5 m.

Po levé straně ulice Zbožská se v blízkosti za přejezdem nachází **nevyhovující** místo výjezdu V2.4 z přilehlé budovy, kde je chodník přerušen mezi nesníženými obrubníky o výšce 0,07. Dále je **vyhovující** pochozí plocha opět omezena **nevyhovujícími** místem pro přecházení P2.10 a přechodem pro chodce P2.11, které takto hodnotím z důvodu vysokých obrubníků po jejich obou stranách. U západní strany přechodu P2.11 se navíc nachází mezera široká 0,12 m, kterou je nutné odstranit. Před budovou Policie ČR vzniká nevyhovující vertikální překážka o výšce 0,04 m, kterou je třeba snížit. Vjezd a výjezd parkoviště by zde bylo vhodné lépe vyznačit v rámci bezpečnosti. Chodník je až k okružní křižovatce **vyhovující**. Dlouhý přechod P2.12 před okružní křižovatkou je v místě dopravního stínu přerušen v délce 0,8 m. Oddělení jízdních pruhů by se v dnešní době mělo provádět fyzicky, nejen pomocí dopravního stínu, a minimální šířka ostrůvku by měla být 2,5 m. Tento přechod má navíc příliš vysokou obrubu o výšce 0,05 m na severní straně a příliš vysoký podélný sklon 17,8 % na jižní straně přechodu. Přechod P2.12 hodnotím jako **nevyhovující** kvůli kombinaci nevhodných parametrů popsaných výše.

V současném stavu není vhodnější ani jedna ze zkoumaných variant společné části trasy, obě jsou **nevyhovující** a nepřístupné pro OOSP, a to v první řadě kvůli množství nevyhovujících přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Jelikož je největším problémem na trase příliš velká výška obrubníků, společným návrhem je snížit všechny tyto obrubníky až na stanovenou hodnotu 0,02 m.



Obrázek 29 – Mapové schéma přístupnosti společné části trasy do lokality 2 [28, upraveno]

Trasa je od okružní křižovatky až k výjezdu z nemocnice **vyhovující** kromě dvou krátkých úseků. V místě odbočení u okružní křižovatky a v místě výjezdu z tržnice byl naměřen příčný sklon nad 5 %. Tyto úseky jsou tedy **částečně vyhovující**. Místo pro přecházení P2.13, které je zde vytvořeno přes výjezd z areálu nemocnice, hodnotím jako **nevyhovující**. Hlavní potíže tady pohybově omezeným osobám činí kombinace vysokých hodnot sklonů po obou stranách snížených obrubníků, v první řadě hodnota příčného sklonu 8,3 % v kombinaci s podélným sklonem 14,7 % na jižní straně přechodu, kde by mohlo dojít k převrácení vozíku.

V místě vchodu do areálu lze považovat světlou šířku branky 0,97 m za dostatečnou v rámci místního zúžení. Za ní je pochozí plocha chodníku vyhovující, doporučením je vyrovnat místo s vyššími sklony těsně za touto brankou. Podélný sklon 14,4 % k severní straně sníženého obrubníku činí místo pro přecházení P2.14 **částečně vyhovující**. Navazující chodník je taktéž **částečně vyhovující**, protože je o 0,1 m užší než minimální stanovená hodnota šířky komunikace pro chodce a bylo by ho tedy vhodné alespoň o tuto šířku rozšířit. Trasa vedoucí po komunikaci pro vozidla není zcela vhodná pro pohyb pěších a bylo by zde vhodné vybudovat chodník. Pochozí plocha vozovky je **vyhovující**.

Rampa R2.1 před hlavním vchodem do recepce má velmi vyšší podélný sklon 12,6 %, příčný sklon 1,7 % také není zcela vyhovující. Rampa je tedy **částečně vyhovující**. Povrch rampy by bylo vhodné vyrovnat a docílit tak stanovených slonů.

Celkově je trasa od okružní křižovatky do nemocnice **nevyhovující**. Její přístupnost omezuje zejména nevyhovující místo pro přecházení přes vjezdovou komunikaci do areálu nemocnice a při příchodu z levé strany ulice Zbožská také přechod pro chodce P2.12.

Při přepravě do Polikliniky AGEL je chodník mezi okružní křižovatkou a přechodem P2.15 **vyhovující**. Přechod P2.15 hodnotím jako **částečně vyhovující**, jelikož ostrůvek o šířce 1,5 m nesplňuje minimální hodnotu 2,5 m, na kterou by bylo potřeba ostrůvek zvětšit. Řešení tohoto problému by ovšem vyžadovalo rekonstrukci celého prostoru pozemní komunikace. Chodník i pochozí plocha vozovky vedoucí od přechodu do dvora polikliniky **vyhovují**.

Trasa do Polikliniky AGEL je při příchodu z levé strany ulice Zbožská jako celek **částečně vyhovující**, kvůli výše zhodnocenému přechodu P2.15, jehož přístupnost omezuje pouze úzký dělicí ostrůvek. Jinak trasa vyhovuje. Při příchodu po pravé straně komunikace trasu opět omezuje nepřístupný přechod P2.12 před okružní křižovatkou. V tomto případě je trasa **nevyhovující**.

Pro přístup do Obecního domu byly posuzovány dvě téměř stejně dlouhé varianty trasy. Při pohybu po jižní variantě je největší a jedinou zcela **nevyhovující** překážkou přechod pro chodce P2.16 před nemocnicí. Jeho délka s dělicím ostrůvkem by ještě z části vyhovovala, avšak kombinace vysokých hodnot sklonů 20,7 % a 9,9 % u jižní části přechodu je velmi nevhodná. Pochozí plocha je od tohoto místa až před budovu **vyhovující**. Severní varianta trasy hodnocená od příjezdové komunikace polikliniky **vyhovuje**.

Bezbariérová přístupnost budovy Obecního domu je zajišťována svislou zdvihací plošinou. Její rozměry odpovídají minimálním rozměrům svislých zdvihacích plošin pro vozíčkáře bez doprovodu, avšak její přístupnost omezuje úzká průchozí šířka mezi vrátky 0,78 m. Pro tento fakt plošina pouze **částečně nevyhovuje**.

Za současného stavu je při přepravě do Obecního domu vhodnější severní varianta trasy, kterou lze zhodnotit jako **částečně vyhovující**, avšak pouze při příchodu z levé strany Zbožské. Při příchodu z pravé strany zde není lepší ani jedna varianta, na obou variantách trasy se nachází nepřístupné přechody P2.12 a P2.16, které trasu činí **nevyhovující**.

Zastávka Nymburk, Nemocnice Z2.1 je **nevyhovující** hned pro několik faktorů. Nejvýznamnějším z nich je velmi malá výška nástupní hrany 0,1 m, která dělá i bezbariérový autobus pro vozíčkáře nepřístupným. Na opačné straně je okraj nástupiště ohraničen obrubníkem s výškou 0,12 m, což činí zastávku zcela nepřístupnou. Tato zastávka vyžaduje kompletní rekonstrukci.

Trasa od této zastávky do nemocnice byla již částečně zhodnocena výše jako součást analýzy pohybu po vlastní ose. Dosud nezhodnocený úsek mezi přechody P2.15 a P2.16 hodnotím jako **vyhovující**.

Zastávky v Havlíčkově ulici Z2.2 a Z2.3 **nevyhovují**, naměřené hodnoty výšky nástupní hrany 0,05 m a 0,04 m nesplňují požadavky na bezbariérovost. V prostoru nástupiště zastávky Z2.3 se navíc nachází strom. Zastávky by bylo vhodné kompletně zrekonstruovat.

Trasa od zastávky Z2.2 k přechodu přes Havlíčkovu ulici **vyhovuje**, přechod P2.17 **nevyhovuje**. Výška obrubníku 0,05 m ani délka přechodu téměř 10 m nejsou zcela vhodné. Od zastávky Z2.3 chodník vede přes dva výjezdy z přilehlých domů. Přesto, že tyto výjezdy přístupnost významně neovlivňují, bylo by vhodné vyměnit v těchto místech povrch velkých dlažebních kostek včetně přidání hmatových prvků. Jako celek je tento úsek trasy až k přechodu P2.18 **vyhovující**, příčný sklon nepřesahuje hodnotu 4 %. Výška obrubníku 0,05 m u přechodu pro chodce P2.18 je příliš velká, přechod je **nevyhovující**.

Chodník šířky 1,4 m je od P2.18 až k odbočce k Obecnímu domu **částečně vyhovující**, chodník je potřeba nejméně o 0,1 m rozšířit. Vhodným řešením by také byla celková

rekonstrukce tohoto chodníku od přechodu P2.18 až na křížení s Boleslavskou třídou. Povrch je z jedné poloviny významně poškozen kořeny stromů a vytvořila by se tak jednodušší varianta trasy. V místě vjezdové komunikace na parkoviště IAD je tento úsek přerušen v místě pro přecházení P2.19, které je **nevyhovující**. Toto místo má příliš vysoký obrubník až 0,09 m. Chodník je při odbočení podél parkoviště **vyhovující**, až na **částečně vyhovující** místo prohlubeniny, kde byl naměřen příčný sklon 6,2 %. Zbytek trasy k budově Obecního domu **vyhovuje**.

Trasa od zastávek k Poliklinice AGEL již byla zhodnocena jako součást zhodnocení přístupnosti Obecního domu a také v podkapitole pohybu po vlastní ose. Pochozí plochy na okruhu v parku jsou při přepravě k nemocnici **vyhovující**.

V rámci celkového počtu parkovacích míst v areálu nemocnice jsou 3 vyhrazená stání na tento počet dostačující, avšak pro skutečnost, že se jedná o významné zdravotnické středisko, by bylo vhodné tento počet navýšit. Parkoviště s vyhrazenými místy PA2.1 je zcela **nevyhovující**. Povrch tohoto parkoviště je ve velmi špatném stavu, sklony zde ani nebylo možné změřit. Vodorovné dopravní značení na tomto povrchu téměř nelze vidět. Toto parkoviště je potřeba celé přebudovat, vyměnit jeho povrch a správně ho označit.

Parkoviště PA2.2 zezadu Polikliniky AGEL **nevyhovuje**. Počet stání i sklony jsou v pořádku, avšak stání nejsou vyznačena vodorovným značením, a tudíž nelze posoudit ani jejich šířku. Stání navíc nejsou správně označena ani svislým dopravním značením, chybí zde značka IP 12.

Severní parkoviště PA2.3 u Obecního domu celkově hodnotím jako **nevyhovující**. První vyhrazené místo je dostatečně široké, avšak jeho podélný sklon 3,2 % by mohl způsobit ujetí vozíku. Druhé místo je nedostatečně široké pouze 2,5 m, není zde tedy dostatečná manévrovací plocha. Užšímu místu navíc chybí svislé dopravní značení. Dalším problémem je zde výška obrubníku posuzována na jižní hranici parkoviště směrem k Obecnímu domu. V tomto místě byla snaha snížit výškový rozdíl pomocí malé železné rampy. Tato rampa však zcela výškový rozdíl neeliminuje a je zde stále nevyhovující svislá překážka o výšce 0,04 m. Řešením je v tomto místě vybudování sníženého obrubníku k parkovišti s příslušnými hodnotami sklonů a rozšíření užšího vyhrazeného parkovacího místa spolu s dodáním svislé dopravní značky. Parkovací místa by bylo také vhodné umístit vedle sebe.

Druhé parkoviště PA2.4 z jižní strany budovy **částečně vyhovuje**. Důvodem je opotřebované vodorovné dopravní značení na povrchu zatravněvacích dlaždic. Tento povrch zde není úplně vhodný také kvůli trávě, která zde má tendenci prorůst. Chodník od tohoto parkoviště má nevhodnou šířku 1,4 m, podélný a příčný sklon jsou zde díky

působení půdy vysoké až 6,4 % a 5,9 %. Tento chodník je tedy **nevyhovující** a je ho potřeba přebudovat.

Celková přístupnost do lokality 2 je z výchozí ulice Letců R. A. F. **nevyhovující**. V přístupnosti jí brání množství vysokých obrubníků na přechodech pro chodce a místech pro přecházení. Společným řešením je tedy úprava všech těchto míst, snížení obrubníků, vybudování navazujících ramp požadovaných sklonů spolu s doplněním o správně provedené hmatové prvky.



Obrázek 30 – Mapové schéma přístupnosti lokality 2 [28, upraveno]

5.7 Lokalita 3 – Městský úřad, Pošta Nymburk 1

5.7.1 Pohyb po vlastní ose

První část trasy je shodná s trasou do lokality 2, trasa je tedy konkrétně řešena až od místa vstupu do areálu nemocnice. Od okružní křižovatky trasa vede jihovýchodním směrem po pravé straně Boleslavské třídy až na Náměstí Přemyslovců, kde jsou koncentrovány zvolené instituce. Tato lokalita se nachází v historickém centru města, a tudíž povrch téměř celé trasy tvoří dlažební kostky. Tento povrch je v některých místech vlivem stáří značně zvlňn a pohyb vozíčkáře je tak přirozeně znesnadněn.

Trasa vede od nemocnice po chodníku šířky 2,2 m s podélným sklonem 0,6 % a příčným sklonem 2,6 %. V místě sníženého obrubníku, kde se dříve nacházel přechod pro chodce, byl naměřen vyšší příčný sklon až 7,5 %. Dále trasa vede přes dva vodní příkopy, kde jsou v těchto místech vybudovány dva mostní objekty o průchozí šířce 1,5 m. Chodník je v místě napojení na první most zvýšený, v tomto místě dosahuje hodnota podélného sklonu 5,7 % při příčném sklonu 1,5 %. Na mostech se dále podélný sklon pohybuje kolem 1,2 %, příčný je 0,5 %. Mezi mosty je přes komunikaci pro chodce vjezd do obytné zóny, který je zde řešen spíše formou výjezdu se sníženým obrubníkem k vozovce než jako místo pro přecházení (viz obrázek 31). Zjištěné parametry výjezdu uvádí tabulka 44.

Tabulka 44 – Parametry výjezdu vozidel V3.1

Výjezd vozidel: obytná zóna Malé Valy			V3.1
Délka výjezdu	7,8 m	Podélný sklon v místě výjezdu	5,2 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon v místě výjezdu	13,3 %

Pozn.: Povrch tvoří vychýlené dlažební kostky, sklony se tak mohou v různých místech lišit. Absence hmatových prvků.



Obrázek 31 – Vjezd V3.1 na křižování s obytnou zónou [Autor]

Za druhým mostem pokračuje chodník o šířce 1,5 m, který je v několika místech zúžen na 0,96 m v rámci svislého dopravního značení nebo vybavení obchodů. Podélný a příčný sklon jsou zde 0,8 % a 0,6 % až k výjezdu z jednosměrné ulice Hradební. Před výjezdem je roh domu opatřen betonovou obrubou, což snižuje průchozí šířku na 0,93 m (viz obrázek 32). V místě výjezdu není úroveň chodníku nijak změněna, podélný a příčný sklon jsou nejvýše 7,5 a 3,4 %. Chybí zde také potřebné hmatové prvky.



Obrázek 32 – Místní zúžení před výjezdem z jednosměrné komunikace Hradební [Autor]

Trasa dále pokračuje skrze podloubí obytného domu. Chodník je k podloubí zvýšen, podélný sklon je 3 %, příčný až 5,2 %. Průchozí šířka uvnitř podloubí je 1,4 m, za ním je místo pro přecházení, v tabulce 45 vidíme jeho naměřené hodnoty.

Tabulka 45 – Parametry místa pro přecházení P3.1

Místo pro přecházení: přes Eliščina třída			P3.1
Délka místa	6,5 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	4,8 %; 12,7 %
Výška obrubníku	0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	1,1 %; 6,2 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Chodník o nejmenší průchozí šířce 2,7 m pokračuje až na náměstí, jeho podélný sklon je 0,8 %, příčný dosahuje hodnoty 4,9 %. Tento chodník ještě křížuje dva výjezdy z přilehlých objektů, kde je směrem k vozovce snížen. Parametry obou výjezdů uvádí tabulky 46 a 47.

Tabulka 46 – Parametry výjezdu vozidel V3.2

Výjezd vozidel: Boleslavská třída 162/3 (Řeznictví Řehák)			V3.2
Délka výjezdu	3,4 m	Podélný sklon v místě výjezdu	2,2 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon v místě výjezdu	0,8 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Tabulka 47 – Parametry výjezdu vozidel V3.3

Výjezd vozidel: Boleslavská třída 163			V3.3
Délka výjezdu	3,2 m	Podélný sklon v místě výjezdu	3,6 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon v místě výjezdu	4,8 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Za výjezdy chodník šířky 4 m pokračuje až na náměstí, kde se těsně za pravým odbočením nachází hlavní vchod do budovy MÚ. Podélný i příčný sklon nepřesahují hodnotu 2,2 %.

Přístup je do objektu zajištěn šikmou rampou u zdi budovy (viz tabulka 48 a obrázek 33). Vstupní dveře jsou velkých rozměrů a hmotnosti, které by si vozíčkář v případě zavřených dveří sám neotevřel.

Tabulka 48 – Parametry rampy R3.1

Rampa: přístup do budovy MÚ			R3.1
Délka rampy	2,9 m	Podélný sklon rampy	10,7 %
Šířka rampy	1,2 m	Příčný sklon rampy	0,1 %

Pozn.: Rampa je na odlehle straně budovy opatřena zábradlím. Šířka rampy je měřena v jejím nejužším místě.



Obrázek 33 – Přístupová rampa R3.1 ke vchodu do MÚ [Autor]

Pošta Nymburk 1 se nachází po levé straně Boleslavské třídy ve směru trasy. Trasa zde vede přes přechod pro chodce před odbočením na náměstí. Jeho parametry obsahuje tabulka 49.

Tabulka 49 – Parametry přechodu pro chodce P3.2

Přechod pro chodce: přes Boleslavská třída			P3.2
Délka místa	7,9 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	20,6 %; 17,4 %
Výška obrubníku	0,01 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	10,2 %; 9,6 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Na komunikaci pro chodce po levé straně Boleslavské třídy byla naměřena min. průchozí šířka 2,8 m a podélný a příčný sklon 0,9 % a 1,9 %. Tato komunikace v jednom místě křížuje výjezd z přilehlého objektu, jeho zjištěné parametry obsahuje tabulka 50.

Tabulka 50 – Parametry výjezdu vozidel V3.4

Výjezd vozidel: Boleslavská třída 133/4		V3.4	
Délka výjezdu	3,8 m	Podélný sklon v místě výjezdu	0,1 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon v místě výjezdu	5,8 %

Pozn.: Absence varovného pásu u sníženého obrubníku.

Trasa dále pokračuje chodníkem skrze dlouhé podloubí obchodního domu a dalších budov, kde je také budova pošty. V nejužším místě je průchozí šířka 3,3 m, sklony se pohybují kolem hodnoty 0,9 %. Pouze v jednom místě, kde je povrch pochozí plochy zvlněný, byly naměřeny hodnoty podélného a příčného sklonu až 11 % a 4,9 % (viz obrázek 34). Těsně před vchodovými dveřmi pošty má chodník podélný sklon 6,2 % a příčný sklon 1,5 %.



Obrázek 34 – Místní nerovnost pochozí plochy v podloubí u pošty [Autor]

5.7.2 Dostupnost ze zastávek MHD

Přímo na náměstí se na Palacké třídě nachází zastávka Nymburk, Náměstí (stanoviště A), další zastávka stejného názvu se nachází jihozápadně od náměstí v Tyršově ulici (stanoviště B). Obě zastávky jsou jednosměrné, jejich parametry jsou uvedeny v tabulkách 51 a 56. Z výchozího bodu existuje přímý spoj linek č. 433 a 434 pouze na vzdálenější stanoviště zastávky B. V opačném směru se do ulice Letců R. A. F. lze dostat pouze s přestupem na zastávce Nymburk, V Kolonii. Alternativní možností by bylo využít odlehlejší zastávku Nymburk, Kino v Tyršově ulici, která nabízí přímý spoj.

Tabulka 51 – Parametry zastávky Z3.1

Zastávka: Nymburk, Náměstí – stanoviště A		Z3.1	
Šířka nástupiště	2,3 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,05 m
Šířka k pevné překážce	1,8 m	Podélný sklon nástupiště	1 %
Výška nástupní hrany	0,04 m	Příčný sklon nástupiště	0,8 %

Pozn.: Chybí úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace.

Ze zastávky Z3.1 (viz obrázek 35), která je umístěna na náměstí, vede trasa přes blízký přechod pro chodce P3.3 (viz obrázek 36) a dále přes středovou plochu náměstí směrem na západ. Plocha náměstí je tvořena malými dlažebními kostkami, sklony zde byly naměřeny kolem 0,6 %. Následující tabulka 52 obsahuje zjištěné parametry přechodu P3.3.

Tabulka 52 – Parametry přechodu pro chodce P3.3

Přechod pro chodce: přes Palackého třída		P3.3	
Délka přechodu	8,9 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	27 %
Výška obrubníku	0 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,9 %

Pozn.: U západního okraje přechodu se nachází 0,25 m široký rigol o hloubce 0,04 m, na východní straně je svislá překážka 0,02 m. Absence hmatových prvků.



Obrázek 35 – Zastávka Nymburk, Náměstí Z3.1 (stanoviště A) [Autor]



Obrázek 36 – Pohled na západní okraj přechodu pro chodce P3.3 [Autor]

Za středovou plochou náměstí je dále nutno přejít přechod pro chodce přes ulici Náměstí Přemyslovců, na který přímo navazuje další přechod vyznačený přes parkoviště na západní straně náměstí (viz obrázek 37). Parametry obou přechodů jsou uvedeny v tabulkách 53 a 54.

Tabulka 53 – Parametry přechodu pro chodce P3.4

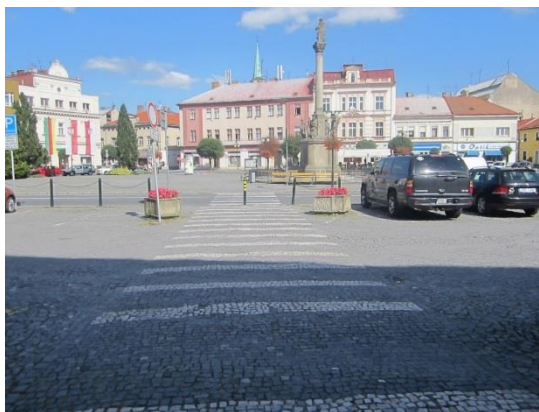
Přechod pro chodce: přes Náměstí Přemyslovců			P3.4
Délka přechodu	7,9 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	12,5 %; 8,7 %
Výška obrubníku	0,02 m; 0 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,6 %; 0,4 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Tabulka 54 – Parametry přechodu pro chodce P3.5

Přechod pro chodce: přes parkoviště PA3.1 na Náměstí Přemyslovců			P3.5
Délka přechodu	16,6 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	14,9 %; 12,5 %
Výška obrubníku	0,03 m; 0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,1 %; 0,6 %

Pozn.: Vodorovné dopravní značení parkoviště je vyznačeno přes celou délku parkoviště. Absence hmatových prvků.



Obrázek 37 – Pohled na navazující přechody P3.4 a P3.5 směrem od parkoviště [Autor]

Trasa dále pokračuje odbočením doprava po chodníku s min. průchozí šířkou 1,5 m až k budově MÚ. podélný sklon je zde 0,8 %, příčný sklon je 3,3 %.

K poště trasa vede ze zastávky Z3.1 přes blízký přechod P3.4 a dále doprava přes plochu středovou náměstí. Sklony se zde pohybují kolem 1,8 %. Následuje další přechod pro chodce, jehož parametry jsou uvedeny v tabulce 55.

Tabulka 55 – Parametry přechodu pro chodce P3.6

Přechod pro chodce: přes Náměstí Přemyslovců			P3.6
Délka přechodu	6,5 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	4,4 %; 13,5 %
Výška obrubníku	0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	1,3 %; 0,8 %

Pozn.: Absence hmatových prvků.

Těsně za přechodem se chodníková plocha zvyšuje a hodnota podélného sklonu stoupá na 13,6 %. Chodník o podélném a příčném sklonu 1,9 % a 2,2 % dále pokračuje až ke vstupu na poštu.

Tabulka 56 – Parametry zastávky Z3.2

Zastávka: Nymburk, Náměstí – stanoviště B		Z3.2	
Šířka nástupiště	2,9 m	Výška spodní hrany informační tabule	1,05 m
Šířka k pevné překážce	2,2 m	Podélný sklon nástupiště	0,1 %
Výška nástupní hrany	0,09 m	Příčný sklon nástupiště	1,7 %

Pozn.: Chybí úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace.

Od zastávky Z3.2 trasa vede podél Tyršovi ulice po chodníku šířky 4,2 m s podélným sklonem 0,5 % a příčným sklonem 2 %, který se dále zužuje až na 2,2 m v místě navazujícího podloubí. Podélný sklon se v místě podloubí zvyšuje až na 0,9 %, příčný sklon je max. 2,2 %. Trasa odbočuje doleva po přechodu pro chodce, jehož parametry vidíme v tabulce 57.

Tabulka 57 – Parametry přechodu pro chodce P3.7

Přechod pro chodce: přes Tyršova		P3.7	
Délka místa	6,1 m	Podélný sklon ke sníženému obrubníku	13,3 %; 5,8 %
Výška obrubníku	0,02 m	Příčný sklon ke sníženému obrubníku	0,3 %; 0,4 %

Pozn.: Povrch je ke sníženému obrubníku zvlněný, sklony se tak v různých místech liší. Absence hmatových prvků.

Trasa odsud pokračuje po chodníku s podélným a příčným sklonem 0,7 % a 2,2 % až k budově MÚ, sklony se však díky zvlněnému povrchu mohou různit. Trasa k poště se větví u přechodu pro chodce P3.5 a dále vede přes střed náměstí směrem k budově. Tato část trasy je již popsána výše.

5.7.3 Dostupnost z parkoviště IAD

Přímo před MÚ se nachází placené parkoviště, OOSP jsou však od tohoto poplatku zproštěni. Parkoviště je rozděleno na dvě části. Do části před budovou MÚ je vjezd povolen pouze vozidlům dopravní obsluhy, v druhé polovině parkoviště se nachází 3 vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby s těžkým pohybovým postižením (obrázek 38). Tato místa jsou v největší možné vzdálenosti od MÚ. Jelikož se jedná o jediná vyhrazená stání pro OOSP na náměstí, od pošty jsou také celkem daleko. Následující tabulka 58 uvádí veškeré zjištěné parametry tohoto parkoviště.

Tabulka 58 – Parametry parkoviště PA3.1

Parkoviště: Náměstí Přemyslovců, západní strana			PA3.1
Celkový počet stání	28	Podélný sklon	2,2 %
Počet vyhrazených stání	3	Příčný sklon	0,1 %
Šířka stání	3,3–3,5 m	Vodorovné dopravní značení	ANO
Výška obrubníku	0,03 m	Svislé dopravní značení	ANO



Obrázek 38 – Vyhrazená stání na parkovišti PA3.1 [Autor]

Od vyhrazených stání na parkovišti se není možné ihned přesunout na protější chodník. Nachází se zde letní zahrádky několika restaurací, mezi nimiž jsou zaparkovaná vozidla obsluhy, a to i na místech se zákazem stání. Je zde tedy nutnost pohybovat se po ploše parkoviště až k přechodu pro chodce P3.5, jehož obrubník je svislou překážkou o výšce 0,03 m. Sklony se na povrchu parkoviště pohybují okolo 1,1 % a 2,9 %, dlažební kostky jsou však na mnoha místech značně poškozeny. Zbytek trasy k MÚ i na poštu je již popsán výše.

Na východní straně náměstí se nachází ještě další parkoviště, které je však pouze pro držitele parkovacích karet. Na tomto parkovišti je umožněno parkování celkem 18 vozidlům, žádné stání však není vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby s těžkým pohybovým postižením. Jako další možnost parkování v blízkosti pošty se nabízí několik málo městských parkovacích stání na Palacké třídě, kde je umožněno parkování po dobu 1 h.

5.7.4 Zhodnocení současného stavu a návrhy úprav

(mapové schéma viz obrázek 39)

Úsek trasy od vchodu do nemocnice až k výjezdu z obytné zóny hodnotím jako **vyhovující**. V místě výjezdu V3.1 dochází k navýšení příčného sklonu na hodnotu 13,3 % za současného podélného sklonu 5,2 %, což je velmi nebezpečná kombinace. Proto je místo

výjezdu V3.1 **nevyhovující**. Výjezd by bylo vhodné prodloužit a docílit tak nižšího příčného sklonu. Možností je také vyměnit povrch.

Na dalším úseku se v prostoru chodníku nachází několik předmětů vybavení přilehlých obchodů a jsou zde vytvořena místní zúžení až 0,96 m, v místě betonové obruby na rohu domu až 0,93 m. Tento úsek stále **vyhovuje**, avšak doporučením je v rámci možností odstranit tyto předměty z prostoru pochozí plochy, které by mohly činit potíže také nevidomým osobám.

Dále jsou pochozí plochy **vyhovující**, sklony se v místě křížení jednosměrné komunikace mění, což však nemá větší vliv na změnu přístupnosti. Mezi stěnou domu a sloupy podloubí byla naměřena průchozí šířka pouze 1,4 m a příčný sklon 5,2 %. V místě podloubí je tedy pochozí plocha pouze **částečně vyhovující**. Problém nedostatečné šířky nelze jednoduše vyřešit, bylo by ale vhodné alespoň snížit příčný sklon výměnou povrchu.

Místo pro přecházení P3.1 hodnotím jako **nevyhovující** kvůli kombinaci vysokých hodnot podélného a příčného sklonu 12,7 % a 6,2 % na jihovýchodní straně. Rekonstrukce by zde opět mohla být příliš složitá kvůli historickému povrchu.

Dále je chodník **částečně vyhovující**, příčný sklon přesahuje minimální stanovenou hodnotu 4 %. Na tomto úseku se vyskytují dva výjezdy z přilehlých objektů. Výjezd vozidel V3.2 **vyhovuje**, ale druhý výjezd V3.3 je pouze **částečně vyhovující**, díky vysokému příčnému sklonu. Povrch z dlažebních kostek navrhuji co nejvíce vyrovnat v rámci možností. Za výjezdy se hodnota příčného sklonu snižuje a chodník je až k budově MÚ **vyhovující**.

Přístupovou rampu ke vchodu do městského úřadu hodnotím jako **vyhovující** i přesto, že parametr šířky je o 0,3 m menší než stanovená hodnota. Šířka 1,2 m byla naměřena pouze v nejvyšším místě rampy, kde se vyskytuje kamenný podstavec historického sloupu, který nelze odstranit.

Při přepravě k budově pošty se trasa před náměstím větví a odbočuje přes přechod pro chodce P3.2, který **nevyhovuje** pro kombinaci velmi vysokých hodnot sklonů ke sníženým obrubníkům. Tento problém by vyřešila pouze celková rekonstrukce přechodu.

Úsek je od přechodu P3.2 až k podloubí **vyhovující**. Jeho přístupnost omezuje místo výjezdu V3.4, kde je příčný sklon 5,8 %. V tomto místě je pochozí plocha **částečně vyhovující**. Pochozí plocha skrze podloubí až ke vchodu na poštu vyhovuje kromě místa se zvlněným povrchem, které **nevyhovuje**.

Zastávka Z3.1 na náměstí je **nevyhovující**. Výška nástupní hrany 0,04 m je velmi malá a tuto zastávku je třeba zrekonstruovat. Totéž platí o druhém stanovišti zastávky Z3.2, která má výšku hrany 0,09 m.

Přechod P3.3 v blízkosti zastávky Z3.1 zcela **nevyhovuje**. Přechod je příliš dlouhý a hodnota podélného sklonu převyšuje max. stanovenou hodnotu 12,5 %. Na hranici západního obrubníku je navíc vytvořen rigol, který zde tvoří vertikální i horizontální překážku. Pochozí plocha je přes střed náměstí **vyhovující**. Přechod pro chodce P3.4 **vyhovuje**. Další přechod před parkoviště P3.5, který na něj přímo navazuje, je **nevyhovující**. Vodorovné dopravní značení je špatně provedeno, zebra by měla být zkrácena pouze na úsek pojížděný automobily, což by zkrátilo i naměřenou délku přechodu 16,6 m. Možným řešením by zde bylo vybudování vysazených chodníkových ploch. Obrubník na západní straně přechodu, který je vyšší než 0,02 m, je potřeba snížit spolu s vybudováním rampy o stanovených sklonech. Po odbočení je chodník podél budov **vyhovující** až k MÚ.

Úsek trasy k poště je od přechodu P3.3 až k dalšímu přechodu pro chodce **vyhovující**. Přechod P3.6 **částečně vyhovuje**, důvodem je vysoká hodnota podélného sklonu ke sníženému obrubníku. Těsně za přechodem je pochozí plocha **nevyhovující**, hodnota podélného sklonu je až 13,6 %, což zde opět nelze moc dobře řešit z důvodu historického povrchu. Zbytek chodníku k poště dále **vyhovuje**.

Od zastávky Z3.2 je úsek trasy až k přechodu pro chodce P3.7 **vyhovující**. Přechod P3.7 **částečně vyhovuje**, podélný sklon ke sníženému obrubníku je na severní straně vyšší než stanovená hodnota. Pochozí plocha je dále až k budově MÚ **vyhovující**. Trasa od zastávky k poště je již zhodnocena výše jako součást analýzy pohybu po vlastní ose do této instituce.

Parkoviště na západní straně náměstí PA3.1 je **nevyhovující**. Dvě ze tří vyhrazených stání nemají dostatečnou manévrovací plochu, místa je tedy potřeba rozšířit nejméně na 3,5 m. Kvůli letním zahrádkám a zaparkovaným vozidlům obsluhy je zde nutnost pohybu po ploše parkoviště až k přechodu P3.5, kde je obrubník vysoký 0,03 m. Při přepravě do MÚ i na poštu je vzdálenost vyhrazených stání zbytečně příliš velká a bylo by je vhodné přesunout přímo před budovu MÚ, kde se v současné době nachází vyhrazená stání pro vozidla úřadu.

Celkově je trasa do lokality 3 od nemocnice **nevyhovující**. Důvodem je nepřístupný výjezd V3.2 na křížení s obytnou zónou a dále několik nevyhovujících přechodů a míst pro přecházení. Protože historické jádro města tvoří většinou pochozí plochy z dlažebních kostek, které se působením času vychylují ze své původní polohy, sklony se v různých místech liší a znesnadňují tak pohyb. Tuto problematiku nelze snadno vyřešit kompletní

výměnou celého povrchu. V případě nutnosti je vhodným řešením provést alespoň místní úpravy vyrovnáním úrovně jednotlivých kostek.



Obrázek 39 – Mapové schéma přístupnosti lokality 3 [28, upraveno]

6 Závěr

Pro analýzu bylo po konzultaci s vedením města zvoleno celkem šest institucí, které byly dále dle polohy koncentrovány do tří lokalit. Jedná se o několik zdravotnických středisek, Obecní dům, městský úřad a Českou poštu. Bezbariérová přístupnost tras k těmto objektům byla zkoumána z výchozí ulice Letců R. A. F. na sídlišti Jankovice. Součástí analýzy je také posouzení možností využití MHD a osobní automobilové dopravy ve formě zhodnocení blízkých autobusových zastávek a parkovišť.

Pomocí vlastního měření v terénu byly zjištěny všechny potřebné hodnoty parametrů pochozích ploch, přechodů pro chodce, míst pro přecházení a dalších stavebních prvků. Výsledkem je podrobný technický popis jednotlivých tras v textové a tabulkové podobě. Naměřené hodnoty byly porovnány se stanovenou stupnicí hodnocení a byly navrhnuty možné stavební úpravy problematických míst. Součástí zhodnocení jsou výřezy z ortofotomap se zakreslením vedení tras a všech stavebních objektů. Textový popis je dále doplněn o přiloženou fotodokumentaci.

V tuto chvíli je pohyb osob s omezenou schopností pohybu v Nymburce značně omezen a ztížen množstvím překážek v uličním prostoru. Po téměř celém území města se nachází poškozené povrchy chodníků, nesnížené obrubníky u přechodů pro chodce a míst pro přecházení a další nevyhovující objekty zabraňující samostatný a bezpečný pohyb těchto osob po městě. Z vlastního průzkumu jsem došla k závěru, že obecně je snaha tyto prvky renovovat, avšak děje se tak ve většině případů pouze při celkových rekonstrukcích dané lokality či při výstavbě nových objektů. V Nymburce dlouhodobě probíhá výstavba bezbariérové trasy vedoucí od hlavního nádraží na náměstí, což je sice frekventovaná trasa, avšak neřeší to přístupnost z odlehlejších obytných celků a oblastí na okrajích města.

Při zhodnocení naměřených dat vyšlo najevo, že jsou všechny zvolené instituce při docházce z ulice Letců R. A. F. nepřístupné, a to v první řadě kvůli množství vysokých obrubníků a dalších překážek na trase. Ze sedmi zmapovaných autobusových zastávek jsou pouze dvě z nich vyhovující, zbylé zastávky jsou nepřístupné pro OOSP. Důvodem je nedostatečná výška nástupních hran. Z celkového počtu posuzovaných parkovišť vyhovují pouze tři z nich, a to pouze částečně. Zbylá čtyři parkoviště nevyhovují. Společným návrhem a doporučením je tedy průběžné odstraňování nadměrných výškových rozdílů, rekonstrukce chodníků v místě výjezdů vozidel, zvyšování nástupních hran apod.

Věřím, že zjištěné poznatky při tvorbě této práce a navržená řešení budou užitečné, a že naleznou reálné využití v praxi.

Seznam použité literatury

1. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.
2. ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Praha: ČKAIT, 2011. ISBN 978-80-87438-17-6.
3. ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006.
4. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu.
5. MATUŠKA, Jaroslav. *Bezbariérová doprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2009. ISBN 978-80-86530-62-8.
6. FILIPIOVÁ, Daniela. *Život bez bariér: projekty a rekonstrukce*. Praha: Grada, 1998. Profi & hobby. ISBN 80-7169-233-6.
7. KRAMÁRIKOVÁ, Radka. *Překonání bariér pro tělesně postižené* [online]. Brno, 2006 [cit. 2017-07-18].
Dostupné z: https://is.muni.cz/th/131063/pedf_b/BP_Kramarikova_Radka..pdf. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita, Pedagogická fakulta.
8. OPATŘILOVÁ, Dagmar a Dana ZÁMEČNÍKOVÁ. *Podpora rozvoje hybnosti osob s tělesným postižením: bariéry ve vnějším a vnitřním prostředí*. In: Informační systém Masarykovy univerzity [online]. [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/ps14/hybnost/web/pages/04-01-bariery.html>.
9. ŠESTÁKOVÁ, Irena a Pavel LUPAČ. *Budovy bez bariér: návrhy a realizace*. Praha: Grada, 2010. Stavitel. ISBN 978-80-247-3225-1.
10. *Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace*. In: Úřední věstník Evropské unie, 2014. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1300&from=CS>.
11. *Dopravní značka IP12 + O1*. In: ADOZ Praha [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://www.adoz-znacen.cz/e-shop/dopravni-znacky/informativni-znacky/217-dopravni-znacka-ip12-o1-211-ip12-o1.html>.
12. *Vodorovné dopravní značení V 10f*. In: BS Morava spol. s.r.o. [online]. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://www.dopravni-znaceni-bsmorava.cz/eshop/v-10f-cz-266.html>.
13. ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007.
14. *Strategie rozvoje města Nymburk na léta 2011–2020*. In: Nymburk: oficiální stránky města [online]. Nexia AP a.s. [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: http://www.meu-nbk.cz/files/files_strategie-rozvoje-mesta/analytika-srmn.pdf.

15. *Nymburk*. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Nymburk>.
16. *Okres Nymburk, kraj Středočeský, ČR*. In: Kurzy.cz [online]. [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <http://regiony.kurzy.cz/obrazky/schema/okres/nymburk-kraj-stat.svg>.
17. *Nymburk: oficiální stránky města* [online]. [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <http://mesto-nymburk.cz/>.
18. *Historie vzniku města*. In: Nymburk [online]. MaRcom-Eko [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <http://www.nymburk.cz/historie.htm>.
19. *Mapy.cz*. [online] Seznam.cz, a.s. [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>.
20. *Integrace Nymburska od 26. 3. 2017*. In: ROPID [online]. [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <https://ropid.cz/integrace-nymbursko-2017/?tab=2>.
21. OAD Kolín, s.r.o. *Vozový park OAD Kolín* [online], 24. 4. 2017. [cit. 2017-07-18]. Osobní emailová korespondence.
22. *Nemocnice Nymburk s.r.o.* [online]. [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: <http://www.nemnbk.cz/>.
23. *Poliklinika AGEL* [online]. [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: <http://poliklinika.agel.cz/index.html>.
24. *Obecní dům*. In: NKC – Nymburské kulturní centrum [online]. [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: <http://www.nkc-nymburk.cz/index.php?sekce=3>.
25. *Detail pobočky – Nymburk 1*. In: PoštaOnline [online]. [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: <https://www.postaonline.cz/detail-pobocky/-/pobocky/detail/28801>.
26. *Metodika kategorizace přístupnosti tras a komunikací*. In: Přes bariéry [online]. Pražská organizace vozíčkářů z. s. [cit. 2017-08-08]. Dostupné z: <http://www.presbariery.cz/cz/ke-stazeni/category/7-metodika-a-koncepce>.
27. MATOUŠEK, Jan. *Analýza centra města Jihlavy z hlediska osob s omezenou schopností pohybu*. Praha, 2014. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní.
28. *Územní plán Nymburk*. Nymburk: oficiální stránky města [online]. RÚIAN: ČÚZK [cit. 2017-07-18]. Dostupné z: http://spinbox.meu-nbk.cz/mapa/uzemni-plan/?ly=ad%2Cpa&lb=of2014_mesto&c=-697397%3A-1038025&z=3&lbo=1&lyo=

Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
IAD	Individuální automobilová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
MÚ	Městský úřad
OAD	Okresní autobusová doprava Kolín
OOSP	Osoby s omezenou schopností pohybu
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
PID	Pražská integrovaná doprava
POV	Pražská organizace vozíčkářů
TSI	Technická specifika interoperability

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Vybrané piktogramy OOSPO	10
Obrázek 2 – Prostorové požadavky na komunikaci pro chodce.....	13
Obrázek 3 – Hmatové úpravy přechodu pro chodce.....	16
Obrázek 4 – Svislé dopravní značení IP 12 + O 1	20
Obrázek 5 – Vodorovné dopravní značení V 10f	20
Obrázek 6 – Poloha okresu a města Nymburk v ČR.....	22
Obrázek 7 – Silniční síť města.....	23
Obrázek 8 – Schéma linkového vedení MHD	24
Obrázek 9 – Mapa části města s vyznačením vybraných lokalit	28
Obrázek 10 – Společná legenda mapových schémat	33
Obrázek 11 – Přístupová rampa k budově Polikliniky sídliště R1.1.....	34
Obrázek 12 – Pohled na chodník směrem k přechodu P1.1	34
Obrázek 13 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA1.1	37
Obrázek 14 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA1.2	37
Obrázek 15 – Mapové schéma přístupnosti lokality 1.....	39
Obrázek 16 – Pohled na výjezd vozidel V2.1 směrem k ulici Letců R. A. F.	41
Obrázek 17 – Pohled na most na jižní straně ulice Zbožská směrem k ulici Letců R. A. F.	42
Obrázek 18 – Přejechod pro chodce P2.5, pohled směrem k ulici Letců R. A. F..	43
Obrázek 19 – Pohled na obrubník na východní straně přechodu P2.6	43
Obrázek 20 – Pohled na omezenou průchozí šířku chodníku směrem k okružní křižovatce	44
Obrázek 21 – Vjezdová a výjezdová komunikace parkoviště před budovou Policie ČR... ..	45
Obrázek 22 – Přejechod pro chodce P2.12 před okružní křižovatkou	45
Obrázek 23 – Zdvíhací plošina pro přístup k budově Obecního domu	48
Obrázek 24 – Zastávka Nymburk, Nemocnice Z2.1.....	49
Obrázek 25 – Zastávka Nymburk, Havlíčkova VZP Z2.3, směr průmyslová zóna sever ..	49

Obrázek 26 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA2.1	52
Obrázek 27 – Vyhrazená parkovací stání na parkovišti PA2.2	52
Obrázek 28 – Železná rampa na hranici parkoviště PA2.3	53
Obrázek 29 – Mapové schéma přístupnosti společné části trasy do lokality 2	56
Obrázek 30 – Mapové schéma přístupnosti lokality 2	60
Obrázek 31 – Vjezd V3.1 na křížení s obytnou zónou	61
Obrázek 32 – Místní zúžení před výjezdem z jednosměrné komunikace Hradební	62
Obrázek 33 – Přístupová rampa R3.1 ke vchodu do MÚ	63
Obrázek 34 – Místní nerovnost pochozí plochy v podloubí u pošty	64
Obrázek 35 – Zastávka Nymburk, Náměstí Z3.1 (stanoviště A).....	65
Obrázek 36 – Pohled na západní okraj přechodu pro chodce P3.3	65
Obrázek 37 – Pohled na navazující přechody P3.4 a P3.5 směrem od parkoviště	66
Obrázek 38 – Vyhrazená stání na parkovišti PA3.1	68
Obrázek 39 – Mapové schéma přístupnosti lokality 3	71

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Minimální počty vyhrazených stání	19
Tabulka 2 – Parametry přechodu pro chodce P1.1.....	34
Tabulka 3 – Parametry přechodu pro chodce P1.2.....	34
Tabulka 4 – Parametry části rampy R1.1a.....	35
Tabulka 5 – Parametry části rampy R1.1b.....	35
Tabulka 6 – Parametry části rampy R1.1c.....	35
Tabulka 7 – Parametry zastávky Z1.1	36
Tabulka 8 – Parametry zastávky Z1.2	36
Tabulka 9 – Parametry parkoviště PA1.1	37
Tabulka 10 – Parametry parkoviště PA1.2	37
Tabulka 11 – Parametry přechodu pro chodce P2.1.....	40
Tabulka 12 – Parametry přechodu pro chodce P2.2.....	40

Tabulka 13 – Parametry přechodu pro chodce P2.3.....	40
Tabulka 14 – Parametry výjezdu vozidel V2.1	41
Tabulka 15 – Parametry výjezdu vozidel V2.2.....	41
Tabulka 16 – Parametry výjezdu vozidel V2.3.....	41
Tabulka 17 – Parametry místa pro přecházení P2.4.....	42
Tabulka 18 – Parametry přechodu pro chodce P2.5.....	42
Tabulka 19 – Parametry přechodu pro chodce P2.6.....	42
Tabulka 20 – Parametry přechodu pro chodce P2.7.....	43
Tabulka 21 – Parametry přechodu pro chodce P2.8.....	43
Tabulka 22 – Parametry místa pro přecházení P2.9.....	44
Tabulka 23 – Parametry výjezdu vozidel V2.4.....	44
Tabulka 24 – Parametry místa pro přecházení P2.10.....	45
Tabulka 25 – Parametry přechodu pro chodce P2.11.....	45
Tabulka 26 – Parametry přechodu pro chodce P2.12.....	46
Tabulka 27 – Parametry místa pro přecházení P2.13.....	46
Tabulka 28 – Parametry místa pro přecházení P2.14.....	46
Tabulka 29 – Parametry rampy R2.1	47
Tabulka 30 – Parametry přechodu pro chodce P2.15.....	47
Tabulka 31 – Parametry přechodu pro chodce P2.16.....	47
Tabulka 32 – Parametry zastávky Z2.1	49
Tabulka 33 – Parametry zastávky Z2.2	50
Tabulka 34 – Parametry zastávky Z2.3	50
Tabulka 35 – Parametry přechodu pro chodce P2.17.....	50
Tabulka 36 – Parametry výjezdu vozidel V2.5.....	50
Tabulka 37 – Parametry výjezdu vozidel V2.6.....	51
Tabulka 38 – Parametry přechodu pro chodce P2.18.....	51
Tabulka 39 – Parametry místa pro přecházení P2.19.....	51
Tabulka 40 – Parametry parkoviště PA2.1	52

Tabulka 41 – Parametry parkoviště PA2.2	53
Tabulka 42 – Parametry parkoviště PA2.3	53
Tabulka 43 – Parametry parkoviště PA2.4	54
Tabulka 44 – Parametry výjezdu vozidel V3.1	61
Tabulka 45 – Parametry místa pro přecházení P3.1	62
Tabulka 46 – Parametry výjezdu vozidel V3.2	62
Tabulka 47 – Parametry výjezdu vozidel V3.3	63
Tabulka 48 – Parametry rampy R3.1	63
Tabulka 49 – Parametry přechodu pro chodce P3.2	63
Tabulka 50 – Parametry výjezdu vozidel V3.4	64
Tabulka 51 – Parametry zastávky Z3.1	65
Tabulka 52 – Parametry přechodu pro chodce P3.3	65
Tabulka 53 – Parametry přechodu pro chodce P3.4	66
Tabulka 54 – Parametry přechodu pro chodce P3.5	66
Tabulka 55 – Parametry přechodu pro chodce P3.6	66
Tabulka 56 – Parametry zastávky Z3.2	67
Tabulka 57 – Parametry přechodu pro chodce P3.7	67
Tabulka 58 – Parametry parkoviště PA3.1	68