



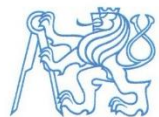
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Jan Luncar

OPTIMALIZACE BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY
A BEZBARIÉROVÝCH TRAS V MOSTĚ

Diplomová práce

2016



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní
děkan
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K612..... Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Jan Luncar

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Optimalizace bezbariérové dopravy
a bezbariérových tras v Mostě**

Název tématu (anglicky): Optimization of Barrierless Transport and Barrierless
Routes in Most

Zásady pro vypracování

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

- analýza stávajícího stavu bezbariérové dopravy a bezbariérových tras v zadané lokalitě, včetně analýzy již zpracovaných projektů (s upozorněním na chybné provedení aplikovaných prvků)
- zmapování stávajících bezbariérových tras a jejich cílů v řešeném území, včetně návrhů doplnění nových cílů (se zaměřením na společensky, sportovně a kulturně významné objekty a plochy, na oblast zdravotnictví, veřejné správy a školství) a nového vedení těchto tras
- prověření bezbariérové dostupnosti veřejné hromadné dopravy
- vzorové návrhy aplikací vybraných prvků umožňujících bezbariérový pohyb alespoň ve 3 vybraných lokalitách řešeného území, včetně výkresové dokumentace (se zřetelem na způsob řešení větších nepřehledných ploch s občanskou vybaveností)
- stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav včetně stanovení očekávané ekonomické náročnosti

Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí diplomové práce

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce:

13. ledna 2015

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce:

1. června 2016

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

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



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Jan Luncar
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....13. ledna 2015

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří mi věnovali svůj volný čas, aby mi poskytli potřebné rady a materiály, jež mi pomohly k vytvoření tohoto díla. Jmenovitě, chci poděkovat doc. Ing. Jiřímu Čarskému, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady, které mi pomáhaly při zpracovávání této práce. V neposlední řadě, bych také rád poděkoval svým rodičům a blízkým za morální podporu, kterou mi ochotně projevovali po celou dobu mého studia.

Prohlášení

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

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracoval samostatně a použil jsem pouze podklady (literaturu, projekty, SW atd.) uvedené v příloženém seznamu.

Nemám závažný důvod proti užití 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 Litvínově dne 27. května 2016

.....

Podpis

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

V Litvínově dne 27. května 2016

.....

Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

OPTIMALIZACE BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY A BEZBARIÉROVÝCH TRAS V MOSTĚ

Diplomová práce

květen 2016

Bc. Jan Lunčar

ABSTRAKT

Cílem této diplomové práce „Optimalizace bezbariérové dopravy a bezbariérových tras v Mostě“ je analýza současného stavu bezbariérové dopravy ve městě Mostě. Na základě zjištěných nedostatků, navrhnout opatření vedoucí k nápravě těchto chyb a tím i vytvořit bezbariérové trasy potřebné pro vedení osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

ABSTRACT

The goal of this diploma thesis „Optimization of barrierless transport and barrierless routes in Most“ is analysis of the current state of barrierless transportation in city Most. Next goal is to propose measures leading to correction of the insufficiencies, that were found through the analysis, and thus creating barrierless paths needed for leading persons with reduced mobility and orientation.

Obsah

Obsah	5
1 Seznam použitých zkratk	8
2 Úvod	9
3 Vymezení řešeného území	10
3.1 Historie města	10
3.2 Dopravní infrastruktura.....	11
3.3 Veřejná doprava	11
4 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	12
4.1 Osoby s postižením zraku.....	12
4.2 Osoby s omezenou schopností pohybu	13
4.3 Osoby s postižením sluchu	14
4.4 Osoby hluchoslepé	14
5 Právní prostředí vytvářející podmínky pro bezbariérový pohyb	14
5.1 Aplikování právní legislativy	15
6 Prvky umožňující vedení OOSPO	16
6.1 Obecné zásady při tvorbě jednotlivých prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu..	16
6.1.1 Řešení chodníkových ploch a koridorů pro přecházení	16
6.1.2 Řešení vyhrazených stání pro osoby	18
6.2 Obecné zásady při tvorbě jednotlivých prvků pro osoby s omezenou schopností orientace ²⁰	
6.2.1 Řešení chodníkových ploch a koridorů pro přecházení	22
6.3 Dočasná řešení	27
7 Bezbariérová doprava v Mostě	28
7.1 Analýza zpracovaných projektů.....	28
7.2 Lokalizace cílů.....	29
7.3 Schéma vybraných oblastí.....	30
7.4 Způsob hodnocení oblastí	31
7.4.1 Oblast CENTRAL.....	34
7.4.1.1 Schéma oblasti CENTRAL.....	36
7.4.1.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti CENTRAL.....	37
7.4.1.3 Popis hodnocených objektů v oblasti CENTRAL	39
7.4.1.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav v oblasti	43
7.4.1.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	44
7.4.1.6 Fotodokumentace oblasti CENTRAL.....	44

7.4.2	Oblast KOSTEL	45
7.4.2.1	Schéma oblasti KOSTEL	47
7.4.2.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti KOSTEL	48
7.4.2.3	Popis hodnocených objektů v oblasti VÝCHOD.....	48
7.4.2.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	49
7.4.2.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	50
7.4.2.6	Fotodokumentace	50
7.4.3	Oblast NÁDRAŽÍ.....	51
7.4.3.1	Schéma oblasti NÁDRAŽÍ.....	52
7.4.3.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti NÁDRAŽÍ.....	53
7.4.3.3	Popis hodnocených objektů v oblasti NÁDRAŽÍ.....	54
7.4.3.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	57
7.4.3.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	57
7.4.3.6	Fotodokumentace	58
7.4.4	Oblast NEMOCNICE	59
7.4.4.1	Schéma oblasti NEMOCNICE	60
7.4.4.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů NÁDRAŽÍ	61
7.4.4.3	Popis hodnocených objektů v oblasti NEMOCNICE	62
7.4.4.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	63
7.4.4.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	64
7.4.4.6	Fotodokumentace	64
7.4.5	Oblast PRIOR	65
7.4.5.1	Schéma oblasti PRIOR	67
7.4.5.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti PRIOR	68
7.4.5.3	Popis hodnocených objektů v oblasti CITADELA.....	70
7.4.5.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	73
7.4.5.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	74
7.4.5.6	Fotodokumentace	74
7.4.6	Oblast STADION.....	75
7.4.6.1	Schéma oblasti STADION.....	76
7.4.6.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti STADION.....	77
7.4.6.3	Popis hodnocených objektů v oblasti STADION.....	80
7.4.6.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	85
7.4.6.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	86
7.4.6.6	Fotodokumentace	87

7.4.7	Oblast KAHAN.....	88
7.4.7.1	Schéma oblasti KAHAN.....	89
7.4.7.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti KAHAN.....	90
7.4.7.3	Popis hodnocených objektů v oblasti KAHAN.....	92
7.4.7.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	95
7.4.7.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	96
7.4.7.6	Fotodokumentace	97
7.4.8	Oblast MATYLDA	98
7.4.8.1	Schéma oblasti MATYLDA	99
7.4.8.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti STADION.....	100
7.4.8.3	Popis hodnocených objektů v oblasti STADION.....	100
7.4.8.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	102
7.4.8.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	102
7.4.8.6	Fotodokumentace	103
7.4.9	Oblast SOUD.....	103
7.4.9.1	Schéma oblasti SOUD.....	105
7.4.9.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti SOUD.....	106
7.4.9.3	Popis hodnocených objektů v oblasti STADION.....	106
7.4.9.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	108
7.4.9.5	Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav.....	109
7.4.9.6	Fotodokumentace	109
7.4.10	Oblast DOPRAVNÍ PODNIK	110
7.4.10.1	Schéma oblasti DOPRAVNÍ PODNIK	111
7.4.10.2	Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti STADION.....	112
7.4.10.3	Popis hodnocených objektů v oblasti STADION.....	114
7.4.10.4	Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav.....	117
7.4.10.5	Stanovení možného harmonogramu navržených úprav.....	118
7.4.10.6	Fotodokumentace	119
8	Závěr.....	120
9	Použité zdroje.....	121
10	Seznam obrázků	122
11	Seznam tabulek.....	124
12	Seznam příloh.....	124

1 Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
IAD	Individuální automobilová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
WHO	World health organization (Světová zdravotnická organizace)

2 Úvod

Tato práce pojednává o bezbariérové dopravě ve městě Most. Pod pojmem bezbariérovost, si lze představit přístupnost jednotlivých objektů, které vyvolávají přirozenou společenskou poptávku. Mezi takovéto stavby se řadí nejrůznější kulturní a společenská centra ve městě. Jako každý moderní stát se i Česká Republika snaží přizpůsobovat nejnovějším trendům v oblasti dopravy, proto na zpřístupnění těchto objektů osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen OOSPO) se klade čím dál větší důraz. Toto složité a rozsáhlé téma mě během studia zaujalo natolik, že jsem si ho vybral pro svou závěrečnou práci.

Hlavním cílem této práce je zmapování stávajícího stavu jednotlivých objektů, které nalezneme na trasách obsluhující nejvýznamnější stavby ve městě. To zahrnuje vytyčení nejvýznamnějších oblastí a tras, které jsou prioritní pro pohyb zdravotně postižených jedinců. Následně tyto objekty ohodnotit, navrhnout úpravy, díky kterým by bylo možné tyto objekty označit jako plně bezbariérové, vymezit ekonomickou náročnost a stanovit možný harmonogram realizace navržených úprav.

Základním předpokladem práce je, že OOSPO pro svůj pohyb ve městě využívají zejména městskou hromadnou dopravu (dále jen MHD), popřípadě individuální automobilovou dopravu (dále jen IAD). Tato základní myšlenka vyplývá z úvahy o tom, že se OOSPO nepohybují napříč celým městem, ale k uražení větších vzdáleností využívají právě motorové dopravní prostředky.

Využití MHD zahrnuje analýzu nejen bezbariérovosti samotných autobusových a tramvajových zastávek, ale i bezbariérového přístupu k těmto objektům. Významnost výškového řešení nelze opomíjet a je potřeba mu přikládat stejný význam jako prvkům, které přímo podporují vedení osob nevidomých a slabozrakých.

Součástí této práce je i poukázání na správné řešení jednotlivých objektů, u kterých je kladen maximální důraz na bezpečnost a bezbariérovost. Mezi tyto objekty se řadí přechody pro chodce, místa pro přecházení, zastávky MHD a nejrůznější konfliktní místa.

Vrcholem celé práce jsou tři výkresy vybraných lokalit, kde je ukázáno správné řešení jednotlivých objektů s důrazem na maximální bezpečnost.

3 Vymezení řešeného území

Město Most leží na severu České republiky v Ústeckém kraji situované zhruba 100 km severně od hlavního města Prahy. Rozkládá se přímo mezi úpatím Krušných hor a Českým středohořím. Jeho katastrální výměra činí téměř 87 km². V současné době zde žije okolo 67 000 obyvatel. S tímto počtem obyvatel se řadí na 14. pozici velikosti dle počtu obyvatel v České Republice.



Obrázek 1 - Situování města vzhledem k ČR.

3.1 Historie města

První zmínky o městě se dotýkají už od 10. století. Kdy zde přes močálovitou stezku vedla řada mostů. Odtud taky plyne název města. Za vlády Přemyslovců se most stává městem a postupem času jsou mu udělována veškerá privilegia. Mezi lety 1455 až 1515 bylo město několikrát poničeno ničivými požáry a došlo tak k několika přestavbám. Z této doby pochází i jedna z neznámějších památek děkanský kostel Nanebevzetí Panny Marie.

Jeho další historie se začala psát na konci 19. století, kde zde byly nalezeny rozsáhlá ložiska hnědého uhlí. K největšímu rozmachu těžby této rudy docházelo v 50. – 60. letech minulého století. Rozšiřování těžby vedlo v roce 1963 k osudnému rozhodnutí o zbourání města z důsledku bohatých nalezišť právě pod stávajícím městem. Jako symbol a vzpomnutí na staré město se rozhodlo přesunutí děkanského kostela na Nanebevzetí Panny Marie. Tento přesun byl uskutečněn v roce 1975, kdy byl na kolejích za pomoci ocelové konstrukce přesunut na nové místo. Demolice objektů ve starém Mostě definitivně skončili po více jak 20 letech v roce 1987.

V současnosti je město Most důležitým střediskem obchodu a průmyslu v severních Čechách.

3.2 Dopravní infrastruktura

Město obklopuje několik významných silničních tahů. Nejvýznamnější komunikace, která se zde nachází je silnice I. třídy I/13, které vytváří jakýsi městský obchvat a vede dopravu směrem na Teplice a Chomutov. Mezi další významné tahy se řadí silnice I/27, která vede dopravu směrem na Litvínov a v neposlední řadě také I/15, která se propojuje s I/27 a I/13 ve východním okraji města. Mezi nejvýznamnější místní komunikace se definitivně řadí ulice Budovatelů, ta má sběrnou funkci a prochází samotným centrem města. V její ose je vedena dvojkolejná tramvajová trať, která propojuje město Most s městem Litvínov.



Obrázek 2 - Schématické znázornění nejvýznamnějších komunikací v Mostě.

3.3 Veřejná doprava

MHD zajišťuje akciová společnost Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Dále, se zde vyskytují i soukromí dopravci, kteří se starají hlavně o dopravu příměstskou a meziměstskou. Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova zde provozuje jak linky autobusové, tak linky tramvajové. Tramvajové linky propojují Most s nedalekým městem Litvínov. Celá trať vede přes chemické závody, díky čemuž je zajištěno kvalitní dopravní spojení pro osoby, které zde pracují. Soukromí dopravci jako například akciová společnost Student Agency, zde provozují autobusové linky zajišťující obsluhu mezi vzdálenějšími městy, jako je například Praha. Železniční doprava je zajištěna akciovou společností České dráhy. Ta zde provozuje pravidelné linky, které městu zajišťují železniční spojení s městy Litvínov, Chomutov a Teplice. V těchto městech jsou umožněny další přestupy, které využívají cestující při cestování na delší vzdálenost například do Karlových varů, Ústí nad Labem, nebo Prahy.

4 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Ve všech společnostech na světě se nachází OOSPO. Vyspělé státy se tomuto problému věnují a snaží se osobám s handicapem umožnit lepší zařazení do společnosti. Není tomu nijak ani u ČR, která se prezentuje jako moderní a vyspělý stát. V dobách 20. století se nikdo tímto problémem nezabýval. Osoby s handicapem byli odkázáni pouze na sebe, nebo své blízké. V dnešní době globalizace je důležité otvírat další možnosti i handicapovaným lidem. Základní potřebou každého člověka je pohyb, v tomto případě bezbariérový pohyb.

Můžeme říci, že osoby s handicapem tvoří jednu z největších minorit na celém světě. Pouze v ČR je nějakým postižením postihnuto, zhruba 10% obyvatel. To právě zde v republice, která má okolo 10 500 000 obyvatel dělá asi 1 050 000 osob s handicapem. Toto číslo nám jasně evokuje, že se nejedná o zanedbatelnou hodnotu, ale o číslo, kterému je třeba věnovat zvýšenou pozornost.

V rámci ČR se tento problém začal řešit počátkem 21. století. Vznikla spousta neziskových organizací, které tyto lidi sdružovala a snažila se jim pomoci v každém ohledu. Města se k tomuto problému také postavila čelem a tím začaly vznikat různé generely bezbariérové dopravy, kde byly navrženy trasy, které by umožnily pohyb i OOSPO. To vede k postupným úpravám potřebných k vedení těchto handicapovaných osob. V dnešní době se veškeré stavby určené pro pohyb chodců, tedy i OOSPO realizují jako bezbariérové.

Jedním z problémů je, že spousta již realizovaných prvků, které mají umožnit pohyb handicapovaným osobám, jsou provedeny chybně. Ve spoustě případů to může vyvolat konfliktní situace. Dalším problémem je, že města nezpracovávají generely bezbariérové dopravy. Ač se jedná pouze o plán, kde jsou vyznačeny významné trasy, které mají za úkol obsluhu společensky významných míst. Jedná se o nepostradatelnou součást pro správné vedení OOSPO. Pokud tyto plány neexistují samotná realizace tras, je výrazně ztížená. Navíc jednotlivé prvky na sebe správně nenasazují a i při jejich správné realizaci, se v mnoha případech nedají využít pro vedení OOSPO.

4.1 Osoby s postižením zraku

Člověk přijímá zrakem přes 80 % informací z okolního světa, proto je zřejmé, že zraková vada ovlivňuje osobnost člověka. [1] Zrak je tedy z našich pěti smyslů ten nejvýznamnější a pomáhá nám nejrychleji utvářet důležitý obraz o dění kolem nás.

Kuchynka a kol. (2007) uvádí, že podle aktuálních odhadů WHO žije na světě 37 milionů nevidomých a 124 milionů slabozrakých osob, přičemž tyto počty nezahrnují osoby s refrakčními vadami. V celosvětovém měřítku trpí těžkým zrakovým postižením přibližně 161 milionů osob. Podle odhadů

Světové zdravotnické organizace se počet osob se zrakovým postižením do roku 2020 zdvojnásobí. [2]

Aktuálně neexistují relevantní statistické údaje vztahující se k incidenci těžkého zrakového postižení v České republice. Nicméně v literatuře lze nalézt odhady počtu osob s těžkým zrakovým postižením v ČR pohybující se mezi 60 – 100 000, z toho 7 – 12 000 představují osoby nevidomé. [2]

Obecně lze rozlišit zrakový handicap na úplnou slepotu (úplná ztráta zraku, kdy nevidomý nevnímá ani světlo) a praktickou slepotu (podstatné snížení zrakových funkcí). Všeobecně tedy můžeme osoby se zrakovým handicapem členit na nevidomé a slabozraké uživatele. Mezi nejčastější projevy zrakového handicapu patří slabozrakost, barvoslepost, světloplachost, světelné záblesky, šeroslepost. [3]

Pro osoby s takovými projevy slouží různé pomůcky, které jim pomohou v orientaci v terénu i v běžném životě. Mezi nejvíce užívané patří dioptrické brýle, slepecké brýle, slepecká vodící hůl, texty (popisky) v Braillově písmu, vodící body, vodící pes. [3]

Tyto údaje jsou přinejmenším alarmující. Osob se zrakovým postižením stále přibývá a je nutné, aby se dokázali bez problémů zařadit a správně fungovat ve společnosti. Je tedy třeba klást velký důraz na jejich bezpečný tedy bezbariérový pohyb.

Prvky, které pomáhají k vedení těchto osob, se využívají jak v interiéru, tak v exteriéru. Jedná se o různé vodící linie, které svým provedením a charakterem usměrňují pohyb takto postižených osob. Je tedy třeba konstruovat tyto prvky se zvýšenou opatrností, jelikož mohou takto postiženou osobu ohrozit nejen na zdraví, ale i přímo na životě.

4.2 Osoby s omezenou schopností pohybu

Jedná se o velmi početnou skupinu osob, která je z nějakého důvodu pohybově omezena. Handicap se projevuje zejména sníženou rychlostí při vykonávání samotného pohybu.

Jak se může na první pohled zdát, nepatří sem pouze osoby využívající invalidní vozík nebo francouzské hole, ale i osoby mající dočasné omezení. Jedná se například o těhotné ženy, maminky s kočárky, osoby převážející větší zavazadla, nebo i osoby s dočasným zraněním.

Nelze přesně říci kolik osob spadá do této skupiny, neboť se jedná se o kategorii, která je nejvíce proměnlivá. Toto tvrzení se dá dokladovat právě osobami s krátkodobým omezením pohybu.

Pro vedení takto postižených osob je třeba vytvářet minimální výškové rozdíly při styku dvou různých ploch. Tento problém je řešen zejména sníženými obrubami na krajích chodníků, či místech pro

přecházení. Dále je důležitý správný sklon a povrch prostorů, kde se vyskytují chodci. Ve více patrových budovách se využívají především výtahy nebo eskalátory.

4.3 Osoby s postižením sluchu

Osoby s tímto postižením trpí omezenou schopností vnímat zvuk, který našemu mozku poskytuje důležité informace. V mnoha případech tito lidé využívají různá zařízení, která jim umožňují částečně tento problém řešit. Ovšem i s těmito pomůckami nelze sluch úplně nahradit.

Velmi důležitý je věk, ve kterém sluchová ztráta nastala, protože to může ovlivnit osvojení si mluvené řeči. [4] Pokud došlo ke ztrátě sluchu během života, kdy postižená osoba už uměla mluvit, postižení se snáší mnohem lépe. Osoba takto postižená se mnohem lépe dokáže zapojit do společnosti a fungovat téměř jako lidé bez tohoto handicapu. Samotný pohyb takto postižených osob není nijak výrazně narušen a nevytvářejí se kvůli nim žádná zvláštní opatření. Proto není potřeba, aby se tímto problémem tato práce dále zabírala.

4.4 Osoby hluchoslepé

Hluchoslepota je jedinečné postižení dané různým stupněm souběžného poškození zraku a sluchu. Způsobuje především potíže při komunikaci, prostorové orientaci a samotném pohybu, sebeobsluze a přístupu k informacím. Zabraňuje hluchoslepému člověku plnohodnotně se zapojit do společnosti a vyžaduje zajištění odborných služeb, kompenzačních pomůcek a úpravy prostředí. [5]

K umožnění pohybu hluchoslepým osobám slouží červenobílá hůl, dioptrické, popřípadě slepecké brýle, vodící pes, nebo speciální nášlapná obuv zvyšující intenzitu hmatového vjemu. Samozřejmě ke vstřebávání psaného slova slouží Braillovo písmo.

5 Právní prostředí vytvářející podmínky pro bezbariérový pohyb

Otázka bezbariérovosti je v současné době velice řešeným tématem. Proto, aby mohly být vytvořeny či zrekonstruovány bezbariérové trasy, místa a budovy musí být vytvořeny návrhy, které odpovídají nejrůznějším předpisům a nařízením, které lze nalézt v českých normách, vyhláškách nebo v technických podmínkách. Tato legislativa vytváří právní prostředí, kterým je nutno se řídit.

Otázce bezbariérovosti se věnují především následující zákony, vyhlášky a normy:

- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 177/1995 Sb. kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Norma ČSN 734959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
- Norma ČSN 736110 Projektování místních komunikací
- Norma ČSN 736380 Železniční přejezdy a přechody
- Norma ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště. Část 1: Navrhování zastávek

Tyto právní dokumenty poskytují základní návody a doporučení týkající se navrhování staveb (budov i komunikací) přístupných pro OOSPO. [6]

5.1 Aplikování právní legislativy

Každá trasa má svůj počátek a cíl. Není tomu jinak ani u tras bezbariérových. Přičemž potřeby OOSPO jsou stejné jako osob nehandicapovaných. To klade spousty požadavků nejen na vytváření samotných bezbariérových tras, ale i na budovy, ve kterých se předpokládá pohyb postižených osob. Takovéto budovy se nazývají stavby občanského vybavení.

Stavby občanského vybavení řeší Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Těmito stavbami se rozumí:

- stavba pro veřejnou správu, soudy, státní zastupitelství, policii, obviněné a odsouzené
- stavba pro sdělovací prostředky
- stavba pro obchod a služby
- stavba pro ochranu obyvatelstva
- stavba pro sport
- školy, předškolní a školská zařízení
- stavba pro kulturu a duchovní osvětu
- stavba pro zdravotnictví a sociální služby
- budova pro veřejnou dopravu
- stavba ubytovacího zařízení pro cestovní ruch s celoročním i sezónním provozem pro více než 20 osob [7]

Veškeré tyto nově vybudované stavby musejí splňovat legislativní podmínky, tedy umožňovat bezbariérový přístup v plném rozsahu. Nejedná se pouze o bezbariérovost samotné budovy, ale i o přístup k těmto objektům. Samozřejmě tyto opatření se týkají i starších budov, které jsou právě rekonstruovány.

6 Prvky umožňující vedení OOSPO

Bezbariérové vedení OOSPO vyžaduje speciální prvky, které umožňují bezpečný a plynulý pohyb. Samotné aplikování jednotlivých prvků se řídí pokyny, které lze najít v právních dokumentech (viz kapitola 5).

Vyskytuje se zde řada možností, jakým způsobem prvky aplikovat. Existuje mnoho případů, kdy je samotná stavba provedena správně, ale nijak nenavazuje na důležité trasy. Je třeba, aby byla zachována koncepce bezbariérových tras, pokud existuje. To poukazuje na samotný význam generelu bezbariérové dopravy.

6.1 Obecné zásady při tvorbě jednotlivých prvků pro osoby s omezenou schopností pohybu

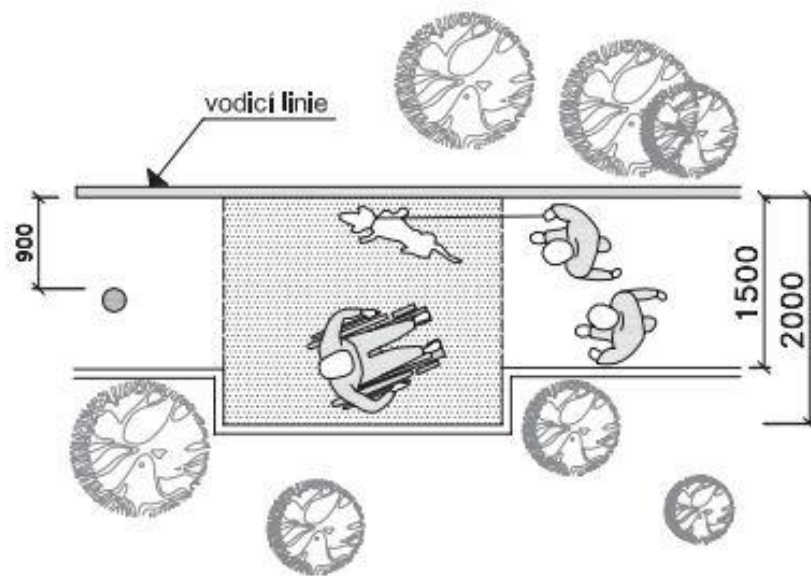
Prvky aplikované pro bezbariérový pohyb osob s omezenou schopností pohybu se z velké části podepisují i na pohodlí nehandicapovaných chodců. Svými vlastnostmi a charakterem značně znesnadňují jakýkoliv pohyb.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu vychází jak z dispozic, možností a potřeb osob na vozíku a osob s dětským kočárkem, tak z dispozice a možností osob používající berle, hole, chodítka, nebo jiné pomůcky pro chůzi, těhotných žen a osob doprovázející děti do tří let. [7]

Bezbariérové trasy, se skládají z jednotlivých objektů. Mezi ty nejvýznamnější patří chodníky, přechody pro chodce, místa pro přecházení, parkoviště s vyhrazenými stáními, nebo jiná místa, která si žádají aplikování speciálních prvků, které pomáhají k vedení OOSPO.

6.1.1 Řešení chodníkových ploch a koridorů pro přecházení

Minimální šířka chodníkových ploch dle ČSN je 1,5 m bez bezpečnostních odstupů. Vychází ze základního údaje $n \times 0,75$ m, kde n je číslo větší nebo rovno dvěma. Tento rozměr je plně použitelný, za předpokladu vybudování míst umožňující vzájemné vyhnutí dvou proti sobě pohybujících se osob, které užívají invalidní vozík. Výhybny rozšiřují samotný chodník a umožňují tak plynulejší pohyb chodců (viz obrázek 3).



Obrázek 3 - Výhybna umožňující míjení handicapovaných osob.

Základní zásady tvorby chodníkových ploch

- Šířka komunikace pro chodce by měla být volena podle očekávaného provozu, zejména ke vztahu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. U stálého dvousměrného provozu osob na vozíku musí být světlá šířka nejméně 1 800 mm (areály rehabilitačních ústavů apod.). [8]
- Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nesmí být vyšší než 20 mm, jinak musí být řešeny výtahy nebo, v odůvodněných případech u změn dokončených staveb zdvihacími plošinami. [8]
- Komunikace pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1 : 12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1 : 50 (2,0%), u mostních objektů nejvýše v poměru 1:40 (2,5%). [8]

Je třeba také dodržovat šířku v průchozím pásu, která činí nejméně 900 mm. Pokud by tato hodnota nebyla dodržena, může dojít ke ztrátě kontroly nad vozíkem a následnému vypadnutí z něj (viz obrázek 4).

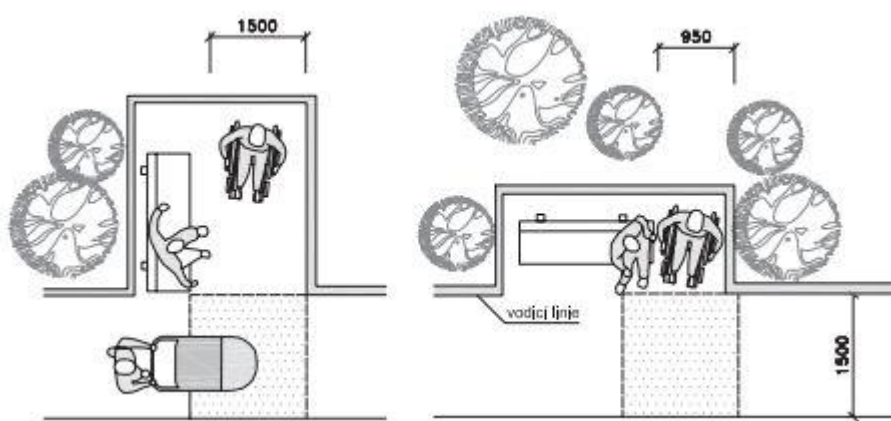
- Na úsecích s podélným sklonem větším než 1 : 20 (5,0 %) a delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1 500mm. Jejich sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1 : 50 (2,0%) (viz obrázek 5). [8]

Vzdálenost těchto ploch je dána situováním komunikace pro chodce měla by se pohybovat okolo 100 – 200m. Všeobecně se dá konstatovat, že čím větší výskyt chodců tím se samotná vzdálenost zkracuje.



Obrázek 4 - Správné a špatného provedení příčného sklonu.

Důležitým prvkem těchto míst je i mobiliář. Měly by se zde nacházet prvky, jako lavička, nebo odpadkový koš. Samozřejmě i ty podléhají právním dokumentům, které vycházejí z možností pohybově postižených.



Obrázek 5 - Možné typy odpočívadel.

- Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu musí mít obrubník s výškou maximálně 20 mm. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1 : 8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1 : 50 (2,0 %). [8]
- Tlačítko pro ovládání signalizace chodci musí být umístěno ve výšce maximálně 1200 mm od úrovně komunikace pro chodce. [8]
- Nástupiště autobusů a trolejbusů musí mít výšku 200 mm. Doporučuje se použití bezbariérového zastávkového obrubníku. U změn dokončených staveb lze tuto hodnotu snížit až na 160 mm. Nástupiště tramvajů, metra, železnice, pozemních a vysutých kyvadlových lanových drah musí mít výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků. [8]

6.1.2 Řešení vyhrazených stání pro osoby

Nedílnou součástí pohybu ve městě i mimo něj je kromě MHD používání osobních automobilů. Jedním z dalších problémů, které je třeba řešit, je odstavování vozidel. Nároky na parkování, které

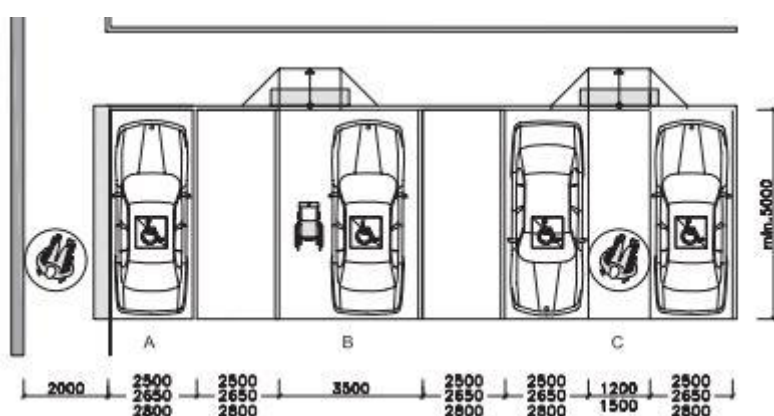
kladou osoby s omezenou schopností pohybu, jsou úplně jiné, než ty které kladou osoby bez handicapu. Jedná se hlavně o prostorové řešení, kdy jedno parkovací místo musí mít mnohem větší rozměry. To z důvodu, aby zde byla umožněna lepší manipulace například s invalidními vozíky, kočárky atd. Takováto stání se nazývají vyhrazená.

Základní zásady tvorby vyhrazených stání

- Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku musí mít šířku nejméně 3 500mm, která zahrnuje manipulační plochu šířky nejméně 1 200 mm. Dvě sousedící stání mohou využívat jednu manipulační plochu. V případech podélného stání při chodníku pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené musí být délka stání nejméně 7 000 mm. Od vyhrazených stání musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce a tato stání musí být umístěna nejbližší vůči vchodu a východu z příslušné stavby nebo výtahu. [8]
- Vyhrazená stání smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1 : 50 (2,0 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1 : 40 (2,5%). [8]

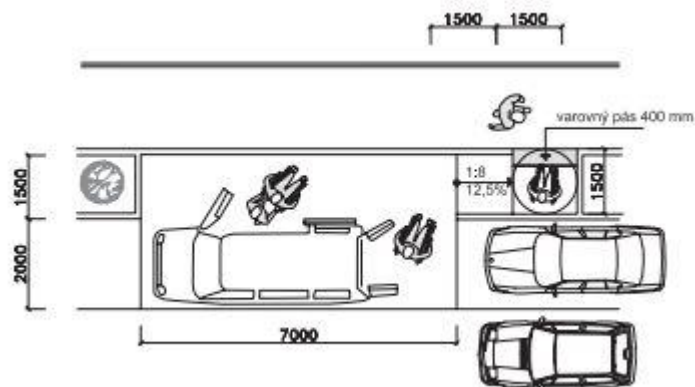
Tyto vyhrazená stání musejí být správně označena svislým, nebo vodorovným dopravním značením. Jednou z dalších podmínek je, také bezbariérový přístup na chodník, či jinou plochu určenou k pohybu chodců.

Obrázek číslo 6 ukazuje varianty kolmého stání. Varianta A znázorňuje vyhrazené stání v klasické šířce 2,5 m a použití chodníku. Varianta B znázorňuje klasické vyhrazené stání se šířkou 3,5 m. Varianta C znázorňuje dvě stání, která využívají jednu manipulační plochu o šířce 1 200 mm.



Obrázek 6 - Vyhrazená kolmá stání.

Obrázek číslo 7 znázorňuje řešení podélného vyhrazeného stání se zaparkovaným vozem přepravující osoby s těžkým pohybovým postižením. Takovéto stání využijí i klasické osobní automobily přepravující pohybově postižené osoby.



Obrázek 7 - Vyhrazená podélná stání.

6.2 Obecné zásady při tvorbě jednotlivých prvků pro osoby s omezenou schopností orientace

K vedení zrakově postižených je využívána spousta prvků. Ten nejdůležitější je slepecká hůl, díky níž si takto handicapované osoby dokáží alespoň částečně vytvořit představu o okolí. S tímto prvkem jsou bezprostředně svázány prvky další. Ty díky svým vlastnostem a charakteru pomáhají k vedení OOSPO. Tyto prvky se vyskytují přímo na trase a všeobecně se dají nazvat vodící linie.

Vodící linie

K vedení osob s omezenou schopností orientace se používají vodící linie. Rozdělují se na přirozené a umělé.

Přirozená vodící linie

- Přirozené vodící linie jsou součástí prostředí, a proto se provádějí přednostně. Jedná se hlavně o stěny domů, ploty nebo obruby chodníků, jejichž výška je minimálně 60 mm. Tuto linii lze přerušit na vzdálenost až 8 m. Pokud je vzdálenost vyšší je třeba místo vybavit linií umělou. Minimální délka této linie je 1,5 m. Tato vzdálenost se může ve speciálních případech zmenšit až na 1 m.

Umělá vodící linie

- Umělá vodící linie se zřizuje tam, kde se nehodí vytvořit linii přirozenou. Její šířka se liší v závislosti na tom, jestli je použita v interiéru či exteriéru. V interiéru má šířku 300 mm a v exteriéru 400 mm. Musí navazovat na linii přirozenou a až do vzdálenosti 800 mm od její osy po obou stranách nesmí být žádná překážka. Změny směru se využívá pouze v nezbytných případech. Samotnou linii tvoří dlažba, která má drážky. Tyto drážky slouží k vedení nevidomých či slabozrakých osob. Tato dlažba má velkou nevýhodu a to zejména proto, že v exteriéru dochází k zanášení drážek sněhem nebo jinými nečistotami.

Proto je v praxi běžné, že se místo této dlažby využívá dlažba, která má vroubkovitou nezaměnitelnou strukturu. Dalším důležitým faktorem je, aby tvořila kontrast s okolní chodníkovou šedí.

Signální pás

- Signální pás je speciální forma umělé vodící linie. Je využívána k orientaci na významných místech. Mezi tato místa se řadí hlavně přechody pro chodce, místa pro přecházení, autobusové zastávky nebo železniční přejezdy. Linie má šířku 800 mm a musí navazovat na vodící linii přirozenou nebo umělou. Minimální délka je 1500 mm, v odůvodněných případech lze přistoupit na délku 1000 mm. Svým postavením udává směr, jakým by se osoby slabozraké a nevidomé měly pohybovat přes již zmíněná konfliktní místa. Změny směru se provádějí výhradně v pravém úhlu. Samozřejmě ne vždy je toto pravidlo možné dodržet. Při styku více signálních pásů se v jejich průsečíku vynechává místo o šířce 800 mm. Podobně jako u umělé vodící linie je třeba, aby signální pás měl nezaměnitelnou strukturu a byl kontrastní vůči svému okolí. Nezaměnitelná struktura se vytváří dlažbou se speciální vroubkovitou strukturou.

Varovný pás

- Varovný pás je speciální forma umělé vodící linie, která vyznačuje nebezpečné místo, kde může dojít ke konfliktu osob s omezenou schopností pohybu s vnějším prostředím. Vytváří se podél tohoto místa v šířce 400 mm a podobně jako i signálního pásu se využívá k jeho tvorbě speciální dlažba, která má nezaměnitelnou strukturu. Je třeba, aby pás byl kontrastní vzhledem ke svému okolí. Tato speciální forma umělé vodící linie má širokou škálu využití. Nalezneme ho například na přechodech pro chodce a místech pro přecházení, kde je k němu ve směru přecházení veden i signální pás. Varovný pás musí přesahovat signální pás po obou stranách nejméně o 800 mm. Pokud k tomuto místu signální pás veden není, jedná se o místo, kde je pohyb osob s omezenou schopností orientace bez doprovodu nebezpečný a tedy nežádoucí.

Vodící pás přechodu

- Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení; musí mít šířku 550 mm a skládá se z 2 x 3 nebo 2 x 2 pásků. Zřizuje se, je-li trasa přecházení delší než 8 000 mm, vedená v šikmém směru, nebo z oblouku o poloměru menším než 12 000 mm a musí navazovat na případné signální pásy na chodníku. [7]

Hmatný pás

- Hmatný pás je speciální forma umělé vodící linie, která se zřizuje pro oddělení prostoru pro chodce s prostorem pro cyklisty. Jeho šířka se pohybuje v rozmezí 300 – 400 mm. Podobně jako i jiných speciálních linií musí mít nezaměnitelnou vroubkovitou strukturu a být kontrastní vůči svému okolí.

Varovný pás na speciální dráze

- Varovný pás na speciální dráze je zvláštní forma varovného pásu, který na nástupišti metra odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Varovný pás na speciální dráze musí mít šířku 150 mm. [7]

Vodící linie s funkcí varovného pásu

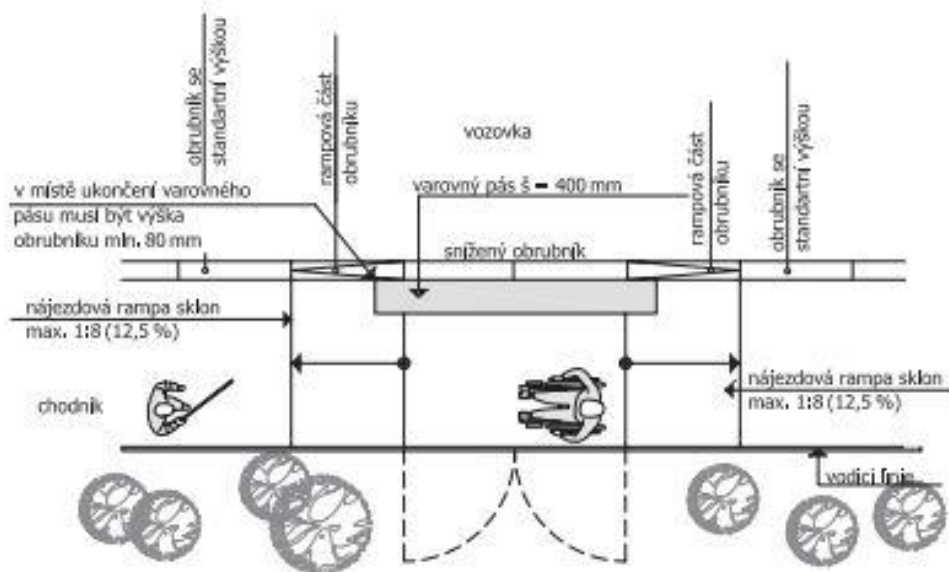
- Vodící linie s funkcí varovného pásu je zvláštní forma umělé vodící linie, která na železničním nástupišti slouží osobám se zrakovým postižením k orientaci při podélném pohybu po něm a zároveň odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště. Vodící linie s funkcí varovného pásu musí mít šířku 400 mm. Vizuálně kontrastní označení se provádí pouze v šířce 150 mm. [7]

6.2.1 Řešení chodníkových ploch a koridorů pro přecházení

- Překážky na komunikacích pro chodce, zejména telefonní automaty, lavičky, pultový prodej, vykládce, stavby pro reklamu a informační, nebo reklamní zařízení a stromy musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky nejméně 1 500 mm. [8]

Minimální šířku v některých případech nelze dodržet. Jedná se například o prostory ve městě s historickou zástavbou, v takových to případech lze přistoupit na snížení tohoto nároku z 1 500 mm na 900 mm.

- Nad komunikacemi pro chodce mohou být v prostoru ve výšce 250 až 2 200 mm nad povrchem umístěny pouze pevné části stavby, které vystupují z obrysu stěn nejvíce 100 mm, zejména vykládce, technická a jiná zařízení a dále technické vybavení staveb obdobného charakteru. U zařizovacích předmětů a technického vybavení staveb délky do 400 mm, měřeno souběžně se stěnou stavby, lze tuto hodnotu zvýšit na 300 mm. [8]
- Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad pojezďeným pásem nebo s příčným sklonem menším než 1 : 2,5 (40,0 %) musí být opatřen varovným pásem (viz obrázek 8). [8]



Obrázek 8 - Opatření při snížení sklonu obruby.

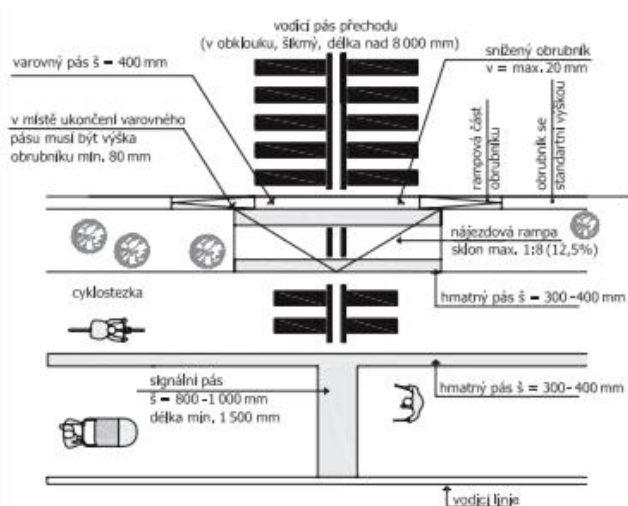
Takováto opatření se zřizují proto, aby osoby s omezenou schopností orientace nebyly uváděny v omyl, že snížení obruby je pouze terénní nerovnost. Otázkou je také sklon samotné obruby. Pokud je větší, než 40 % nemusí být vytvářen varovný pás, protože to v osobách slabozrakých a nevidomých evokuje pocit malého schodu.

- Na rozhraní mezi pásem pro chodce a pásem pro cyklisty nebo in-line brusle s výškovým rozdílem menším než 80 mm musí být zřízen hmatný pás, který je součástí bezpečnostního odstupu. [8]

Toto opatření je velice důležité. Je nemyslitelné, aby chodci a zejména OOSPO sdíleli stejný prostor s cyklisty, bez toho aniž by jejich provoz byl nějak oddělen. Proto se i jako nezbytné opatření bere to, že pokud dochází ke křížení proudu chodců s proudem cyklistů, musí vše být správně vyznačeno jak speciálními pásy (signální, hmatný, varovný), tak i dopravním značením (viz obrázek 9).

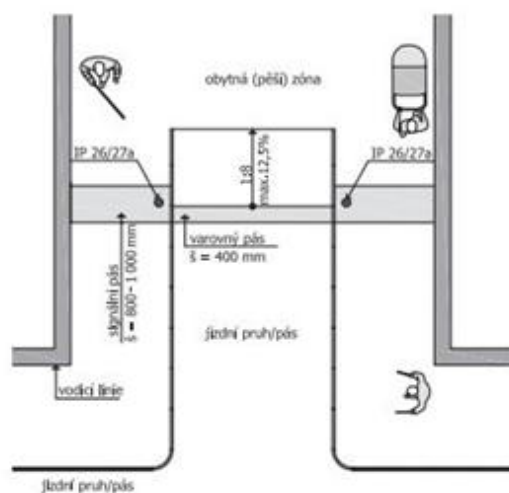
- Na začátku (konci) obytné a pěší zóny se zřizuje signální a varovný pás. Vstup ze zóny na chodník označuje signální pás a vstup ze zóny na vozovku označuje varovný pás. V obytné a pěší zóně musí být systém přirozených, nebo umělých vodících linií. Hranice nezvýšeného autobusového, trolejbusového, nebo tramvajového pásu se v obytné nebo pěší zóně označuje varovným pásem (viz obrázek 10). [8]

Toto řešení je nezbytné k tomu, aby se jasně vyzemily dopravní poměry. Varovný a signální pás musí být kontrastní vůči svému prostředí.

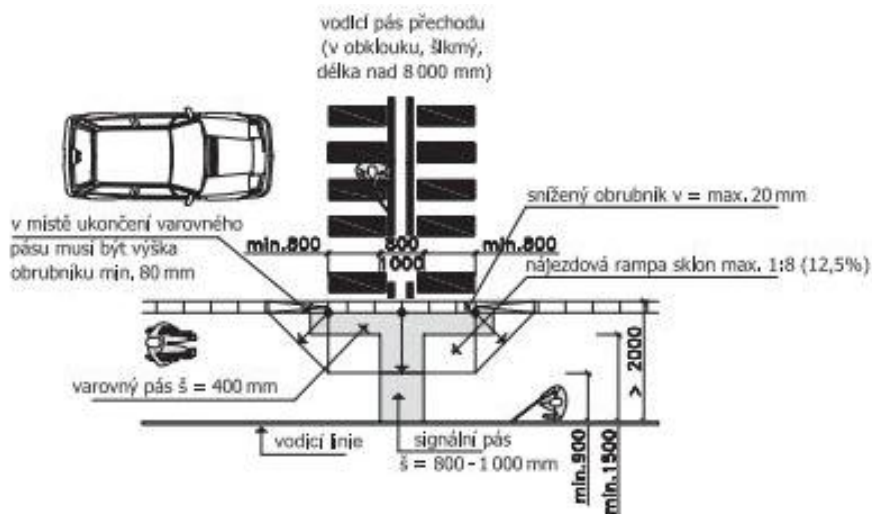


Obrázek 9 - Vytvoření hmatného pásu mezi pásem pro chodce a pásem pro cyklisty.

- Přechody pro chodce se vybavují signálními a varovnými pásy, popřípadě vodícím pásem přechodu. Podrobnosti o provádění hmatových úprav stanoví příslušné normové hodnoty (viz obrázek 11). [8]

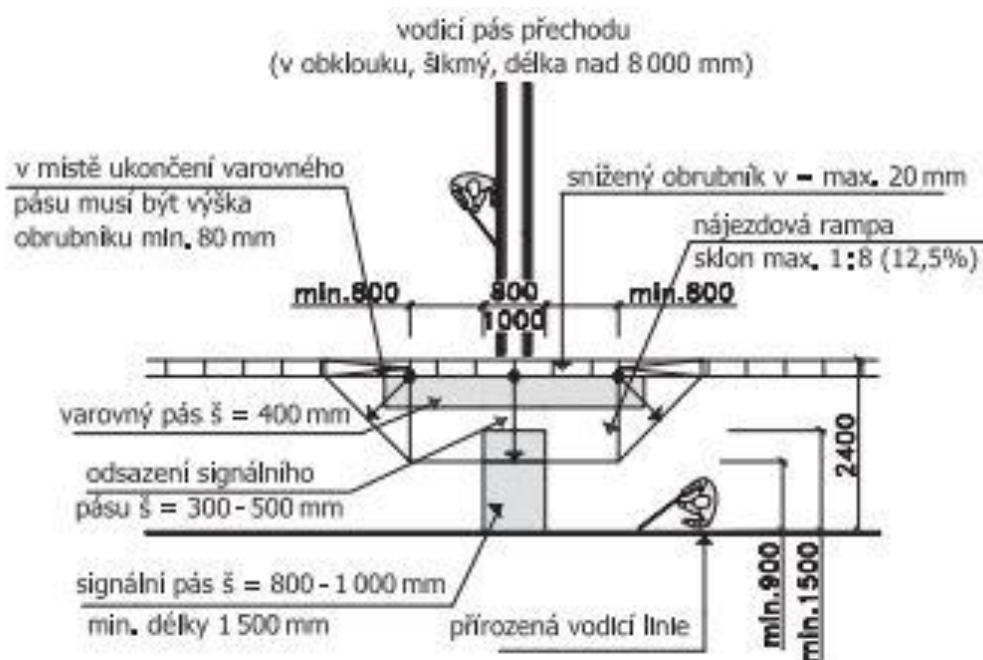


Obrázek 10 - Jedna z více možných variant vstupu do obytné zóny.

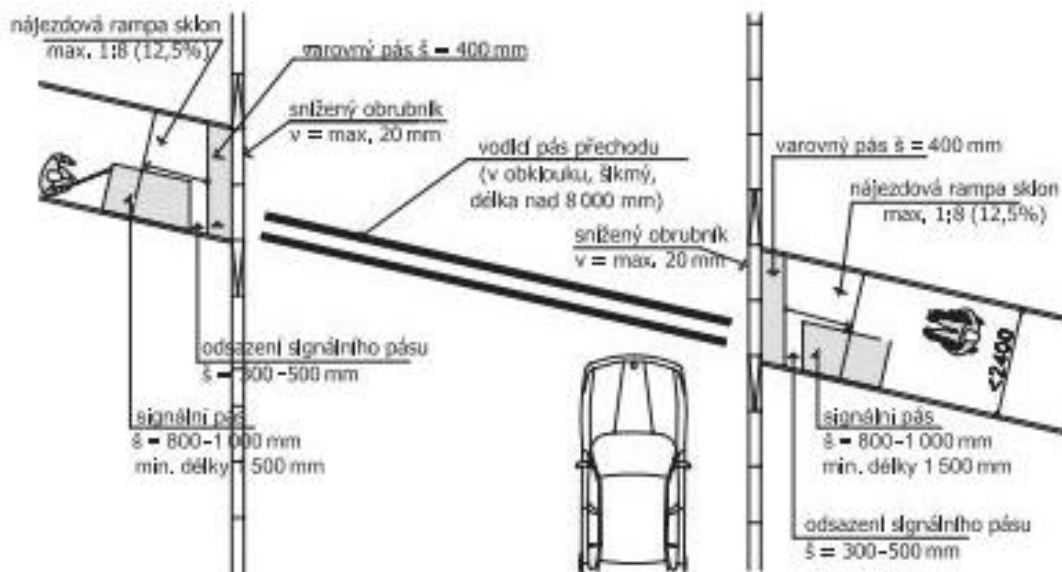


Obrázek 11 - přechod pro chodce s aplikovaným vodícím pásem přechodu.

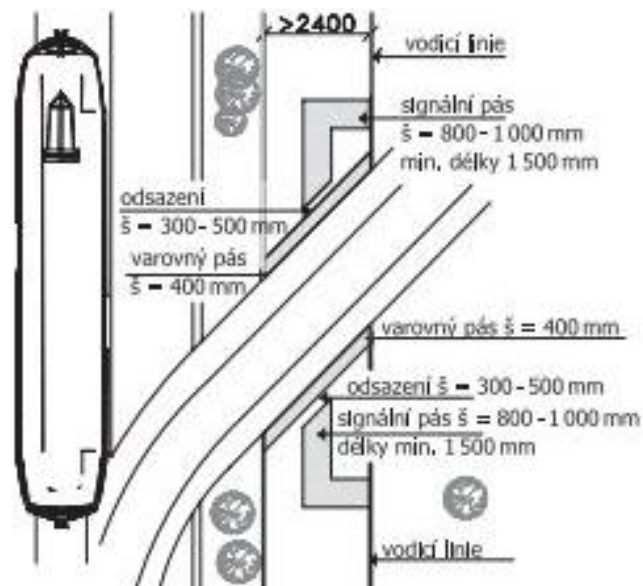
- Přechody vybavené světelnou signalizací musí být vybaveny též akustickou signalizací pro pozemní komunikace. Akustické signály pro chodce stanoví jiný právní předpis (vyhláška č. 30/2001 Sb.). Sloupek chodce signalizace se umísťuje nejdále 750 mm od bezpečnostního odstupu a zpravidla do osy signálního pásu. V souběhu přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty nebo v jiných odůvodněných případech se tento sloupek umísťuje do vzdálenosti 900 až 1 200 mm od okraje signálního pásu. [8]
- Prvky prováděné u míst pro přecházení jsou stejné jako u přechodu pro chodce. Zřizuje se jak signální tak varovný pás. Rozdíl je pouze v tom, že signální pás je od varovného odsazen o vzdálenost 300 – 500 mm (viz obrázek 12).
- Pokud se přechod pro chodce, nebo místo pro přecházení zřizuje na místě, kde je šířka chodníku menší nebo rovna 2 400 mm signální pás se přimkne k vodící linii. Samozřejmě je třeba, aby signální pás stále udával směr přecházení (viz obrázek 13).
- Koridory pro přecházení tramvajového pásu se vybavují varovnými a signálními pásy odsazenými o 0,3 m od varovných pásů. U nákupních ostrůvků lze z prostorových důvodů od tohoto odsazení ustoupit (viz obrázek 14). [8]
- Pokud jsou koridory pro přecházení tramvajového pásu vybaveny světelnou signalizací, je třeba, aby tuto signalizaci doplnila signalizace akustická. Zařízení má stejné podmínky umístění jako u přechodů pro chodce. Akustickou signalizací se také doplňují výjezdy z požární zbrojnice.



Obrázek 12 - Místo pro přecházení s aplikovaným vodícím pásem přechodu.

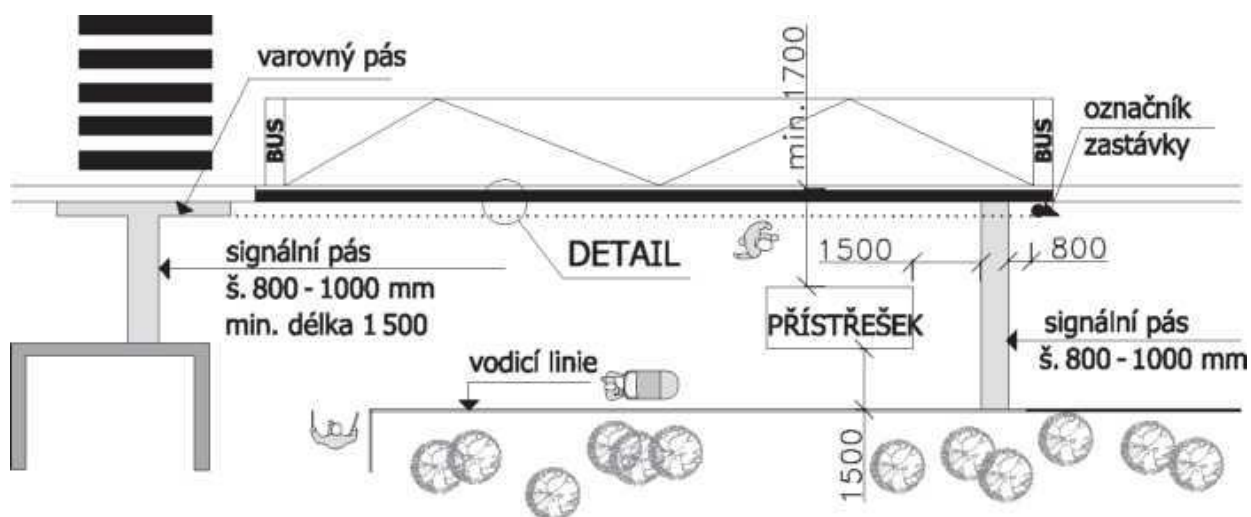


Obrázek 13 - Místo pro přecházení s šířkou chodníkových ploch menší než 2,4 m.

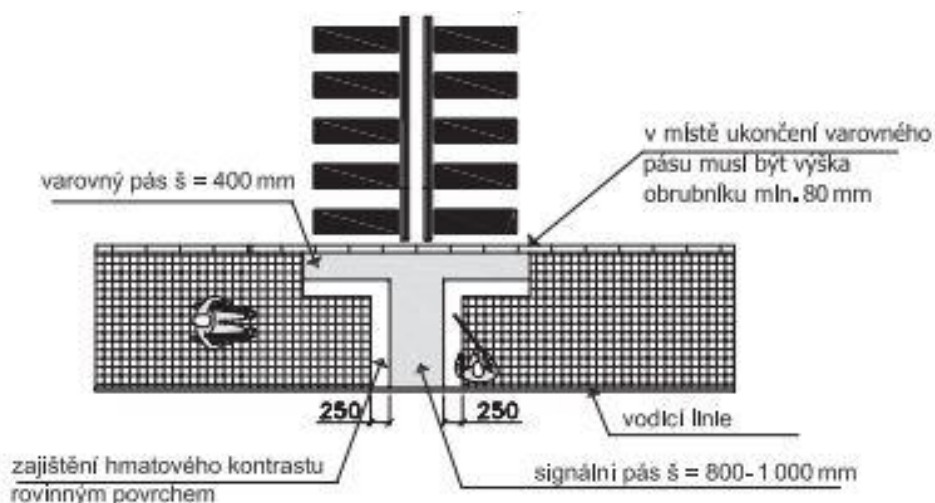


Obrázek 14 - Koridor pro přecházení přes tramvajový pás.

- Nástupiště autobusů, trolejbusů a tramvají se vybavují vodící linií a signálním pásem. Signální pás označuje místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy (viz obrázek 15). [8]
- Nástupiště metra se vybavují vodící linií a varovným pásem na speciální dráze. [8]
- Mimoúrovňová a vnější železniční nástupiště se vybavují vodící linií s funkcí varovného pásu, signálním a varovným pásem, popřípadě akustickými prvky. [8]
- Zpevněné plochy na železnici přilehlé ke kolejišti a určené pro veřejnost se vybavují varovným a signálním pásem. Vodící linie s funkcí varovného pásu se nezřizuje. Povrch varovného a signálního pásu musí být vizuálně kontrastní. [8]



Obrázek 15 - Ukázka řešení bezbariérové zastávky.



Obrázek 16 - vytváření hmatového kontrastu na specifickém povrchu.

6.3 Dočasná řešení

Dočasná řešení se zřizují tam, kde dochází ke krátkodobým úpravám ve vedení OOSPO. Jedná se tedy zejména o staveniště, kdy musí být jasně vymezené dopravní poměry. Stanoviště musí být jasně vyznačeno a řádně zabezpečeno proto, aby byla zajištěna bezpečnost v plném rozsahu.

Nejvýznamnější opatření

Mezi nejdůležitější opatření patří zachování průjezdného průřezu invalidního vozíku. Pokud toto řešení není možné, je třeba zajistit alternativní trasu. Výškové rozdíly nesmí přesáhnout 20 mm. Veškeré výkopy musí být správně zabezpečeny.

7 Bezbariérová doprava v Mostě

Katastrální výměra města činí okolo 87 km². Na této obrovské ploše můžeme nalézt mnoho kilometrů jak komunikací pro motorová vozidla, tak chodníků. Ve městě se nalézají nespočetně zastaralých dopravních staveb. Přesto se zde v poslední době také objevují stavby nové, které plně vyhovují rostoucím nárokům na celkovou bezpečnost. Tedy i nárokům kladoucí OOSPO. Novými stavbami se postupně zpřístupňují různé části města. Nejedná se o žádné velké celky, spíše jen některé uliční prostory. I zde by se, ale našly nedostatky.

Z hlediska vedení OOSPO se největším problémem stávají špatně aplikované prvky nutné pro vedení osob s omezenou schopností orientace jak u staveb nových, tak u rekonstrukcí staveb stávajících. Ať už objekty jsou vystaveny nově, nebo pouze přestavěny, jedná se o zásah, který je na nějakou dobu ukončený. Je tedy málo pravděpodobné, že město nechá znovu rozkopat něco, co bylo právě vybudováno. Toto není problém pouze města Most, ale i měst ostatních. Nejen v ČR, ale i v zahraničí se setkáme s novými stavbami, které obsahují špatně provedené prvky potřebné pro vedení nevidomých nebo slabozrakých. Je třeba, aby byl ze strany měst kladen větší důraz na správnost provedení těchto prvků.

Tak jako každé město se i Most snaží vystupovat jako město moderní, přizpůsobující se novým trendům a požadavkům, které klade moderní společnost. Tato přizpůsobivost se projevuje na nedávno zrekonstruovaných zastávkách na třídě Budovatelů. Ovšem ani toto nestačí, aby se město mohlo titulovat jako bezbariérové. Jedná se pouze o malinkou část, která je potřebná k tomu, aby zde bylo možné bezpečné vedení OOSPO.

Pokud pomíneme přestavby již zmíněných ulic, tak vrcholem bezbariérovosti ve dvacátém století byla snaha o zpřístupnění města osobám s omezenou schopností pohybu. To lze dokladovat na vybudovaných rampách u schodišť, či snížených obrubách u přechodů pro chodce nebo míst pro přecházení. Ovšem v drtivé většině případů rampy nevyhovují k vedení pohybově postižených osob. Snížené obruby jsou na tom sice lépe, ale také se dají nalézt případy, které jsou zcela špatně. Neomezují pouze zdravotně postižené, ale i osoby bez handicapu.

7.1 Analýza zpracovaných projektů

Jak již bylo zmíněno v kapitole číslo 7, město se v dřívějších dobách bezbariérovou dopravou téměř vůbec nezabývalo. Toto tvrzení lze dokladovat na nepřehledném množství objektů, které bezbariérové nejsou. V současnosti se město snaží přizpůsobovat nejnovějším trendům a veškeré rekonstruované, nebo nově budované objekty buduje jako plně bezbariérové.

Samotný generel, či jakákoliv studie je důležitou součástí dalšího rozvoje města. Bez tohoto plánu se nedají efektivně vést OOSPO. Problém spočívá v rozmístění zejména speciálních vodících linií. Nově vytvořené objekty, nebo objekty přestavěné jsou slabozrakým, nebo nevidomým osobám v mnoha případech uzavřené. Uzavření spočívá ve využití varovných pásů, které označují nebezpečné místo. Toto místo pak osoby s omezenou schopností orientace vnímají jako nebezpečné pro jejich pohyb.

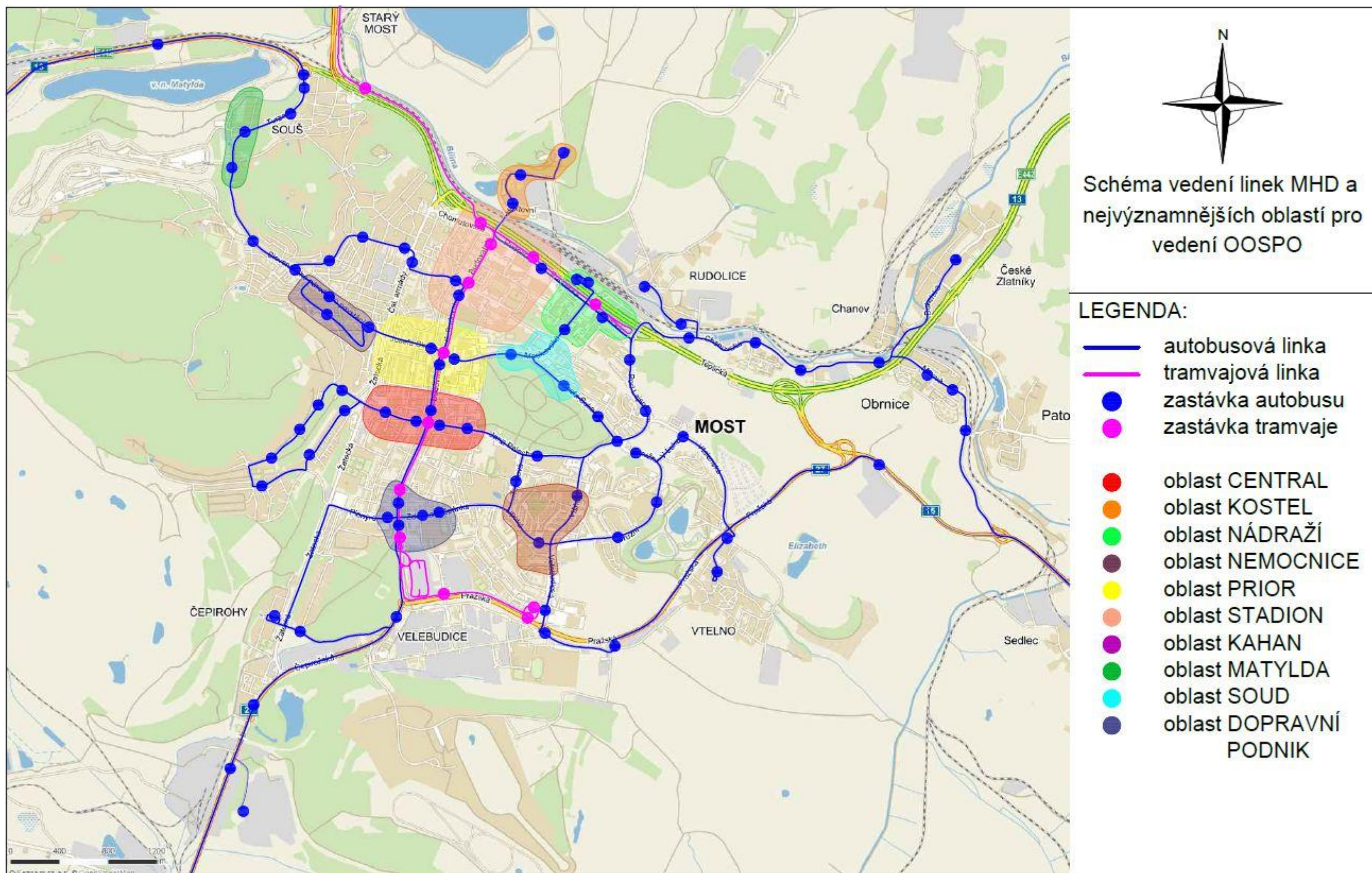
7.2 Lokalizace cílů

Základem této práce je vytvoření studie bezbariérové dopravy. To zahrnuje vytipování nejvýznamnějších lokalit a v nich vedení bezbariérových tras. Celá práce vychází ze základního předpokladu, že OOSPO ke své dopravě využívají hlavně MHD, popřípadě IAD.

Díky předpokladu, že OOSPO se ve městě pohybují pomocí MHD, na sebe řešené oblasti nenavazují. Každá lokalita se nachází v jiné části města. Není tomu tak vždy. V některých případech jsou oblasti propojeny. Předpoklad vzniká na základě toho, že handicapovaní lidé nepotřebují rozsáhlé trasy přes celé město, které slouží k propojení nejvýznamnějších objektů. Potřebují se pohybovat co nejefektivněji a to zajišťuje MHD nebo IAD. Jednotlivá vozidla rozvážejí osoby po městě a poté se rozcházejí dle svých potřeb.

Jako cíle jsou vymezeny především veřejné služby. Tyto objekty leží na trasách zásadních pro bezbariérové vedení osob s handicapem. Na základě průzkumu jsou tyto objekty zhodnoceny. Mezi hodnocená místa zařazujeme přechody pro chodce, místa pro přecházení, zastávky MHD a jiná konfliktní místa, kde dochází ke konfliktům chodců s okolím.

7.3 Schéma vybraných oblastí



Obrázek 17 - Situování řešených lokalit v rámci města.

7.4 Způsob hodnocení oblastí

Hodnocení vychází na základě průzkumu terénu, kde byly sledovány úpravy pro OOSPO. Celkové hodnocení odráží skutečný stav jednotlivých objektů a tím i celé trasy.

Hodnocení se skládá ze základního popisu vytyčené oblasti. Následuje jednoduché schéma oblasti, kde jsou znázorněny nejvýznamnější objekty. Mezi hodnocené objekty se řadí zejména přechody pro chodce, místa pro přecházení, autobusové a tramvajové zastávky nebo konfliktní místa, kde může dojít ke konfliktu chodců s vnějším okolím. V oblastech se můžou nacházet i další objekty, které nebyly do hodnocení zahrnuty, protože nemají zásadní vliv na vedení OOSPO.

Následuje samotné hodnocení uspořádané v tabulce. První řádek tabulky je označen číslem. Toto číslo odpovídá číslu, které lze nalézt na schématu a ukazuje samotné situování v řešené oblasti. Dále je zde vyznačen typ. Zde je upřesněno o jaký objekt se jedná. Pokud je místo vyznačeno jako konfliktní, jedná se o místo, které není nijak speciálně upraveno pro vedení OOSPO nebo je úprava pouze částečná a nevyhovující. Může zde dojít ke konfliktům, které vyvolají nebezpečnou situaci. Dále je zde zmíněna lokalita. Ta určuje, na jaké ulici se objekt nachází, popřípadě ulici v nejbližší blízkosti hodnoceného objektu. Zbytek tabulky zahrnuje samotné hodnocení (viz tabulka 1).

Tabulka 1 – HODNOCENÍ OBLASTÍ

Hodnocení	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Míra potřebné přestavby
*****	Vysoká	Místo obsahuje správně provedené úpravy	Místo obsahuje správně provedené úpravy	Není nutná rekonstrukce
****	Vyšší	Místo obsahuje úpravy, s drobnými nedostatky	Místo obsahuje úpravy, s drobnými nedostatky	Oprava drobných nedostatků
***	Střední	Místo obsahuje úpravy s většími nedostatky	Místo obsahuje úpravy s většími nedostatky	Potřebná částečná rekonstrukce
**	Menšího významu	Místo je řešeno, ale některé prvky chybí nebo jsou provedeny špatně	Místo je řešeno, ale některé prvky chybí nebo jsou provedeny špatně	Nutná rozsáhlá rekonstrukce
*	Nevýznamná	Naprostá většina provedených úprav je špatně nebo místo nebylo řešeno	Naprostá většina provedených úprav je špatně nebo místo nebylo řešeno	Kompletní rekonstrukce

Legenda

Priorita místa

Jedná se o přidělenou hodnotu, která vyjadřuje společenskou prioritu na základě intenzit chodců využívající jednotlivá místa. Čím více hvězdiček místo získá, tím je důležitější.

Úpravy pro osoby s postižením zraku / úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu

Hodnocení úprav, které zajišťují bezbariérovost jednotlivých míst potřebných pro pohyb OOSPO. Vychází ze stanovení nejvýznamnějších oblastí ve městě Litvínov a průzkumu terénu.

- *Místo obsahuje správně provedené úpravy* – Vhodné užití veškerých prvků potřebných k bezpečnému vedení OOSPO. Samotný pohyb těchto osob je možný bez cizí pomoci.
- *Místo obsahuje úpravy s drobnými nedostatky* – Vhodné užití naprosté většiny prvků potřebných k vedení OOSPO. Nedostatky nijak nenarušují celkovou bezpečnost. Pohyb osob přes takto ohodnocené místo je možný a bezpečný bez cizí pomoci.
- *Místo obsahuje úpravy s většími nedostatky* – Špatné užití některých prvků potřebných k vedení OOSPO. Vedení osob bez dopomoci, přes takto ohodnocená místa se jeví jako nevhodné.
- *Místo je řešeno, ale některé prvky chybí nebo jsou provedeny špatně* – Pohyb OOSPO je znemožněn absencí nezbytných prvků, nebo jejich špatným provedením. Je výrazně narušena bezpečnost, proto je samostatný pohyb možný pouze s dopomocí.
- *Naprostá většina provedených úprav je špatně nebo místo nebylo řešeno* – Úpravy, které byly realizovány, jsou zcela nebo z drtivé většiny špatně. Pohyb OOSPO, přes takto ohodnocená místa není možný bez cizí pomoci.

Míra potřebné přestavby

Hodnota, která vyjadřuje velikost nutné rekonstrukce, se získá výpočtem podle aritmetického průměru. Cílem je dosažení maximální bezpečnosti a možnosti pohybu OOSPO bez cizí pomoci. Přičemž vstupní hodnoty jsou získané z posouzení úprav pro OOSPO. Pokud výsledkem není celé číslo, tak dochází k porušení pravidel zaokrouhlování a vždy se zaokrouhlí směrem dolů.

Navržení úprav

Dále je popsán každý objekt, který je hodnocen. Popřípadě jsou navrženy úpravy jak objekt zrekonstruovat, aby byl bezbariérový.

Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Pro každý analyzovaný objekt, který v hodnocení velikost potřebné přestavby získal méně, jak čtyři hvězdičky byla spočítána ekonomická náročnost rekonstrukce.

Níže uvedené ceny počítají nejen s novým materiálem, ale i s odvezením starého materiálu na skládku, dopravou, amortizací vozidel, opotřebením strojů a vším ostatní co je účtováno při odhadování finanční náročnosti staveb.

Ceník

- Trhání obrub - 200 Kč/m
(Vytrhání obrubníků a vodících proužků, odvoz na skládku do 20 km, skládkovné)
- Rozebrání chodníku dlážděného - 150 Kč/m²
(Rozebrání dlážděného chodníku, odvoz na skládku do 20 km, skládkovné)
- Frézování - 500 Kč/ m²
(Frézování tl. 5 cm do 500 m², odvoz do 20 km, skládkovné)
- Bourání betonu - 550 Kč/ m²
(Bourání betonu tl. 15-30 cm do 200 m², odvoz do 20 km, skládkovné)
- Osazení bezbariérové obruby - 3000 Kč/ m²
(Komplet včetně materiálu)
- Varovné a signální pásy pro nevidomé - 1 260 Kč/m²
(Komplet včetně materiálu, bez obrubníků)

Vytvoření harmonogramu realizace navržených úprav

Harmonogram realizace navržených úprav se týká většiny objektů nacházejících se v řešené oblasti. Jde o stanovení časového plánu, kterým je nejefektivnější se řídit, aby byla dodržena efektivní posloupnost realizace navrhovaných úprav.

Vše je uspořádáno v přehledné tabulce, která vychází z tabulky hodnocení oblasti. Přičemž levá strana tabulky nám udává, v jakém pořadí je nejvhodnější při realizaci postupovat. Nacházejí se zde tři skupiny od priority I tedy nejdůležitější přestavby až po prioritě III. Vrchní část tabulky rozděluje řešené objekty na základě přidělené priority místa do pěti skupin. Jednotlivá čísla v tabulce pak odkazují na řešené objekty znázorněné na schématu oblasti a řešené v tabulce hodnocení oblasti. Poslední řádek zaznamenává objekty, u kterých není žádná realizace potřebná. Jedná se o objekty, které v tabulce hodnocení oblasti získaly z velikosti potřebné přestavby čtyři nebo pět hvězdiček.

7.4.1 Oblast CENTRAL

Základní popis dispozice území

Oblast Central v současnosti tvoří nejvýznamnější společenské a kulturní centrum města. Největší dominantu tvoří obchodní dům Central s přilehlým bytovým komplexem Odeon, který se nachází přímo ve středu řešené oblasti. Jedná se o největší a nejmodernější obchodní centrum na Mostecku. Není využíváno pouze k nákupů, ale i k relaxaci. To se dá dokladovat na moderním 5D kinu, které se zde nachází. Hala obchodního domu je také často využívána jako reprezentační místo k nejrůznějším společenským akcím. V severní části řešené oblasti se nachází magistrát města Mostu. Jedná se o rozsáhlý komplex, který ve svém nitru ukrývá několik významných odborů, proto je naprosto nezbytné, aby vedení OOSPO k tomuto komplexu bylo bezbariérové. Východně od obchodního domu se nachází městské divadlo, které podtrhuje kulturní stránku celého města. Prostor mezi těmito budovami je vyplněn 1. náměstím. Nejedná se o typické náměstí jako u historických měst, nýbrž o prázdnou plochu, uprostřed které se nalézá kašna. Celou oblast separuje hlavní komunikace třída Budovatelů. Na její druhé straně se nachází úřad práce a úřad sociálních věcí. Obě budovy vytvářejí přirozenou poptávku po dopravě, proto je přístup k těmto budovám z hlediska bezbariérovosti maximálně prioritní.

Popis dopravního řešení

Dopravní charakter této oblasti tvoří třída Budovatelů. Ta tvoří sběrnou a nejvýznamnější komunikaci, kterou můžeme ve městě nalézt. Má za úkol přímou obsluhu obchodního domu Central a dalších společensko-kulturně významných budov. Celkový dopravní charakter podtrhuje světelně řízená průsečná křižovátka nacházející se v centru řešené oblasti. Ta je situována přímo před obchodním domem. Dochází zde ke křížení třídy Budovatelů s komunikacemi Františka Halase a Jaroslava Průchy. Další významnou průsečnou křižovátkou, která se v oblasti nachází, je situována jižněji a dochází zde ke křížení třídy Budovatelů s ulicemi Maxe Švabinského a Víta Nejedlého. Do tohoto křížení opět vstupuje tramvaj. V obou případech je tramvaj separována od ostatních dopravních prostředků, protože je vedena po vlastním tělese situovaného v ose třídy Budovatelů. Třída Budovatelů je často využívána Tranzitivní dopravou. I přes tuto skutečnost to nějak významně neovlivňuje postavení dopravy v centru.

Doprava v klidu

Řešené oblasti můžeme nalézt několik ploch pro odstavení vozidel. Mezi ty nejvýznamnější se řadí podpovrchové parkovišti situované pod obchodním domem. Je využíváno zejména lidmi, kteří chtějí trávit svůj volný čas nakupováním a jinými aktivitami v tomto nákupním středisku. Nelze ho využít

k dlouhodobějšímu odstavení vozidel. Mezi další plochy, se řadí šikmé stání nacházející se podél třídy Budovatelů. Ovšem i toto parkování je časově omezená a tedy zpoplatněno. Takovéto řešení zkvalitňuje postavení dopravy v centru, protože zamezuje dlouhodobému odstavení vozidel. V Řešené oblasti se nachází i spousta dalších menších parkovišť, které slouží k obsluze bytových i nebytových domů. Současné pokrytí je naprosto dostatečné.

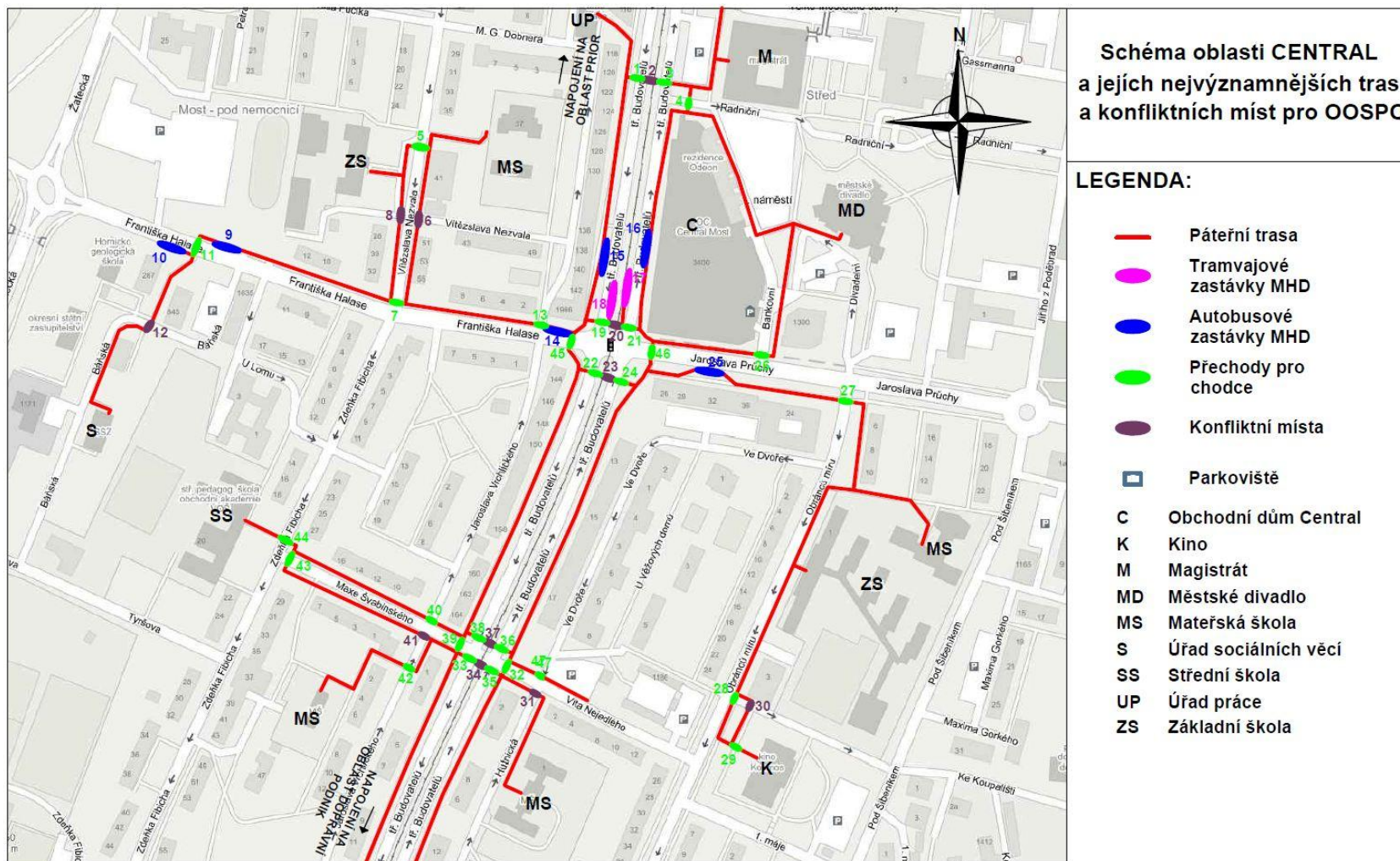
Popis systému MHD

Vzhledem k významnosti řešené oblasti, je poptávka po hromadné dopravě naprosto přirozeným jevem. O její uspokojení se stará zejména dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, ale i další soukromí dopravci. V oblasti se nachází několik zastávek zejména podél třídy Budovatelů. Zastávky, které zde můžeme nalézt, mají jedno z největších vytížení ve městě.

Bezbariérová doprava

Díky tomu, že se v této lokalitě nachází několik společensko-kulturně významných budov, hraje zde bezbariérová doprava významnou roli. Pohyb hendikepovaných osob musí být v dané oblasti co nejefektivnější. Vedení OOSPO musí být v jisté míře rychlé bezpečné a pohodlné. Navrhnutá trasa propojuje nejvýznamnější budovy a tedy veškeré podmínky pro vedení OOSPO splňuje.

7.4.1.1 Schéma oblasti CENTRAL



Obrázek 18 - Schéma oblasti CENTRAL s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.1.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti CENTRAL

Tabulka 2 – HODNOCENÍ OBLASTI CENTRAL (část 1)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
2	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	**	*****	***
3	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	****	*****	****
4	Přechod pro chodce	Radniční	*****	*****	*****	*****
5	Přechod pro chodce	V. Nezvala	***	*	***	**
6	Konfliktní místo	V. Nezvala	***	**	**	**
7	Přechod pro chodce	V. Nezvala	***	**	*****	***
8	Konfliktní místo	V. Nezvala	***	*	***	**
9	Zastávka autobusu	F. Halase	****	*	*****	***
10	Zastávka autobusu	F. Halase	****	*	*****	***
11	Přechod pro chodce	F. Halase	****	****	*****	****
12	Konfliktní místo	Báňská	**	*	*	*
13	Přechod pro chodce	J. Vrchlického	****	**	*****	***
14	Zastávka autobusu	F. Halase	*****	*	**	*
15	Zastávka autobusu	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
16	Zastávka autobusu	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
17	Zastávka tramvaje	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
18	Zastávka tramvaje	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
19	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	****	*****	****
20	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
21	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	****	*****	****

Tabulka 3 - HODNOCENÍ OBLASTI CENTRAL (část 2)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
22	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*	***	**
23	Konfliktní místo	Budovatelů	****	*	*****	***
24	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	**	*****	***
25	Zastávka autobusu	J. Průchy	****	*	*****	***
26	Přechod pro chodce	Bankovní	****	****	*****	****
27	Přechod pro chodce	Obránců míru	***	****	*****	****
28	Přechod pro chodce	Obránců míru	***	*****	*****	*****
29	Přechod pro chodce	Obránců míru	**	*****	*****	*****
30	Konfliktní místo	Obránců míru	**	*	*****	***
31	Konfliktní místo	V. Nejedlého	*	*	*****	***
32	Přechod pro chodce	V. Nejedlého	***	*****	*****	*****
33	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*	*****	***
34	Konfliktní místo	Budovatelů	****	*	*****	***
35	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*	*****	***
36	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*	*****	***
37	Konfliktní místo	Budovatelů	****	*	*****	***
38	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*	*****	***
39	Přechod pro chodce	Švabinského	***	**	*****	***
40	Přechod pro chodce	J. Vrchlického	**	*****	*****	*****
41	Konfliktní místo	J. Vrchlického	**	*	****	**
42	Přechod pro chodce	J. Vrchlického	*	*	**	*
43	Přechod pro chodce	Švabinského	***	*****	*****	*****

Tabulka 4 - HODNOCENÍ OBLASTI CENTRAL (část 3)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
44	Přechod pro chodce	Z. Fibicha	***	*	****	**
45	Přechod pro chodce	F. Halase	*****	*	*****	***
46	Přechod pro chodce	J. Průchy	*****	*****	*****	*****
47	Přechod pro chodce	Ve Dvoře	***	****	*****	****

7.4.1.3 Popis hodnocených objektů v oblasti CENTRAL

1, 46 - Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce je situován v blízkosti obchodního domu Central. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO.

2 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit jako místo pro přecházení. Vede chodce přes tramvajovou trať a navazuje na přechody pro chodce přes třídu Budovatelů. Úpravy pro vedení slabozrakých a nevidomých nejsou provedeny správně. Chyba spočívá ve špatném provedení vodících linií, kde není signální pás odsazen od varovného. Stávající provedení je vnímáno osobami s omezenou schopností orientace jako přechod pro chodce.

3,11 – Přechod pro chodce

Aplikace prvků potřebných pro správné vedení slabozrakých a nevidomých skýtá drobnou chybu. Signální pás na jedné straně přechodu není správně navázán na přirozenou vodící linii. Další úpravy potřebné pro vedení OOSPO jsou správně.

4 - Přechod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes ulici Radniční. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Jeho význam spočívá zejména ve využití návštěvníky obchodního centra.

5 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nalézá v severní části řešené oblasti, umožňuje přecházení chodcům přes ulici Vítězslava Nezvala. Chybí zde veškeré vodící linie potřebné pro vedení zrakově postižených osob. Snížené obruby, které by umožnili pohodlný pohyb fyzicky hendikepovaných osob, také nevyhovují.

6 - Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Je využíváno zejména školáky navštěvující nedalekou základní školu, ale i rezidenty zde žijícími. Je zde pouze jeden varovný pás a snížené obruby, které by umožnili pohodlný pohyb fyzicky hendikepovaných osob, také nevyhovují.

7, 45 – Přejchod pro chodce

Přejchod nelze označit za plně bezbariérový díky absenci signálních pásů a pásu varovného. Snížené obruby plně vyhovují bezbariérovému vedení.

8 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Je využíváno zejména školáky navštěvující nedalekou základní školu, ale i rezidenty zde žijícími. Je zde jakákoliv absence prvků potřebných pro vedení OOSPO. Snížené obruby jsou nevyhovující.

9,10 – Zastávka autobusu

Tuto zastávku nelze označit za bezbariérovou díky absenci vodících linií. Není zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

12 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Je zde jakákoliv absence prvků potřebných pro vedení OOSPO. Je využíváno zejména návštěvníky úřadu sociálních věcí.

13 – Přejchod pro chodce

Přejchod nelze označit za plně bezbariérový díky absenci vodících linií na jedné straně a špatnému provedení signálního pásu na straně druhé. Sklony obrub plně vyhovují vedení OOSPO.

14 – Zastávka autobusu

Tato zastávka autobusu nevyhovuje z hlediska bezbariérového vedení OOSPO. Je zde absence vodících linií potřebných pro vedení nevidomých a slabozrakých. Ovšem i výškové situování s vysokým nášlapem omezuje nejen jedince s postižením pohybového aparátu, ale i zdravotně nehendikepované osoby.

15, 16 – Zastávka autobusu

Tyto zastávky nacházející se na třídě budovatelů jsou plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

17, 18 – Zastávka tramvaje

Tyto zastávky nacházející se na třídě budovatelů jsou plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

20 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

19, 21 - Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes třídu Budovatelů. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Pouze zde chybí vodící pás přechodu, který by díky velké vzdálenosti, kterou je potřeba překonat jasně vyznačil směr pohybu nevidomých a slabozrakých.

22 – Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes třídu Budovatelů. Nelze ho označit jako bezbariérový díky absenci prvků potřebných pro vedení OOSPO. To zahrnuje jak absenci vodících linií (signální, varovný pás), tak snížení obrub.

23, 34, 37 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Vede chodce přes tramvajovou trať a navazuje na přechody pro chodce přes třídu Budovatelů. Je zde úplná absence signálních a varovných pásů. V případě pohybu osob s postižením pohybového aparátu se dá toto místo vnímat jako plně bezbariérové.

24, 36 – Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes třídu Budovatelů. Nelze ho označit jako bezbariérový díky absenci prvků potřebných pro vedení OOSPO. To zahrnuje jak absenci vodících linií (signální, varovný pás) na jedné straně tohoto přechodu. Obruby zde snížené jsou, není tedy narušen pohyb fyzicky znevýhodněných jednotlivců.

25 – Zastávka autobusu

Díky absenci vodících linií se tato autobusová zastávka nedá označit za bezbariérovou. Nejen, že chybí signální pás, nenalezneme zde ani pás kontrastní. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, není tedy narušen pohyb fyzicky znevýhodněných jednotlivců.

26 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v ulici Bankovní. Úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Pouze zde chybí vodící pás přechodu, který by díky poloze přechodu v nároží křižovatky a danému poloměru jasně vymežil směr pohybu nevidomých a slabozrakých.

27, 40, 43, 47 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Je zde absence signálních pásů, které narušují koncepci bezbariérové trasy, ale tímto postupem není nijak narušena bezpečnost, která je vždy na prvním místě.

28, 29 - Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes třídu Obránců míru. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO.

30, 31, 41 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Je zde úplná absence vodících linií, které by umožnily bezpečné překonání tohoto objektu. Snížené obruby zde aplikovány jsou.

32 - Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes ulici Víta nejedlého. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO.

33, 35, 38 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce je veden přes třídu Budovatelů. Nelze ho označit za plně bezbariérový díky absenci vodících linií (signální a varovný pás). Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by narušovali pohyb fyzicky znevýhodněných jedinců.

39 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce je situován v jižní části řešené oblasti a vede chodce přes ulici Maxe Švabinského. Přejchod se nedá označit za bezbariérový díky neúplnosti prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých.

42 – Přejchod pro chodce

Tento přechod nelze označit jako bezbariérový díky absenci prvků potřebných pro vedení OOSPO. To zahrnuje jak absenci vodících linií (signální, varovný pás). Nejsou zde žádné výškové rozdíly, není tedy narušen pohyb fyzicky znevýhodněných jednotlivců.

44 – Přejchod pro chodce

Tento přechod nelze vnímat jako bezbariérový díky absenci vodících linií (signální, varovný pás), tak ani obruby nevykazují po celé své délce výškový rozdíl maximálně 2 cm.

7.4.1.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav v oblasti

Tabulka 5 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI CENTRAL

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA Kč
2	X	X	✓	X	1 070
5	✓	✓	✓	X	31 872
6	X	✓	✓	X	11 264
7	X	✓	✓	X	11 264
8	X	✓	✓	X	12 672
9	X	X	✓	X	4 224
10	X	X	✓	X	4 224
12	✓	✓	✓	X	34 688
13	X	✓	✓	X	6 336
14	✓	X	✓	X	10 624
22	✓	✓	✓	X	24 064
23	X	✓	✓	X	14 080
24	X	✓	✓	X	3 520
25	X	X	✓	X	4 224
30	X	✓	✓	X	10 152
31	X	✓	✓	X	10 152
33	X	✓	✓	X	14 080
34	X	✓	✓	X	14 080
35	X	✓	✓	X	14 080
36	X	✓	✓	X	3 520
37	X	✓	✓	X	14 080
38	X	✓	✓	X	14 080
39	X	✓	✓	X	9 584
41	X	✓	✓	X	12 852
42	X	✓	✓	X	9 130
44	✓	✓	✓	X	42 496
45	X	✓	✓	X	12 880
CELKEM					355 292
21 % DPH					74 611
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					429 903

7.4.1.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 6 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI CENTRAL

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.	14	-	-	12	42
PRIORITA II.	-	22	5, 6, 8, 44	41	-
PRIORITA III.	2, 45	9, 10, 13, 23, 24, 25, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 47	7, 39	30	31
Objekty bez nutné rekonstrukce	1, 3, 4, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 32, 40, 43, 46				

7.4.1.6 Fotodokumentace oblasti CENTRAL



Obrázek 19 – Přejchod pro chodce (číslo 22)



Obrázek 20 - Zastávka autobusu (číslo 14)



Obrázek 21 - Přejchod pro chodce (číslo 3)



Obrázek 20 - Přejchod pro chodce (číslo 13)



Obrázek 21 - Přečhod pro chodce (číslo 45)



Obrázek 22 - Přečhod pro chodce (číslo 21)

7.4.2 Oblast KOSTEL

Základní popis dispozice území

Jedná se o nejmenší řešenou oblast. Její hlavní a jedinou dominantu tvoří kostel Nanebevzetí Panny Marie. Kostel je jediná budova, která byla zachráněna ze starého Mostu. Ten byl zničen, protože se pod ním nacházely rozsáhlé zásoby hnědouhelné rudy. V současnosti je tato oblast, využívána nejen pro pořádání bohoslužeb, ale i jako poutní místo, nebo jako atrakce. Západně od kostela se nachází menší rybník, který je využíván k rekreační činnosti zejména rybáři. Další významnější místo je hřbitov situovaný v nejsevernější části oblasti.

Popis dopravního řešení

Území je obsluhováno jednou sběrnou komunikací s názvem Hřbitovní. Ta slouží jako obchvat celé řešené plochy. Ne tuto sběrnou komunikaci navazuje ulice Kostelní. Jednotlivé komunikace jsou trasovány tak, aby oblast rozdělovali na celistvé jednoúčelové plochy.

Doprava v klidu

Největší plocha pro odstavování vozidel se nachází v jižní části řešené oblasti. Je využívána zejména v období nejrůznějších slavností, kdy je koncentrace lidí dosahuje největších hodnot. Běžně tato plocha využívána není. Nachází se zde i další menší stání, která jsou využívána, zejména návštěvníky kostela. Rezidenti k odstavování svých vozidel využívají zejména soukromé pozemky.

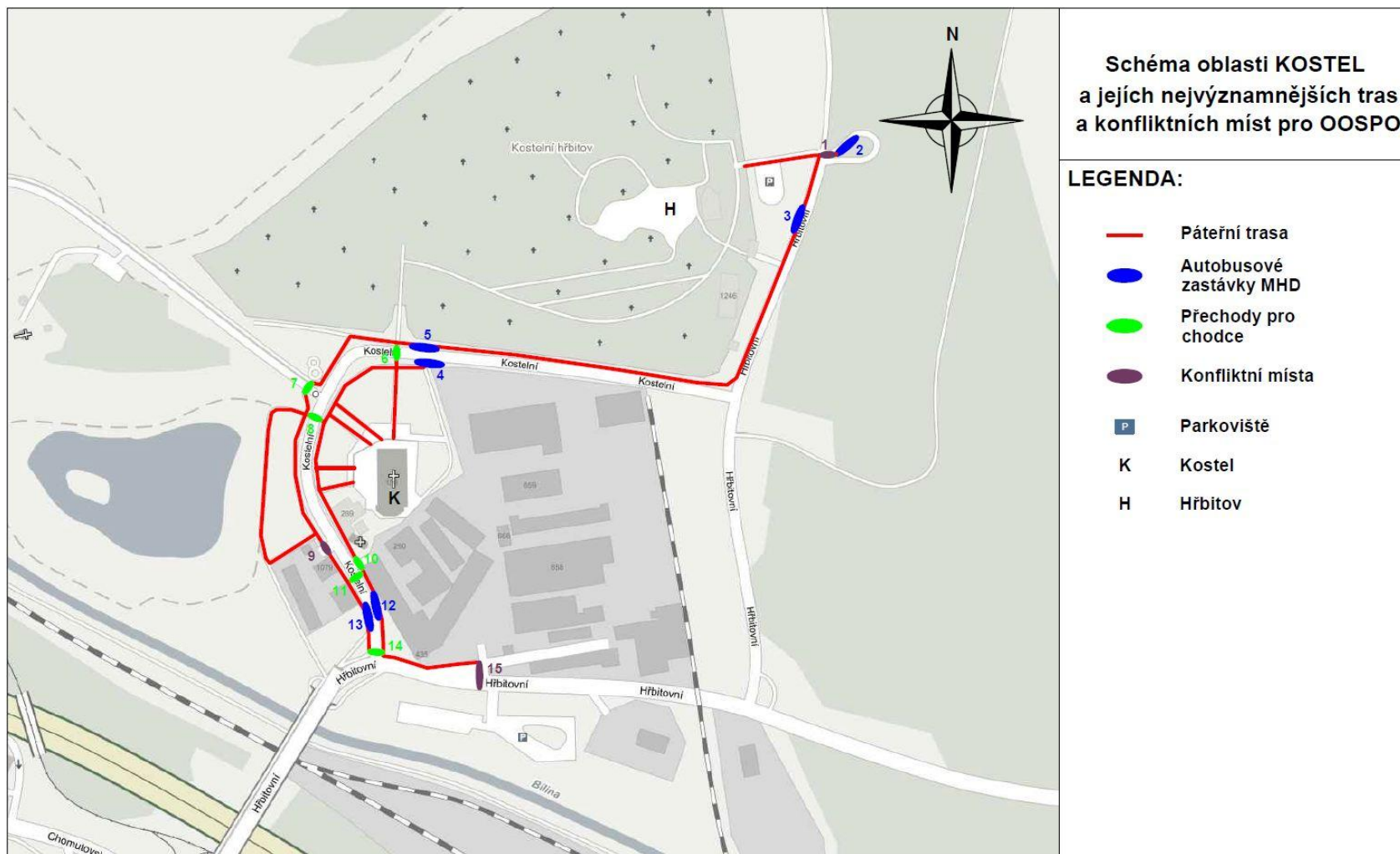
Popis systému MHD

Oblastí je vedena jedna linka, která je vedena po ulici Hřbitovní a posléze navazuje na ulici kostelní tak, aby docházkové vzdálenosti byli naprosto minimální. To dokladuje samotné situování jednotlivých zastávek. Ty se nacházejí právě na nejfrekventovanějších místech, tedy u vstupu do kostela a na hřbitov.

Bezbariérová doprava

Kostel a hřbitov jsou jedny z nejvýznamnějších objektů, které můžeme ve městě nalézt. Je zde tedy přirozená potřeba osob tyto objekty navštěvovat. Díky situování zastávek, zde není potřeba vytvářet žádné rozsáhlé trasy, které by byly potřeba k vedení ke kostelu. Ovšem před kostelem se nachází rozsáhlá plocha, kde je potřeba se na vedení zdravotně hendikepovaných osob více zaměřit, aby se předešlo zbytečným konfliktům, které takto velké plochy vytvářejí.

7.4.2.1 Schéma oblasti KOSTEL



Obrázek 23 - Schéma oblasti KOSTEL s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.2.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti KOSTEL

Tabulka 7 – HODNOCENÍ OBLASTI KOSTEL

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Konfliktní místo	Hřbitovní	**	*	*****	***
2	Zastávka autobusu	Hřbitovní	**	*	*****	***
3	Zastávka autobusu	Hřbitovní	**	*	*****	***
4	Zastávka autobusu	Kostelní	***	*****	*****	*****
5	Zastávka autobusu	Kostelní	***	*****	*****	*****
6	Přechod pro chodce	Kostelní	***	*****	*****	*****
7	Přechod pro chodce	Kostelní	***	*****	*****	*****
8	Přechod pro chodce	Kostelní	***	*****	*****	*****
9	Konfliktní místo	Kostelní	**	*	***	**
10	Přechod pro chodce	Kostelní	***	*****	*****	*****
11	Přechod pro chodce	Kostelní	***	*****	*****	*****
12	Zastávka autobusu	Kostelní	***	*****	*****	*****
13	Zastávka autobusu	Kostelní	***	*****	*****	*****
14	Přechod pro chodce	Kostelní	***	*****	*****	*****
15	Konfliktní místo	Hřbitovní	**	*	*	*

7.4.2.3 Popis hodnocených objektů v oblasti VÝCHOD

1 - Konfliktní místo

Toto místo se dá označit jako místo pro přecházení. Je využíváno zejména osobami navštěvujícími hřbitov. Chybí zde veškeré vodící linie potřebné pro vedení osob slabozrakých a nevidomých. Po vybudování těchto prvků lze místo označit jako plně bezbariérové.

2, 3 - Zastávka autobusu

Tuto zastávku nelze označit za bezbariérovou díky absenci signálního pásu. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

4, 5, 11, 12, 13, 14 – Zastávka autobusu

Na této autobusové zastávce jsou všechny prvky potřebné pro vedení OOSPO provedeny správně. Zastávku lze označit za plně bezbariérovou.

6, 7, 8, 10, 11 - Přejechod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nenalezneme zde žádný prvek, kterým by byla narušena bezpečnost tohoto objektu.

9 - Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Nenalezneme zde žádné vodící linie, které by umožňovali pohyb osobám s omezenou schopností orientace. Po doplnění těchto prvků můžeme přechod pokládat za plně bezbariérový.

15 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit jako místo pro přecházení. Slouží k obsluze nedalekého parkoviště. Chybí zde vodící linie, které by umožňovali překonání tohoto objektu i zrakově hendikepovaným osobám.

7.4.2.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 8 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KOSTEL

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
1	X	✓	✓	X	14 080
2	X	X	✓	X	4 224
3	X	X	✓	X	4 224
9	X	✓	✓	X	10 512
15	✓	✓	✓	X	39 680
CELKEM					72 720
21 % DPH					15 271
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					87 991

7.4.2.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 9 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KOSTEL

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.	-	-	-	15	-
PRIORITA II.	-	-	-	9	-
PRIORITA III.	-	-	-	1, 2, 3	-
Objekty bez nutné rekonstrukce	4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14				

7.4.2.6 Fotodokumentace



Obrázek 26 - Přechod pro chodce (číslo 10)



Obrázek 27 – Konfliktní místo (číslo 9)



Obrázek 28 - Zastávka autobusu (číslo 3)



Obrázek 29 – Konfliktní místo (číslo 1)

7.4.3 Oblast NÁDRAŽÍ

Základní popis dispozice území

Oblast nádraží se nachází v severní části města. V nedávné době celé nádraží prodělalo rozsáhlou rekonstrukci, aby odpovídalo nejnovějším trendům v oblasti dopravního inženýrství. Nádraží kombinuje jak dopravu kolejovou tak autobusovou. Tento fakt předurčuje tuto oblast k jednomu z nejvýznamnějších dopravních uzlů na Mostecku. Autobusové nádraží je situované přímo před výpravní budovou celá oblast je řešena zejména účelově, ploch pro relaxaci zde nalezneme minimum.

Popis dopravního řešení

Dominantou řešené oblasti je nádraží, které zde přirozeně vyvolává vysokou poptávku po dopravní obsluze. Ta je řešena automobilovou dopravou, příměstskou a zejména městskou hromadnou dopravou. Nejvýznamnější dopravní komunikaci zde tvoří ulice Rudolická. Tato ulice separuje tramvajovou dopravu od přilehlých panelových domů. Největší dopravní křížení zde zajišťuje okružní křižovatka s jedním pásem na okruhu. Ta zajišťuje přímé napojení na ulici Nádražní, díky níž je obsluhováno nádraží.

Doprava v klidu

Nejvýznamnější a největší plochy pro parkování se nacházejí přímo na nádraží. Ty jsou řešeny kolmým stáním tak, aby na ne příliš velké ploše vzniklo maximum parkovacích míst. Další parkování je řešeno zejména podélně na vedlejších komunikacích.

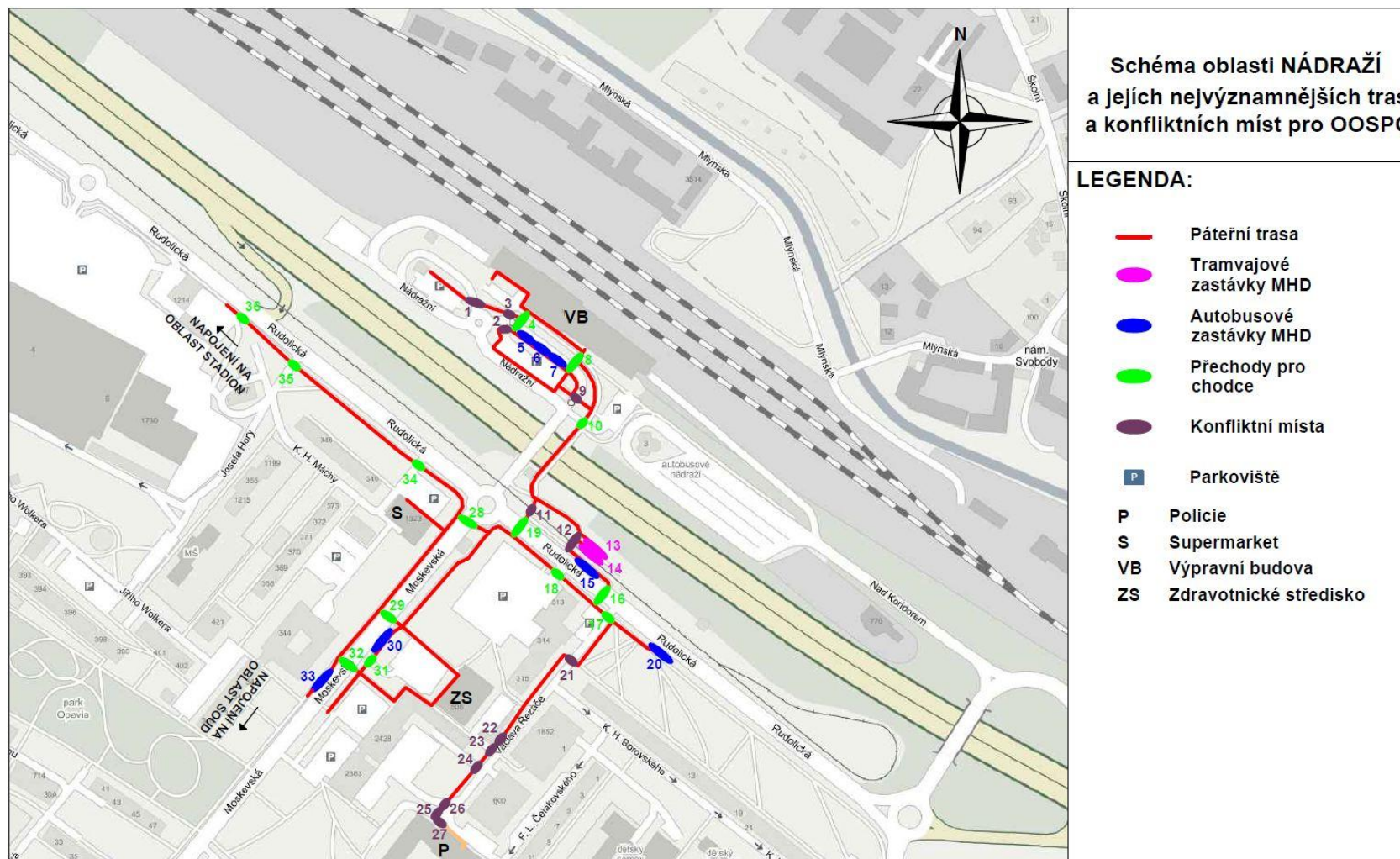
Popis systému MHD

Dochází zde ke kombinaci tramvajové, autobusové a vlakové dopravy. O městskou dopravu se zde stará zejména dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, popřípadě jiní soukromí dopravci. Vlakové spoje s okolními městy jsou zde provozovány zejména Českými drahami.

Bezbariérová doprava

V lokalitě je navrženo několik tras pro vedení OOSPO. Vzhledem k množství dopravních prostředků, které se zde objevují, je potřeba, aby hendikepované osoby byli vedeny co nejopatrněji, ale zároveň co nejefektivněji. Navržené trasy pro vedení OOSPO eliminují množství přecházení. Je zde prioritní bezpečnost nikoli délka tras.

7.4.3.1 Schéma oblasti NÁDRAŽÍ



Obrázek 30 - Schéma oblasti NÁDRAŽÍ s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.3.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti NÁDRAŽÍ

Tabulka 10 – HODNOCENÍ OBLASTI NÁDRAŽÍ (část 1)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Konfliktní místo	Nádražní	***	*****	*****	*****
2	Konfliktní místo	Nádražní	****	*****	*****	*****
3	Konfliktní místo	Nádražní	***	*****	*****	*****
4	Přechod pro chodce	Nádražní	*****	*****	*****	*****
5	Zastávka autobusu	Nádražní	*****	*****	*****	*****
6	Zastávka autobusu	Nádražní	*****	*****	*****	*****
7	Zastávka autobusu	Nádražní	*****	*****	*****	*****
8	Přechod pro chodce	Nádražní	*****	*****	*****	*****
9	Konfliktní místo	Nádražní	***	*****	*****	*****
10	Přechod pro chodce	Nádražní	*****	***	*****	****
11	Konfliktní místo	Rudolická	*****	*	*****	***
12	Konfliktní místo	Rudolická	*****	**	*****	***
13	Zastávka tramvaje	Rudolická	*****	*****	*****	*****
14	Zastávka tramvaje	Rudolická	*****	*****	*****	*****
15	Zastávka autobusu	Rudolická	*****	*****	*****	*****
16	Přechod pro chodce	Rudolická	*****	***	*****	****
17	Přechod pro chodce	V. Řezáče	****	*****	*****	****
18	Přechod pro chodce	Rudolická	*****	*****	*****	*****
19	Přechod pro chodce	Rudolická	*****	*	*****	***
20	Zastávka autobusu	Rudolická	*****	*****	*****	*****
21	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	*	*

Tabulka 11 – HODNOCENÍ OBLASTI NÁDRAŽÍ (část 2)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
22	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	***	**
23	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	****	**
24	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	*****	***
25	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	*****	***
26	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	*****	***
27	Konfliktní místo	V. Řezáče	**	*	***	***
28	Přechod pro chodce	Moskevská	****	*	*****	***
29	Přechod pro chodce	Moskevská	***	*	*****	***
30	Zastávka autobusu	Moskevská	*****	*	*****	***
31	Přechod pro chodce	Moskevská	***	***	*****	****
32	Přechod pro chodce	Moskevská	***	*	*****	***
33	Zastávka autobusu	Moskevská	*****	*	*****	***
34	Přechod pro chodce	Rudolická	***	*	*****	***
35	Přechod pro chodce	Rudolická	***	*****	*****	*****
36	Přechod pro chodce	Rudolická	***	****	*****	****

7.4.3.3 Popis hodnocených objektů v oblasti NÁDRAŽÍ

1, 2, 3, 9 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit jako místo pro přecházení. Nachází se v přednádražní prostoru přímo před výpravní budovou. Jeho hlavním úkolem je propojení chodníkových ploch, které přímo obsluhují přidružená parkoviště a autobusové zastávky. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány pro vedení OOSPO jsou správně a v celém rozsahu umožňují bezbariérový pohyb všem jedincům.

4, 8, 10 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nachází v přednádražním prostoru přímo před výpravní budovou. Jeho hlavním úkolem je propojení chodníkových ploch, které přímo obsluhují přidružená parkoviště a autobusové zastávky. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány pro vedení OOSPO jsou správně a v celém rozsahu umožňují bezbariérový pohyb všem jedincům.

5, 6, 7 – Zastávka autobusu

Tato autobusová zastávka se nachází v přednádražním prostoru přímo před výpravní budovou. Jejím hlavním úkolem je obsluha vlakového nádraží, které se nachází v její blízkosti. Veškeré prvky, které podporují pohyb OOSPO jsou zde provedeny správně. Zastávku lze označit za plně bezbariérovou.

11 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení přes tramvajový pás. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení OOSPO. Po odstranění těchto nedostatků lze tento objekt označit jako plně bezbariérový.

12 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení přes tramvajový pás. Nalezneme zde všechny prvky potřebné pro vedení OOSPO. Ovšem provedení těchto prvků je špatné. Chyba spočívá v nedodržení odsazení signálního pásu od varovného. Toto provedení slabozrakým a nevidomým osobám, že se jedná o přechod pro chodce. Toto řešení může vyvolat řadu konfliktních situací.

13, 14 – Zastávka tramvaje

Na této zastávce nalezneme všechny prvky, které jsou potřeba k vedení OOSPO. Můžeme ji proto označit jako plně bezbariérový objekt.

15, 20 – Zastávka autobusu

Na této zastávce nalezneme všechny prvky, které jsou potřeba k vedení OOSPO. Můžeme ji proto označit jako plně bezbariérový objekt.

16 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce vede chodce přes ulici Rudolická. Nalezneme zde všechny prvky, které jsou potřeba k bezbariérovému pohybu. Na jedné straně ovšem můžeme nalézt jeden nedostatek, kterým je absence signálního pásu. Takovéto řešení narušuje celou trasu jako celek. Po odstranění tohoto nedostatku můžeme celý objekt označit jako plně bezbariérový.

17, 18, 35 – Přejchod pro chodce

Na tomto přechodu pro chodce nalezneme všechny prvky, které jsou potřeba k vedení OOSPO. Můžeme ho proto označit jako plně bezbariérový objekt.

19, 28, 29, 32, 34 – Přejchod pro chodce

Na tomto přechodu pro chodce nenalezneme prvky potřebné pro správné vedení zrakově hendikepovaných jedinců. Po doplnění chybějících vodících linií můžeme tento objekt označit jako plně bezbariérový. Výškové řešení nijak neomezuje pohyb hendikepovaných osob.

21 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vyznačuje se jak nízkou intenzitou motorových vozidel, tak nízkou intenzitou chodců. Chybějí zde veškeré prvky pro vedení OOSPO. Je potřeba rozsáhlá rekonstrukce, aby tyto nedostatky byly odstraněny.

22, 23 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vyznačuje se jak nízkou intenzitou motorových vozidel, tak nízkou intenzitou chodců. Chybí zde veškeré prvky potřebné pro vedení osob se zrakovým postižením. Výškové řešení také není ve 100% stavu. Na jedné straně tohoto objektu chybí snížená obruba.

24, 25, 26, 27 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vyznačuje se jak nízkou intenzitou motorových vozidel, tak nízkou intenzitou chodců. Chybí zde veškeré prvky potřebné pro vedení osob se zrakovým postižením. Výškové řešení plně vyhovuje bezbariérovému pohybu.

30, 33 – Zastávka autobusu

Tuto zastávku nalezneme na ulici Moskevská. Nejsou zde žádné prvky, které by podporovali vedení zrakově hendikepovaných osob. Po doplnění signálního pásu, můžeme tento objekt označit jako plně bezbariérový.

31 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se vyznačuje se jak nízkou intenzitou motorových vozidel, tak nízkou intenzitou chodců. Z vodících linií jsou zde aplikovány pouze varovné. Tímto řešením není nijak narušena bezpečnost, ale koncepce celé trasy. Výškové řešení vyhovuje všem stanoveným standardům. Po doplnění těchto nedostatků můžeme tento přechod označit za plně bezbariérový.

Tento přechod je situován v západním cípu řešené oblasti. Nalezneme zde pouze jeden nedostatek, kterým je špatné navázání signálních pásů na přirozené vodící linie.

7.4.3.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 12 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NÁDRAŽÍ

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
11	X	✓	✓	X	14 080
12	X	X	✓	X	2 336
19	X	✓	✓	X	14 080
21	✓	✓	✓	X	30 792
22	X	✓	X	X	1 752
23	X	✓	X	X	2 336
24	X	✓	✓	X	11 592
25	X	✓	✓	X	12 672
26	X	✓	✓	X	12 672
27	X	✓	✓	X	12 672
28	X	✓	✓	X	14 080
29	X	✓	✓	X	14 080
30	X	X	✓	X	4 224
32	X	✓	✓	X	14 080
33	X	X	✓	X	4 224
34	X	✓	✓	X	11 680
CELKEM					177 352
21 % DPH					37 244
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					214 596

7.4.3.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 13 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NÁDRAŽÍ

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
	*****	****	***	**	*
Priorita přestavby					
PRIORITA I.	-	28	-	21	-
PRIORITA II.	-	-	-	22, 23	-
PRIORITA III.	11, 12, 19, 30, 33	-	29, 32, 34	24, 25, 26, 27	-
Objekty bez nutné rekonstrukce	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 31, 35, 36				

7.4.3.6 Fotodokumentace



Obrázek 31 – Konfliktní místo (číslo 2)



Obrázek 32 – Přechod pro chodce (číslo 4)



Obrázek 33 – Zastávka autobusu (číslo 5)



Obrázek 34 – Přechod pro chodce (číslo 8)



Obrázek 35 – Konfliktní místo (číslo 11)



Obrázek 36 – Konfliktní místo (číslo 12)

7.4.4 Oblast NEMOCNICE

Základní popis dispozice území

Každá z řešených oblastí má svůj jednoznačný charakter, který je více či méně dán společensky významnými budovami, které jsou v dané lokalitě situovány. Tato lokalita se vyznačuje především nemocnicí, která je nejvýznamnějším zdravotnickým střediskem na Mostecku. Proto je právě tato lokalita tak významná. Nemocnice se skládá z několika budov a samotná komplex je situován spíše v západní části města.

Popis dopravního řešení

Nejvýznamnější komunikace, která oblastí prochází je ulice Slovenského národního povstání. Ta spolu s ulicí Žatecká separují nemocniční komplex od oblastí, které mají zejména pobytovou funkci. Ty se kříží díky okružní křižovatce s jedním pásem na okruhu. Do tohoto křížení ještě vstupuje komunikace Čsl. Armády ze severu a z východu pak ulice Josefa Skupy.

Doprava v klidu

Největší a nejvýznamnější plochy, které lze nalézt v této oblasti jsou situovány v bezprostřední blízkosti nemocnice. Ať přímo před budovou, nebo v nemocničním areálu. Na parkovištích situovaných před nemocničním areálem je stání kolmé, v samotném areálu je parkování uzpůsobeno jako podélné. V této lokalitě se nachází řada menších parkovišť, které slouží zejména rezidentům.

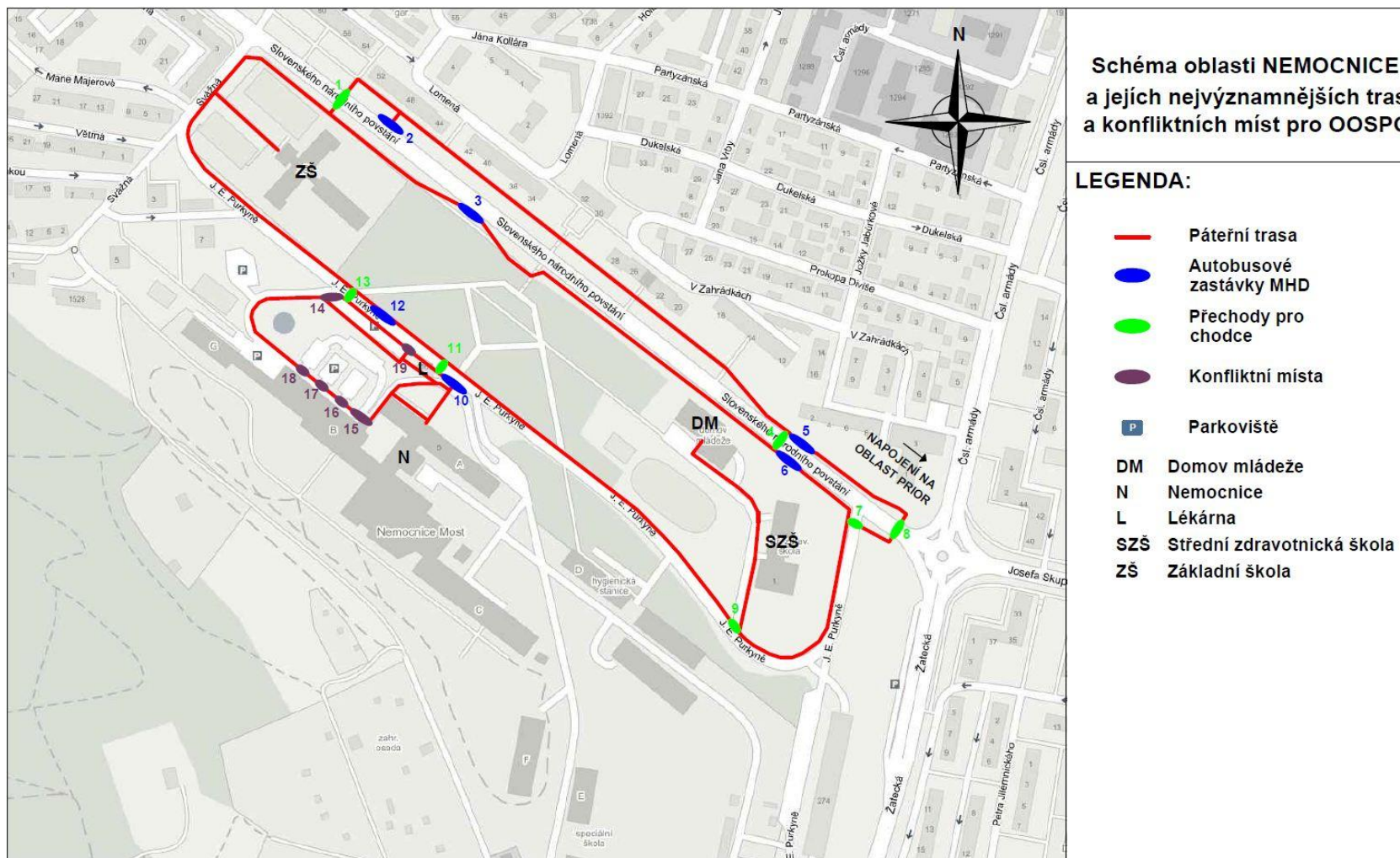
Popis systému MHD

Oblast je obsluhovaná městskými autobusovými linkami, které jsou provozovány Dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova. Samotné vedení linek kopíruje sběrné komunikace, pouze v případě nemocnice je autobusová linka vedena po ulici J. E. Purkyně na zastávku přímo před hlavní vchod nemocnice.

Bezbariérová doprava

Základním předpokladem vedení OOSPO je využití MHD popřípadě IAD. Tento předpoklad vyplývá ze situace, že nejnavštěvovanějším areálem v dané lokalitě je nemocnice, která se nachází v kopcovitém terénu a pro OOSPO je hůře dosažitelná. To se odráží i na samotném návrhu bezbariérových tras. I přesto jsou trasy navrženy tak, aby vytvářely ucelenou uliční síť, která dokáže zajistit bezbariérový přístup ke všem budovám v oblasti. Jednotlivé trasy pak kopírují zejména nejvýznamnější sběrné komunikace.

7.4.4.1 Schéma oblasti NEMOCNICE



Obrázek 37 - Schéma oblasti NEMOCNICE s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.4.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů NÁDRAŽÍ

Tabulka 14 – HODNOCENÍ OBLASTI NEMOCNICE

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Přechod pro chodce	Sl. národní povstání	****	*	*****	***
2	Zastávka autobusu	Sl. národní povstání	****	****	*****	****
3	Zastávka autobusu	Sl. národní povstání	****	*	*****	***
4	Přechod pro chodce	Sl. národní povstání	****	*	*****	***
5	Zastávka autobusu	Sl. národní povstání	*****	*	*****	***
6	Zastávka autobusu	Sl. národní povstání	*****	*	*****	***
7	Přechod pro chodce	J. E. Purkyně	****	***	*****	****
8	Přechod pro chodce	Sl. národní povstání	*****	*****	*****	*****
9	Přechod pro chodce	J. E. Purkyně	***	*	*****	***
10	Zastávka autobusu	J. E. Purkyně	*****	*	*****	***
11	Přechod pro chodce	J. E. Purkyně	*****	*****	*****	*****
12	Zastávka autobusu	J. E. Purkyně	*****	*	*****	***
13	Přechod pro chodce	J. E. Purkyně	***	*	****	**
14	Konfliktní místo	J. E. Purkyně	***	*	*	*
15	Konfliktní místo	J. E. Purkyně	***	*	*****	***
16	Konfliktní místo	J. E. Purkyně	***	*	****	**
17	Konfliktní místo	J. E. Purkyně	***	*	****	**
18	Konfliktní místo	J. E. Purkyně	***	*	****	**
19	Konfliktní místo	Sl. národní povstání	***	*	*	*

7.4.4.3 Popis hodnocených objektů v oblasti NEMOCNICE

1, 4 – Přechod pro chodce

Tento přechod kříží ulici Slovenského národního povstání. Nelze ho označit za plně bezbariérový díky absenci vodících linií. Po doplnění těchto nedostatků bude plně vyhovující vedení OOSPO.

2 – Zastávka autobusu

Tato autobusová zastávka nacházející se v severní části řešené oblasti plně vyhovuje bezbariérovému vedení OOSPO.

3, 5, 6, 10, 12 – Zastávka autobusu

Tuto zastávku nelze označit za bezbariérovou díky absenci vodících linií. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu. Po doplnění těchto nedostatků bude možné tuto zastávku označit jako plně bezbariérovou.

7 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v centrální části řešené oblasti v blízkosti okružní křižovatky. Jsou zde vyšší intenzity jak vozidel, tak chodců. Nalezne zde veškeré prvky potřebné pro vedení OOSPO. Je zde jedna drobná chyba v aplikaci prvků, které vymezují směr přecházení nevidomým a slabozrakým osobám. Chyba spočívá ve špatném navázání signálního pásu na přirozenou vodící linii. Toto řešení nijak nenarušuje celkovou bezpečnost a zachovává koncepci trasy.

8 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v centrální části řešené oblasti v blízkosti okružní křižovatky. Díky aplikování všech prvků potřebných pro vedení OOSPO můžeme tento přechod označit za plně bezbariérový.

9 – Přechod pro chodce

Tento přechod se nachází v blízkosti nemocnice. Nalezneme zde veškeré potřebné prvky pro vedení OOSPO. Jejich použití je ovšem tak špatné, že ohrožují osoby s omezenou schopností orientace na zdraví. Signální pás takto hendikepované osoby navádí přímo do vozovky mimo přechod. Je potřeba rozsáhlejší rekonstrukce k odstranění těchto nedostatků.

11 – Přechod pro chodce

Tento přechod se nachází přímo před hlavní nemocniční budovou. Veškeré prvky potřebné pro vedení OOSPO jsou zde aplikovány správně.

13 – Přechod pro chodce

Tento přechod se nachází v blízkosti nemocnice. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Výškové vedení také není 100% v pořádku. Po doplnění signálních a varovných pásů včetně úpravy jedné obruby můžeme tento objekt označit za plně bezbariérový.

14, 19 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Díky situování se zde nachází minimum chodců. V této chvíli zde nenalezneme žádný prvek potřebný pro vedení OOSP. Je potřeba rozsáhlá rekonstrukce, aby se tento objekt řadil jako bezbariérový.

15, 16, 17, 18 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Nachází se přímo před nemocnicí. Je využíváno zejména osobami využívajícími parkoviště, přes které vede. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Po doplnění signálních a varovných pásů lze tento objekt zařadit jako bezbariérový.

7.4.4.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 15 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NEMOCNICE

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
1	X	✓	✓	X	14 080
3	X	X	✓	X	4 224
4	X	✓	✓	X	11 680
5	X	X	✓	X	3 384
6	X	X	✓	X	4 224
9	X	✓	✓	X	12 672
10	X	X	✓	X	3 384
12	X	X	✓	X	4 224
13	X	✓	✓	X	14 080
14	✓	✓	✓	X	31 872
15	X	✓	✓	X	12672
16	X	✓	✓	X	12672
17	X	✓	✓	X	12672
18	X	✓	✓	X	12672
19	✓	✓	✓	X	31 872
CELKEM					186 384
21 % DPH					39 141
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					225 525

7.4.4.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 16 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NEMOCNICE

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.	-	-	14, 19	-	-
PRIORITA II.	-	-	13, 16, 17, 18	-	-
PRIORITA III.	5, 6, 10, 12	1, 3, 4	9, 15,	-	-
Objekty bez nutné rekonstrukce	2, 7, 8, 11				

7.4.4.6 Fotodokumentace



Obrázek 38– Přechod pro chodce (číslo 13)



Obrázek 39 – Konfliktní místo (číslo 19)



Obrázek 40 – Konfliktní místo (číslo 14)



Obrázek 41 – Zastávka autobusu (číslo 10)

7.4.5 Oblast PRIOR

Základní popis dispozice území

Tato oblast se nachází v centrální části města, severně od oblasti Central. Jedná se o jedno z nejvýznamnějších společenských center města. Nalézá se zde hned několik společensky významných budov, ale hlavní dominantu tvoří obchodní dům Prior. Ten je situován přímo uprostřed řešené oblasti. V současné době, je jeho význam zastřen nově vzniklým moderním obchodním domem Central, který je situován severněji. Mezi další společensky významnější budovy se řadí reprezentační dům města Mostu. Ten se nachází severněji než obchodní dům Prior a přímo navazuje na oblast Central. Oblast, která vyplňuje prázdnou plochu, je využívána jako tržiště například v období vánoc. Nachází se zde i další budovy, kterým je potřeba přikládat větší význam z hlediska vedení bez bariérových tras. Jedná se například o poštu. Celá plocha z největší části tvoří spíše společenskou funkci.

Popis dopravního řešení

Tato oblast má podobný dopravní charakter jako oblast Central. Uprostřed se nachází rozsáhlá světelně řízená průsečná křižovatka, kde do křížení vstupuje tramvaj. Hlavní komunikaci tvoří třída Budovatelů, po které je vedena tramvajová trať, z východu pak do křížení vstupuje ulice Moskevská, ze západu ulice Josefa Skupy. Ulice Josefa Skupiny vede dopravu směrem k nemocnici.

Doprava v klidu

Nachází se zde několik rozsáhlých ploch pro odstavování vozidel. Ty nejvýznamnější jsou situovány v severozápadní části řešené oblasti. Tak jako v celé délce tř. Budovatelů je i v této lokalitě možné odstavení vozidel díky šikmým stáním. V oblasti dochází ke kombinaci jak placeného tak neplaceného parkování v závislosti na tom, kde se samotné parkovišti nachází.

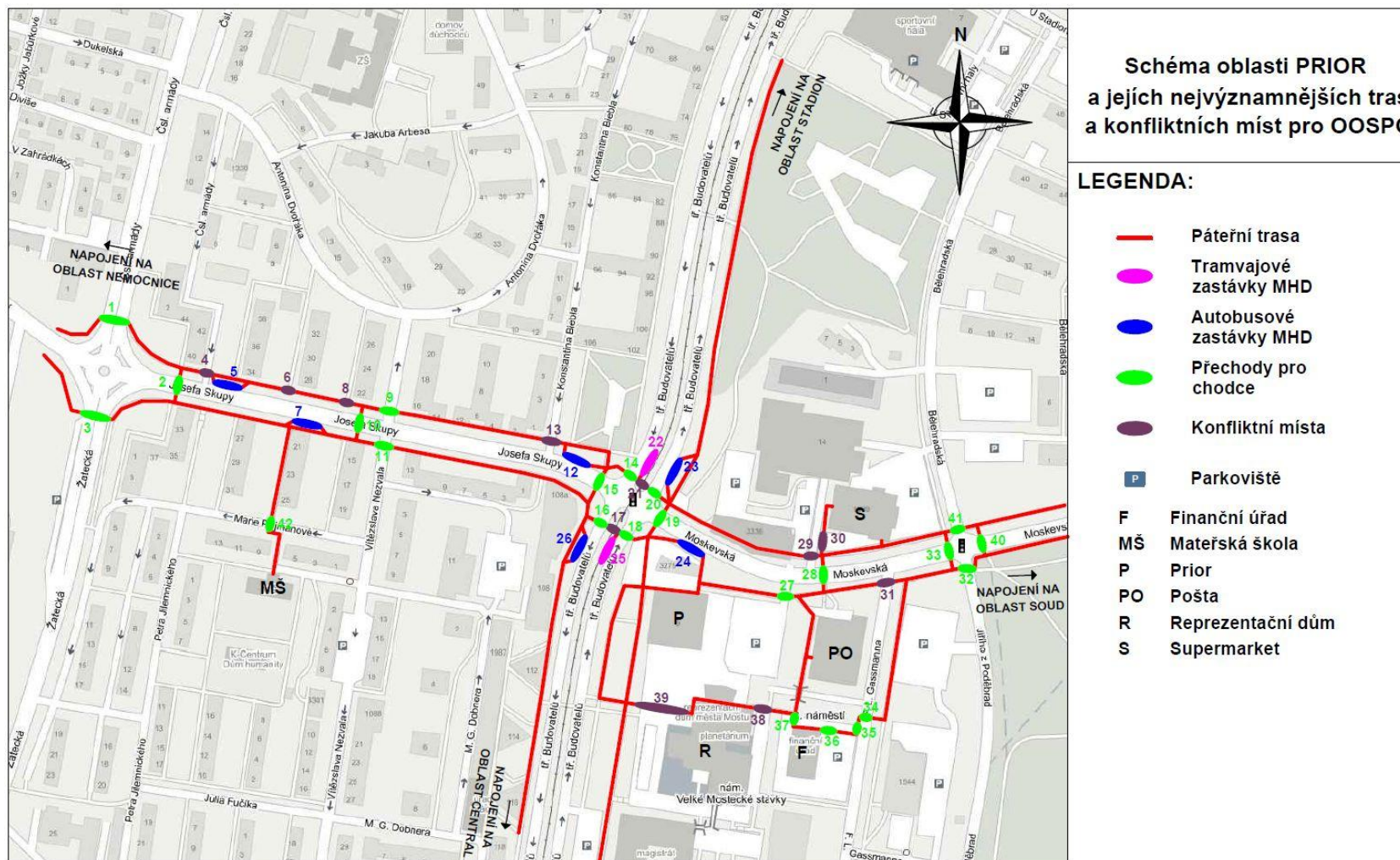
Popis systému MHD

Tak jako v celém městě, i zde jsou provozovány linky zejména Dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova. Samotné linky pak kopírují nejvýznamnější komunikace. Tedy třídu Budovatelů, ulici Josefa Skupy a Moskevského. V ose třídy Budovatelů se nachází tramvajová trať, která zde tvoří páteřní linku MHD. Jednotlivé zastávky jsou v řešené oblasti situovány tak, aby co nejlépe pokrývaly řešené území.

Bezbariérová doprava

I přesto, že je v současné době významnost obchodního domu Prior potlačena novým obchodním centrem, pořád vyvolává obrovskou poptávku po bezbariérové dopravě. Bezbariérové trasy v této oblasti byly navrženy tak, aby kopírovali sběrné komunikace a navazovaly zejména na zastávky MHD. Díky tomu že se v oblasti nacházejí rozsáhlé plochy, je třeba dbát na to, abych zde byly vytvořeny prvky, které umožní osobám se zdravotním handicapem bezpečný pohyb.

7.4.5.1 Schéma oblasti PRIOR



Obrázek 42 - Schéma oblasti PRIOR s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.5.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti PRIOR

Tabulka 17 – HODNOCENÍ OBLASTI PRIOR (část 1)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Přechod pro chodce	Čsl. armády	*****	*****	*****	*****
2	Přechod pro chodce	Jaroslava Skupy	*****	*****	*****	*****
3	Přechod pro chodce	Žatecká	*****	*****	*****	*****
4	Konfliktní místo	Čsl. armády	***	*	*****	***
5	Zastávka autobusu	Jaroslava Skupy	*****	*****	*****	*****
6	Konfliktní místo	Jaroslava Skupy	***	*****	*****	*****
7	Zastávka autobusu	Jaroslava Skupy	*****	*****	*****	*****
8	Konfliktní místo	Jaroslava Skupy	***	*****	*****	*****
9	Přechod pro chodce	Vítězslava Nezvala	***	*****	*****	*****
10	Přechod pro chodce	Jaroslava Skupy	*****	*****	*****	*****
11	Přechod pro chodce	Vítězslava Nezvala	***	*****	*****	*****
12	Zastávka autobusu	Jaroslava Skupy	*****	*	*****	***
13	Konfliktní místo	Konstantina Biebla	*****	**	*****	***
14	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
15	Přechod pro chodce	Jaroslava Skupy	*****	****	*****	****
16	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	**	*****	***
17	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	****	*****	****
18	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	**	*****	***
19	Přechod pro chodce	Moskevská	*****	****	*****	****
20	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	****	*****	*****

Tabulka 18 – HODNOCENÍ OBLASTI PRIOR (část 2)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
21	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	****	*****	****
22	Zastávka tramvaje	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
23	Zastávka autobusu	Budovatelů	*****	*	*****	***
24	Zastávka autobusu	Moskevská	*****	*	*****	***
25	Zastávka tramvaje	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
26	Zastávka autobusu	Budovatelů	*****	*	*****	***
27	Přechod pro chodce	Moskevská	***	*	*****	***
28	Přechod pro chodce	Moskevská	***	*	*****	***
29	Konfliktní místo	Moskevská	***	**	*****	***
30	Konfliktní místo	Moskevská	*****	*	*****	***
31	Konfliktní místo	Gassmanna	***	*	*****	***
32	Konfliktní místo	Jiřího z Poděbrad	****	*	*****	***
33	Konfliktní místo	Moskevská	****	**	*****	***
34	Přechod pro chodce	Gassmanna	**	**	*****	***
35	Přechod pro chodce	Gassmanna	**	****	*****	****
36	Přechod pro chodce	Gassmanna	**	****	*****	****
37	Přechod pro chodce	Gassmanna	**	**	*****	***
38	Konfliktní místo	Gassmanna	**	*	*****	***
39	Konfliktní místo	Gassmanna	***	*	*****	***
40	Přechod pro chodce	Bělehradská	****	****	*****	****
41	Přechod pro chodce	Moskevská	****	****	*****	****
42	Přechod pro chodce	Marie Pujmanové	*	**	*****	***

7.4.5.3 Popis hodnocených objektů v oblasti CITADELA

1, 2, 3 - Přechod pro chodce

Tento přechod je situován v blízkosti okružní křižovatky, která vede dopravu nejen do centra a k nemocnici, ale i mimo město. Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO.

4, - Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Je zde úplná absence signálních a varovných pásů. V případě pohybu osob s postižením pohybového aparátu se dá toto místo vnímat jako plně bezbariérové.

5, 7 – Zastávka autobusu

Tyto autobusové zastávky se nacházejí na ulici Josefa Skupy, jsou plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

6, 8 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

9, 10, 11 – Přechod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

12, 23, 24, 26 – Zastávka autobusu

Tuto zastávku nelze označit za bezbariérovou díky absenci vodících linií. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

13, 29, 30, 31 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Je zde absence vodících linií, které by umožnily bezpečné překonání tohoto objektu. Snížené obruby zde aplikovány jsou.

14 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Pouze zde chybí vodící pás přechodu, který by díky velké vzdálenosti, kterou je potřeba překonat jasně vymezil směr pohybu nevidomých a slabozrakých.

15 – Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes ulici Josefa Skupy. Jeho úpravy plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nalezne se zde ovšem pár drobností, které narušují jinak bezchybné provedení. Jedním z nich je mírné vyosení signálních pásů od vodícího pásu přechodu. Další chybou je vynechání kontrastní dlažby při navázání na další signální pás.

16, 18, 19, 20 – Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes třídu Budovatelů. Jeho úpravy nevyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Na jedné straně chybí správně vytvořený signální pás. Po doplnění tohoto nedostatku, může tento přechod být vnímán jako plně bezbariérový.

17, 21 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Vede chodce přes tramvajovou trať a navazuje na přechody pro chodce přes třídu Budovatelů. Úpravy pro vedení slabozrakých a nevidomých nejsou provedeny správně. Chyba spočívá v absenci signálního pásu na jedné straně. Je třeba dbát zvýšenou pozornost při opravě je potřeba dodržet odsazení tak, aby si ho nevidomé a slabozraké osoby nezaměnily za přechod pro chodce.

22, 25 – Zastávka tramvaje

Tyto zastávky nacházející se na třídě Budovatelů jsou plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

27 – Přejchod pro chodce

Přejchod nelze označit za plně bezbariérový díky absenci vodících linií na jedné straně a špatnému provedení varovného pásu na straně druhé. Sklony obrub plně vyhovují vedení OOSPO.

28 – Přejchod pro chodce

Přejchod nelze označit za plně bezbariérový díky absenci vodících linií po obou stranách přechodu včetně dělicího ostrůvku. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

32 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nalézá v severní části řešené oblasti, umožňuje přecházení chodcům přes ulici Jiřího z Poděbrad. Chybí zde veškeré vodící linie potřebné pro vedení zrakově postižených osob. Snížené obruby, které by umožnily pohodlný pohyb fyzicky hendikepovaných osob, plně vyhovují.

33, 34, 37 – Přejchod pro chodce

Díky absenci vodících linií na jedné straně nelze tento přechod pro chodce označit jako plně bezbariérový. Snížené obruby, které umožňují pohodlný pohyb fyzicky hendikepovaných osob, plně vyhovují.

35, 36 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nalezneme zde ovšem jeden nedostatek. Není zde vynechána kontrastní dlažba při navázání na další signální pás. Nevidomé a slabozraké osoby tak mohou být mírně dezorientovány. Vzhledem k charakteru tohoto místa nedochází k narušení bezpečnosti a prvek lze vnímat jako pokračování signálního pásu. Snížené obruby, které umožňují pohodlný pohyb fyzicky hendikepovaných osob, plně vyhovují.

38 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Úpravy tohoto objektu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Je zde absence signálních pásů, které narušují koncepci bezbariérové trasy, ale tímto postupem není nijak narušena bezpečnost, která je vždy na prvním místě.

39 – Konfliktní místo

Jedná se o rozlehlou plochu před reprezentačním domem města Mostu. Nevidomé a slabozraké osoby bez vodících linií budou na takto rozsáhlé ploše dezorientovány. Náprava spočívá v celkovém přetvoření tohoto místa s doplněním o vodící linie, které pomůžou takto hendikepovaným osobám v orientaci. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

40 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nachází v ulici Moskevská. Je zde absence signálního a varovného pásu na jedné straně přechodu, na straně druhé chybí vynechání kontrastního čtverce při spojování signálních pásů. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

41 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nalezneme zde ovšem jeden nedostatek. Není zde vynechána kontrastní dlažba při navázání na další signální pás. Nevidomé a slabozraké osoby tak mohou být mírně dezorientovány. Vzhledem k charakteru tohoto místa nedochází k narušení bezpečnosti.

42 – Přejchod pro chodce

Tento přechod převádí chodce přes ulici Marie Pujmanové, je zde jakákoliv absence prvků potřebných pro vedení osob s postižením zraku (signální a varovné pásy). V celé šířce tohoto přechodu je snížená obruba. Není tedy narušena bezbariérovost pro osoby s postižením pohybového aparátu.

7.4.5.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 19 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI PRIOR

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
4	X	✓	✓	X	12 672
12	X	X	✓	X	3 384
13	X	✓	✓	X	6 336
16	X	X	✓	X	2 256
18	X	✓	✓	X	11 480
23	X	X	✓	X	4 224
24	X	X	✓	X	4 224
26	X	X	✓	X	4 224
27	X	✓	✓	X	11 592
28	X	✓	✓	X	11 680
29	X	✓	✓	X	10 840
30	X	X	✓	X	2 336
31	X	✓	✓	X	12 672
32	X	✓	✓	X	14 080
33	X	✓	✓	X	7 040
34	X	✓	✓	X	5 256
37	X	X	✓	X	3 384
38	X	X	X	✓	2115
39	X	X	X	✓	10 575
42	X	✓	✓	X	12 672
CELKEM					153 042
21 % DPH					32 139
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					185 181

7.4.5.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 20 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI PRIOR

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.	-	-	-	-	-
PRIORITA II.	-	-	-	-	-
PRIORITA III.	12, 13, 16, 18, 23, 24, 26, 30	32, 33	4, 27, 28, 29, 31, 39	34, 37, 38	42
Objekty bez nutné rekonstrukce	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 25, 35, 36, 40, 41				

7.4.5.6 Fotodokumentace



Obrázek 43 – Pěchod pro chodce (číslo 28)



Obrázek 44 – Konfliktní místo (číslo 39)



Obrázek 45 – Pěchod pro chodce (číslo 15)



Obrázek 46 – Pěchod pro chodce (číslo 32)

7.4.6 Oblast STADION

Základní popis dispozice území

Oblast stadion se nachází v severní části města. Největší dominantu této oblasti tvoří zimní stadion a sportovní hala, dále pak nejrůznější nákupní střediska. Právě díky různorodosti jednotlivých budov vytvářející různorodou společenskou poptávku, je plocha rozdělena na několik funkčních celků. Východní část je tvořena nákupními centry, západní pak spíše sportovními středisky. Sportovní střediska negenerují přirozenou poptávku po bezbariérové dopravě, proto je tato část mírně upozaděna. Celá oblast je rovnoměrně pokryta sítí linek MHD.

Popis dopravního řešení

Tato oblast není žádným významným dopravním uzlem. Ovšem lemují ji významné dopravní komunikace. Mezi ně se řadí např. třída Budovatelů a ulice Rudolická. Ty se kříží pomocí oválného kruhového objezdu. Tento atypický tvar okružní křižovatky zajišťuje celkově zklidněním a zamezuje tangenciálnímu průjezdu vozidel, přičemž decentně zapadá do celkového prostoru. Řešená oblast se nachází v okrajové části města, tudíž se zde tranzitní doprava vyskytuje, ale nijak výrazně zde nepůsobí jako rušivý element.

Doprava v klidu

Díky celkovému charakteru oblasti zde nalezneme mnoho ploch, které poskytují možnost odstavení vozidel. Toto parkování je neplacené, slouží především pro občany, co vyrazili za nákupy, nebo těm, kteří chtějí využít sportovní halu. Parkování na těchto rozsáhlých plochách je z velké míry řešeno jako kolmé. Díky celkovému charakteru dané oblasti netvoří žádná z těchto ploch rušivý element. V malé míře jsou některá parkoviště využívána pro dlouhodobé odstavení vozidel.

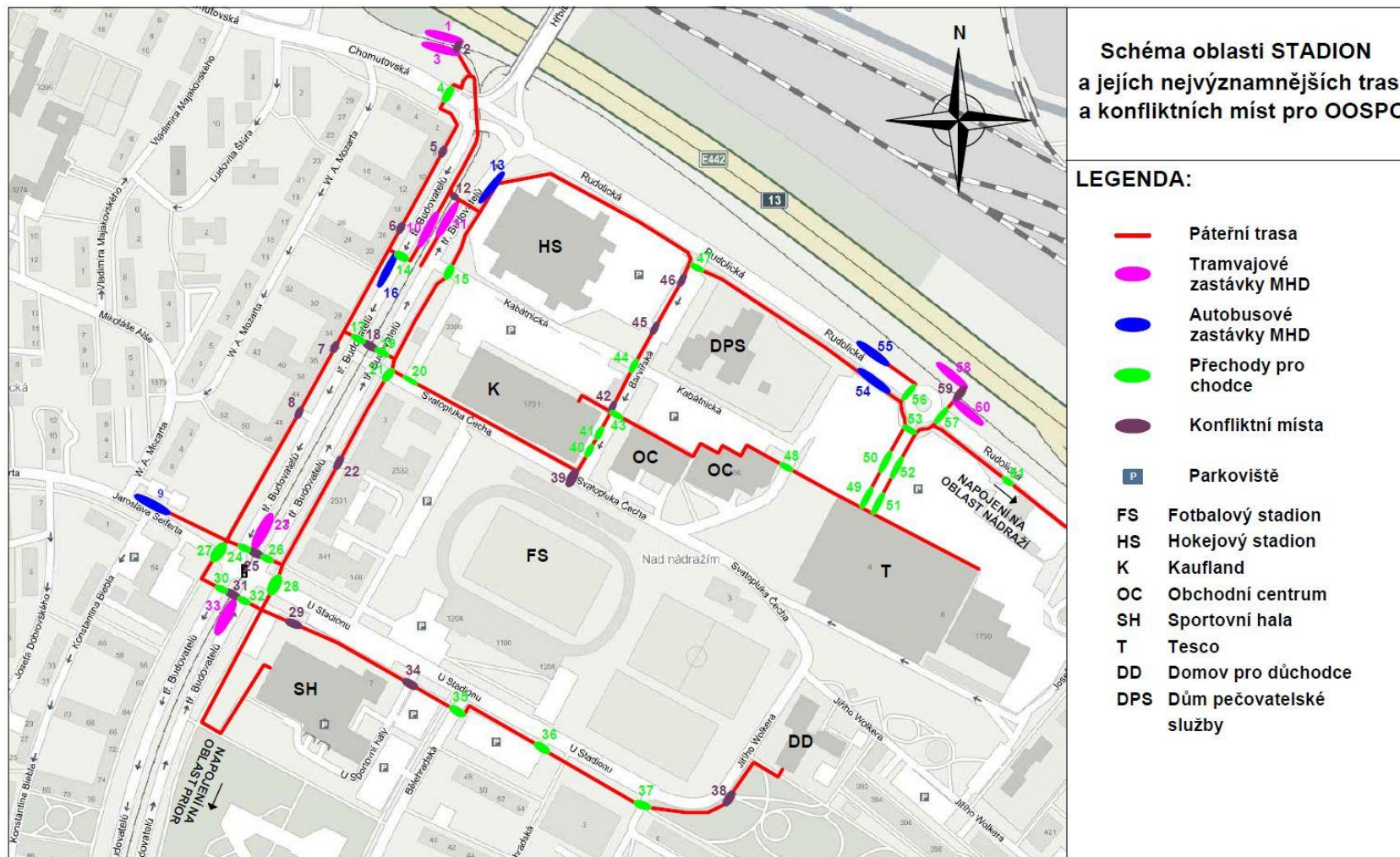
Popis systému MHD

Síť veřejné hromadné dopravy, kopíruje nejvýznamnější komunikace nacházející se v této oblasti. Jedná se o třídu Budovatelů a Rudolickou ulici. Zastávky situované v severní části oblasti jsou mnohem vytíženější než ty co se rozkládají jižněji. Tento stav je dán společenskou poptávkou. Veškerou veřejnou hromadnou dopravou zde zajišťuje dopravní podnik měst Most a Litvínova.

Bezbariérová doprava

Nejvyšší poptávku po bezbrankové dopravě zde vyvolávají nákupní centra. Díky navrženým trasám, je této poptávce plně vyhověno. Ovšem díky rozlehlým plochám pro odstavování vozidel je třeba klást velký důraz na to, aby se zde slabozraké popřípadě nevidomé osoby neztráceli a dobře se orientovali

7.4.6.1 Schéma oblasti STADION



Obrázek 47 - Schéma oblasti STADION s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.6.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti STADION

Tabulka 21 – HODNOCENÍ OBLASTI STADION (část 1)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Zastávka tramvaje	Chomutovská	****	*	*****	***
2	Konfliktní místo	Chomutovská	****	*	*****	***
3	Zastávka tramvaje	Chomutovská	****	*	*****	***
4	Přechod pro chodce	Chomutovská	****	****	*****	****
5	Konfliktní místo	Budovatelů	***	*	*****	***
6	Konfliktní místo	Budovatelů	***	*	*****	***
7	Konfliktní místo	Budovatelů	***	*	*****	***
8	Konfliktní místo	Budovatelů	***	*	*****	***
9	Zastávka autobusu	J. Seiferta	****	*****	*****	*****
10	Zastávka tramvaje	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
11	Zastávka tramvaje	Budovatelů	*****	*****	*****	*****
12	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	**	*****	***
13	Zastávka autobusu	Budovatelů	****	*****	*****	*****
14	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
15	Přechod pro chodce	Budovatelů	***	*	*****	***
16	Zastávka autobusu	Budovatelů	****	***	*****	****
17	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
18	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	**	*****	***
19	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
20	Přechod pro chodce	Budovatelů	**	*	*****	***

Tabulka 22 – HODNOCENÍ OBLASTI STADION (část 2)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
21	Přechod pro chodce	Budovatelů	***	*	*****	***
22	Konfliktní místo	Budovatelů	***	*	*****	***
23	Zastávka tramvaje	Budovatelů	****	*****	*****	*****
24	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
25	Konfliktní místo	Budovatelů	****	***	*****	****
26	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
27	Přechod pro chodce	J. Seiferta	****	*****	*****	*****
28	Přechod pro chodce	U Stadionu	****	****	*****	****
29	Konfliktní místo	U Stadionu	***	****	*****	****
30	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
31	Konfliktní místo	Budovatelů	****	***	*****	****
32	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*****	*****	*****
33	Zastávka tramvaje	Budovatelů	****	*****	*****	*****
34	Konfliktní místo	U Sport. haly	**	*	****	**
35	Přechod pro chodce	Bělehradská	**	*****	*****	*****
36	Přechod pro chodce	U Stadionu	**	**	*****	***
37	Přechod pro chodce	U Stadionu	**	**	*****	***
38	Konfliktní místo	J. Wolkera	*	*	*****	***
39	Konfliktní místo	S. Čecha	*	*	*****	***
40	Přechod pro chodce	Barvířská	*	*	*****	***
41	Přechod pro chodce	Barvířská	*	*	*****	***
42	Konfliktní místo	Barvířská	***	*	*****	***

Tabulka 23 – HODNOCENÍ OBLASTI STADION (část 3)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
43	Přechod pro chodce	Barvířská	***	*	*****	***
44	Přechod pro chodce	Barvířská	***	*	*****	***
45	Konfliktní místo	Barvířská	**	*	*****	***
46	Konfliktní místo	Barvířská	**	*	*****	***
47	Přechod pro chodce	Barvířská	***	*****	*****	*****
48	Přechod pro chodce	Kabátnická	**	**	*****	***
49	Přechod pro chodce	Rudolická	****	***	*****	****
50	Přechod pro chodce	Rudolická	****	*****	*****	*****
51	Přechod pro chodce	Rudolická	****	***	*****	****
52	Přechod pro chodce	Rudolická	****	*****	*****	*****
53	Přechod pro chodce	Rudolická	****	*****	*****	*****
54	Zastávka autobusu	Rudolická	****	*	*****	***
55	Zastávka autobusu	Rudolická	****	*	*****	***
56	Přechod pro chodce	Rudolická	****	*****	*****	*****
57	Přechod pro chodce	Rudolická	****	*****	*****	*****
58	Zastávka tramvaje	Rudolická	****	*	*****	***
59	Konfliktní místo	Rudolická	****	***	*****	****
60	Zastávka tramvaje	Rudolická	****	*	*****	***
61	Přechod pro chodce	Rudolická	**	****	*****	****

7.4.6.3 Popis hodnocených objektů v oblasti STADION

1, 3 – Zastávka tramvaje

Tyto zastávky nacházející se v blízkosti třídy Budovatelů jsou plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

2 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vede chodce přes tramvajový pás. Je zde absence všech vodících linií potřebných pro vedení zrakově hendikepovaných chodců. Po doplnění signálních a varovných pásů, můžeme tento objekt označit za plně bezbariérový, protože výškovým řešením bezbariérovost narušena není.

4 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází na ulici Chomutovská v blízkosti třídy Budovatelů. Veškeré aplikované prvky plně vyhovují potřebám, které klade bezbariérový pohyb. Nalezneme zde i vodící pás přechodu, který jasně vymezuje koridor pro přecházení nevidomým a slabozrakým osobám.

5, 6, 7, 8 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vyznačuje se nižšími intenzitami motorových vozidel. Slouží pouze k obsluze bytového domu. Nenalezneme zde žádné signální ani varovné pásy, které by upozorňovali slabozraké na hrozící nebezpečí. Po doplnění tohoto nedostatku můžeme přechod označit za plně bezbariérový.

9, 13 - Zastávka autobusu

Tuto autobusovou zastávku můžeme označit za plně bezbariérovou. Nalezneme zde veškeré prvky, které jsou potřeba k vedení zrakově hendikepovaných osob. Jedná se zejména o signální pás, který vede hendikepovanou osobu k prvním dveřím dopravního prostředku.

10, 11 – Zastávka tramvaje

Tuto tramvajovou zastávku můžeme označit za plně bezbariérovou. Nalezneme zde veškeré prvky, které jsou potřeba k vedení zrakově hendikepovaných osob. Jedná se zejména o signální pás, který vede hendikepovanou osobu k prvním dveřím dopravního prostředku.

12 – Konfliktní místo

Tato konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení, vede slabozraké osoby přes dvojkolejnou tramvajovou trať. Nalezneme zde veškeré prvky potřebné pro vedení zrakově

hendikepovaných osob. Jejich provedení není ovšem správné. V první řadě, zde není signální pás odsazen od varovného, proto se tento objekt jeví pro slabozraké osoby jako přechod pro chodce, kde platí jiná pravidla o přednosti. Toto řešení může vyvolat řadu konfliktních situací, přičemž ty nejhorší mohou postihnout i zdraví chodců. V další řadě je zde špatně naznačen vodící pás přechodu. Nejen že je použit špatný materiál, ale je naprosto špatně navázán na osu, kterou tvoří signální pásy.

14, 17, 19, 24, 26, 27, 30, 32 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází na třídě Budovatelů. Veškeré aplikované prvky plně vyhovují potřebám, které klade bezbariérový pohyb.

15, 21 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v severní části řešené oblasti v blízkosti zimního stadionu. Vyznačuje se nižšími intenzitami chodců mimo sezónu ledního hokeje. V objektu nejsou aplikovány žádné prvky potřebné pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Výškové řešení nijak nenarušuje pohyb fyzicky hendikepovaných jedinců. Po doplnění signálních a varovných pásů, lze tento objekt označit za plně bezbariérový.

16 – Zastávka autobusu

Tato autobusová zastávka se nachází na třídě budovatelů v blízkosti zimního stadionu. Jsou zde aplikovány veškeré prvky, potřebné pro vedení hendikepovaných jedinců. Chybí zde, ale správnost provedení těchto prvků. Signální pás, který naznačuje koridor přecházení slabozrakým a nevidomým osobám má nedostatečnou šířku. Po pře řešení tohoto nedostatku, můžeme objekt zařadit do skupiny k plně bezbariérovým objektům.

18, 59 – Konfliktní místo

Tato konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení, vede slabozraké osoby přes dvojkolejnou tramvajovou trať. Nalezneme zde veškeré prvky potřebné pro vedení zrakově hendikepovaných osob. Jejich provedení není ovšem správné. Zejména není signální pás odsazen od varovného, proto se tento objekt jeví pro slabozraké osoby jako přechod pro chodce, kde platí jiná pravidla o přednosti. Toto řešení může vyvolat řadu konfliktních situací, přičemž ty nejhorší mohou postihnout i zdraví chodců.

20 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v severní části řešené oblasti. Vyznačuje se nižšími intenzitami chodců. Tento objekt je spíše sdružení několika přechodů pro chodce. Nejsou zde aplikovány žádné prvky potřebné pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Výškové řešení nijak nezneprístupňuje

tento objekt fyzicky hendikepovaným jedincům. Po doplnění zmíněných nedostatků lze tento objekt zařadit do kategorie plně bezbariérový.

22 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vyznačuje se nižšími intenzitami chodců a motorových vozidel. Slouží pouze k obsluze kancelářského areálu. Je zde úplná absence prvků potřebných k vedení nevidomých a slabozrakých osob. Výškově není bezbariérovost nijak narušena. Po doplnění těchto nedostatků, lze zařadit tento objekt do skupiny plně bezbariérových.

23, 33 – Zastávka tramvaje

Tato zastávka nacházející se přímo na třídě Budovatelů je plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

25, 31 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit jako místo pro přecházení. Chodci jsou pomocí tohoto objektu převáděni přes tramvajovou trať. Jsou zde aplikovány veškeré prvky potřebné pro bezbariérový pohyb. Na jedné straně tohoto místa pro přecházení je ovšem provedení těchto prvků špatné. Chybí zde odsazení signálního pásu od varovného. Pro slabozraké a nevidomé osoby se toto provedení jeví jako přechod pro chodce. Tento fakt může zapříčinit spoustu konfliktních situací.

28 – Přechod pro chodce

Jedná se o dělený přechod pro chodce nacházející se v blízkosti sportovní haly řešené oblasti v její jižní části. Tento přechod pro chodce je dělený a veškeré prvky potřebné pro vedení nevidomých a slabozrakých jsou zde provedeny správně. Jediná výtka může být v absenci těchto prvků na dělicím ostrůvku. Tímto řešením není nijak narušena bezpečnost a koncepce celé trasy. Výškové řešení zde žádnou bariéru nevytváří, proto lze tento přechod zařadit do kategorie bezbariérových objektů.

29 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit jako místo pro přecházení. Místo se nachází v blízkosti sportovní haly v jižní části řešené oblasti. Vyznačuje se nízkou intenzitou jak chodců, tak vozidel. Veškeré prvky potřebné pro vedení OOSPO jsou zde aplikovány správně. Je zde pouze jeden drobný nedostatek a to je absence signálních pásů se správným odsazením tak aby bylo jasně vymezeno místo pro přecházení s vymezeným koridorem pro přecházení. Současné řešení nijak neohrožuje chodce a je z bezbariérového hlediska naprosto v pořádku.

34 - Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit jako místo pro přecházení. Místo se nachází v blízkosti sportovní haly v jižní části řešené oblasti. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení nevidomých a slabozrakých osob. Po doplnění těchto vodících linií lze tento přechod považovat za plně bezbariérový.

35 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v jižní části řešené oblasti v blízkosti sportovní haly. Veškeré úpravy potřebné pro bezbariérový pohyb jsou zde aplikovány a provedeny správně.

36, 37, 61 – Přechod pro chodce

Veškeré prvky, které jsou potřeba, aby byl objekt bezbariérový, zde jsou. Ovšem jsou provedeny špatně. Je zde veden signální pás mimo osu přechodu v takové míře, že osoby s omezenou schopností orientace vede do středu křižovatkové plochy.

38 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo sjednocuje velký prostor, kde se stýká několik chodníkových ploch. Pro dosažení maximálního sjednocení navrhované trasy je vhodné tuto plochu vybavit signálním pásem.

39 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Je využíváno zejména návštěvníky fotbalového stadionu v době nějakého sportovního utkání. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení nevidomých a slabozrakých osob. Po doplnění těchto nedostatků můžeme tento přechod zařadit do kategorie bezbariérových objektů.

40, 41, – Přechod pro chodce

Na tomto přechodu pro chodce je minimální intenzita jak chodců, tak motorových vozidel. Nachází se spíše v zastrčené části řešené oblasti. Je zde naprosto minimální intenzita vozidel i chodců. Nenalezneme zde žádné úpravy potřebné pro vedení nevidomých a slabozrakých.

42 – Přechod pro chodce

Jedná se o plochu, kde dochází ke styku několika přechodů pro chodce. V současném stavu může dojít k dezorientaci nevidomých a slabozrakých osob díky absenci umělých vodících linií, které takto postižené osoby bezpečně navedou na vodící linie přirozené. Výškové řešení tohoto přechodu nijak

nenarušuje bezpečný a bezbariérový pohyb fyzicky hendikepovaných jedinců. Po doplnění jednotlivých vodičích linií můžeme toto místo označit za plně bezbariérové.

43, 44 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce můžeme nalézt před supermarketem v centrální části řešené oblasti. Je zde úplná absence linií potřebných k vedení slabozrakých a nevidomých osob.

45, 46 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Vede chodce přes vjezd na parkoviště k zimnímu stadionu. Intenzita vozidel je zde minimální, k vrcholu dochází v době nějakého hokejového utkání. Je zde absence veškerých úprav potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých občanů. Po odstranění těchto nedostatků lze tento objekt označit jako plně bezbariérový.

47- Přejchod pro chodce

Tento objekt se nachází v severní části řešené oblasti. Veškeré potřebné prvky pro vedení OOSPO jsou zde provedeny správně, proto tento objekt můžeme označit jako plně bezbariérový.

48 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce můžeme nalézt v severozápadní části řešené oblasti. Nalezneme zde všechny potřebné prvky, které jsou potřeba pro vedení OOSPO. Nalezneme zde ovšem jeden menší nedostatek, který narušuje celkovou koncepci řešené trasy. Jedná se o signální pásy, které nejsou napojeny na žádnou vodičí linii. Toto řešení nijak nenarušuje bezpečnost celé trasy, ani nezneprístupňuje žádný objekt, ovšem nelze ho vnímat jako 100 % bezbariérový.

49, 51 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce propojuje supermarket s přilehlým parkovištěm. Všechny prvky potřebné k vedení OOSPO zde nalezneme. Ovšem provedení signálních pásů není správné. Jejich šíře je naprosto nedostatečná. Po odstranění tohoto nedostatku lze tento objekt pokládat za bezbariérový.

50, 52, 53 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce propojuje supermarket s přilehlým parkovištěm. Všechny prvky potřebné k vedení OOSPO zde nalezneme. Ovšem provedení signálních pásů není správné. Jejich šíře je naprosto nedostatečná. Po odstranění tohoto nedostatku lze tento objekt pokládat za bezbariérový.

54, 55 – Zastávka autobusu

Na této zastávce nejsou zde žádné prvky, které by podporovali vedení zrakově hendikepovaných osob. Po doplnění signálního pásu, můžeme tento objekt označit jako plně bezbariérový.

56, 57 – Přechod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes ulici Rudolická v severní části řešené oblasti. Veškeré prvky, které jsou potřeba pro bezbariérový pohyb OOSPO jsou zde správně aplikovány.

58, 60 – Zastávka tramvaje

Tuto tramvajovou zastávku nemůžeme označit za bezbariérovou díky absenci signálního pásu, který jasně vymezuje směr kterým se má zrakově hendikepovaná osoba ubírat k dopravnímu prostředku. Po doplnění tohoto nedostatku můžeme tento objekt označit jako plně bezbariérový.

7.4.6.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 24 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI STADION

(část 1)

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
1	X	X	✓	X	4 224
2	X	✓	✓	X	12 672
3	X	X	✓	X	4 224
5	X	✓	✓	X	10 512
6	X	✓	✓	X	10 512
7	X	✓	✓	X	10 512
8	X	✓	✓	X	10 512
12	X	X	✓	X	1 128
15	X	✓	✓	X	10 512
18	X	X	✓	X	1 128
20	X	✓	✓	X	23 360
21	X	✓	✓	X	12 880
22	X	✓	✓	X	12 672
34	X	✓	✓	X	12 672
36	X	✓	X	X	2 816
37	X	✓	X	X	5 632
38	X	X	X	✓	1 584
39	X	✓	✓	X	14 080
40	X	✓	✓	X	10 512
41	X	✓	✓	X	10 512
42	X	X	X	✓	2 115
43	X	✓	✓	X	11 680
44	X	✓	✓	X	10 512

Tabulka 25 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI STADION
(část 2)

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
45	X	✓	✓	X	10 512
46	X	✓	✓	X	10 512
48	X	X	✓	X	4 512
54	X	X	✓	X	3 384
55	X	X	✓	X	3 384
58	X	X	✓	X	3 384
60	X	X	✓	X	3 384
CELKEM					246 035
21 % DPH					51 667
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					297 702

7.4.6.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 26 - HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI STADION

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.	-	-	-	-	-
PRIORITA II.	-	-	-	34	-
PRIORITA III.	12	1, 2, 3, 18, 54, 55, 58, 60	5, 6, 7, 8, 15, 21, 22, 42, 43, 44	20, 36, 37, 45, 46, 48	38, 39, 40, 41
Objekty bez nutné rekonstrukce	4, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 59, 61				

7.4.6.6 Fotodokumentace



Obrázek 48 – Přejchod pro chodce (číslo 50)



Obrázek 49 – Přejchod pro chodce (číslo 56)



Obrázek 50 – Konfliktní místo (číslo 12)



Obrázek 51 – Přejchod pro chodce (číslo 10)



Obrázek 52 – Konfliktní místo (číslo 59)



Obrázek 53 – Přejchod pro chodce (číslo 43)

7.4.7 Oblast KAHAN

Základní popis dispozice území

Tato oblast se vyznačuje smíšenými funkčními plochami. To dokladuje různorodost objektů, které vytvářejí přirozenou společenskou poptávku. Mezi ně se řadí například hobby-markety, supermarkety a jiná společensky významná zařízení. Ve východní části řešené oblasti se nachází právě hobby markety, na které navazují supermarkety a vytvářejí tak rozsáhlý komplex, kde je možné naplnit různé společenské potřeby. Zbylá zařízení jsou v oblasti rovnoměrně rozprostřena, díky čemuž, bylo potřeba navrhnout bezbariérové trasy, které komplexně pokrývají řešenou oblast. Z hlediska společenských potřeb, je největší význam přikládán zdravotnickému středisku nacházejícímu se v severní části oblasti.

Popis dopravního řešení

Této oblasti z hlediska dopravního řešení dominuje okružní křižovatka s jedním pásem na okruhu. Na kterou navazují významné sběrné komunikace. Mezi ně se řadí ulice Lipová, která vstupuje do křížení ze západu. Ulice Višňová vstupující ze severu dále ulice Okružní, která ústí do okružní křižovatky z východu jako poslední ulice Velebudická, která přichází z jihu a má za úkol obsluhu průmyslové části města.

Doprava v klidu

V oblasti Kahan se nachází několik velkých odstavných ploch. Ty největší můžeme nalézt ve východní části, kde slouží řidičům pro zanechání vozidel při návštěvě hobby marketu, nebo supermarketu. Další plochy jsou rovnoměrně rozprostřeny po celé oblasti. Jedná se spíše o menší stání, které jsou využívány pro odstavování vozidel řidiči, kteří zde bydlí.

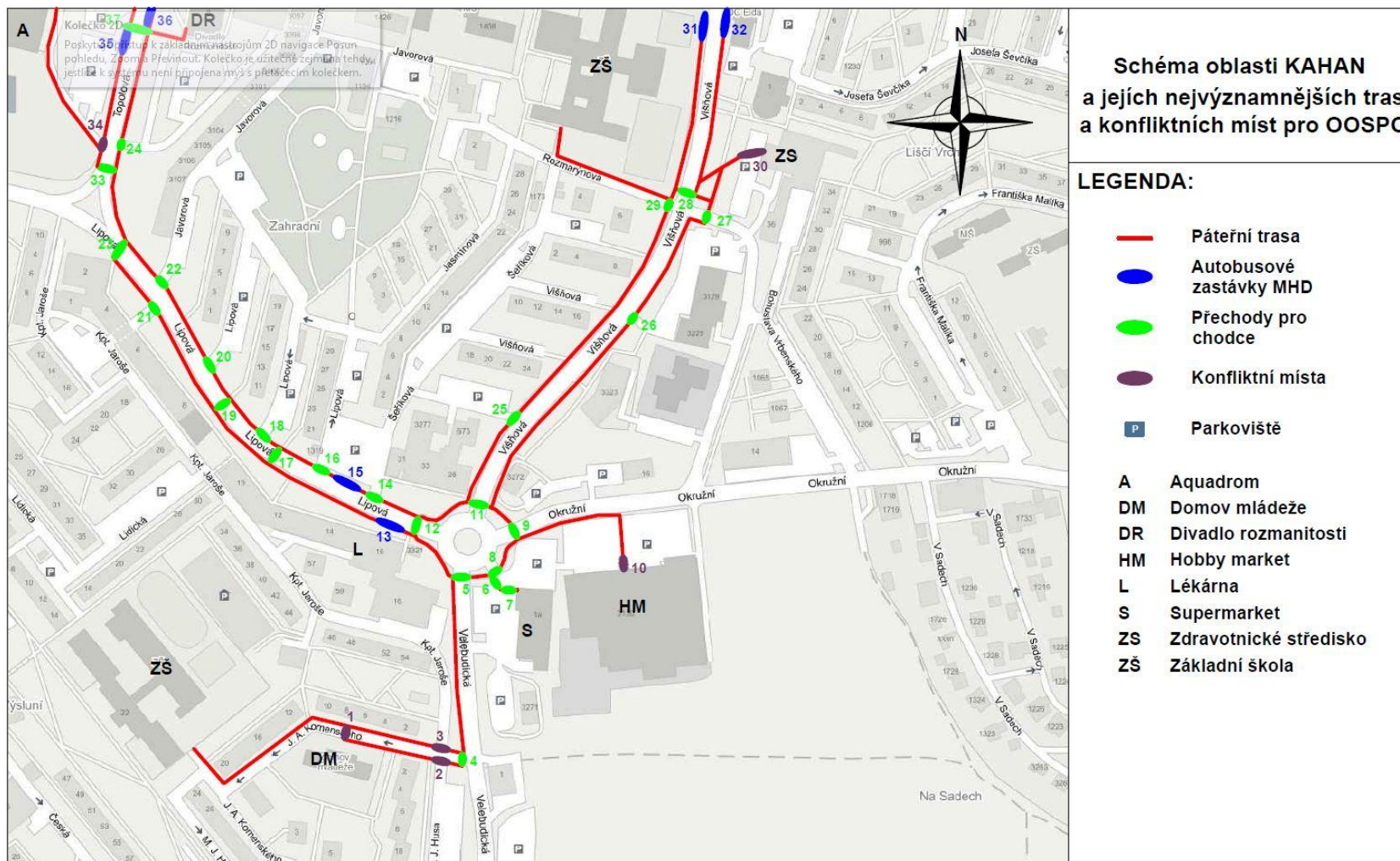
Popis systému MHD

Jedná se o jeden z nejvýznamnějších dopravních uzlů v celém městě. Díky tomu, že se oblast nachází v odlehlejší části města, je obsluhováno pouze autobusovými linkami. Ty jsou vedeny právě po nejvýznamnějších komunikacích (Lipová, Velebudická, Okružní, Višňová). Autobusové linky zde pro podnik měst Mostu a Litvínova.

Bezbariérová doprava

Z hlediska vedení OOSPO se jedná o oblast spíše menšího významu. Nenalezneme zde žádná zařízení, která vytvářejí neodmyslitelnou součást potřeb handicapovaných osob. Přesto nelze tuto stránku opomíjet.

7.4.7.1 Schéma oblasti KAHAN



Obrázek 54 - Schéma oblasti KAHAN s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.7.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti KAHAN

Tabulka 27 – HODNOCENÍ OBLASTI KAHAN (část 1)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Konfliktní místo	J. A. Komenského	**	*	*	*
2	Konfliktní místo	M. J. Husa	***	*	*	*
3	Konfliktní místo	Kpt. Jaroše	***	*	*	*
4	Přechod pro chodce	J. A. Komenského	**	*	*****	***
5	Přechod pro chodce	Velebudická	*****	****	*****	****
6	Přechod pro chodce	Velebudická	****	*****	*****	*****
7	Přechod pro chodce	Velebudická	****	***	*****	****
8	Přechod pro chodce	Velebudická	*****	*****	*****	*****
9	Přechod pro chodce	Okružní	*****	****	*****	****
10	Konfliktní místo	Velebudická	*	*	*****	***
11	Přechod pro chodce	Višňová	*****	****	*****	****
12	Přechod pro chodce	Lipová	*****	***	*****	****
13	Zastávka autobusu	Lipová	*****	*	*****	***
14	Přechod pro chodce	Šeříková	****	***	*****	****
15	Zastávka autobusu	Lipová	*****	*	*****	***
16	Přechod pro chodce	Lipová	****	*****	*****	*****
17	Přechod pro chodce	Lipová	****	***	*****	****
18	Přechod pro chodce	Lipová	****	*****	*****	*****
19	Přechod pro chodce	Lipová	***	**	**	**
20	Přechod pro chodce	Lipová	***	**	*****	***

Tabulka 28 – HODNOCENÍ OBLASTI KAHAN (část 2)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
21	Přechod pro chodce	Lipová	***	****	*****	****
22	Přechod pro chodce	Javorová	***	*****	*****	*****
23	Přechod pro chodce	Lipová	****	****	*****	****
24	Přechod pro chodce	Topolová	***	*****	*****	*****
25	Přechod pro chodce	Višňová	***	*	*****	***
26	Přechod pro chodce	Višňová	***	*	*****	***
27	Přechod pro chodce	Višňová	***	*	*****	***
28	Přechod pro chodce	Višňová	****	*	*****	***
29	Přechod pro chodce	Rozmarýnová	***	*****	*****	*****
30	Konfliktní místo	Višňová	****	*	*****	***
31	Zastávka autobusu	Višňová	*****	*	*****	***
32	Zastávka autobusu	Višňová	*****	*	*****	***
33	Přechod pro chodce	Topolová	***	*****	*****	*****
34	Konfliktní místo	Topolová	***	**	**	**
35	Zastávka autobusu	Topolová	*****	*	*****	***
36	Zastávka autobusu	Topolová	*****	*	*****	***
37	Přechod pro chodce	Topolová	****	*	**	*

7.4.7.3 Popis hodnocených objektů v oblasti KAHAN

1, 2, 3 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Vyznačuje se nízkými intenzitami jak chodců, tak motorových vozidel. Je zde absence veškerých prvků potřebných pro vedení OOOSPO. Je potřeba rozsáhlá rekonstrukce, aby bylo možné objekt označit za plně bezbariérový.

4 – Přechod pro chodce

Tento přechod se nachází v jižní části řešené oblasti. Vyznačuje se nižšími intenzitami chodců. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení zrakově postižených osob. Po doplnění těchto nedostatků, lze tento objekt pokládat za plně bezbariérový.

5, 9, 11, 12 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v centrální části řešené oblasti v blízkosti okružní křižovatky. Jsou zde vyšší intenzity jak vozidel, tak chodců. Nalezne zde veškeré prvky potřebné pro vedení OOOSPO. Je zde jedna drobná chyba v aplikaci prvků, které vymezují směr přecházení nevidomým a slabozrakým osobám. Chyba spočívá ve špatném navázání signálního pásu na přirozenou vodící linii. Toto řešení nijak nenarušuje celkovou bezpečnost a zachovává koncepci trasy.

6, 8 – Přechod pro chodce

Tento přechod se nachází v blízkosti supermarketu. Nalezneme zde veškeré prvky potřebné pro vedení OOOSPO. Tento objekt můžeme označit jako plně bezbariérový.

7 – Přechod pro chodce

Tento přechod se nachází v blízkosti supermarketu. Na jedné straně chybí vodící linie, které by jasně vymezovali směr pohybu osobám s postižením zraku. Po doplnění tohoto nedostatku lze tento přechod pokládat za plně bezbariérový.

10 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Nalezneme ho v blízkosti hobby marketu. Je zde úplná absence vodících linií, které jasně vymezují směr pohybu nevidomým a zrakově postiženým osobám. Po odstranění tohoto nedostatku, můžeme tento přechod pokládat za plně bezbariérový.

13, 15, 31, 32, 35, 36 - Zastávka autobusu

Tato autobusová zastávka není zpřístupněná zrakově postiženým osobám. Je zde úplná absence vodících linií, které by navedli zrakově postiženou osobu ke dveřím dopravního prostředku. Výškově tato zastávka nijak znepřístupněná není. Po odstranění zmíněných nedostatků lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

14 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v centrální části řešené oblasti v blízkosti okružní křižovatky. Jsou zde vyšší intenzity jak vozidel, tak chodců. Na jedné straně tohoto přechodu chybí signální pás, který by jasně vymezil koridor přecházení zrakově hendikepovaným osobám. Výškové řešení tento objekt nijak znepřístupňuje. Po odstranění zmíněných nedostatků lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

16, 18, 22 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v centrální části řešené oblasti v blízkosti okružní křižovatky. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány, nijak nenarušují bezpečnost chodců ani vozidel. Ovšem absence signálních pásů znepřístupňuje tento objekt zrakově hendikepovaným osobám a narušuje celkovou koncepci trasy. Po odstranění zmíněných nedostatků lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

17 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v severní části řešené oblasti. Na jedné straně chybí veškeré vodící linie potřebné pro vedení zrakově hendikepovaných osob. Po doplnění signálního a varovného pásu lze tento objekt považovat za plně bezbariérový, protože výškové řešení nijak nenarušuje bezbariérový pohyb.

19 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nachází v severozápadní části řešené oblasti. Jeho jedna polovina je plně bezbariérová. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány, plně vyhovují bezbariérovému pohybu. Na straně druhé naopak nenalezneme prvky žádné. Je potřeba rozsáhlejší rekonstrukce pro odstranění všech nedostatků.

20 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nachází v severozápadní části řešené oblasti. Nalezneme zde všechny prvky potřebné pro vedení OOSPO. Jejich provedení ovšem není správné. Na jedné straně chybí signální

pás. Na straně druhé je signální pás veden mimo osu. Toto řešení nevyhovuje podmínkám, které klade bezbariérová doprava. Po odstranění zmíněných nedostatků, které zde vytvářejí signální pásy, můžeme tento objekt označit za plně bezbariérový.

21 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti aquadromu. Jsou zde nižší intenzity jak vozidel, tak chodců. Nalezne zde veškeré prvky potřebné pro vedení OOSPO. Je zde jedna drobná chyba v aplikaci prvků, které vymezují směr přecházení nevidomým a slabozrakým osobám. Chyba spočívá ve špatném navázání signálního pásu na přirozenou vodící linii. Toto řešení nijak nenarušuje celkovou bezpečnost a zachovává koncepci trasy.

23 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti aquadromu. Veškeré prvky potřebné k bezbariérovému pohybu zde aplikovány jsou. Nalezneme zde ovšem drobnou chybu, která spočívá ve špatném navázání signálního pásu na přirozenou vodící linii. Tímto řešením není nijak narušena bezpečnost, ale je tím narušena celková návaznost jednotlivých prvků.

24 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti aquadromu. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány, nijak nenarušují bezpečnost chodců ani vozidel. Ovšem absence signálních pásů znepřístupňuje tento objekt zrakově hendikepovaným osobám a narušuje celkovou koncepci trasy. Po odstranění zmíněných nedostatků lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

25, 26, 27, 28 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti ulice Višňová. Je zde úplná absence všech prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Po doplnění umělých vodících linií lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

29 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti ulice Višňová. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány, nijak nenarušují bezpečnost chodců ani vozidel. Ovšem absence signálních pásů znepřístupňuje tento objekt zrakově hendikepovaným osobám a narušuje celkovou koncepci trasy. Po odstranění zmíněných nedostatků lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

30 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Je zde úplná absence všech prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Po doplnění umělých vodících linií lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

33 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti aquadromu. Na objektu jsou aplikovány veškeré prvky potřebné pro vedení OOSPO. Objekt můžeme označit za plně bezbariérový.

34 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Nachází se v přímé blízkosti aquadromu. Je zde absence téměř všech potřebných prvků podporující bezbariérový pohyb. Pouze na jedné straně tohoto místa pro přecházení nalezneme varovný pás. Je potřeba rozsáhlá rekonstrukce pro odstranění všech nedostatků.

37 – Přechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází severní části řešené oblasti v blízkosti aquadromu. Je zde úplná absence všech prvků potřebných pro vedení OOSPO. Je potřeba rozsáhlé rekonstrukce, aby bylo možné tento objekt označit za plně bezbariérový.

7.4.7.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 29 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KAHAN
(část 1)

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA Kč
1	✓	✓	✓	X	31 872
2	✓	✓	✓	X	31 872
3	✓	✓	✓	X	31 872
4	X	✓	✓	X	11 264
10	X	✓	✓	X	11 264
13	X	X	✓	X	3 384
15	X	X	✓	X	4 224
19	✓	✓	✓	X	19 840
20	X	X	✓	X	4 672
25	X	✓	✓	X	11 264
26	X	✓	✓	X	11 264
27	X	✓	✓	X	12 296
28	X	✓	✓	X	14 080

Tabulka 30 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KAHAN
(část 2)

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
30	X	✓	✓	X	10 512
31	X	X	✓	X	4 224
32	X	X	✓	X	4 224
34	✓	✓	✓	X	29 160
35	X	X	✓	X	4 224
36	X	X	✓	X	4 224
37	✓	✓	✓	X	38 880
CELKEM					294 616
21 % DPH					61 869
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					356 485

7.4.7.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 31 - HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KAHAN

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.		37	2, 3	1	
PRIORITA II.			19, 34		
PRIORITA III.	13, 15, 31, 32, 35, 36	28, 30	20, 25, 26, 27	4	10
Objekty bez nutné rekonstrukce	5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 29, 33				

7.4.7.6 Fotodokumentace



Obrázek 55 – Zastávka autobusu (číslo 15)



Obrázek 56 – Pěchod pro chodce (číslo 14)



Obrázek 57 – Pěchod pro chodce (číslo 12)



Obrázek 58 – Pěchod pro chodce (číslo 4)



Obrázek 59 – Konfliktní místo (číslo 34)



Obrázek 60 – Pěchod pro chodce (číslo 17)

7.4.8 Oblast MATYLDA

Základní popis dispozice území

Oblast Matylda se rozkládá za hranicí města v obci Most Souš. Nenacházejí se zde žádné společensky významné budovy. Oblast slouží pouze jako rekreační středisko. Jedná se o zatopený důl, který je v současnosti využíván k rekreačnímu plavání. V řešené lokalitě se také nachází autodrom. Tyto fakta poukazují na to, že tato oblast je využívána pouze k rekreaci.

Popis dopravního řešení

Tato oblast z dopravního hlediska pozbývá většího významu. Největší a nejvýznamnější dopravní komunikaci zde tvoří ulice Tvrzova, po které jsou vedeny i linky MHD. Díky své odlehlosti zde nenalezneme žádné významnější komunikace.

Doprava v klidu

K odstavování vozidel se zde nachází několik ploch. Ty nejdůležitější jsou situovány v přímé blízkosti rekreačních středisek a jsou zpoplatněny. V okolí se nacházejí i další plochy menšího významu. Obyvatelé rodinných domů parkují na svých pozemcích.

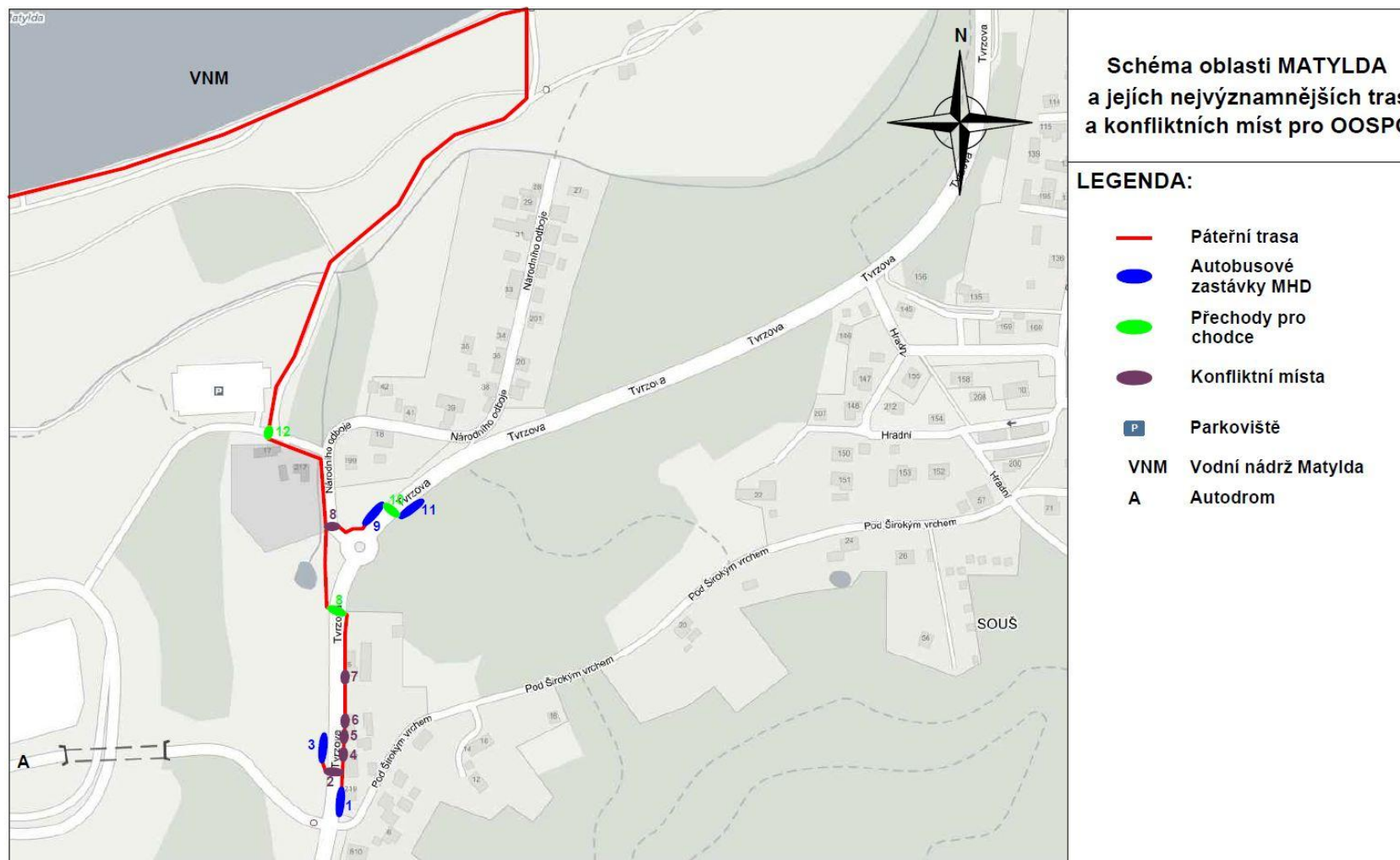
Popis systému MHD

Linky veřejné hromadné dopravy, jsou vedeny po sběrné komunikaci - ulici Tvrzova. Zastávky jsou situovány tak, aby co nejlépe kombinovali jednotlivé vzdálenosti mezi rekreačními středisky a obytnými plochami. Největší vytíženosti tyto zastávky dosahují v sezóně, kdy jsou využívány zejména rekreanty, nebo návštěvníky autodromu. Jsou zde provozovány autobusové linky dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova.

Bezbariérová doprava

Vzhledem k charakteru této oblasti, je vedení hendikepovaných osob upozaděno. To ovšem neznamená, že vedení v této lokalitě nemá význam. Je zde počítáno s tím, že lidé s nějakým postižením, primárně nenavštěvují toto místo sami, ale mají doprovod zdravé osoby. Tento předpoklad ovšem nemění nic na to, že každý prvek, který se zde nachází, musí být řešen jako bezbariérový.

7.4.8.1 Schéma oblasti MATYLDA



Obrázek 61 - Schéma oblasti MATYLDA s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.8.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti STADION

Tabulka 32 – HODNOCENÍ OBLASTI MATYLDA

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Zastávka autobusu	Tvrzova	**	*	***	**
2	Konfliktní místo	Tvrzova	**	*	*	*
3	Zastávka autobusu	Tvrzova	**	*	**	*
4	Konfliktní místo	Tvrzova	**	*	*****	***
5	Konfliktní místo	Tvrzova	**	*	*****	***
6	Konfliktní místo	Tvrzova	**	*	*****	***
7	Konfliktní místo	Tvrzova	**	*	*****	***
8	Přechod pro chodce	Tvrzova	**	*****	*****	*****
9	Zastávka autobusu	Tvrzova	**	*	*****	***
10	Přechod pro chodce	Tvrzova	**	*	*****	***
11	Zastávka autobusu	Tvrzova	**	*	*****	***
12	Přechod pro chodce	N. odboje	**	*****	*****	*****
13	Konfliktní místo	N. odboje	**	*	*	*

7.4.8.3 Popis hodnocených objektů v oblasti STADION

1, 3 – Zastávka autobusu

Na této autobusové zastávce nacházející se v blízkosti autodromu nalezneme několik chyb. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení nevidomých a slabozrakých. Výškové vedení také není 100% v pořádku. Je zapotřebí rozsáhlejší rekonstrukce k tomu, aby se tento objekt stal plně bezbariérovým.

2 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze považovat za místo pro přecházení. Je zde úplná absence všech prvků potřebných pro vedení OOSPO. Je zapotřebí rozsáhlá rekonstrukce, aby bylo možné tento objekt pokládat za plně bezbariérový.

4, 5, 6, 7 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo vyhraňuje výjezd z parcely přes chodníkovou plochu. Je zde úplná absence varovného pásu, který jasně vymezuje chodník od vozovky. Po doplnění tohoto nedostatku, lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

8, 12 – Přechod pro chodce

Tento přechod lze považovat za plně bezbariérový. Všechny prvky, které zde nalezneme, jsou provedeny v pořádku.

9, 11 – Zastávka autobusu

Tato autobusová zastávka není plně bezbariérová, díky úplné absenci signálního pásu, který jasně vymezuje směr přecházení zrakově postiženým jedincům. Po odstranění tohoto nedostatku, lze považovat tento přechod pro chodce za plně bezbariérový.

10 – Přechod pro chodce

Tento přechod můžeme nalézt v severní části řešené oblasti, propojuje jednotlivé autobusové zastávky. Je zde úplná absence vodících linií, které jsou nezbytné pro pohyb osob s postižením zraku. Po odstranění tohoto nedostatku lze tento objekt považovat za plně bezbariérový.

13 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze pokládat za místo pro přecházení. Nenalezneme zde žádné prvky, které by podporovali pohyb OOSPO. Je zapotřebí rozsáhlá rekonstrukce, aby všechny tyto nedostatky byly odstraněny.

7.4.8.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 33 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI MATYLDA

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
1	✓	✓	✓	X	10 624
2	✓	✓	✓	X	29 719
3	✓	✓	✓	X	10 624
4	X	✓	X	X	2 336
5	X	✓	X	X	2 336
6	X	✓	X	X	2 336
9	X	X	✓	X	4 224
10	X	✓	✓	X	14 080
11	X	X	✓	X	4 224
13	✓	✓	✓	X	21 672
CELKEM					102 175
21 % DPH					21 457
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					123 632

7.4.8.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 34 - HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI MATYLDA

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
	*****	****	***	**	*
Priorita přestavby					
PRIORITA I.	-	-	-	2, 3, 13	-
PRIORITA II.	-	-	-	1	-
PRIORITA III.	-	-	-	4, 5, 6, 7, 9, 10, 11	-
Objekty bez nutné rekonstrukce	8, 12				

7.4.8.6 Fotodokumentace



Obrázek 62 – Přechod pro chodce (číslo 12)



Obrázek 63 – Zastávka autobusu (číslo 9)



Obrázek 64 – Přechod pro chodce (číslo 10)



Obrázek 65 – Zastávka autobusu (číslo 11)

7.4.9 Oblast Soud

Základní popis dispozice území

Nejvýznamnější budovou nacházející se v této lokalitě je budova soudu. Nevytváří tedy dennodenní poptávku po bezbariérové dopravě. Tento fakt jí ale nijak neubírá povinnost, aby přístup k ní bezbariérový byl. Mezi další neméně významné budovy patří městská knihovna situována severněji a katastrální úřad nacházející se v těsné blízkosti soudu a základní školy.

Popis dopravního řešení

Z dopravního hlediska není oblast nijak významná. Jako sběrná komunikace je zde vnímána ulice Moskevská. Ta celou plochu separuje na dva základní územní celky. Východněji situovaný se vyznačuje zejména pobytovou funkcí. Západněji položená část sdružuje budovy občanské vybavenosti (soud, knihovna, atd.).

Doprava v klidu

Největší plochy, kde je možné zanechat vozidlo, se nacházejí v západní části před budovou soudu, katastrálního úřadu a městské knihovny. Stání je zde řešeno jako kolmé. V případě knihovny je parkoviště vyústěno přímo na komunikaci Moskevská. V případě soudu a katastrálního úřadu je doprava na parkoviště vedena přes menší ulici Josefa Suka. V oblasti se nacházejí i další parkoviště menšího významu, které se nacházejí v přímé blízkosti obytných domů. Využití těchto ploch vytvářejí zejména rezidenti žijící v této oblasti.

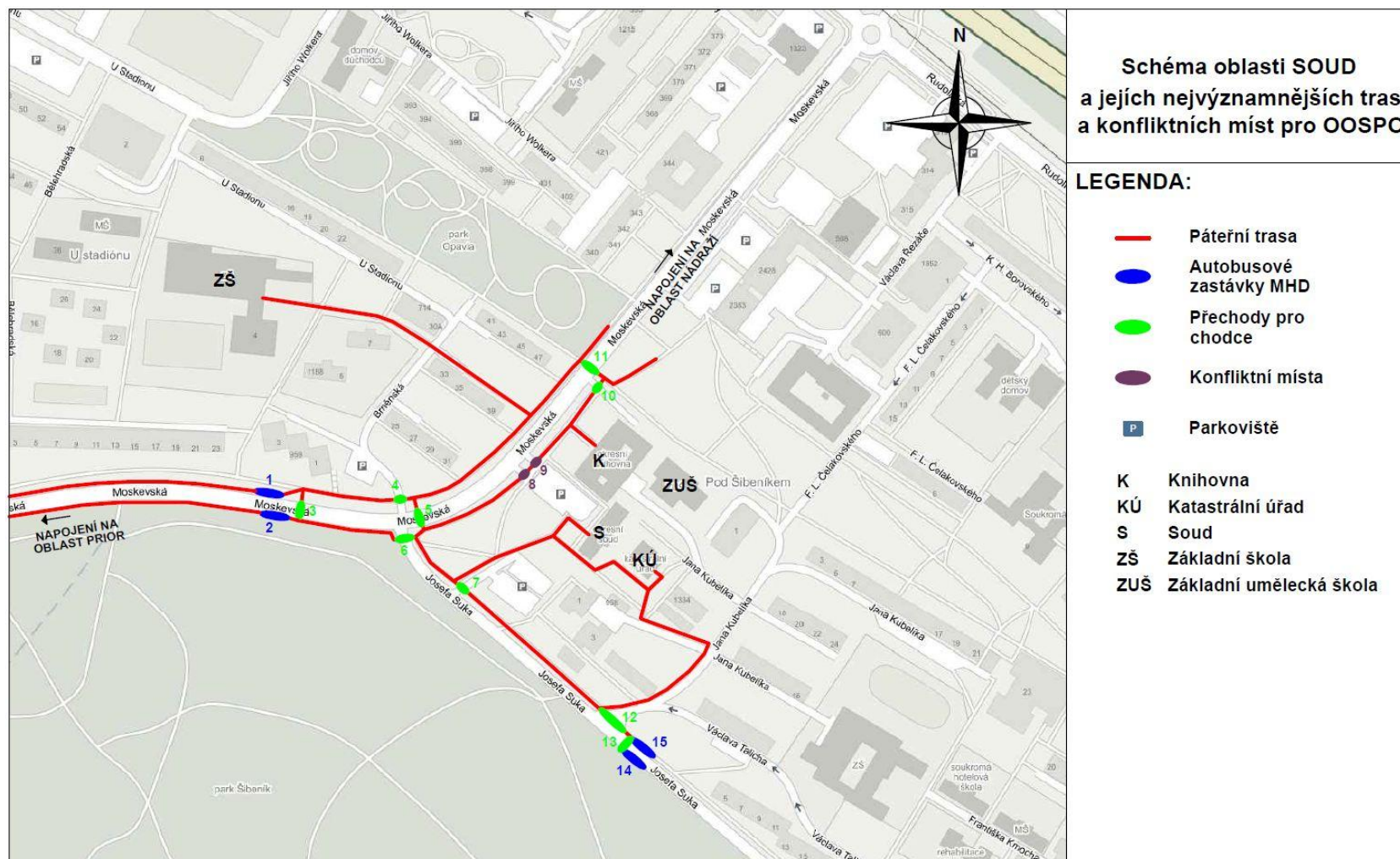
Popis systému MHD

MHD je zde zastoupena autobusovými linkami, které jsou provozovány Dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova. Linky jsou vedené po ulicích Moskevského a Josefa Suky. Zastávky, které se nacházejí v této oblasti, se nacházejí dále od budov vyvolávající nejvyšší společenskou poptávku. Díky tomu se stává využití MHD pro dopravu k nejvýznamnějším budovám v této oblasti méně atraktivní než IAD.

Bezbariérová doprava

Trasy vhodné k vedení OOSPO jsou navrženy tak, aby co nejvíce zkracovali jednotlivé docházkové vzdálenosti, ale zároveň, aby se nevytrácela efektivita a bezpečnost při vedení hendikepovaných osob. Největší část navržené trasy je vedena podél komunikace Moskevského. V této trase lze nalézt navržené odbočky, které poukazují na snahu o bezbariérové zpřístupnění základních škol.

7.4.9.1 Schéma oblasti SOUD



Obrázek 66 - Schéma oblasti SOUD s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.9.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti SOUD

Tabulka 35 – HODNOCENÍ OBLASTI SOUD

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Zastávka autobusu	Moskevská	****	*	*****	***
2	Zastávka autobusu	Moskevská	****	*	*****	***
3	Přechod pro chodce	Moskevská	***	*	*****	***
4	Přechod pro chodce	Brněnská	***	*****	*****	*****
5	Přechod pro chodce	Moskevská	***	**	*****	***
6	Přechod pro chodce	J. Suka	***	**	*****	***
7	Přechod pro chodce	J. Suka	***	*****	*****	*****
8	Konfliktní místo	Moskevská	**	*****	*****	*****
9	Konfliktní místo	Moskevská	**	*****	*****	*****
10	Přechod pro chodce	Moskevská	**	*	*****	***
11	Přechod pro chodce	Moskevská	***	*	*****	***
12	Přechod pro chodce	J. Kubelíka	***	**	*****	***
13	Přechod pro chodce	J. Suka	***	**	*****	***
14	Zastávka autobusu	J. Suka	****	*	***	**
15	Zastávka autobusu	J. Suka	****	*	*****	***

7.4.9.3 Popis hodnocených objektů v oblasti STADION

1, 2, 14, 15 – Zastávka autobusu

Tato autobusová zastávka se nachází v centrální části řešené oblasti. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých jedinců. Po doplnění signálního pásu, který jasně vymezení směr pohybu takto postižené osoby k dopravnímu prostředku, můžeme tento objekt považovat za plně bezbariérový.

3 – Přejchod pro chodce

Tento přechod vede chodce pře ulici Moskevská. Z prvků potřebných pro vedení osob s omezenou schopností orientace, zde můžeme nalézt pouze varovný pás. Po doplnění ostatních linií můžeme tento přechod označit za bezbariérový. Výškové řešení nijak nenarušuje bezbariérový pohyb.

4, 7 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce nacházející se v blízkosti soudu má všechny potřebné prvky pro vedení OOSPO. Můžeme ho označit za plně bezbariérový.

5. 6 – Přejchod pro chodce

Tento přechod pro chodce se nachází v blízkosti soudu. Na jedné straně tohoto přechodu nenalezneme prvky potřebné pro vedení OOSPO na druhé ovšem nikoliv. Po doplnění signálního a varovného pásu i na straně druhé můžeme tento přechod označit za plně bezbariérový.

7, 8 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Nalezneme zde veškeré prvky potřebné pro vedení OOSPO. Můžeme ho zařadit do kategorie plně bezbariérových objektů.

10 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nachází nedaleko městské knihovny. Vyznačuje se minimálními intenzitami jak chodců, tak vozidel. Vede chodce pouze přes parkoviště přilehlé ke knihovně. Je zde úplná absence prvků potřebných pro bezbariérové vedení nevidomých a slabozrakých osob. Po doplnění těchto nedostatků, můžeme přechod považovat za plně bezbariérový.

11 – Přejchod pro chodce

Tento přechod se nachází nedaleko městské knihovny. Vede chodce pře ulici Moskevská. Je zde úplná absence signálních a varovných pásů. Po doplnění těchto nedostatků, můžeme tento přechod označit za plně bezbariérový.

12 – Přejchod pro chodce

Tento přechod nalezneme v blízkosti finančního úřadu. Jsou zde aplikovány všechny prvky potřebné pro vedení OOSPO. Jejich provedení ovšem na jedné straně tohoto objektu není správné. Jeden signální pás je veden mimo osu přechodu a vede tak osoby s postižením zraku do středu křižovatky. Po odstranění tohoto nedostatku můžeme objekt označit jako bezbariérový.

13 – Přechod pro chodce

Tento přechod nalezneme v blízkosti finančního úřadu. Je zde kombinace mnoha nedostatků pro vedení OOSPO. Jedna strana tohoto objektu plně odpovídá bezbariérovému vedení. Oproti tomu druhá postrádá vše, co musí takovýto objekt obsahovat pro splnění bezbariérovosti. Po odstranění těchto nedostatků (doplnění signálního a varovného pásu včetně snížení obrub na jedné straně) můžeme tento objekt označit jako plně bezbariérový.

7.4.9.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 36 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI SOUD

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA Kč
1	X	X	✓	X	4 224
2	X	X	✓	X	4 224
3	X	✓	✓	X	14 080
5	X	✓	✓	X	7 040
6	X	✓	✓	X	7 040
10	X	✓	✓	X	12 672
11	X	✓	✓	X	14 080
12	X	✓	✓	X	5840
13	X	✓	✓	X	5840
14	X	X	✓	X	4 224
15	X	X	✓	X	3 384
CELKEM					82 648
21 % DPH					17 356
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					100 004

7.4.9.5 Stanovení možného harmonogramu realizace navržených úprav

Tabulka 37 - HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI SOUD

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
Priorita přestavby	*****	****	***	**	*
PRIORITA I.	-	-	-	-	-
PRIORITA II.	-	14	-	-	-
PRIORITA III.	-	1, 2, 15	3, 5, 6, 11, 12, 13	10	-
Objekty bez nutné rekonstrukce	4, 7, 8, 9				

7.4.9.6 Fotodokumentace



Obrázek 67 – Pěchod pro chodce (číslo 11)



Obrázek 68 – Pěchod pro chodce (číslo 4)



Obrázek 69 – Zastávka autobusu (číslo 1)



Obrázek 70 – Pěchod pro chodce (číslo 10)

7.4.10 Oblast DOPRAVNÍ PODNIK

Základní popis dispozice území

Tato oblast je situována v jižní části města. Kulturně se jedná o jednu z nejméně významných oblastí. Její význam spočívá v tom, že se zde nachází několik školních zařízení a dopravní podnik, který je tvořen komplexem budov. Dopravní podnik je situován nejjižněji a je přímo napojen na třídu Budovatelů. Školy se pak nacházejí v okrajových částech řešené oblasti. Tento meziprostor vyplňují bytové domy.

Popis dopravního řešení

Celá oblast je obsluhována řadou komunikací, přičemž ty nejvýznamnější tvoří třída Budovatelů, ulice Pionýrů a Františka Halase. Ty se kříží na světelně řízené průsečné křižovatce. Do tohoto křížení je zahrnuta i tramvaj, která je vedena po vlastním tělese v ose třídy Budovatelů.

Doprava v klidu

V celé lokalitě se nachází několik menších parkovišť, které jsou situované zejména v obytné části. Uspořádání parkovacích míst je zejména kolmé. Největší plocha pro odstavení vozidel se nachází v západní části řešené oblasti. Je využíváno jak rezidenty, tak studenty a učiteli z nedaleké školy.

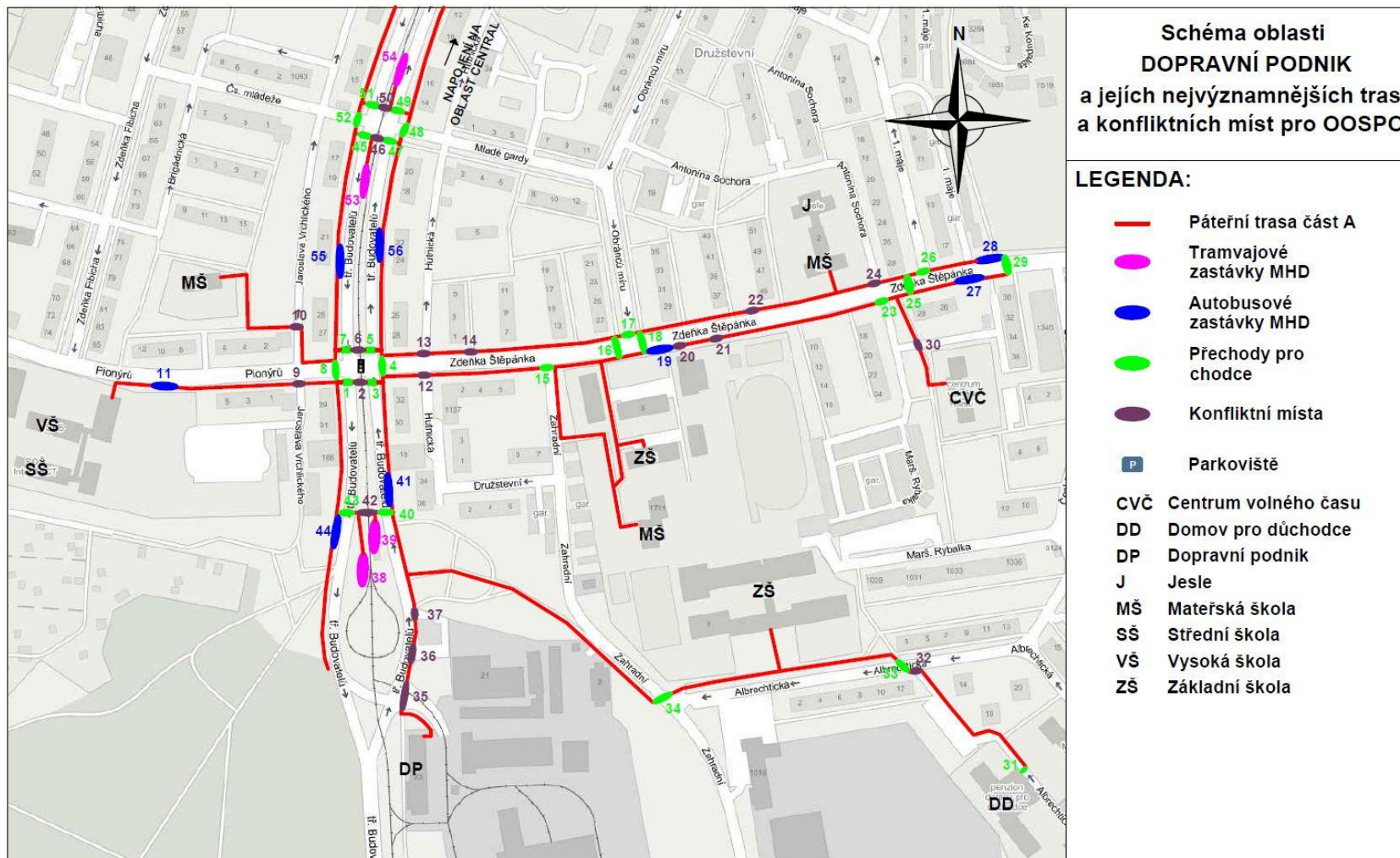
Popis systému MHD

Místo je obsluhováno kombinací autobusových a tramvajových linek. V obou případech zde dopravu provozuje Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova. Tramvajové linky jsou vedeny po třídě Budovatelů na samostatném tělese.

Bezbariérová doprava

Trasy navržené pro bezbariérové vedení OOSPO jsou vedeny podél nejvýznamnějších komunikací s návazností na přilehlé zastávky. Významnost těchto tras spočívá zpřístupnění bezbariérové dosažitelnosti významných objektů nacházející se právě v této lokalitě.

7.4.10.1 Schéma oblasti DOPRAVNÍ PODNIK



Obrázek 71 - Schéma oblasti DOPRAVNÍ PODNIK s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.

7.4.10.2 Průzkum a hodnocení jednotlivých objektů v oblasti STADION

Tabulka 38 – HODNOCENÍ OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 1)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
1	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	***	*****	****
2	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	*	*****	***
3	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	***	*****	****
4	Přechod pro chodce	Zdeňka Štěpánka	*****	*****	*****	*****
5	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	***	*****	****
6	Konfliktní místo	Budovatelů	*****	*	*****	***
7	Přechod pro chodce	Budovatelů	*****	***	*****	****
8	Přechod pro chodce	Pionýrů	*****	*****	*****	*****
9	Konfliktní místo	Jaroslava Vrchlického	***	*	***	**
10	Konfliktní místo	Jaroslava Vrchlického	**	*	****	**
11	Zastávka autobusu	Pionýrů	****	*	*****	***
12	Konfliktní místo	Hutnická	***	****	*****	****
13	Konfliktní místo	Hutnická	***	*	*****	***
14	Konfliktní místo	Zdeňka Štěpánka	**	*	*****	***
15	Přechod pro chodce	Zahradní	***	*****	*****	*****
16	Přechod pro chodce	Zdeňka Štěpánka	****	****	*****	****
17	Přechod pro chodce	Obránců Míru	****	****	*****	****
18	Přechod pro chodce	Zdeňka Štěpánka	****	*****	*****	*****
19	Zastávka autobusu	Zdeňka Štěpánka	****	*	*****	***
20	Konfliktní místo	Zdeňka Štěpánka	**	*	*****	***

Tabulka 39 – HODNOCENÍ OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 2)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
21	Konfliktní místo	Zdeňka Štěpánka	**	*	*****	***
22	Konfliktní místo	Zdeňka Štěpánka	**	*	*****	***
23	Přechod pro chodce	Zdeňka Štěpánka	***	*	*****	***
24	Konfliktní místo	Antonína Sochora	***	*	*****	***
25	Přechod pro chodce	Zdeňka Štěpánka	***	*	*****	***
26	Přechod pro chodce	1. máje	***	*	*****	***
27	Zastávka autobusu	Zdeňka Štěpánka	****	*	*****	***
28	Zastávka autobusu	Zdeňka Štěpánka	****	*	*****	***
29	Přechod pro chodce	Zdeňka Štěpánka	***	*	*****	***
30	Konfliktní místo	Zdeňka Štěpánka	*	*	**	*
31	Přechod pro chodce	Albrechtická	**	*	*****	***
32	Konfliktní místo	Albrechtická	**	*	*	*
33	Přechod pro chodce	Albrechtická	***	**	***	**
34	Přechod pro chodce	Zahradní	***	****	*****	****
35	Konfliktní místo	Budovatelů	*	*	*	*
36	Konfliktní místo	Budovatelů	*	*	*****	***
37	Konfliktní místo	Budovatelů	*	*	*****	***
38	Zastávka tramvaje	Budovatelů	****	****	*****	****
39	Zastávka tramvaje	Budovatelů	****	****	*****	****
40	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	***	*****	*****
41	Zastávka autobusu	Budovatelů	****	*	*****	****
42	Konfliktní místo	Budovatelů	****	**	*****	***

Tabulka 40 – HODNOCENÍ OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 3)

Číslo	Typ	Lokalita	Priorita místa	Úpravy pro osoby s postižením zraku	Úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu	Velikost potřebné přestavby
43	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	***	***	***
44	Zastávka autobusu	Budovatelů	****	*	*****	***
45	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	***	****	***
46	Konfliktní místo	Budovatelů	****	**	****	***
47	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	**	****	***
48	Přechod pro chodce	Mladé gardy	***	*	****	**
49	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	*	****	**
50	Konfliktní místo	Budovatelů	****	**	****	***
51	Přechod pro chodce	Budovatelů	****	**	****	***
52	Přechod pro chodce	ČS. mládeže	***	*	*****	***
53	Zastávka tramvaje	Budovatelů	****	*****	*****	*****
54	Zastávka tramvaje	Budovatelů	****	*****	*****	*****
55	Zastávka autobusu	Budovatelů	****	*	*****	***
56	Zastávka autobusu	Budovatelů	****	*	*****	***

7.4.10.3 Popis hodnocených objektů v oblasti STADION

1, 3, 5, 7, 43, 45, 49, 51 - Přechod pro chodce

Tento přechod vede chodce přes třídu Budovatelů. Jeho úpravy nevyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Na jedné straně chybí správně vytvořený signální a varovný pás. Po doplnění tohoto nedostatku, může tento přechod být vnímán jako plně bezbariérový.

2, 6 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Vede chodce přes tramvajovou trať a navazuje na přechody pro chodce přes třídu Budovatelů. Je zde absence jakýchkoliv úprav pro vedení slabozrakých a nevidomých.

4, 8 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Jediná drobnost, která zde chybí je absence vodícího pásu přechodu. Veškeré prvky, které jsou zde aplikovány, plně vyhovují bezbariérovému pohybu.

9, 10 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo lze označit za místo pro přecházení. Je zde absence vodících linií a snížených obrub, které by umožnily bezpečné překonání tohoto objektu.

11, 19, 27, 28, 41, 44, 55, 56 – Zastávka autobusu

Tuto zastávku nelze označit za bezbariérovou díky absenci signálního pásu. Nejsou zde žádné výškové rozdíly, které by znemožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

12 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Vodící linie vypovídají o tom, že se jedná o přechod pro chodce, ale je zde absence vodorovného a svislé dopravní značení, které by jasně upravovali přednost. Na jedné straně chybí správné napojení signálního pásu na přirozenou vodící linii a odsazení signálního pásu od varovného.

13, 14, 20, 21, 22, 24, 29, 36, 37 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo, lze označit jako místo pro přecházení. Je zde absence jakýchkoliv úprav pro vedení slabozrakých a nevidomých. Po doplnění těchto nedostatků, můžeme konfliktní místo považovat za plně bezbariérové.

15 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO.

16, 17, 18, 34 – Přejchod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu plně vyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Nalezneme zde ovšem jeden nedostatek. Nejsou zde signální pásy, tento nedostatek znepřístupňuje pohyb slabozrakým a nevidomým osobám. Není tím nijak narušena bezpečnost, ale koncepce celé trasy.

23 – Přejechod pro chodce

Jsou zde špatně vytvořeny vodící linie pro vedení slabozrakých na jedné straně. Zejména šířka varovného pásu na jedné straně. Na straně druhé je úplná absence těchto vodících linií. Pod doplnění těchto nedostatků, můžeme považovat přechod za plně bezbariérový.

25, 26, 31, 47, 48, 52 – Přejechod pro chodce

Úpravy tohoto přechodu nevyhovují bezbariérovému vedení OOSPO. Je zde úplná absence prvků potřebných pro vedení slabozrakých a nevidomých osob. Po doplnění těchto linií můžeme tento přechod pro chodce považovat za plně bezbariérový.

30, 32 – Konfliktní místo

Toto místo můžeme označit za místo pro přecházení. Je zde absence veškerých prvků, potřebných pro vedení OOSPO. Nejedná se pouze o signální a varovné pásy, ale také o snížení obrub a tím i správné výškové navázání.

33 – Přejechod pro chodce

Tento přechod pro chodce se vyznačuje kombinací špatně provedených prvků potřebných pro vedení OOSPO. Na jedné straně tohoto přechodu je absence vodících linií, na straně druhé nejsou tyto linie správně napojeny. Výškově tento přechod také není správně řešen. Na jedné straně chybí snížený obrubník a je tak narušena celková koncepce této trasy.

35 – Konfliktní místo

Toto konfliktní místo můžeme označit za místo pro přecházení. Dochází zde ke křížení chodců a motorovými vozidly a tramvají. Je zde úplná absence všech prvků potřebných pro vedení OOSPO.

38, 39, 53, 54 – Zastávka tramvaje

Tato zastávka nacházející se na třídě budovatelů jsou plně vyhovující pro vedení OOSPO. Nenalezneme zde sebemenší drobnost, kterou by byl bezbariérový pohyb narušen.

40 – Přejechod pro chodce

Na tomto přechodu není absence žádného prvku potřebného pro vedení OOSPO. Ovšem nalezneme zde zásadní chybu při vedení nevidomých a slabozrakých. Jedná se o vyosení signálních pásů. Tímto řešením je narušena celá koncepce a ucelenost celé trasy.

42 – Konfliktní místo

Toto místo můžeme označit za místo pro přecházení přes tramvajový pás. Samotné vedení díky aplikovaným prvkům jako je signální a varovný pás narušeno není. Chybí zde odsazení varovného pásu od signálního, aby tak bylo patrné pro slabozraké, že se jedná o místo pro přecházení, nikoliv o přechod pro chodce. Toto řešení může vyvolat řadu konfliktů, přičemž ty nejhorší ohrožují zdraví chodců. Při vytvoření správného odsazení signálního pásu od varovného můžeme tento objekt zařadit do kategorie jako plně bezbariérový.

46, 50 – Konfliktní místo

Toto místo můžeme označit za místo pro přecházení přes tramvajový pás. Můžeme zde nalézt dvě základní chyby, které narušují bezbariérovost v plném rozsahu. Jedná se o absenci signálního a varovného pásu na jedné straně a na straně druhé špatné provedení těchto vodících linií. Chybí zde správné odsazení signálního pásu od varovného. V takovém případě může dojít k záměně slabozrakou osobou za přechod pro chodce. Takovéto řešení může vyvolat řadu konfliktů, přičemž ty nejhorší ohrožují zdraví chodců.

7.4.10.4 Stanovení ekonomické náročnosti navržených úprav

Tabulka 41 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV

V OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 1)

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
2	X	✓	✓	X	14 080
6	X	✓	✓	X	14 080
9	✓	✓	✓	X	31 872
10	X	✓	✓	X	9 856
11	X	X	✓	X	4 224
13	X	✓	✓	X	9 856
14	X	✓	✓	X	9 856
19	X	X	✓	X	3 384
20	X	✓	✓	X	10 152
21	X	X	✓	X	2 820
22	X	✓	✓	X	9 856
23	X	✓	✓	X	5 640
24	X	✓	✓	X	12 672
25	X	✓	✓	X	12 680
28	X	X	✓	X	4 224
29	X	✓	✓	X	11 264
30	✓	✓	✓	X	31 872
31	X	✓	✓	X	12 672
32	✓	✓	✓	X	31 872

Tabulka 42 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV

V OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 2)

Objekt	Obruba	Varovný pás	Signální pás	Jiné	CENA KČ
33	✓	✓	✓	X	15 342
35	✓	✓	✓	X	31 872
36	X	✓	✓	X	7 896
37	X	✓	✓	X	8 876
42	X	X	✓	X	1 070
43	X	✓	✓	X	7 040
44	X	X	✓	X	4 224
45	X	✓	✓	X	7 040
46	X	✓	✓	X	5 392
47	X	✓	✓	X	14 080
48	X	✓	✓	X	14 080
49	X	✓	✓	X	7 040
50	X	✓	✓	X	5 392
51	X	✓	✓	X	14 080
52	X	✓	✓	X	14 080
55	X	X	✓	X	4 224
56	X	X	✓	X	4 224
CELKEM					408 884
21 % DPH					85 866
NÁKLADY CELKEM VČETNĚ DPH					494 750

7.4.10.5 Stanovení možného harmonogramu navržených úprav

Tabulka 43 - HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK

HARMONOGRAM	Objekty rozdělené dle - Priority místa				
	*****	****	***	**	*
Priorita přestavby					
PRIORITA I.	-	-	-	32	30, 35
PRIORITA II.	-	49	9, 33, 48	10	-
PRIORITA III.	2, 6	11, 19, 27, 28, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 51, 55, 56	13, 23, 24, 25, 26, 29, 52	14, 20, 21, 22, 31	36, 37
Objekty bez nutné rekonstrukce	1, 3, 4, 5, 7, 8, 12, 15, 16, 17, 18, 34, 38, 39, 40, 41, 53, 54				

7.4.10.6 Fotodokumentace



Obrázek 72 – Zastávka autobusu (číslo 41)



Obrázek 73 – Pěchod pro chodce (číslo 3)



Obrázek 74 – Konfliktní místo (číslo 12)



Obrázek 75 – Pěchod pro chodce (číslo 21)



Obrázek 76 – Konfliktní místo (číslo 13)



Obrázek 77 – Pěchod pro chodce (číslo 15)

8 Závěr

Jak již bylo zmíněno, osoby se zdravotním postižením tvoří nezanedbatelnou část celkové populace. I přes tento fakt se nachází jak v České Republice, tak i ve světě spousta nedostatků, které takto handicapovaným osobám brání v zapojení se do společnosti. Díky celkovému vývoji populace, kdy se neustále zkvalitňuje zdravotní péče a zvyšuje životní standart, se razantně zvýší počet starších osob, na které budou doléhat právě handicapy v oblasti zraku a pohybu. Je třeba tuto situaci očekávat a postupně se na ni připravovat. Prioritní je zapojení těchto obyvatel mezi nehandicapovanou společnost. Jedním z klíčů, které otevírají možnosti zapojení takto handicapovaných osob do společnosti je umožnění, bezbariérového pohybu.

Cílem této práce bylo zhodnocení bezbariérového stavu ve městě Most. Město se skládá z různých částí, kde každá z těchto částí klade specifické požadavky na vedení bezbariérových tras. V rámci práce bylo vytipováno deset nejvýznamnějších oblastí, kde byly následně navrženy trasy vhodné pro vedení OOSPO. Na těchto trasách se nacházejí nejrůznější objekty, které byly na základě průzkumu terénu zhodnoceny, zda vyhovují požadavkům, které klade bezbariérová doprava. Zhodnoceno bylo celkem 340 objektů, přičemž požadavkům, které klade bezpečný bezbariérový pohyb, vyhovělo pouze 147. Zbylé objekty buď neobsahují úpravy žádné, nebo jsou již realizované úpravy provedeny špatně. Tyto výsledky jsou vyloženě alarmující a je třeba nedostatky postupně napravovat. Nápravám se věnuje harmonogram realizace navržených úprav, který je vytvořen pro každou z deseti řešených oblastí. Ten na základě vstupních dat z průzkumu terénu a následného hodnocení jednotlivých objektů stanovuje nejefektivnější pořadí jak při realizaci úprav postupovat. Je také stanovena finanční náročnost jednotlivých úprav. Proto, aby se každý prvek dal pokládat za bezbariérový je potřeba do přestavby vložit 2 515 769 Kč včetně daně.

Vrcholem této práce jsou tři přílohy, kde je nově navržena část oblasti CENTRAL, NEMOCNICE a KAHAN. Je zde kladen velký důraz na správné vedení OOSPO.

Pro zpracování výkresové části této práce byl použit program AUTOCAD 2015, AUTOCAD CIVIL 3D 2016, VEHICLE TRACKING 2016, BIMtech Tools a k textové části program Microsoft Word 2013.

Největší přínos této práce vidím v získání nových poznatků, které je možné dále využít nejen při dalším studiu, ale také v profesním životě.

9 Použité zdroje

- [1] Osoby se smyslovým postižením. *PORTÁL SOCIÁLNÍ PÉČE VE MĚSTĚ BRNĚ* [online]. Brno: Magistrát města Brna, 2009 [cit. 2014-08-19]. Dostupné z: <http://socialnipece.brno.cz/skupina/osoby-se-smyslovym-postizenim/text/148/charakteristika-cilove-skupiny/>
- [2] KOLEGIUM AUTORŮ. *ÚVOD DO SPECIÁLNÍ PEDAGOGIKY OSOB SE ZRAKOVÝM POSTIŽENÍM* [online]. Olomouc, 2009 [cit. 2014-08-19]. Dostupné z: http://tdt.upol.cz/soubory/uvod_do_specialni_pedagogiky_osob_se_zrakovym_postizenim_publicace.pdf. Publikace. UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI PEDAGOGICKÁ FAKULTA ÚSTAV SPECIÁLNĚPEDAGOGICKÝCH STUDIÍ.
- [3] Zrakové postižení: ČLENĚNÍ HANDICAPU. *Bezbarierova.knihovna.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-08-19]. Dostupné z: http://bezbarierova.knihovna.cz/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=54&Itemid=156
- [4] Hluchota. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2014-08-19]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Hluchota>
- [5] Definice hluchoslepoty. *LORM: SPOLEČNOST PRO HLUCHOSLEPÉ* [online]. 2009 [cit. 2014-08-19]. Dostupné z: <http://www.lorm.cz/cs/hluchoslepi/definice-hluchoslepoty.php>
- [6] TROJAN, Karel. *OPTIMALIZACE BEZBARIÉROVÉ DOPRAVY A BEZBARIÉROVÝCH TRAS V JIHLAVĚ*. PRAHA, 2011. Bakalářská práce. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA DOPRAVNÍ.
- [7] Česká Republika. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj. In: *398/2009*. 2009.
- [8] ZDAŘILOVÁ, Renata. *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. 1. vyd. Praha: ČKAIT, 2011, 193 s. ISBN 978-80-87438-17-6.
- LUNCAR, Jan. Optimalizace bezbariérové dopravy a bezbariérových tras v Litvínově. Litvínov, 2014. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze - Fakulta dopravní. Vedoucí práce Doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.*

10 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Situování města vzhledem k ČR	10
Obrázek 2 – Schématické znázornění nejvýznamnějších komunikací v Mostě	11
Obrázek 3 – Výhybna umožňující míjení handicapovaných osob	17
Obrázek 4 - Správné a špatné provedení příčného sklonu	18
Obrázek 5 – Možné typy odpočívadel	18
Obrázek 6 – Vyhrazená kolmá stání	19
Obrázek 7 - Vyhrazená podélná stání	20
Obrázek 8 – Opatření při snížení slonu obruby	23
Obrázek 9 – Vytvoření hmatného pásu mezi pásem pro chodce a pásem pro cyklisty	24
Obrázek 10 – Jedna z více možných variant vstupu do obytné zóny	24
Obrázek 11- Přejechod pro chodce s aplikovaným vodícím pásem přechodu	24
Obrázek 11- Místo pro přecházení s aplikovaným vodícím pásem přechodu	25
Obrázek 13- Místo pro přecházení s šířkou chodníkových ploch menší než 2,4 m.	26
Obrázek 14- Koridor pro přecházení přes tramvajový pás.	26
Obrázek 15- Ukázka řešení bezbariérové zastávky	27
Obrázek 16- Vytváření hmatového kontrastu na specifickém povrchu	27
Obrázek 17- Situování řešených lokalit v rámci města.	30
Obrázek 18- Schéma oblasti CENTRAL s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	36
Obrázek 19- Přejechod pro chodce (číslo 22)	44
Obrázek 20- Zastávka autobusu (číslo 14)	44
Obrázek 21- Přejechod pro chodce (číslo 3)	44
Obrázek 22- Přejechod pro chodce (číslo 13)	44
Obrázek 23- Přejechod pro chodce (číslo 45)	45
Obrázek 24- Přejechod pro chodce (číslo 21)	45
Obrázek 25- Schéma oblasti KOSTEL s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	47
Obrázek 26- Přejechod pro chodce (číslo 10)	50
Obrázek 27- Konfliktní místo (číslo 9)	50
Obrázek 28- Zastávka autobusu (číslo 3)	50
Obrázek 29- Konfliktní místo (číslo 1)	50
Obrázek 30- Schéma oblasti NÁDRAŽÍ s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	52
Obrázek 31- Konfliktní místo (číslo 3)	58

Obrázek 32- Přejchod pro chodce (číslo 4)	58
Obrázek 33- Zastávka autobusu (číslo 5)	58
Obrázek 34- Přejchod pro chodce (číslo 8)	58
Obrázek 35- Konfliktní místo (číslo 11)	58
Obrázek 36- Konfliktní místo (číslo 12)	58
Obrázek 37- Schéma oblasti NEMOCNICE s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	60
Obrázek 38- Přejchod pro chodce (číslo 13)	64
Obrázek 39- Konfliktní místo (číslo 19)	64
Obrázek 40- Konfliktní místo (číslo 14)	64
Obrázek 41- Zastávka autobusu (číslo 10)	64
Obrázek 42- Schéma oblasti PRIOR s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	67
Obrázek 43- Přejchod pro chodce (číslo 28)	74
Obrázek 44- Konfliktní místo (číslo 39)	74
Obrázek 45- Přejchod pro chodce (číslo 15)	74
Obrázek 46- Přejchod pro chodce (číslo 32)	74
Obrázek 47- Schéma oblasti STADION s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	76
Obrázek 48- Přejchod pro chodce (číslo 50)	87
Obrázek 49- Přejchod pro chodce (číslo 56)	87
Obrázek 50- Konfliktní místo (číslo 12)	87
Obrázek 51- Přejchod pro chodce (číslo 10)	87
Obrázek 52- Konfliktní místo (číslo 59)	87
Obrázek 53- Přejchod pro chodce (číslo 43)	87
Obrázek 54- Schéma oblasti KAHAN s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	89
Obrázek 55- Zastávka autobusu (číslo 15)	97
Obrázek 56- Přejchod pro chodce (číslo 14)	97
Obrázek 57- Přejchod pro chodce (číslo 12)	97
Obrázek 58- Přejchod pro chodce (číslo 4)	97
Obrázek 59- Konfliktní místo (číslo 34)	97
Obrázek 60- Přejchod pro chodce (číslo 17)	97
Obrázek 61- Schéma oblasti MATYLDA s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	99
Obrázek 62- Přejchod pro chodce (číslo 12)	103
Obrázek 63- Zastávka autobusu (číslo 9)	103
Obrázek 64- Přejchod pro chodce (číslo 10)	103

Obrázek 65- Zastávka autobusu (číslo 11)	103
Obrázek 66- Schéma oblasti SOUD s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	105
Obrázek 67- Přejechod pro chodce (číslo 11)	109
Obrázek 68- Přejechod pro chodce (číslo 4)	109
Obrázek 69- Zastávka autobusu (číslo 1)	109
Obrázek 70- Přejechod pro chodce (číslo 10)	109
Obrázek 71- Schéma oblasti D. PODNIK s vyznačením tras vhodných k vedení OOSPO.	111
Obrázek 72- Zastávka autobusu (číslo 41)	119
Obrázek 73- Přejechod pro chodce (číslo 3)	119
Obrázek 74- Konfliktní místo (číslo 12)	119
Obrázek 75- Přejechod pro chodce (číslo 21)	119
Obrázek 76- Konfliktní místo (číslo 13)	119
Obrázek 77- Přejechod pro chodce (číslo 15)	119

11 Seznam tabulek

Tabulka 1 – HODNOCENÍ OBLASTÍ	31
Tabulka 2 – HODNOCENÍ OBLASTI CENTRAL (část 1)	37
Tabulka 3 – HODNOCENÍ OBLASTI CENTRAL (část 2)	38
Tabulka 4 – HODNOCENÍ OBLASTI CENTRAL (část 3)	39
Tabulka 5 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI CENTRAL	43
Tabulka 6 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI CENTRAL	44
Tabulka 7 – HODNOCENÍ OBLASTI KOSTEL	48
Tabulka 8 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KOSTEL	49
Tabulka 9 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KOSTEL	50
Tabulka 10 – HODNOCENÍ OBLASTI NÁDRAŽÍ (část 1)	53
Tabulka 11 – HODNOCENÍ OBLASTI NÁDRAŽÍ (část 2)	54
Tabulka 12 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NÁDRAŽÍ	57
Tabulka 13 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NÁDRAŽÍ	57
Tabulka 14 – HODNOCENÍ OBLASTI NEMOCNICE	61
Tabulka 15 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NEMOCNICE	63
Tabulka 16 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI NEMOCNICE	64

Tabulka 17 – HODNOCENÍ OBLASTI PRIOR (část 1)	68
Tabulka 18 – HODNOCENÍ OBLASTI PRIOR (část 2)	69
Tabulka 19 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI PRIOR	73
Tabulka 20 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI PRIOR	74
Tabulka 21 – HODNOCENÍ OBLASTI STADION (část 1)	77
Tabulka 22 – HODNOCENÍ OBLASTI STADION (část 2)	78
Tabulka 23 – HODNOCENÍ OBLASTI STADION (část 3)	79
Tabulka 24 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI STADION (část 1)	85
Tabulka 25 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI STADION (část 2)	86
Tabulka 26 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI STADION	86
Tabulka 27 – HODNOCENÍ OBLASTI KAHAN (část 1)	90
Tabulka 28 – HODNOCENÍ OBLASTI KAHAN (část 2)	91
Tabulka 29 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KAHAN (část 1)	95
Tabulka 30 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KAHAN (část 2)	96
Tabulka 31 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI KAHAN	96
Tabulka 32 – HODNOCENÍ OBLASTI MATYLDA	100
Tabulka 33 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI MATYLDA	102
Tabulka 34 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI MATYLDA	102
Tabulka 35 – HODNOCENÍ OBLASTI SOUD	106
Tabulka 36 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI SOUD	108
Tabulka 37 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI SOUD	109
Tabulka 38 – HODNOCENÍ OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 1)	112
Tabulka 39 – HODNOCENÍ OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 2)	113
Tabulka 40 – HODNOCENÍ OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 3)	114
Tabulka 41 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 1)	117

Tabulka 42 – STANOVENÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK (část 2)	118
Tabulka 43 – HARMONOGRAM REALIZACE NAVRŽENÝCH ÚPRAV V OBLASTI DOPRAVNÍ PODNIK	118

12 Seznam příloh

SITUACE STYKOVÉ KŘÍŽOVATKY V OBLASTI KAHAN

SITUACE PARKOVIŠTĚ V OBLASTI CENTRAL

SITUACE PARKOVIŠTĚ V OBLASTI NEMOCNICE