

**Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava**  
**Fakulta stavební**  
**Katedra městského inženýrství**

**Bezbariérové užívání veřejných prostranství – Kroměříž**  
Barrier-free use of public spaces – Kroměříž

Student:

Bc. Eva Vítková

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Renata Zdařilová, Ph.D

Ostrava 2021

# **Zadání diplomové práce**

Student: **Bc. Eva Vítková**

Studijní program: N0732A260015 Stavební inženýrství - Městské inženýrství

Téma: **Bezbariérové užívání veřejných prostranství – Kroměříž**  
**Barrier-free use of public spaces - Kroměříž**

Jazyk vypracování: čeština

## **Zásady pro vypracování:**

Předmětem diplomové práce je problematika bezbariérového užívání veřejných prostranství v městě Kroměříž. Za tímto účelem bude proveden rozbor současného stavu a návrh řešení s cílem zvýšení dostupnosti a příležitosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se zpřístupněním veřejného prostranství v návaznosti na občanskou vybavenost a s důrazem na vytvoření bezbariérových pěších tras včetně napojení na centrum města Kroměříž s akceptováním zásad Národního rozvojového programu mobility pro všechny, programů SFDI zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Na základě zjištěných nedostatků se provede návrh řešení odstranění bariér, a to v souladu s příslušnými právními předpisy a českými technickými normami.

Diplomovou práci zpracujte v tomto rozsahu:

### **A. Textová část**

- a) přehled současného stavu a aktuálnost řešené problematiky odstraňování bariér v návaznosti na metodické materiály přístupnosti prostředí (metodika mapování přístupnosti prostředí, metodika udržitelné dopravy, plány mobility, generely bezbariérových tras apod.);
- b) základní poznatky vymezeného území s průzkumem a rozбором současného stavu dle zadání s důrazem na potřebnost bezbariérového prostředí a analýzou stavu bariér, včetně fotodokumentace;
- c) návrh řešení v textové části s popisem dle pokynů manuálu programu Mobility a pravidel SFDI;
- d) stručné ekonomické zhodnocení vybrané části návrhu;
- e) dosažené výsledky a jejich zhodnocení.

### **B. Výkresová část**

- v souladu s manuálem Národního rozvojového programu mobility pro všechny, pravidel SFDI a požadavků na výkresovou dokumentaci dle právních předpisů.

Rozsah grafických prací:

- situační výkresy (širší vztahy, bezbariérové trasy území)
- analýza stavu bariér navržených tras
- problémové výkresy dle metodiky mapování přístupnosti
- návrhy bezbariérového řešení vybraných detailů řešení

Rozsah a náplň jednotlivých výkresů bude dále upřesněn v průběhu zpracování diplomové práce

Formální i obsahové požadavky dále uvádí Interní předpis pro vypracování závěrečné práce (verze 2020.2, dostupné na oficiálním webu Katedry městského inženýrství).

## Seznam doporučené odborné literatury:

- [1] Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021-2025
- [2] Moravskoslezský krajský plán vyrovnávání příležitostí pro občany se zdravotním postižením
- [3] Národní rozvojový program mobility pro všechny včetně manuálu
- [4] Metodika mapování přístupnosti prostředí – viz: [https://mmr.cz/getattachment/e35d5ef7-38ef-4941-a94b-98ec4292efb2/mapovani\\_2018.pdf.aspx?lang=cs-CZ&ext=.pdf](https://mmr.cz/getattachment/e35d5ef7-38ef-4941-a94b-98ec4292efb2/mapovani_2018.pdf.aspx?lang=cs-CZ&ext=.pdf)
- [5] Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, CDV 2015
- [6] ZDAŘILOVÁ, R.: Bezbariérové užívání staveb – metodika k vyhlášce č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, Praha: Informační centrum ČKAIT, 2011, ISBN 978-80-87438-17-6
- [7] WIENER, P.: Prostorová orientace zrakově postižených, Praha: Institut rehabilitace zrakově postižených UK FHS, 2006, ISBN 80-239-6775-4
- [8] Vyhláška č.398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb
- [9] Dopravně inženýrská opatření BESIP v obcích, Svaz měst a obcí ČR, SFDI
- [10] Pravidla pro poskytování příspěvků SFDI pro rok 2021
- [11] Zákony, vyhlášky, ČSN, odborné časopisy atd.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.**

Datum zadání: 26.02.2021

Datum odevzdání: 30.11.2021

---

doc. Ing. Barbara Vojvodíková, Ph.D.  
*vedoucí katedry*

---

prof. Ing. Radim Čajka, CSc.  
*děkan fakulty*

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne .....

.....

Bc. Eva Vítková

Prohlašuji, že

- byl jsem seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.

- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3).

- souhlasím s tím, že jeden výtisk diplomové práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí. Souhlasím s tím, že údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.

- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.

- bylo sjednáno, že užít své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

## **Antonace**

VÍTKOVÁ, Eva. Bezbariérové užívání veřejných prostranství – Kroměříž. Ostrava, 2021, 64 s. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, Katedra městského inženýrství. Vedoucí práce Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.

Předmětem diplomové práce bylo analyzování problematiky bezbariérového užívání veřejných prostranství v městě Kroměříž. Za tímto účelem byl proveden rozbor současného stavu veřejných prostranství včetně zastávek MHD, přechodů pro chodce, chodníků a byl proveden návrh řešení s cílem zvýšení dostupnosti a příležitosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace se zpřístupněním veřejného prostranství v návaznosti na občanskou vybavenost a s důrazem na vytvoření bezbariérových pěších tras včetně napojení na centrum města Kroměříž s akceptováním zásad Národního rozvojového programu mobility pro všechny, programů SFDI zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Na základě zjištěných nedostatků byl proveden návrh řešení odstranění bariér, a to v souladu s příslušnými právními předpisy a českými technickými normami.

**Klíčová slova:** bezbariérovost, bezbariérové trasy, bezbariérové úpravy, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, analýza bariér, řešené trasy

## **Annotation**

VÍTKOVÁ, Eva. Barrier-free use of public spaces - Kroměříž. Ostrava, 2021, 64 pp. Diploma thesis. Diploma thesis. VŠB - TU Ostrava, Faculty of Civil Engineering, Department of Urban Engineering. Head supervisor Ing. Renata Zdarilova, Ph.D.

The subject of the diploma thesis was the analysis of the issue of barrier-free use of public spaces in the city of Kroměříž. To this end, an analysis of the current state of public spaces, including public transport stops, pedestrian crossings, sidewalks, was proposed and a solution was proposed to increase accessibility and opportunities for people with reduced mobility with access to public space in relation to civic amenities and with emphasis on creation of barrier-free pedestrian routes, including connection to the city center of Kroměříž with acceptance of the principles of the National Development Program for Mobility for All, SFDI programs aimed at increasing transport safety and making it accessible to people with reduced mobility and orientation. Based on the identified shortcomings, a proposal for a solution to remove barriers was made, in accordance with the relevant legal regulations and Czech technical standards.

**Keywords:** barrier-free, barrier-free routes, barrier-free modifications, persons with limited mobility and orientation, analysis of barriers, solved routes

# Obsah

Antonace .....	8
Annotation .....	9
1. Úvod .....	9
1.1. Předmět zpracování diplomové práce .....	10
1.2. Stanovené cíle diplomové práce .....	10
2. Aktuální platná legislativa a dokumenty podílející se na návrzích bezbariérového řešení 11	
2.1 Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020 (NPPRP) .....	11
2.2 EUROKLÍČ .....	12
2.3 Právní předpisy a legislativa upravující bezbariérovost veřejných prostranství... 12	
2.4 Kroměříž bez bariér .....	13
2.5 Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2013–2023 .....	13
2.5.1 Výchozí situace .....	14
2.5.2 Zvolená strategie .....	14
3 Mapování bezbariérových prostranství města Kroměříž .....	15
3.1 Dělení tras .....	16
3.2.1 Trasa číslo 1 .....	16
3.1.2. Trasa číslo 2 .....	17
3.1.3. Trasa číslo 3 .....	17
3.3 Zhodnocení stávajícího stavu.....	18
3.3.1 Přejechy pro chodce a místa pro přecházení .....	18
3.3.2 Zastávky městské hromadné dopravy .....	19
3.3.3 Vstupy do objektů občanské vybavenosti .....	19
3.4 Vyhodnocení analýzy stávajícího stavu.....	20
3.5 Kritická místa.....	21
3.5.1 Kritická místa na trase číslo 1 .....	22
3.5.2 Kritická místa na trase číslo 2 .....	22
3.5.3 Kritická místa na trase číslo 3 .....	23
4 Navržená opatření pro zajištění bezbariérovosti kritických míst .....	25
4.2 Zastávky městské hromadné dopravy .....	25
4.2.1 Kritické místo M1.3 – Zastávka MHD – Psychiatrická léčebna 1 .....	25
4.2.2 Kritická místa M1.6 a M1.11 – Zastávka MHD – Poliklinika .....	27
4.2.3 Kritické místo M1.10 – Zastávka MHD - U hřbitova .....	28
4.2.4 Kritické místo M2.1 – Zastávka MHD Autobusové nádraží.....	29



4.2.5	Kritické místo M2.3 Zastávka MHD – Milíčovo náměstí.....	30
4.2.6	Kritické místo M2.4 Zastávka MHD - Tovačovského .....	31
4.2.7	Kritické místo M3.1 Zastávka MHD – Moravská U Výstaviště .....	32
4.2.8	Kritické místo M3.5 Zastávka MHD – Kaufland.....	33
4.2.9	Kritická místa M.7 a M.8 Zastávky MHD Vlakové nádraží I a II .....	34
4.3	Přechody pro chodce a místa pro přecházení.....	36
4.3.1	Přechod pro chodce P1.2 Havlíčkova – poliklinika .....	37
4.3.2	Přechod pro chodce P2.7 Komenského náměstí .....	38
4.3.3	Přechody pro chodce P3.5 a P3.6 Gorkého .....	39
4.3.4	Kritické místo přechod pro chodce P3.7 – Obvodová.....	41
4.3.5	Kritické místo přechod pro chodce P3.8 – Obvodová, plavecký bazén .....	42
4.3.6	Kritické místo přechod pro chodce P3.9 – Obvodová, Kaufland.....	43
4.3.7	Kritické místo - místo pro přecházení P3.10 Obvodová, zimní stadion.....	44
4.4	Vstupy do objektů občanské vybavenosti.....	46
4.4.1	Vstup do budovy občanské vybavenosti O1.5 .....	46
4.4.2	Vstup do budovy občanské vybavenosti O2.5 .....	47
4.4.3	Vstup do budovy občanské vybavenosti O3.4 .....	48
5	Příklady řešení bezbariérovosti v Kroměříži.....	49
6	Ekonomické zhodnocení vybraných částí návrhu .....	52
6.2	Ekonomické hodnocení na trase č.1 .....	52
6.3	Ekonomické zhodnocení na trase č.2.....	53
6.4	Ekonomické zhodnocení na trase č. 3.....	53
7	Vyhodnocení navržených opatření.....	54
7.2	Trasa číslo 1 .....	54
7.3	Trasa číslo 2 .....	55
7.4	Trasa číslo 3 .....	55
8	Závěr.....	57
9	Seznam použité literatury a informačních zdrojů .....	60
10	Seznam tabulek.....	60
11	Seznam obrázků.....	61
12	Seznam výkresové části.....	62
13	Seznam použitých zkratk .....	63

# 1. Úvod

Problematiku bezbariérovosti řešeného území je věc, kterou běžný obyvatel při pohybu po veřejných prostranstvích bere v potaz a necítí potřebu úpravy a přizpůsobení prostorů typu zastávka, vstupy do objektů a další prvky komunikací. Naopak lidé se zdravotními postiženími nebo například lidé s omezenou schopností pohybu jako jsou například lidé důchodového věku nebo lidé po operaci musí každý den překonávat překážky na cestě do kýženého cíle. Tyto překážky se mohou a vyskytují na jejich každodenní cestě například k lékaři, a to v podobě špatně řešeného území, nedostatečně řešených zastávek městské hromadné dopravy, neumožnění bezbariérového přístupu do budov občanské vybavenosti.

V případě nenadálé události, kterou může být zranění nebo dočasné zdravotní omezení, se člověk, který se doposud problematikou bezbariérovosti nezabýval, dostane do situace, kdy se potřebuje dopravit do místa k poskytnutí potřebné zdravotní péče, ať už akutní nebo kontrolní. V tomto případě je osoba s omezenou schopností pohyblivosti nucena využít péče poskytované ve zdravotnických zařízeních. Na cestě za touto péčí se může setkat s nutností překonat překážku v podobě bariérové zastávky MHD, přechodu pro chodce či ztížené přístupnosti do objektu zdravotnického zařízení. Tuto popsanou trasu jsem měla sama možnost v nedávné době absolvovat, a to z pozice osoby s omezenou pohyblivostí. Vlivem zranění se poté člověk musí dopravovat do nemocnice a jiných zdravotních zařízení. Ne každý člověk disponuje automobilem nebo jiným soukromým dopravním prostředkem, aby se mohl snadno dostavit na výše zmiňovaná místa. Pokud tento nebo i jiný obyvatel města tuto možnost nemá, musí se dopravovat například pomocí MHD nebo pomocí pěších tras, pokud mu to zdravotní způsobilost umožňuje. V těchto případech se jako problém může jevit obyčejná překážka v podobě schodů jako nepřekonatelná. Toto se týká i osob, které velmi často doprovází osoby s omezenou pohyblivostí a orientaci na vyšetření. V rámci praktické části diplomové práce jsem měla možnost absolvovat jednu z vybraných tras a tím získat důležitou zpětnou vazbu na kvalitu veřejných prostranstvích a komunikačních prvků jako jsou chodníky pro chodce, vstupy do budov, zastávky městské hromadné dopravy a jiné.

Odstraněním bariér lze výrazně zlepšit kvalitu života a začlenění osob se zdravotním postižením nebo omezenou pohyblivostí do společnosti a umožnit jim využívat služeb běžného života nebo pro lidi vyššího věku, využívat služeb spojených s potřebnou zdravotní

péči. Zároveň můžeme dosáhnout dalšího efektu v podobě většího podílu využití ploch veřejného prostranství nebo budov občanské vybavenosti.

V současné době se v Kroměříži nachází tři domovy pro seniory, odlehčovací služba pobytová a terénní, senior taxi a přeprava osob se zdravotním postižením a pět objektů pro osoby se zdravotním postižením. Dále se ve městě nachází okresní nemocnice Kroměříž, kterou denně navštěvují obyvatelé přilehlých měst a vesnic spadajících pod okresní město, z tohoto důvodu se neustále zvyšuje potřeba rekonstrukce stávajících bariérových lokalit a odpovídající rozsah realizace navržených opatření. Tím docílit bezbariérového pohybu po městě i okolí.

### **1.1. Předmět zpracování diplomové práce**

Předmětem diplomové práce bylo analyzovat řešené území města Kroměříže v rozsahu tří vybraných tras. Řešené území byly zmapovány pomocí místního šetření a fotodokumentace. Na základě posbíraných dat byl zhodnocen stávající stav a lokalizována kritická místa. Posledním krokem bylo navrhnout vhodná opatření pro umožnění pohybu a usnadnění orientace osobám se zdravotním postižením nebo ztíženou orientací a pohyblivostí na veřejných prostranstvích a zhodnocení ekonomické stránky navržených opatření.

### **1.2. Stanovené cíle diplomové práce**

Hlavním cílem diplomové práce je zmapování vybraných lokalit, analyzování stávajícího stavu a zařazení do klasifikačních skupin stupňů bezbariérovosti na:

- a) „bezbariérová trasa, zastávka MHD, přechod pro chodce, místo pro přecházení, vstup do objektu“ s identifikační zelenou barvou
- b) „částečně bariérová trasa, zastávka MHD, přechod pro chodce, místo pro přecházení, vstup do objektu“ s identifikační oranžovou barvou
- c) „plně bariérová trasa, zastávka MHD, přechod pro chodce, místo pro přecházení, vstup do objektu“ s identifikační červenou barvou.

Z výsledků místního šetření si stanovit kritické lokality vybraných tras. Následně vypracovat návrh řešení úprav vedoucích k bezbariérovosti lokalit a tím umožnění pohodlného, a hlavně bezpečného pohybu a orientace osob s omezenou pohyblivostí či orientací v Kroměříži. Návrhy odstranění bariérových překážek zpracovat v kvalitě odpovídající aktuální platné legislativě a zároveň respektovat uživatelskou přívětivost v kontextu umístění k dané lokalitě.

## **2. Aktuální platná legislativa a dokumenty podílející se na návrzích bezbariérového řešení**

*„Moderní společnost musí zabezpečit srovnatelnou kvalitu života pro všechny občany včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Týká se to veřejné i individuální dopravy. Veřejná správa proto investuje značné prostředky k zajištění bezbariérovosti všech druhů dopravy.“ [1]* Návrh řešení vhodných opatření vedoucích k bezbariérovému užívání veřejných prostranství, budov občanské vybavenosti a prostorů obytných lokalit, včetně lokalit s vyšší koncentrací zdravotní péče a tím i osob s omezenou pohyblivostí nebo orientací se řídí aktuálně platnou Vyhláška č. 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Mezi další dokumenty a sborníky lze zařadit i dokumenty a aktivity, které byly zpracovány na podněty Veřejné správy Ministerstva vnitra České republiky. Mezi takovéto dokumenty se řadí:

### **2.1 Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015-2020 (NPPRP)**

*„V návaznosti na předchozí politiku naší země bylo třeba aktivně navázat a tím zpracovat další dokument, v pořadí již šestý. Dokument má za cíl navázat na doposud zrealizované opatření podporující zkvalitnění řešení bezbariérovosti a na to navazující zkvalitnění životní úrovně osobám, které spadají do skupiny osob s omezenou pohyblivostí nebo orientací. Na tvorbě se podílela řada zainteresovaných organizací. Jejich účast na projednávání a vypracování zmíněného dokumentu byla přínosem ze strany osob, které mají zkušenosti přímo ze situací všedního života. Tuto skupinu organizací podílejících se na tvorbě dokumentu mělo možnost zastupovat například Ministerstvo dopravy, Ministerstvo financí, další dotčená ministerstva, ale také například Asociace krajů ČR nebo Asociace zaměstnavatelů zdravotně postižených ČR.“ [2]*

## 2.2 EUROKLÍČ

Euroklíč je mezinárodní projekt, který má za cíl zajistit dostupnost veřejných sociálních a kompenzačních zařízení obyvatelům se sníženou schopností pohybu a orientace. Mezi tato zařízení patří například výtahy, plošiny u nástupních hran schodiště apod.

Zajištění přístupnosti těchto míst má být zajištěno pomocí jednotného eurozámku, kterým by měly být jednotlivá zařízení opatřena. Osoby, které se identifikují pomocí TP, ZTP a ZTP/P, budou mít možnost získat zmíněný euroklíč. V případě, kdy dotčenou osobu je dítě do tří let, mají právo zapůjčení euroklíče rodiče dotčené osoby. U osob s krátkodobým zdravotním omezením nebo seniorům mohou být tyto klíče zapůjčeny na požádání, a to například na vrátnici řešených budov.

## 2.3 Právní předpisy a legislativa upravující bezbariérovost veřejných prostranství

Mezi nejdůležitější právní předpisy, které upravují bezbariérovost veřejných prostranství se řadí zákon č. 183/2006 Sb. Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a vyhláška č. 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

*„Ve stavebním zákoně jsou definovány obecné požadavky na výstavbu obecné požadavky na využívání území, technické požadavky na stavby a obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, stanovené prováděcími právními předpisy.“ [3]*

Vyhláška č. 398/2009 Sb. poté specifikuje přesné požadavky na jednotlivá řešení pro zajištění bezbariérovosti ve stavebnictví. Tyto požadavky jsou definovány v přílohách dokumentu. Příloha č. 1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. definuje *„Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb.“* [4] Zde jsou specifikovány předepsané rozměry prvků zabezpečující bezbariérové užívání, jejich umístění apod. Příloha č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. definuje *„Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství“* [4] a Příloha č. 3 k vyhlášce č. 398/2009 Sb. stanovuje dodržování *„Technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání staveb občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, společných prostor a domovního vybavení bytových domů, upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení a staveb pro výkon práce“* [4]

## 2.4 Kroměříž bez bariér

Vzhledem k tomu, že Arcibiskupský zámek a k němu přilehlé zámecké zahrady, nacházející se v centru města Kroměříže, jsou zařazeny na seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO od roku 1998, je Kroměříž vyhledávaným oblíbeným turistickým městem. Město k problematice bezbariérovosti veřejných prostranství přistupuje aktivně a chápe jeho důležitost pro zajištění pohodlné orientace po turisticky vyhledávaných lokalitách. V roce 2007 byl zpracován první dokument v podobě mapy. *„Veškeré informace o městu Kroměříž z hlediska potřeb a požadavků vozíčkářů přináší komentovaná mapa Kroměříž bez bariér (Sehnalová, O. - Knapková, J. 2007: Kroměříž bez bariér. Zdravé město Kroměříž. Kroměříž).“* [3] Dokument byl vyhotoven v provedení 2000 ks a již není volně k dispozici.

V roce 2019 se studentka, pocházející z města Kroměříž zaměřila v rámci řešení své závěrečné práce na monitorování nejfrekventovanějších tras z hlediska návštěvnosti turistů v centru města Kroměříže. Výsledkem jejího průzkumu jsou dvě informační brožury, které jsou volně dostupné ke stažení na webu. První brožura se nazývá *„Kroměříž na kolečkách a je rozdělena na kategorie (čas na kávu, restaurace, ubytování...).* U jednotlivých objektů jsou uvedeny základní informace a stručný popis od nejbližšího parkoviště až po bezbariérovou toaletu v objektu. Nechybí označení bezbariérového objektu či přístupného s pomocí jiné osoby.“ [4]

Druhým dokumentem plynoucím z analyzování veřejných prostranství z hlediska turisty s omezenou schopností pohybu a orientace je dokument s názvem *„Program pro turistu na vozíku aneb 3 dny bez bariér. Ten obsahuje 3denní detailní program včetně orientačních časových údajů, který je sestaven jako inspirace pro osobu na vozíku a její doprovod ke strávení příjemného pobytu v Kroměříži bez bariér.“* [4] Oba dokumenty jsou volně přístupné na výše zmíněných stránkách.

## 2.5 Strategický plán města Kroměříže Aktualizace na léta 2013–2023

Strategický plán města je jedním ze základních dokumentů, která definuje cíle a záměry zajišťující rozvoj města v delším časovém horizontu. Jedná se o koncepční dokument, představující plány a budoucí vize rozvoje města. Jeho základním cílem je sjednotit a zorganizovat rozvoj města. Plány pro rozvoj města jsou zde rozděleny do jednotlivých oblastí, ale s cílem prosperity města jako celku. Obsahuje základní identifikační údaje města Kroměříž a aktuální nasbíraná data o počtu obyvatel, technické infrastruktury a dalších

důležitých součástí města. Popisuje stávající stav všech oblastí a poskytuje aktuální číselné podklady a aktuální trendy, a to v podobě grafické nebo tabulkové. Strategický plán stanovuje vize a rozsah opatření pro zajištění stanovených cílů.

Jedním z opatření, které je definováno ve Strategickém plánu města Kroměříže je opatření č. 1.1.4 Rozvoj veřejné dopravy a dopravní obsluhy

#### 2.5.1 Výchozí situace

*„Kroměříž jakožto centrum dojížděky za prací, vzděláním a službami má vysoké nároky na kvalitní, kapacitně dostačující dopravní spojení jako IAD, tak také veřejnou dopravou. V Kroměříži funguje systém městské hromadné dopravy obsluhovaný 8 autobusovými linkami a město je spojeno se svým blízkým i širším zázemím pomocí spojů autobusové a vlakové dopravy. Z dotazníkového šetření vyplynula relativně nižší míra spokojenosti s dostupností služeb veřejné dopravy mezi obyvateli města a je zde tedy prostor pro rozvoj a zkvalitňování.“ [5]*

#### 2.5.2 Zvolená strategie

*„Cílem opatření je zajištění rychlé, kvalitní a kapacitně dostačující veřejné dopravy pro pohyb uvnitř města i pro spojení meziměstské pomocí optimalizace a racionalizace dopravních linek a jejich přizpůsobení reálné poptávce. Pro udržení či zvýšení atraktivity hromadné veřejné dopravy je také potřeba investovat do revitalizace související infrastruktury (zastávky, železnice apod.) Podporou tohoto opatření také lze ovlivnit/snížit IAD ve městě, a tedy ulevit dopravní zátěži.“ [5]*

- Aktivita naplňující opatření
  - Optimalizace linek veřejné dopravy s ohledem na návaznost spojů
  - Revitalizace a modernizace autobusových a železničních zastávek s důrazem na aspekt bezbariérovosti
  - Nákup bezbariérových vozidel MHD
- Indikátory výstupu
  - Počet nových vozidel MHD
  - Počet revitalizovaných objektů infrastruktury veřejné hromadné dopravy
  - Počet nově zrealizovaných bezbariérových prvků [5]

### **3 Mapování bezbariérových prostranství města Kroměříž**

Pro účely zajištění podkladů pro vypracování návrhů bezbariérovosti a mapování stávajícího stavu bezbariérovosti prostranství města Kroměříže byly vybrány tři lokality, které tvoří tři trasy. Jedná se o tři nejvytíženější dopravní koridory centrem města Kroměříž. Stávající stav byl zmapován pomocí místního šetření, kdy došlo k místnímu šetření a pomocí fotodokumentace byly zajištěny podklady, které monitorují stávající stav zastávek MHD, přechody, vstupy do budov občanské vybavenosti. Jako podklad pro zpracování výkresové dokumentace byla pořízena fotodokumentace jednotlivých lokalit, společně s informacemi o rozměrech, sklonech, spádu a materiálových charakteristik řešených území.

Pasportizace stávajícího stavu je zaměřena na tři základní prvky, se kterými se lze na vybraných trasách setkat, je k nim umožněn přístup a lidé s omezenou pohyblivostí a orientací je využívají pro potřeby přesunu po trasách.

Prvním prvkem, na který bylo cíleno při analyzování stávajícího stavu byly zastávky MHD. Jedná se o místa, která jsou pravidelně rozmístěna podél trasy. Umožňují dopravní spojení mezi objekty občanské vybavenosti na jednotlivých dopravních uzlech, které trasy tvoří. Mají za úkol bezpečně a rychle poskytnout možnost využít služeb městské hromadné dopravy, která má za úkol dopravit přepravované osoby do cílové stanice a umožnit zpřístupnění budov občanské vybavenosti.

Druhým prvkem, který byl zahrnut v rámci pasportizace stojícího stavu řešených tras byly přechody pro chodce, místa pro přecházení a další komunikační prvky, které primárně slouží pro umožnění bezpečného a rychlého překonání dopravní komunikace.

Třetím analyzovaným prvkem jsou vstupy do objektů občanské vybavenosti, které také podléhají potřebám na úpravu bezbariérovosti, aby zajistili bezbariérový přístup do objektů.

Vybrané trasy mají za primární cíl spojování budov občanské vybavenosti a zajištění jejich přístupnosti veřejnosti. Z tohoto důvodu byly v rámci mapování bezbariérových prostranství do analýzy zařazeny i vstupy do objektů veřejné vybavenosti. Na všech trasách se nachází objekty typu autobusové a vlakové nádraží, budovy pro vzdělávání, kino, zdravotnická zařízení, budovy určené pro administrativní účely, městské úřady a další objekty využívány širokou veřejností.



Stávající stav byl zpracován do projektové dokumentace a zhodnocen v souladu s planou legislativou, která stanovuje podmínky pro hodnocení. Jedná se o vyhlášku č. 398/2009 Sb., která specifikuje požadavky na místa na trasách, které jsou předmětem úprav v rámci diplomové práce. Na základě nařízení plynoucích z vyhlášky byla vyhodnocena úroveň bezbariérovosti jednotlivých objektů a následně navržena opatření plynoucí z aktuální platné legislativy, která zajišťuje jejich bezbariérovost.

### 3.1 Dělení tras

Řešené území bylo v rámci analýzy stávajícího stavu rozdělen na tři části, které tvoří tři trasy o celkové délce 4,75 km. Trasy a spojují okrajové části města Kroměříž s jeho centrem. Jejich umístění je navázáno na spojení s okolními důležitými městy, jako jsou Bučovice a krajskými městy Zlín, Ostrava a Olomouc. Trasy jsou nejfrekventovanější dopravní tepny města a po jejich délce jsou umístěny důležité body jako je Nemocnice Kroměříž, budovy občanské vybavenosti, autobusové a vlakové nádraží a další významné budovy města. Trasy jsou přístupné jak pěší veřejnosti, tak i dopravní obsluze městské hromadné dopravy nebo osobní motorové dopravě.

#### 3.2.1 Trasa číslo 1

*Trasa číslo jedna má celkovou délku 1,50 km. Její začátek je umístěn na západní straně města Kroměříž. Začíná na ulici Havlíčkova, přesně na zastávce městské hromadné dopravy s názvem Havlíčkova točna. Havlíčkova má začátek na zastávce městské hromadné dopravy. Trasa prochází ulicemi tvořící hlavní třídu. Jedná se o ulice Havlíčkova a na ni navazující ulici Albertova.*

Důležitým bodem na vybrané trase číslo 1 je Kroměřížská nemocnice a Psychiatrická nemocnice v Kroměříži. Ty se nacházejí v první třetině trasy a jsou na sebe navázané vzájemnou polohou, kdy každý z areálů se nachází naproti sobě na odlišné straně ulice. Trasa poté pokračuje odbočením na jihovýchod do ulice Albertova. Zde je vybudován druhý vstup do areálu Kroměřížské nemocnice. V následujících zbylých dvou třetinách trasy je umístěna Základní škola Zachar a Mateřská škola Žižkova. V poslední části se nachází obchodní centrum. Trasa je ukončena u kruhového objezdu, který navazuje a zpřístupňuje Městský hřbitov Kroměříž.

V rámci analýzy stávajícího stavu bylo zmapováno, zaměřeno a vyhodnoceno celkem šest přechodů pro chodce, dvě místa pro přecházení, jedenáct zastávek městské hromadné dopravy a devět vstupů do objektů občanské vybavenosti. Jedná se především pro budovy v areálu Kroměřížské nemocnice, přístupové budovy do areálu Psychiatrické nemocnice, budov pro vzdělání a obchod.

### *3.1.2. Trasa číslo 2*

Trasa číslo 2 má celkovou délku 1,65 km. Začátek je umístěn a napojuje na trasu číslo 1, kdy je umístěn u kruhového objezdu, který spojuje hlavní dopravní komunikace, která přivádí cestující ze směru Bučovice a přilehlých vesnic. Trasa je rozdělena na dvě hlavní části, kdy v první části, orientované na západ, se nachází Základní škola Slovan a budovy pro zdravotnictví.

Ve druhé části, která je umístěna ve výškově nižší úrovni se nachází převážně budovy, zajišťující sportovní zázemí města Kroměříž. Nachází se zde například fotbalové hřiště, budova plaveckého bazénu, sportovní centrum a zimní stadion. Zbylé budovy umístěné na trase číslo 2 jsou budovy pro obchodní účely a posledním objektem na řešené trase je budovy Obchodní akademie Kroměříž.

Analyzováno, zaměřeno a foto dokumentováno bylo celkem dvanáct přechodů pro chodce, osm zastávek městské hromadné dopravy a osm vstupů do objektů občanské vybavenosti. Mezi významné části trasy náleží trasa vedoucí a zajišťující přístup do objektů občanské vybavenosti zajišťující sportovní zázemí.

### *3.1.3. Trasa číslo 3*

Trasa číslo 3 má celkovou délku 1,60 km a nachází se v severní části města. Tato trasa spojuje důležitý dopravní uzel v podobě vlakového a autobusového nádraží města Kroměříž a průmyslovou část města s centrem. Průmyslová část poskytuje pracovní příležitosti převážné většině obyvatel města a jeho přilehlého okolí. Jsou zde situovány větší strojírenské a průmyslové závody a areály podniků a firem.

Začátek trasy je umístěn na autobusovém nádraží Kroměříž, kdy pokračuje okolo prostor a budovy vlakového nádraží, přes hlavní most. Ten spojuje nádražní prostory s ulicí Tovačovského, podél které jsou umístěny objekty zajišťující zázemí kulturního vyžití města. Nejvýznamnější budovou je kulturní dům města Kroměříž. Trasa poté překonává výškovou úroveň v podobě stoupání. Uprostřed trasy jsou situovány budovy městského úřadu. Přesněji

sociální, stavební, finanční úřad. Tyto objekty jsou soustředěny v prostorách Husova náměstí. V poslední části trasy je umístěn další důležitý dopravní uzel v podobě Milíčova náměstí. Zde je zajištěna autobusová doprava do přilehlých měst a poskytuje spojení i studentům vysokých škol, kteří se dopravují do nejbližší univerzitních měst, pod jejich spádovou a zájmovou lokalitu Kroměříž spadá. Milíčovo náměstí je napojeno na ulici Kojetínskou, ta navazuje na dálniční obchvat města a nájezd na dálnici D1 směr Brno a Zlín.

V rámci analýzy a sběru dat poskytující informace o stávajícím stavu bylo zaměřeno a nafoceno celkem devět přechodů pro chodce, dvě místa pro přecházení. Dále bylo zmapováno celkem šest zastávek městské hromadné dopravy a devět vstupů zajišťující přístup do budovy občanské vybavenosti.

### **3.3 Zhodnocení stávajícího stavu**

Analyzování a vyhodnocení stávajícího stavu bylo hodnoceno a vypracováno v souladu s platnou legislativou a to vyhláškou č. 389/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. *„Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen „osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace“).*“ [2] V rámci vyhlášky jsou pevně stanoveny postupy pro hodnocení bezbariérovosti a v jejích přílohách jsou definovány technické požadavky, na základě jejich zhodnocení je umožněno zařadit a kategorizovat stávající stav řešených tras a prvků v podobě zastávek městské hromadné dopravy, přechodů pro chodce a vstupů do objektů občanské vybavenosti. Na základě zjištěných dat bylo možné řešené prvky klasifikovat do stanovené stupnice, která určuje rozsah a kategorizaci bezbariérovosti.

#### *3.3.1 Přechody pro chodce a místa pro přecházení*

V rámci analyzování a vyhodnocení stavu přechodů pro chodce a místo pro přecházení byl kladen důraz zejména na hmatovou úpravu řešených prvků zajištění bezbariérovosti. Jedná se o správné a vhodné umístění varovného a signálního pásu. Při hodnocení bylo mezi kritéria zařazeno použití správného materiálu dlažby s vhodnou hmatovou úpravou. Dále bylo hodnoceno dodržení minimální požadované šířky varovného pásu a to 400 mm. U signálního pásu bylo hodnoceno dodržení šířky pásu 800 mm a jeho vhodné napojení na varovný pás, popřípadě prostor přechodu pro chodce. Mezi další ukazatele bylo analyzováno

vhodné opatření pro osoby s omezenou schopností orientace v podobě vhodně použitého barevného kontrastu, zajištěním kontrastní prvky bezbariérových prvků. U přechodů, které vedly přes širší komunikace bylo zhodnoceno vhodné použití dělicího ostrůvku o předepsaných parametrech. Dále bylo hodnoceno dodržení předepsaných spádů prostoru přechodu, kde se nachází hranice vstupu do komunikace. Mezi poslední kritéria bylo hodnoceno zajištění dostatečné vodící linie, ať už v podobě přirozené vodící linie, která může být zajištěna prvky okolní zástavby nebo obrubníky, tak umělou vodící linií, kterou tvoří prvky s vhodnou hmatovou úpravou a předepsanými rozměry.

### *3.3.2 Zastávky městské hromadné dopravy*

Při analýze stávajícího stavu zastávek městské hromadné dopravy byl kladen důraz na zajištění dostatečného prostoru předepsaného normovými hodnotami. Zhodnoceno a analyzováno bylo použití prvků bezbariérovosti v podobě vhodného použití a umístění signálního pásu o šířce 800 mm, značící vstup do prvních dveří autobusu městské hromadné dopravy.

Dále bylo zhodnoceno použití zastávkového obrubníku, popřípadě pásu barevně kontrastního pásu, značícího hranu zastávky oddělující prostor zastávky od prostoru dopravní komunikace. Mezi další hodnotící kritéria bylo zhodnoceno provedení spádování dlažby povrchu prostoru zastávky, vhodné umístění zastávkového přístřešku, který zároveň nebude bránit volnému průchodu od vstupu do autobusu o minimální šíři 1500 mm, umístění dopravního označení zastávky a návaznost prostoru zastávky na vodící prvky v podobě přirozené nebo umělé vodící linie. Vhodného umístění městského mobilitáře tak, aby nezasahoval do trasy při opuštění prostoru zastávky po vystoupení z autobusu.

### *3.3.3 Vstupy do objektů občanské vybavenosti*

U objektů občanské vybavenosti, které se nacházely podél vybraných tras bylo hodnoceno zajištění bezbariérového přístupu do budov. Mezi hlavní hodnotící kritéria bylo zajištění dostatečného prostoru před vstupem do objektu, který je ovlivněn typem hlavních vstupních dveří. U dveří otvíravých bylo hodnoceno zajištění minimální šířky prostoru 1500 x 2000 mm a u dveří posuvných dodržení minimálních rozměrů 1500 x 1500 mm. V případě, kdy nebylo možné dodržet požadavek vyhlášky č. 398/2009 Sb. „*Přístupy do staveb uvedených v § 2 odst. 1 písm. b), c) a d) musí být bez schodů a vyrovnávacích stupňů. Vstupy musí být v úrovni komunikace pro chodce. Brání-li tomuto řešení závažné územně technické nebo stavebně technické důvody, může být vyrovnání výškového rozdílu řešeno bezbariérovou*

*rampou nebo v odůvodněných případech u změn dokončených staveb zdvihací plošinou.*“ [2] bylo hodnoceno zajištění přístupu pomocí bezbariérové rampy, popřípadě plošiny a dodržení předepsaných pravidel pro umístění a rozměrů rampy. Dále bylo hodnoceno zajištění dostatečné osvětlenosti prostoru u vstupu do budovy, použití kontrastních prvků, které se umísťují na například prosklené plochy dveří. Hodnoceno bylo umístění signálních prvků v podobě zvonku v odpovídající výšce, umístění zábradlí a madel ve výšce respektující pravidla plynoucí z příloh vyhlášky č. 398/2009 Sb.

### **3.4 Vyhodnocení analýzy stávajícího stavu**

Na základě sběru dat, fotodokumentace, místního šetření a analyzování stávajícího stavu dle platných legislativních nařízení bylo zatřízeno a provedeno zhodnocení zajištění bezbariérovosti jednotlivých tras.

V rámci rozdělení tras bylo zjištěno, že v každé z řešených tras převládá jiný typ pochybení a překážek při nesprávném nebo zcela chybějícím zajištění bezbariérovosti veřejných prostranství. Tento poměr byl shledán rozdílným z důvodu stáří, kdy byly jednotlivé trasy a prvky na nich vybudovány.

Trasa číslo jedna je nejstarší z řešených tras, kdy se mezi první vybudované objekty občanské vybavenosti na této trase řadí budovy v areálu Kroměřížské nemocnice, budovy v areálu Psychiatrické nemocnice v Kroměříži, kdy část prvků veřejného vybavení neprošly potřebnou rekonstrukcí nebo byla provedena rekonstrukce bez respektování platné legislativy. Část komunikace jak pro motoristy, tak pro pěší již prošla velkou degradací, hlavně materiály použité při zbudování povrchů komunikace pro pěší a začíná se zvyšovat potřeba na rekonstrukci těchto prvků. Druhá trasa prochází novější částí města, která byla postupně zbudována později než trasa první. Prvky v podobě zastávek MHD na této trase často již prošly rekonstrukcí nebo byly vystavěny již s ohledem na legislativní požadavky pro zajištění bezbariérovosti. Třetí trasa vede od hlavního dopravního uzlu a končí v historickém centru města Kroměříž. Část objektů na této trase již prošla rekonstrukcí, ovšem bylo znatelné, že při rekonstrukci nebyly zohledněny nebo špatně aplikovány požadavky plynoucí z legislativy týkající se zajištění bezbariérovosti daného území.

U přechodů pro chodce bylo zjištěno nejčastější pochybení ve špatně provedené instalaci a vybudování varovného a signálního pásu, kdy u části přechodů chyběly úplně nebo zde byly instalovány, ovšem v neodpovídající šířce, bez barevného kontrastu a odpovídajícím hmatovým úpravám. Signální pás poté není ve většině případů správně

ukončen u vodící linie, která by po překonání přechodu bezpečně vedle osobu s omezenou schopností orientace dále podél trasy. U většiny přechodů pro chodce došlo k absenci vodící linie přechodu a u přechodů, které vedly přes komunikaci s větší, než dovolenou šířkou byla zjištěna absence dělicího ostrůvku.

Zastávky městské hromadné dopravy ve většině nebyly opatřeny signálním pásem s vhodnou šířkou a umístěním. Byla zjištěna absence kontrastního pásu, špatné spádování vlivem degradace materiálu dlažby nebo jiného povrchu prostoru zastávky. Další častou se opakující chybou bylo umístění zastávkového přístřešku tak, že nebyla zajištěna dostatečná průchozí šířka pro osoby s omezenou schopností pohybu. Bylo zjištěno nesprávné umístění městského mobilitáře, který zasahoval do vodící linie, nedostatečná výška obrubníků, které mají zajišťovat vodící linii, instalace sloupů veřejného osvětlení nevhodně do prostoru zastávky.

Vstupy do objektů občanské vybavenosti byly v případě nutnosti překonání výškového rozdílu zajištěny rampou v normově odpovídajícím provedení a rozměrech. Častou chybou bylo nezajištění kontrastních prvků na prosklených prvcích vstupních dveří, absence umístění vodorovných madel v odpovídající výšce. Špatně nebo zcela nedostupně umístěný zvonek. Dvě budovy občanské vybavenosti neměly u hlavního vstupu zajištěnou rampu nebo plošinu. Po přesném prozkoumání bylo zjištěno, že bezbariérové vstupy jsou zajištěny v prostorách dvoru a zadní části traktu objektu. Hlavní pochybení spočívalo v tom, že nikde nebyla poskytnuta informace o umístění těchto vstupů a člověk s omezenou pohyblivostí by tyto vstupy hledal velmi obtížně.

Mezi další problémy řešených území byl vysoký stupeň degradace použitého materiálu u prostoru pro chodce, kdy v různých částech docházelo ke vzdouvání dlažby, její nestabilita a někde již dokonce zcela absence dlažby. Dalším nebezpečným úsekem se jeví vstup do areálu Nemocnice Kroměříž z jihovýchodní strany u trasy číslo 1. Vstup není zajištěn a opatřen přechodem pro chodce a při opuštění areálu nedochází k navázání v podobě komunikace pro pěší spojující přílehlou obytnou část sídliště a vstupu do areálu nemocnice. Vzhledem k vysokému provozu v této lokalitě se jedná o velmi rizikovou oblast s rizikem výskytu dopravních nehod s chodci.

### **3.5 Kritická místa**

Na základě zhodnocení stávajícího stavu a rozdělení do stupňů bezbariérovosti tras na bezbariérová, částečně bariérová a bariérová byly vymezeny a stanoveny kritická místa. To

jsou místa, která v rámci zhodnocení stávajícího stavu byla zhodnocena jako plně bariérová, tedy označena červeně. Mezi kritická místa byly zařazeny i místa, která byla klasifikována jako částečně bariérová, ovšem vykazovala větší počet vad při řešení bezbariérovosti. Tato místa jsou zhodnocena jako potenciálně nebezpečná nebo nevhodná pro osoby s omezenou schopností pohyblivosti a orientace.

### 3.5.1 Kritická místa na trase číslo 1

Mezi kritická místa na trase číslo 1 bylo zařazena zastávka pro městskou hromadnou dopravu. Stávající stav zastávky M1.3 je zhodnocen ve výkrese č. 09 *Stávající stav zastávek MHD trasa 1*. Na základě dat z místního průzkumu byla zjištěna absence signálního pásu a pásu kontrastního. Nevhodně zde byly instalovány lavičky městského mobilitáře do prostoru zastávky a nebyla zde dostatečná výška zastávkového obrubníku. Dále zde byla monitorována absence dostatečné výšky obrubníku pro zajištění vodící linie. Zastávka je provedena v dostačující šířce. Dalším kritickým místem jsou zastávky městské hromadné dopravy M1.6 zhodnocen na výkrese č. 09 *Stávající stav zastávek MHD trasa 1* a zastávka M1.11 zhodnocena na výkrese č. 10 *Stávající stav zastávek MHD trasa 1*. Zde byly zjištěny hlavní příčiny v podobě vysoké degradace povrchu dlažby, nedostatečné výšky zastávkového obrubníku, absence signálního pásu a kontrastního pásu. Nevhodné umístění označnicku zastávky, absence přístřešku a v případě M1.6 nebyla dostatečná šířka prostoru zastávky. Mezi další kritická místa v podobě zastávek MHD byla kategorizována zastávka M1. 10 zhodnocena na výkrese č. 10 *Stávající stav zastávek MHD trasa 1*. Mezi hlavní nedostatky patří nevhodně umístěný přístřešek, který nezajišťuje průchozí šířku, degradace materiálu dlažby, absence signálního a kontrastního pásu, nevhodně umístěný označnick zastávky.

Posledním kritickým místem trasy číslo 1 bylo klasifikován přechod pro chodce P1.2, který je zhodnocen ve výkrese č. 04 *Stávající stav zastávek přechodů pro chodce trasa 1*. Mezi hlavní nedostatky bylo zjištěno nedostatečná výška obrubníků, absence vodící linie přechodu, nevhodné ukončení signálního pásu, nevhodně použitý barevný kontrast dlažby, nedodržení podélného a příčného sklonu prostoru u vstupu do vozovky.

### 3.5.2 Kritická místa na trase číslo 2

Na trase číslo 2 byla vyhodnocena jako kritická místa v podobě zastávky městské hromadné dopravy M2.1, jeho stávající stav je popsán ve výkrese č. 18 *Stávající stav zastávek MHD trasa 2*. Prostor zastávky MHD nemá dostatečnou šířku, neodpovídá výška obrubníků a je

zde patrná absence zastávkového obrubníku. Zcela chybí signální pás a také kontrastní pás. Materiál povrchu zastávky prošel zcela viditelně vysokým stupněm degradace a vytvořily se zde nerovnosti a tím i nevhodné spádování. V prostoru zastávky je nevhodně umístěn sloup veřejného osvětlení. Dalším kritickým místem je zastávka MHD M2.3, jež je zhodnocena ve výkrese č. 18 *Stávající stav zastávek MHD trasa 2*. Celý prostor dopravního uzlu není řešen bezbariérově. Chybí zde signální pás a jeho napojení na přirozenou vodící linii, sklon neodpovídá předpisům, byla zde identifikována absence barevně kontrastního pásu a městský mobilitář je zde rozmístěn podél vodících linií chodníkových obrubníků. Dalším místem je zastávka MHD M2.4. Zařízení je popsáno výkresem č. 18 *Stávající stav zastávek MHD trasa 2*. Mezi hlavní ukazatele bariér zastávky byla identifikována nedostatečná výška zastávkového obrubníku, absence signálního a kontrastního pásu. Materiál dlažby a její barva byly nevhodně zvoleny pro usnadnění orientace osobám se zhoršenou orientací. Mezi poslední zastávky MHD, které nevyhovují požadavkům na bezbariérovost prostředí je zastávka M2.7 a M2.8, která je zhodnocena ve výkrese č. 19 *Stávající stav zastávek MHD trasa 2*. Oba posuzované prostory zastávek jsou orientovány vedle sebe. V prostorách zastávek je nevhodně instalován městský mobilitář. Nachází se zde několik stromů městské zeleně a rozměry jednotlivých nástupišť neodpovídají normám zastávky. Výška obrubníků neodpovídá vhodnému bezbariérovému řešení. Je zde patrná absence hmatových úprav v podobě signálních pásů, popřípadě pásů kontrastních.

Mezi poslední hodnocené kritické místo patří přechod pro chodce P2.7, který je zmapován a popsán ve výkrese č. 14 *Stávající stav přechodů trasa 2*. Prvky, které omezují pohyblivost a užívání přechodů pro chodce v souladu s legislativou o bezbariérovosti jsou, například nevhodné použití dlažby pro varovný pás. Dlažba zde není instalována s předepsanými rozměry a provedením. Část varovného pásu je nevhodně provedena ze stávajícího materiálu a zcela zde chybí signální pás. Dalším jevem je vysoká degradace vodorovného značení a absence dělicího ostrůvku. Prostor pro vstup do komunikace není proveden dle odpovídajícího spádu.

### 3.5.3 Kritická místa na trase číslo 3

Prvním kritickým místem na trase číslo 3 je zastávka MHD M3.1, která je zhodnocena ve výkrese č. 27 *14 Stávající stav zastávek MHD trasa 3*. V prostoru zastávky chybí signální pás značící první dveře pro nastupování do autobusu. Není zde instalován zastávkový obrubník a taky kontrastní pás po celé délce nástupiště zastávky. Další zastávkou MHD, která byla vyhodnocena jako kritické místo je zastávka M3.5, která je zhodnocena ve výkrese



č. 28 *Stávající stav zastávek MHD trasa 3*. Umístění přístřešku zastávky neumožňuje zajištění dostatečné manipulační šířky při vystoupení z autobusu. Vlivem nevhodného provedení dlažby prostory zastávky zde došlo ke změně příčného sklonu. Zastávkový obrubník není v dostatečné výšce a prostor zastávky není opatřen signálním a barevně kontrastním pásem na hraně zastávky.

Na trase číslo 3 byly vyhodnoceny jako kritická místa pět přechodů pro chodce a jedno místo pro přecházení. Přechod pro chodce P3.5 a P3.6, které byly zhodnoceny ve výkrese č. 23 *Stávající stav přechodů pro chodce trasa 3*. Oba přechody pro chodce měly nevhodně vyřešené umístění varovného a signálního pásu. Byla zvolena nevhodná výška obrubníku. Dalším nedostatkem byla identifikována absence vodící linie přechodu a nedostatečná šířka chodníku, navazujícího na přechod pro chodce. Všechny tyto přechody jsou ve stávajícím stavu umístěny těsně vedle sebe s nedostatečnými odstupy. Dalším přechodem pro chodce byl zhodnocen přechod pro chodce P3.7, jeho stávající stav je zhodnocen ve výkrese č. 23 *Stávající stav přechodů pro chodce trasa 3*. V prostoru přechodu se nachází nevhodné provedení varovného pásu. Chybí zde barevný kontrast a vhodné umístění varovného pásu. Na levé straně komunikace není instalován signální pás. Není dodržen podélný a příčný sklon v místě vstupu do komunikace. Dalším přechodem pro chodce je přechod P3.8. Přechod se nachází na ulici Obvodová u městského plaveckého bazénu. Stávající stav je zmapován a popsán ve výkrese č. 24 *Stávající stav přechodů pro chodce trasa 3*. Mezi hlavní nedostatky byly identifikovány a zařazeno nevhodné provedení hmatových úprav v podobě varovného a signálního prvku. Tyto prvky nejsou vyhotoveny v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. nebo zde nejsou instalovány. Byla zjištěna absence vodící linie přechodu. Dalším přechodem pro chodce na ulici Obvodová je přechod č. P3.9, který se nachází u vstupu do budovy obchodního centra Kaufland. Stávající stav je zmapován ve výkrese č. 24 *Stávající stav přechodů pro chodce trasa 3*. Na jedné straně přechodu je nevhodně provedené značení v podobě signálního a varovného pásu. Signální pás zde zcela chybí a varovný pás není v souladu s legislativními požadavky. Byla zde identifikována absence vodící linie přechodu pro chodce. Posledním bodem na trase číslo 3 je místo pro přecházení, které se nachází na ulici Obvodová a zajišťuje přístup ke vstupu do objektu zimního stadionu a sportovního areálu. Stávající stav je zmapován ve výkrese č. 24 *Stávající stav přechodů pro chodce trasa 3*. Na základě místního šetření byly zjištěny nedostatky v podobě absence sníženého obrubníku. Zcela chyběl varovný a signální pás, který by byl ukončen k vodící linii. Hrany místa pro přecházení na sebe plynule nenavazují.

Na straně u sportovního zázemí se nachází překážka v podobě nutnosti překonání výškového rozdílu pomocí schodišťových stupňů. Zcela zde chybí řešení v podobě rampy. Okolní terén není zpevněn.

## **4 Navržená opatření pro zajištění bezbariérovosti kritických míst**

Na základě místního šetření, sběru dat a analyzování stávajícího stavu podle metodických pokynů byl zhodnocen stávající stav vybraných lokalit. V řešených lokalitách byly identifikovány kritická místa, která byla zhodnocena jako plně bariérová nebo částečně bariérová s více se opakujícími překážkami. Na základě výsledků plynoucí z analýzy stávajícího stavu byla navržena opatření v souladu s platnou legislativou a to vyhláškou č. 398/2009 Sb. Opatření byla zpracována pro rekonstrukci stávajícího stavu. Do kritických míst byly navrženy řešení, které mají za cíl zajistit bezbariérovost kritických míst. Navržená opatření jsou vypracována ve výkresech návrhových řešení, které jsou součástí přílohy k textové části.

### **4.2 Zastávky městské hromadné dopravy**

Zastávky městské hromadné dopravy vykazovaly stále se opakující nedostatky stejného nebo podobného charakteru. Zastávky nedisponovaly odpovídajícím hmatovým úpravám v podobě signálních pásů nebo kontrastní dlažby. U části zastávek nebyl k dispozici obrubník potřebné výšky pro bezbariérový a pohodlný nástup do vozů MHD. U části zastávek městské hromadné dopravy byl nevhodně umístěn městský mobilitář v podobě přístřešků, který neumožňoval minimální průchozí šířku 1500 mm. Mezi dalším výrazným nedostatkem, který bylo možno identifikovat je velká degradace materiálu dlažby. Vlivem klimatických podmínek dochází k zatékání pod stávající dlažbu a tím i sedání si materiálu dlažby v prostoru zastávky. To má na následek nedodržení sklonu prostoru zastávky 2 %.

#### *4.2.1 Kritické místo MI.3 – Zastávka MHD – Psychiatrická léčebna 1*

Autobusová zastávka je obsluhována autobusy městské hromadné dopravy. Slouží především jako spojovací bod pro obyvatele, kteří využívají služeb zdravotnických zařízení, které leží v těsné blízkosti autobusové zastávky. Zastávka by z toho důvodu měla disponovat plně bezbariérovým řešením, vzhledem k tomu, že je zde vysoká koncentrace obyvatel s omezenou schopností pohyblivosti a orientace.

V rámci úprav bylo navrženo odstranění městského mobilitáře v podobě laviček, které byly nevhodně umístěny v prostoru zastávky. Dále zde byla navržena vodící linie, která navazuje na přirozenou vodící linii chodníkového obrubníku a odděluje prostor komunikace pro chodce a prostoru zastávky. Navržen zde byl signální pás s vhodnou hmatovou úpravou a barevným kontrastem. Signální pás je navržen šířky 800 mm v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. „*Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní.*“ [2] Mezi dalšími opatřeními byl navržen nový zastávkový obrubník, nahrazující stávající nevyhovující. Ve vzdálenosti 800 mm od signálního pásu byl nově umístěn sloup označnicku zastávky. A nové vodorovné značení. Navržené řešení je vyznačeno ve výkresu č. 30 *Návrhové řešení M1.3*



*Obrázek 1 Zastávka MHD Psychiatrická léčebna 1*

#### 4.2.2 Kritická místa M1.6 a M1.11 – Zastávka MHD – Poliklinika

Autobusové zastávky M1.6 a M1.11 leží na ulici Albertova. Zastávky obsluhují oba směry a zajišťují přístup do východní části přístupu do areálu Kroměřížské nemocnice. Obě zastávky vykazují vysoký stupeň degradace materiálu dlažby povrchu. Tím dochází k nestabilitě jednotlivých dlaždic a negativnímu sklonu povrchu zastávky. Obě zastávky mají obrubník v nedostatečné výšce. U zastávky č. M1.6 byl navržen nový zastávkový obrubník ve výšce 200 mm s barevně kontrastním pásem po obvodu hrany zastávky. Zastávka byla doplněna o signální pás o šířce 800 mm. 800 mm od signálního pásu byl navržen nový označnick zastávky. Do prostoru byla navržena nová dlažba a doplněn zastávkový přístřešek bez bočnic, který respektuje minimální průchozí šířku 1500 mm. Dále zde bylo navrženo doplnění vodorovného značení, které je ve stávajícím stavu v pokročilém stupni degradace.



Obrázek 2 Zastávka MHD Poliklinika směr centrum

U zastávky se značením M1.11 byl navržen nový zastávkový obrubník ve výšce 200 mm. Dále kontrastní pás po celé délce hrany zastávky. Prostor zastávky bude doplněn o signální pás o šířce 800 mm. Ve vzdálenosti 800 mm byl instalován nový označnick zastávky. Dále bylo navrženo odstranění stávající dlažby a nahrazení ji dlažbou novou. Vzhledem k tomu, že k prostoru zastávky přiléhá parkoviště k areálu Kroměřížské nemocnice, byl navržen ochranný prvek v podobě zábradlí, které zároveň bude sloužit jako umělá vodící linie a zabráni vstupu do prostoru parkoviště. Do prostoru zastávky byl navržen zastávkový přístřešek bez bočnic, který respektuje minimální průchodnou šířku 1500 mm. Všechna opatření jsou zakreslena ve výkrese č. 31 *Návrhové řešení M1.6 a M1.11*



*Obrázek 3 - Zastávka MHD Poliklinika směr Zachar*

#### *4.2.3 Kritické místo M1.10 – Zastávka MHD - U hřbitova*

Zastávka městské hromadné dopravy je obsluhována autobusy městské hromadné dopravy a slouží k obsluze a doprav do přilehlých prostor městského hřbitova. V prostoru zastávky byl nevhodně umístěn zastávkový přístřešek, který neumožňoval zajištění průchozí šířky 1500 mm. Dále zde došlo k degradaci materiálu dlažby. V rámci navržených opatření došlo k odstranění stávající dlažby a instalaci nové. Dále bylo navrženo odstranění stávajícího přístřešku zastávky a nahrazení novým bez bočnic, který zajišťuje dostatečnou průchozí šířku. Navrženo bylo umístění signálního pásu o šíři 800 mm a ve vzdálenosti 800 mm instalaci nového označnicku zastávky. Mezi další opatření bylo navrženo nové osazení obrubníků ve výši 60 mm, které budou zajišťovat vodící linii. Navržen byl nový zastávkový obrubník ve výši 200 mm a kontrastní pás o celé délce zastávkového prostoru. Všechny navržená opatření jsou zakreslena ve výkrese č. 32 *Návrhové řešení M1.10*.





*Obrázek 4 Zastávka MHD U hřbitova*

#### *4.2.4 Kritické místo M2.1 – Zastávka MHD Autobusové nádraží*

Zastávka autobusového nádraží zajišťuje dopravní obslužnost autobusového nádraží a přilehlých prostor, včetně vlakového nádraží. V prostoru zastávky je nevhodně umístěn sloup veřejného osvětlení a je zde patrná absence hmatových úprav. V rámci návrhových opatření byla navržena instalace nového zastávkového obrubníku ve výši 200 mm, odstranění sloupu veřejného osvětlení z prostoru zastávky. Instalaci barevně kontrastního pásu po délce zastávkové hrany. Vzhledem k tomu, že zde zcela chyběly hmatové úpravy, byl zde navržen signální pás o šířce 800 mm ukončení u vodící linie obrubníku. Ve vzdálenosti 800 mm od signálního pásu byl navržen nový označnick zastávky. Stávající stav disponuje ochranným prvkem v podobě zábradlí, které prošlo degradací a vlivem podmínek vnějšího prostředí došlo ke ztrátě pevnosti ukotvení prvku a hrozí jeho uvolnění a nebezpečí vstupu do prostoru dopravní komunikace. Pro zamezení vstupu do prostoru dopravní komunikace pro autobusy byl navržen ochranný prvek v podobě zábradlí. Zábradlí bude instalováno ve vzdálenosti 500 mm od hrany obrubníku. V prostoru zastávky byl navržen nový zastávkový přístřešek bez bočnic, aby byla zajištěna minimální průchozí šířka prostoru zastávky 1500 mm. Navržená opatření jsou zaznačena ve výkresu č. 33 *Návrhové řešení M2.1.*



*Obrázek 5 - Zastávka MHD Autobusové nádraží*

#### *4.2.5 Kritické místo M2.3 Zastávka MHD – Milíčovo náměstí*

Milíčovo náměstí je druhým nejvýznamnějším spojovacím dopravním uzlem hned po vlakovém a autobusovém nádraží. Jeho umístění v centru města má přímou návaznost na hlavní ulici Kojetínská, která navazuje na dálnici D1 směr Zlín nebo směr Brno. Zastávka Milíčovo náměstí obsluhuje jak spoje městské hromadné dopravy, tak i autobusové linkové spoje, které dopravují obyvatelstvo do větších krajských měst jako je právě Brno nebo Zlín. Bezbariérové řešení není ve stávajícím stavu zohledněno. V rámci navržených opatření bylo navrženo odstranění stávajícího zastávkového obrubníku a nahrazení novým zastávkovým obrubníkem ve výši 200 mm. Mezi další opatření byla navržena instalace signálního pásu o šířce 800 mm, který navazuje na nejbližší orientační bod v podobě kašny, která volně navazuje a vede na přilehlou komunikaci pro chodce. Signální pás je ohraničen pásem o šířce 250 mm, který má hladký povrch a má za úkol zajistit hmatný kontrast od okolní stávající dlažby. Stávající dlažba není vyhotovena v celé ploše nástupiště dle sklonu 2 %, ovšem vzhledem k památkové hodnotě území, byl tento povrch v návrhu opatření ponechán jako původní. U hrany zastávkového obrubníku byl navržen kontrastní pás. Zároveň bylo navrženo odstranění stávajícího mobilityře v podobě laviček, které byly umístěny podél vodící linie chodníkového obrubníku. Stávající přístřešky zastávky byly ponechány jako původní. Mezi další prvky z původního návrhu byl ponechán označnický zastávky, který je ve vzdálenosti 800 mm od signálního pásu a vodící linie v podobě zábradlí, která zamezují vstupu do prostoru přilehlé křižovatky a dopravní komunikace. Mezi poslední opatření bylo navrženo vyhotovení nového vodorovného značení. Navržená opatření jsou zakreslena ve výkrese č. 34 *Návrhové řešení M2.3*.



*Obrázek 6 Zastávka MHD Milíčovo náměstí*

#### *4.2.6 Kritické místo M2.4 Zastávka MHD - Tovačovského*

Zastávka městské hromadné dopravy se nachází na ulici Tovačovského. Prostor zastávky nedisponuje hmatovými úpravami a nachází se zde nevhodně umístěný městský mobilitář v podobě lavičky a odpadního koše. Barevný kontrast dlažby zastávky není v souladu s legislativními požadavky. V rámci zajištění bezbariérovosti byl navržen nová zastávkový obrubník o výšce 200 mm a kontrastní pás po celé délce hrany zastávkového obrubníku. Dále bylo navrženo odstranění stávající dlažby povrchu zastávky vzhledem k nevodně zvolené barvě, kdy by nově instalovaný signální pás o šířce 800 mm nebyl dostatečně kontrastní. Mezi další opatření bylo zařazeno odstranění lavičky a jejího příslušenství vzhledem k tomu, že bylo instalováno v přilehlém prostoru trávníku a od povrchu zastávky odděleno obrubníkem, omezujícím přístupnost. V novém návrhu bude ve vzdálenosti 800 mm od signálního pásu instalován nový označnick zastávky. V místě, kde končí barevně kontrastní pás je vstup do přilehlé komunikace označen pomocí varovného pásu o šířce 400 mm. Navržená opatření jsou zakreslena ve výkrese č. 35 *Návrhové řešení M2.4.*

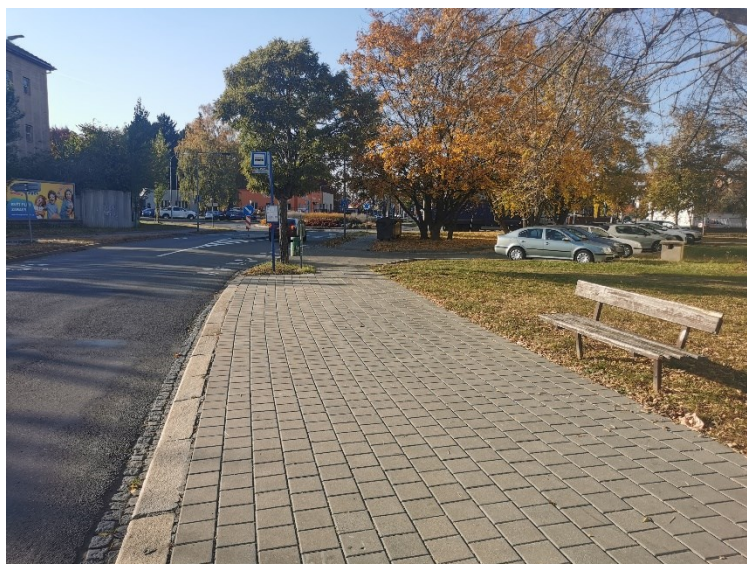




*Obrázek 7 Zastávka MHD Tovačovského*

#### *4.2.7 Kritické místo M3.1 Zastávka MHD – Moravská U Výstaviště*

V rámci navržených opatření byla zmapována a vyhodnocena jako jedno z kritických míst zastávka s označením U Výstaviště. Zastávka obsluhuje spoje městské hromadné dopravy a zajišťuje spojení městských částí s nově vybudovaným areálem Kroměřížského výstaviště Floria. Prostor zastávky je označen pouze označníkem zastávky. V rámci opatření pro bezbariérovost bylo navrženo vybudování signálního pásu o šíři 800 mm. Pro zajištění hmatového kontrastu je po celém obvodu signálního pásu navržen rovinný povrch o šíři 250 mm. Na signální pás navazuje nový zastávkový obrubník. Po délce hrany obrubníku je navržen kontrastní pás. Stávající vodící linie v podobě chodníkového obrubníku byla v nevyhovující výšce a v návrhu bylo zohledněno zbudování nové vodící linie v podobě obrubníku o výšce 60 mm. Stávající označník byl umístěn v prostoru zeleně s obtížnou přístupností. V navržených opatřeních byla zahrnuta instalace nového zastávkového označníku ve vzdálenosti 800 mm od signálního pásu a odstranění stávajícího. Městský mobilitář byl uvažován k odstranění a místo něj je v řešení navržen nový přístřešek zastávky. Prostor zastávky volně navazuje na komunikaci chodník, která na severní části protíná prostor přilehlého parkoviště, které obsluhuje místní bytové domy. U vstupu do cesty byl ve stávajícím stavu instalován varovný pás, ale nebyl zajištěn dostatečný hmatový kontrast. Z toho důvodu je v návrhu uvažováno s instalací dlažby s rovinným povrchem, pro zajištění hmatného kontrastu. Vzhledem k absenci vodorovného značení na komunikaci, bylo v návrhu zohledněno i nové vodorovného značení prostoru pro zastavení vozu MHD. Navržená opatření jsou znázorněna ve výkresu č. 36 *Návrhové řešení M3.1*.



*Obrázek 8 Zastávka MHD U výstaviště*

#### *4.2.8 Kritické místo M3.5 Zastávka MHD – Kaufland*

Kritické místo č. M3.5 v podobě zastávky MHD s označením Kaufland se nachází na ulici Obvodová a zajišťuje dopravní obslužnost k nákupnímu domu, sportovních center a přilehlých obytných prostor. Vlivem nesprávného postupu při pokládce povrchu prostoru zastávky MHD došlo k sestupu dlažby. Prostor zastávky nedodrжуje předepsaný sklon 2 % a mezi zastávkovým obrubníkem a dlažbou došlo k výškovému rozdílu. V prostoru zastávky je nevhodně instalován sloup veřejného osvětlení. Zastávkový přístřešek nezajišťuje minimální průchozí šířku při výstupu z dveří 1500 mm. Zastávka přiléhá k prostoru parkoviště, které náleží k obchodnímu domu. Tento prostor není oddělen od prostoru parkoviště a vlivem nedostatečného zajištění vodící linie, může dojít ke vstupu do prostoru parkoviště. Jako navržená opatření pro zajištění bezbariérovosti zastávky bylo navrženo odstranění stávajícího povrchu zastávky a instalace nového s dodržáním předepsaného sklonu. Mezi další opatření byla navržena instalace signálního pásu o šířce 800 mm a ve vzdálenosti 800 mm od signálního pásu instalace nového zastávkového označnicku. Stávající označnick bude odstraněn. Z důvodu nedostatečné výšky zastávkového obrubníku byla do návrhu uvažována instalace obrubníku nového. Po celé délce zastávkové hrany byl uvažován kontrastní pás. Stávající přístřešek zastávky byl odstraněn a nahrazen novým bez bočnic, který umožňuje dodržení předepsané šířky prostoru od výstupu dveří. Dále bylo navrženo odstranění stávajícího sloupu veřejného osvětlení. Pro zamezení přístupu do prostoru parkoviště byla navržena instalace nové vodící linie v podobě zábradlí. To bude umístěno

ve vzdálenosti 500 mm od obrubníku. V návrhu byla zohledněna degradace a nefunkčnosti stávajícího vodorovného značení a byla zde navržena instalace nového vodorovného značení. Navržené opatření pro zajištění bezbariérovosti jsou popsány ve výkrese č. 37 *Návrhové řešení M3.5.*



*Obrázek 9 Zastávka MHD Kaufland*

#### *4.2.9 Kritická místa M.7 a M.8 Zastávky MHD Vlakové nádraží I a II*

Mezi posledním hodnoceným kritickým místem v podobě zastávky městské hromadné dopravy byly zastávky s označením M.7 a M.8. Ty se nachází u vlakového a autobusového nádraží. Jsou jedním z nejvýznamnějších dopravních uzlů, zajišťující dopravu obyvatel z autobusového a vlakového nádraží do všech částí města Kroměříž. Ve stanovených časových intervalech jsou využívány i pro dopravu osob, kteří cestují z přilehlých průmyslových areálů za prací. Stávající stav byl vyhodnocen jako zcela bariérový. Ve stávajícím stavu mají prostory zastávky zcela nevyhovující rozměry. Zastávky jsou umístěny v linii za sebou, aby zvládly obsloužit větší počet autobusů MHD ve stejný čas. Tato linie prostoru zastávek je rozdělena v nepravidelných intervalech městskou zelení a mobilitářem. Nevhodně umístěnými lavičkami je ztížen přístup do prostoru zastávky. Mezi navržená opatření patří odstranění veškeré zeleně a městského mobilitáře ležící v prostoru zastávky.



Odstraněny budou i nevyhovující chodníkové obrubníky. V novém prostoru je uvažováno se dvěma zastávkami. Pro rozdělení prostoru zastávky od prostoru chodníku byla navržena instalace umělé vodící linie v podobě dlažby o šířce 400 mm s odpovídajícími hmatovými úpravami. Na každém začátku prostoru zastávky byl navržen signální pás o šířce 800 mm. Ten bude přerušen u umělé vodící linie a pokračovat v prostoru zastávky MHD k přirozené vodící linii v podobě betonové zídky. Toto umístění signálních pásů umožní cestujícím, kteří vystoupili z vlaku a prostoru nádraží a dále se orientují podle vodící linie zídky zjistit, kde se nachází začátek prostoru zastávky MHD. V návrhu byl instalován i nový zastávkový obrubník s kontrastním pásem po celé délce hrany zastávky. Zároveň byly odstraněny stávající označníky zastávky a nahrazeny novými ve vzdálenosti 800 mm od signálních pásů. Zároveň došlo k odstranění stávajícího mobilitáře v podobě laviček a instalovány dva zastávkové přístřešky, které byly instalovány podél vodící linie. Tyto přístřešky jsou instalovány bez bočnic, pro zajištění minimální průchozí šířky 1500 mm od výstupu z autobusu MHD. Prostor zastávky volně navazuje na prostor u vstupu na vlakové nádraží a budov zajišťující technické zázemí vlakového nádraží. Zde byl monitorován výskyt automobilové dopravy. Z toho důvodu byla do návrhu zahrnuta i instalace varovného pásu o šíři 400 mm pro označení vstupu do prostoru dopravní komunikace. Mezi další opatření byla navržena instalace nového vodorovného značení. Navržená opatření jsou zakreslena ve výkrese č. 45 *Návrhové řešení M2.7 a M2.8.*



*Obrázek 10 Zastávka MHD Vlakové nádraží I a II*



*Obrázek 11 Zastávka MHD Vlakové nádraží I a II*

### **4.3 Přejchody pro chodce a místa pro přecházení**

Na základě místního šetření byly zjištěny nedostatky stejného nebo podobného charakteru. V rámci místního šetření a lokalizace kritických míst, bylo vyhodnoceno jedno kritické místo a šest přechodů pro chodce. Mezi nejčastější vady bylo špatné provedení signálního a varovného pásu, kdy signální pás nebyl ukončen u vodící linie, popřípadě byl použit nevhodný dlažební materiál a nebylo respektováno zajištění barevného kontrastu dlažby od okolního prostředí. U části přechodů pro chodce bylo zajištěno provedení pouze varovného pásu. Signální pás zde zcela chyběl. U většiny přechodů pro chodce byla zjištěna absence vodící linie přechodu pro chodce a vysoký stupeň degradace vodorovného značení přechodu pro chodce. V případě dvou přechodů pro chodce u šířky větší 9500 mm nebyl zajištěn ostrůvek oddělující prostor mezi jízdními pruhy. V případě jednoho přechodu pro chodce bylo zjištěno nevhodné použití dlažebního materiálu pro zajištění hmatových úprav signálního a varovného pásu. Navržená opatření reflektují poznatky zajištěné pomocí místního šetření a fotodokumentace a primárně zajišťují nejčastější pochybení v podobě nevhodně provedeného zpracování signálního a varovného pásu.

#### 4.3.1 Přechod pro chodce P1.2 Havlíčkova – poliklinika

V místě křižovatky ulic Havlíčkova a Albertova je umístěn přechod pro chodce. Při místním šetření došlo ke zjištění použití nevhodného materiálu dlažby signalizující varovný a signální pás. Provedení obou pásů nezajišťuje předepsanou šířku pásů a nerespektuje sklonové poměry u vstupu do vozovky. Přechod pro chodce disponuje šířkou větší 9500 mm. Mezi hlavní navržená opatření pro zajištění bezbariérovosti byla zajištěn instalace dělicího ostrůvku. Dělicí ostrůvek je navržen v šířce 2800 mm. Mezi další opatření pro zajištění bylo odstranění nevhodného provedení signálního pásu. Navržen byl nový signální pás o šířce 800 mm a délce minimálně 1500 mm. Signální pás je ukončen u nejbližší vodící linie v podobě betonové zídky. Nově zde byl navržen i varovný pás o šíři 400 mm. U vstupu do komunikace byla navržena nová instalace sníženého obrubníku o výšce 20 mm. Navržen byl rovněž nový obrubník komunikace, který zajišťuje výškový rozdíl 80 mm v případě dělení prostoru dopravní komunikace a chodníku. Odstraněno bude i vodorovné značení a instalována vodící linie přechodu pro chodce. Nove vodorovné značení bude plynule navazovat na stávající prvky s hmatovými úpravami v podobě varovného a signálního pásu. Pro bezbariérové využívání přechodu pro chodce bylo navrženo i odstranění víka kanalizace z prostoru přechodu pro chodce a úpravě zvlněné dopravní komunikace. Navržená opatření jsou zdokumentována ve výkrese č. 38 *Návrh řešení přechod pro chodce P1.2*.



Obrázek 12 Přechod pro chodce Havlíčkova, poliklinika

#### 4.3.2 Přechod pro chodce P2.7 Komenského náměstí

Při analyzování stávajícího stavu přechodu pro chodce na Komenského náměstí bylo zjištěno nevhodné použití dlažebního materiálu signalizujícího varovný a signální pás. Hmatové úpravy zde byly provedeny z nedopovídajícího materiálu. Varovný pás má ve stávajícím stavu šířku 550 mm. Dle požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb. „*Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem.*“ [2] bylo navrženo nové řešení varovného pásu o šířce 400 mm. V návaznosti na varovný pás byl navržen signální pás o šířce 800 mm, který je zakončen u přirozené vodící linie v podobě chodníkového obrubníku. Přechod pro chodce má šíři 16400 mm a proto byl v návrhovém stavu instalován dělicí ostrůvek o šířce 2800 mm. V prostoru dělicího ostrůvku jsou zajištěny hmatové úpravy v podobě signální a varovného pásu. Doplněna byla vodící linie přechodu, která směřuje osobu s omezenou schopností orientace do prostoru přechodu pro chodce a zajišťuje navigaci proti vybočení z trasy. Vodící linie má šířku 550 mm. Vzhledem k vysoké degradaci vodorovného značení bylo navrženo nové provedení vodorovného značení pásů přechodu pro chodce a také vodorovné značení, které označuje oddělení dopravních prostor a jejich návaznost na kolmou komunikaci v souvislosti s instalovaným dělicím ostrůvkem. U nově navržených vstupů do prostoru komunikace, a to jak na severní části přechodu, tak i obou hran dělicího ostrůvku byl navržen nově instalovaný snížený obrubník o výšce 20 mm. Navržená opatření jsou znázorněna ve výkrese č. 39 *Návrh řešení – přechod pro chodce P2.7.*





*Obrázek 13 Přechod pro chodce Komenského náměstí*

#### *4.3.3 Přechody pro chodce P3.5 a P3.6 Gorkého*

Mezi další mapované analyzované přechody pro chodce je i místo křižovatky ulic Kotojedská a Moravská u ulice Gorkého ležící na trase číslo 2. Na základě místního šetření a fotodokumentace byla lokalita zatříděna jako plně bariérová. Prostory přechodů pro chodce jsou vlivem stísněného prostorového uspořádání křižovatky a jí přilehlých prostor chodníků umístěny v těsné blízkosti. Vlivem toho je nevhodně provedeno řešení hmatových úprav, kdy byla zmapováno nevhodné ukončení a provedení signálních pásů, které jsou napojeny na vodící linie bez odstupů. V rámci navržených opatření došlo k odstranění obou řešených přechodů pro chodce. Přechod pro chodce P3.6 byl navržen s mírným odstupem od původního přechodu P3.5. Zároveň došlo k odstranění stávajících nevyhovujících hmatových úprav. Navrženo bylo provedení nových varovných pásů o šířce 400 mm a odpovídajícím hmatovým úpravám, které jsou zároveň barevně kontrastní k okolnímu povrchu dlažby. Na varovné pásy kolmo navazují signální pásy, které jsou na sebe navazující ve vhodném provedení. Místo styku signálních pásů bylo provedeno ve vzdálenosti odpovídající šířce signálního pásu tedy 800 mm a poté ukončeno u nejbližší vodící linie



v podobě betonového oplocení. Zároveň bylo navrženo odstranění a nová instalace sloupů signálního značení a světelného řízení křižovatky. Odstraněno bylo i stávající vodorovné značení. V návrhu je uvažováno s instalováním nového vodorovného značení prostoru přechodu pro chodce a instalace vodící linie přechodu pro chodce o šířce 550 mm. V prostoru u vstupu do komunikace jsou nové instalovány snížené obrubníky o výšce 60 mm. V severní části byl navržen nový přechod pro chodce, který zajistí obludnost přilehlé rozvodní skříně a naváže na stávající pěší komunikaci, která je ve stávajícím stavu nedostatečně vedena pouze pomocí úpravy stávajícího hliněného terénu. Navržena byla instalace varovných a signálních pásů, které jsou ukončeny u umělé vodící linie nových chodníkových obrubníků a přirozené vodící linie v podobě betonové zídky. V místě u vstupu do vozovky jsou navrženy snížené obrubníky ve výšce 20 mm. Posledním prvkem je navrženo nové vodorovné značení společně s vodící linií přechodu. Navržená opatření jsou zaznamenána ve výkresu č. 40 *Návrh řešení – přechod pro chodce P3.5 a P3.6*.



*Obrázek 14 Přechod pro chodce P3.6 Gorkého*



*Obrázek 15 Přečhod pro chodce P3.5 Gorkého*

#### *4.3.4 Kritické místo přečhod pro chodce P3.7 – Obvodová*

Přečhod pro chodce číslo P3.7 je umístěn na trase číslo 3. Nachází se na části ulice Obvodová. Ve stávajícím stavu bylo na základě místního šetření a pořízené fotodokumentace zjištěno nevhodné zajištění varovného pásu. Varovný pás byl instalován ve vzdálenosti 200 mm od prostoru sníženého obrubníku u vstupu do vozovky. Dlažba byla provedena bez barevného kontrastu. Zcela zde chyběl instalovaný signální pás. V rámci navržených opatření pro zajištění bezbariérovosti bylo navrženo odstranění stávajících hmatových úprav na levé části přečhodu pro chodce. Zároveň byla navržena instalace nového varovného pásu o šířce 400 mm s vhodným hmatovým a barevným kontrastem použité dlažby. Na varovný pás v návrhu opatření navazuje signální pás o šířce 800 mm, který je ukončen u vodící linie v podobě obrubníkového patníku, který byl v původním stavu odstraněn a nahrazen novým o výšce 60 mm. Na severozápadní části přečhodu pro chodce byla zachována původní hmatová signalizace v podobě varovného a signální pásu, které respektují požadavky pro zajištění bezbariérovosti. Vzhledem k degradaci vodorovného značení, bylo do návrhu zařazeno i nové vodorovné dopravní značení označující prostor přečhodu pro chodce. V rámci tohoto značení byla navržena i instalace vodící linie přečhodu pro chodce o šířce 550 mm. V prostoru u vstupu do komunikace byl navržen nový snížení obrubník ve výšce 20 mm. Navržená opatření jsou zaznamenána ve výkrese č. 41 *Návrh řešení – přečhod pro chodce P3.7*.



*Obrázek 16 Přechod pro chodce P3.7 Obvodová*

#### *4.3.5 Kritické místo přechod pro chodce P3.8 – Obvodová, plavecký bazén*

Přechod pro chodce číslo P3.8 se nachází v těsné blízkosti přechodu pro chodce P3.7. Také přiléhá k ulici Obvodová a nachází se u komunikace pro pěší u Plaveckého bazénu města Kroměříž a Sport centra Euphoria. Při místním šetření bylo zjištěno nevhodné použití hmatových úprav u vstupu do komunikace. Obě strany přechodu pro chodce disponují varovným pásem o šířce 550 mm s použitím dlažby s nevhodným barevným kontrastem. V místech pro přecházení komunikace byla zmapována absence signálního pásu. V rámci navržených opatření bylo navrženo odstranění stávajícího nevhodné řešení varovných pásů. Nově byly navrženy varovné pásy o šířce 400 mm s použitím dlažby o odpovídajících hmatových úpravách a barevném kontrastu. Na varovné pásy jsou navázány signální pásy o šířce 800 mm. Signální pásy jsou ukončeny u vodící linie chodníkových obrubníků. Pro zajištění hmatového kontrastu bude po obvodu signálních pásů instalován pás o šířce 250 mm s povrchem bez hmatových úprav. Mezi další opatření je navržena nová vodorovná signalizace prostoru přechodu pro chodce disponující vodící linií o šířce 550 mm. Navržená opatření jsou zmapována ve výkresu č. 42 *Návrh řešení – přechod pro chodce P3.8*.





*Obrázek 17 Přechod pro chodce Obvodová, plavecký bazén*

#### *4.3.6 Kritické místo přechod pro chodce P3.9 – Obvodová, Kaufland*

Přechod pro chodce P3.9 se nachází na trase číslo 3 na ulici obvodová u obchodního domu Kaufland. Na základě místního šetření bylo zjištěno nevhodné provedení varovného pásu, který je zde osazen o šířce 600 mm pomocí dlažby s hmatovými kontrasty bez barevného kontrastu. Zjištěna zde byla absence signálního pásu. V rámci navržených opatření pro zajištění bezbariérovosti přechodu pro chodce bylo navrženo odstranění stávajícího varovného pásu a stávajících chodníkových obrubníků nedostatečné výšky, které nezajišťovaly dostatečnou vodící linii. Nově byl navržen varovný pás o šířce 400 mm s použitím vhodného materiálu s hmatovými úpravami a barevným kontrastem s okolní dlažbou. V návaznosti na varovný pás je navržen nový signální pás o šířce 800 mm, který je napojen na nejbližší vodící linii, která je tvořena chodníkovým obrubníkem. Ve vzdálenosti 250 mm po celém obvodu signálního pásu je navrženo zajištění hmatového kontrastu použitím dlažby bez hmatových úprav. Tato povrchová úprava je navržena i na severozápadní straně přechodu pro chodce u stávajícího signálního pásu. Mezi další opatření byla navržena nové vodorovné značení přechodu pro chodce, kterého je součástí i vodící linie přechodu pro chodce o šířce 550 mm. Navržené úpravy jsou zaznačeny ve výkrese č. 43 *Návrh řešení – přechod pro chodce P3.9.*



*Obrázek 18 Přechod pro chodce Obvodová, Kaufland*

#### *4.3.7 Kritické místo - místo pro přecházení P3.10 Obvodová, zimní stadion*

Na trase číslo 3 bylo analyzováno místo pro přecházení, které se nachází na ulici Obvodová u přístupu do objektu zimního stadionu. Místo pro přecházení bylo v rámci analýzy stávajícího stavu zhodnoceno jako plně bariérové. Jednotlivé vstupy do prostoru komunikace na sebe nejsou vhodně navázány a jsou od sebe odsazeny ve vzdálenosti 500 mm, což neumožňuje plynulé přecházení komunikace v kolmém, co nejkratším směru. Na západní části místa pro přecházení není instalován snížený obrubník a prostor je omezen v podobě nutnosti překonání výškového rozdílu komunikace a chodníku pomocí schodišťových stupňů. Povrch prošel procesem degradace materiálu, kdy je stávající dlažba velmi nestabilní a okolí chodníku není zpevněno pro bezpečný pohyb. Pro opatření zajišťující bezbariérovost místa pro přecházení bylo navrženo posunutí stávajícího přístupu do komunikace na jihozápadní straně místa pro přecházení. V novém místě vybudování varovného pásu, který v případě malého manipulačního prostoru může být rozšířen na celou plochu přístupu do cesty a funkci signálního pásu může zastoupit vodící linie v podobě chodníkového obrubníku. S odstupem 400 mm byl na varovný pás napojen pás signální o šířce 800 mm, který je vyveden a ukončen u vodící linie chodníkového obrubníku. Pro zajištění hmatového kontrastu je v šířce 250 mm po obvodu signálního pásu zbudován prostor bez hmatových úprav. V místě vstupu do komunikace je navržen snížený obrubník ve výšce 20 mm. V prostoru komunikace je navržena vodící linie o šířce 550 mm. Na západní

straně místa pro přecházení je v návrhu zcela odstraněno původní řešení místa pro přecházení a chodníku. Nově je zde zbudován varovný pás o šířce 400 mm a s odstupem 400 mm napojen signální pás o šířce 800 mm. Po jeho obvodu je zajištěn hmatový kontrast o šířce 250 mm. Signální pás je napojen na novou vodící linii v podobě obrubníku ve výšce 60 mm. Návrh řešení je znázorněn ve výkrese č. 44 *Návrh řešení – místo pro přecházení P3.10.*



*Obrázek 19 Místo pro přecházení Obvodová, zimní stadion*





Obrázek 20 Místo pro přecházení Obvodová, zimní stadion, pohled západní

#### 4.4 Vstupy do objektů občanské vybavenosti

V rámci mapování vstupů do objektů občanské vybavenosti byly, na základě místního šetření a fotodokumentace, kategorizovány jako bezbariérové nebo částečně bariérové. Mezi nejčastější nedostatky při zajištění bezbariérovosti bylo zjištěno například nedostatečné použití kontrastních prvků. „U prosklených dveří je nutné dodržet vizuální kontakt s prostředním za těmito dveřmi a prosklení by mělo být v úrovni očí stojící a sedící osoby. Optimální vizuální zóna je v rozmezí 500 mm nad podlahou co celkové výšky 1 500 – 1 600 mm.“ [3]

„Prosklené stěny nebo dveře, jejichž zasklení zasahuje níže než 800 mm nad podlahou, musí být ve výšce 800 až 1000 mm a zároveň ve výšce 1400 až 1600 mm označeny výraznou páskou šířky nejméně 50 mm, nebo pruhem ze značek o rozměru 50 x 50 mm, vzdálenými od sebe maximálně 150 mm, jasně viditelnými proti pozadí.“ [3]

##### 4.4.1 Vstup do budovy občanské vybavenosti O1.5

U vstupu do budovy lékárny v areálu Kroměřížské nemocnice O1.5, který je mapován ve výkrese č. 7 *Stávající stav vstupy do budov trasa 1*. Je provedeno bezbariérové řešení v podobě rampy, která je řešena bezbariérově v souladu s požadavky. Ovšem

problematickým místem je přístup na rampu. Přístup na rampu není zajištěn s dostatečným výškovým rozdílem a to maximálně 20 mm, kdy by bylo možno tuto rampu využít pro zajištění přístupnosti osob s omezenou pohyblivostí. Zde tedy celé opatření neposkytuje funkci, za jakou zde bylo zřízeno. V rámci místního šetření bylo prověřeno, zda není zajištěn jiný bezbariérový přístup do objektu. Vzhledem k tomu, že nelze zajistit zcela bezbariérový přístup do budovy od hlavního vchodu, je tento přístup zajištěn pomocí výtahu, který je umístěn na západní straně objektu uvnitř propojovacího tunelu, ten umožňuje přístup z bočního vstupu do lékárny. Označení bezbariérového přístupu není řešeno přehledně a viditelně.



*Obrázek 21 Vstup do objektu O1.5 Lékárna v areálu nemocnice*

#### *4.4.2 Vstup do budovy občanské vybavenosti O2.5*

Dalším hodnoceným vstupem do objektu občanské vybavenosti budovy finančního úřadu, který byl vyhodnocen jako plně bariérový je vstup O2.5. Nachází se na trase číslo 2 na Husově náměstí. Stávající stav je mapován ve výkrese č.17 *Stávající stav vstupy do budov trasa 2*. U proskleného materiálu vstupních dveří není zajištěno dostatečně označení kontrastními značkami. Nástupní a výstupní schodišťové stupně nejsou uzpůsobeny a označeny pro užití osob s omezenou orientací. Zábradlí, které je ukotveno na fasádě objektu je bez dostatečného přesahu. Hlavní vchod není zajištěn prvkem pro zajištění přístupu osob s omezenou pohyblivostí v podobě rampy.



Bezbariérový přístup je řešen částečně podle prováděcí výjimky, kdy je stanoveno: „*V případě, že okolnosti neumožňují zpřístupnit hlavní vchod (změny stávajících staveb), lze použít vedlejšího vstupu s řádným označením symbolem přístupnosti, včetně vyznačení přístupové cesty k němu.*“ [3] Bezbariérový přístup v podobě výtahu je zajištěn na jižní straně objektu v reálu úřadu. Na fasádě ani v přilehlém okolí není umístěno značení přístupové cesty. Přístup do zadní části areálu je z části oplocen a přiléhá k němu parkoviště pracovníků úřadu. Proto je překonání zmíněného obtížné a v prostorách parkoviště může dojít k nebezpečné situaci nebo střetu s vozidlem. V rámci navržených opatření by měly být u vstupu instalovány prvky, které jasně a přehledně označí bezbariérový vstup do objektu. Okolí výtahové šachty bude zajištěno a odděleno od prostoru parkoviště.



*Obrázek 22 Vstup do objektu O2.5 Finanční úřad, Husovo náměstí*

#### *4.4.3 Vstup do budovy občanské vybavenosti O3.4*

Vstup do budovy občanské vybavenosti O3.4 se nachází na trase číslo 3 a zajišťuje přístup k veterinární klinice. Přístup k budově byl v analýze stávajícího stavu zhodnocen jako plně bariérový. Hlavním nedostatkem je vysoká degradace a nevhodně použití materiálu přístupové komunikace. Na základě místního šetření bych zjištěn nevhodný sklon komunikace, absence vodící linie a nedostatečné označení prosklené plochy vstupních dveří.

Mezi navržená opatření patří vybudování zcela nové přístupové cesty a vhodné umístění vodících linií v podobě chodníkových obrubníků ve výšce 60 mm. Odpovídající označení pro zajištění kontrastu u prosklených dveří. V rámci analyzování bylo zaměřeno nevhodné umístění zvukové signalizace u vstupních dveří v podobě zvonku. Ten je ve stávajícím stavu umístěn ve výšce 1500 mm. Navrženo bylo opatření respektující pravidla dle „*Horní hrana zvonkového panelu smí být nejvýše 1 200 mm od úrovně podlahy, ostatní*

*ovládací prvky (vypínače apod.) optimálně ve výši 850 – 900 mm, nejvýše však 1100 mm.“*

[3]



*Obrázek 23 Vstup do objektu O3.4 veterinární klinika*

## **5 Příklady řešení bezbariérovosti v Kroměříži**

Město Kroměříž přistupuje k problematice řešení bezbariérovosti aktivně a zodpovědně, kdy postupem času modernizuje a zabezpečuje frekventované lokality a problematická místa, která jsou svým charakterem identifikována jako místa s větší koncentrací osob se zdravotním postižením a osob s omezenou pohyblivostí a orientací.

Vzhledem k tomu, že nejčastěji používaným prvkem při osvětlení přechodů pro chodce se nyní využívá osvětlení přechodů pro chodce systémem LED lamp. Ty dokážou zviditelnit místo přechodu, ovšem nezdůrazňují přítomnost chodce na přechodu. Jedním z moderních prvků pro zajištění bezpečnosti a bezbariérovosti přechodů pro chodce je světelný LED systém v prostoru přechodu pro chodce. Tento systém město Kroměříž spustilo v letošním roce 2021, jako pilotní projekt. Do prostoru přechodu pro chodce na ulici Moravská u základní školy Slovan nechalo nainstalovat světelný LED pás uprostřed do prostoru přechodu. Tento systém je vybaven detekčními senzory, které snímají přítomnost chodce na přechodu. V případě, kdy se na přechodu ani v prostoru vstupu na přechod nepohybuje žádná osoba, svítí signalizační pás bíle. V případě, kdy se do prostoru přiblíží chodec a zahájí přecházení po přechodu, začne LED panel přerušovaně blikat červeným

světlem. Dodavatelská firma uvádí, že touto světelnou signalizací se zvýší pozornost řidiče až na 97 %. Zároveň se od tohoto bezpečnostního prvku očekává zklidnění dopravy. Instalace tohoto zařízení byla vyčíslena zhruba na 400 000 Kč.



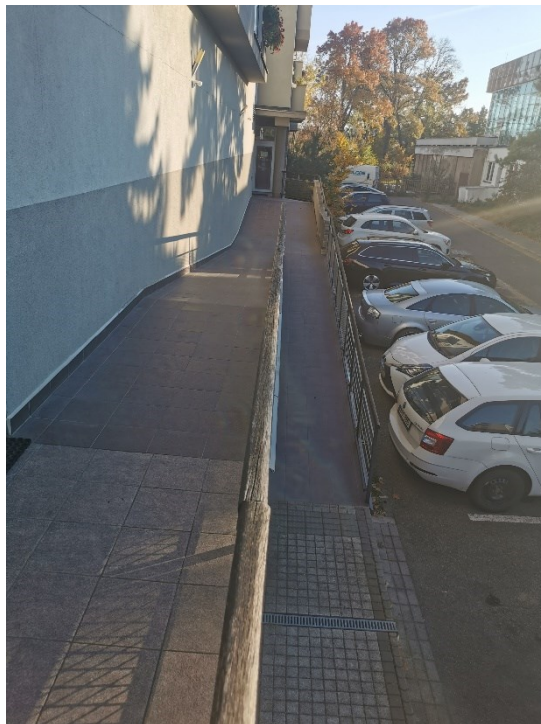
*Obrázek 24 Světelná signalizace přechodu pro chodce Moravská*

Do zrekonstruovaného Sport centra Euphoria, které se nachází v blízkosti trasy číslo 3 na ulici Obvodová. Vstup do objektu byl zajištěn pomocí bezbariérové rampy. Rampa je vyhotovena v souladu s nařízením platné legislativy. Celý povrch dlažby přístupového prvku je tvořen z protiskluzového povrchu. Rampa je po vzdálenosti delší než 9000 přerušena vodorovnou podestou o délce minimálně 1500 mm. Rampa je opatřena zábradlím ve výšce 900 mm a 750 mm. Podélný sklon rampy je zajištěn jako maximálně 1:16.





*Obrázek 25 Vstup do objektu O3.3 Sportcentrum*



*Obrázek 26 Vstup do objektu O3.3 Sportcentrum*

## 6 Ekonomické zhodnocení vybraných částí návrhu

Z řešených kritických míst na vybraných trasách byly pro účely stručného ekonomického zhodnocení navrhovaných řešení pro zajištění bezbariérovosti vybrány tři kritická místa pro výpočet a stanovení základního zhodnocení z hlediska ekonomického.

Zhodnocení je vypracováno v tabulce dle vlastního zpracování, která obsahuje kódové značení prvku, jeho popis, vyčíslenou hodnotu v korunách, stanovenou měrnou jednotku, množství a celkovou cenu. K těm je ve finálním řádku přičteno ještě DPH ve výši 21 %. Orientační údaje pro stanovení hodnoty byly převzaty z dokumentu *Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury, jež vydává Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje*. [4]

### 6.2 Ekonomické hodnocení na trase č.1

M1.10 Zastávka městské hromadné dopravy, označení U hřbitova					
Kód	Popis	Kč/MJ	MJ	Množství	Celkem Kč bez DPH
1.7	Odstranění povrchů ručně - rozebrání dlažeb komunikací pro pěší, ze zámkových dlaždic s naložením na dopravní prostředek	77,00 Kč	m2	30,6	2 356,20 Kč
1.9	Nové komunikace, chodník, do 50 m2, dlaždice	700,00 Kč	m2	30,6	21 420,00 Kč
8.13	Zastávkový obrubník	2 415,00 Kč	m	12,0	28 980,00 Kč
9.8	Zastávky hromadné dopravy	110 600,00	kus	1,0	110 600,00 Kč
1.12	Vodorovné dopravní značení, včetně nátěrového materiálu	24,00 Kč	m	36,0	864,00 Kč
8.10	Dopravní značení svislé	2 000,00 Kč	kus	1,0	2 000,00 Kč
Celková cena zastávky MHD bez DPH					166 220,20 Kč
Celková cena zastávky MHD s DPH 21 %					201 126,44 Kč

Tabulka 1 Ekonomické zhodnocení na trase č.1, zastávka M1.10

Pro stručné ekonomické zhodnocení byl na trase číslo jedna vybrán objekt zastávky městské hromadné dopravy M1.10. Návrhové řešení na odstranění bariér zastávky je zakresleno ve výkrese č. 32 *Návrh řešení zastávka M1.10*. Orientační náklady na rekonstrukci zastávky byly vyčísleny na 201 126,44 Kč včetně DPH.

### 6.3 Ekonomické zhodnocení na trase č.2

M2.7 a M2.8 Zastávky městské hromadné dopravy, označení Vlakové nádraží					
Kód	Popis	Kč/MJ	MJ	Množství	Celkem Kč bez DPH
9.1.4	Pokácení nevhodných stromů 300-400 mm prům. kmene, včetně naložení a odvozu do 20 km	2 860,00 Kč	ks	4,0	11 440,00 Kč
1.6	Odstranění povrchů strojně - rozebrání dlažeb komunikací pro pěší, dlažba z betonových dlaždic <200 m2	150,00 Kč	m2	84,6	12 684,00 Kč
1.9	Nové komunikace, chodník, do 300 m2, dlaždice	650,00 Kč	m2	129,7	84 324,50 Kč
8.13	Zastávkový obrubník	2 415,00 Kč	m	44,0	106 260,00 Kč
9.8	Zastávky hromadné dopravy	110 600,00 Kč	kus	2,0	110 600,00 Kč
1.12	Vodorovné dopravní značení, včetně nátěrového materiálu	24,00 Kč	m	126,0	3024,00 Kč
8.10	Dopravní značení svislé	2 000,00 Kč	kus	2,0	4 000,00 Kč
Celková cena zastávky MHD bez DPH					332 332,50 Kč
Celková cena zastávky MHD s DPH 21 %					402 122,33 Kč

Tabulka 2 Ekonomické zhodnocení na trase č. 2, zastávky M2.7 a M2.8

Pro stručné ekonomické zhodnocení byl na trase číslo dvě vybrány dva objekty zastávky městské hromadné dopravy M2.7 a M2.8. Návrhové řešení na odstranění bariér zastávky je zakresleno ve výkresu č. 45 *Návrh řešení zastávka M2.7 a M2.8*. Zastávky jsou orientovány v těsné blízkosti, z toho důvodu jejich náklady byly orientačně vyčísleny dohromady. Orientační náklady na rekonstrukci zastávky byly vyčísleny na 402 122,33 Kč včetně DPH.

### 6.4 Ekonomické zhodnocení na trase č. 3

M3.5 Zastávka městské hromadné dopravy, označení Kaufland					
Kód	Popis	Kč/m	MJ	Množství	Celkem Kč bez DPH
1.7	Odstranění povrchů ručně - Rozebrání dlažeb komunikací pro pěší, ze zámkových dlaždic s naložením na dopravní prostředek	77,00 Kč	m2	61,9	4 766,30 Kč
1.9	Nové komunikace, chodník, do 100 m2, dlaždice	660,00 Kč	m2	61,9	40 854,00 Kč
8.13	Zastávkový obrubník	2 415,00 Kč	m	19,2	46 368,00 Kč
9.8	Zastávky hromadné dopravy	110 600,00	kus	1,0	110 600,00 Kč
1.12	Vodorovné dopravní značení, včetně nátěrového materiálu	24,00 Kč	m	24,3	583,20 Kč
8.10	Dopravní značení svislé	2 000,00 Kč	kus	1,0	2 000,00 Kč
Celková cena autobusové zastávky bez DPH					205 171,50 Kč
Celková cena autobusové zastávky s DPH 21 %					205 171,50 Kč

Na trase číslo 3 byl pro stručné ekonomické zhodnocení vybrán objekt zastávky městské hromadné dopravy M3.5. Návrhové řešení na odstranění bariér zastávky je zakresleno ve výkrese č. 37 *Návrh řešení zastávka M3.5*. Orientační náklady na rekonstrukci zastávky byly vyčísleny na 205 171,50 Kč včetně DPH.

## 7 Vyhodnocení navržených opatření

Na základě analyzování a sběru dat o stávajícím stavu tří vybraných lokalit, na kterých byly vybrány objekty k zhodnocení bezbariérovosti a navržení vhodných opatření pro zmírnění a zajištění bezbariérovosti. Pro lepší přehlednost stávajícího stavu byly zpracovány grafické podklady v podobě problémových výkresů. Pro každou trasu byl vyhotoven jeden problémový výkres, který slouží pro zjednodušené schématické znázornění podílu bariérových a bezbariérových částí trasy. Jednotlivé stupně bezbariérovosti jsou v mapových podkladech znázorněny pomocí barevného schématu, stejně jako je tomu u metodických pokynů pro hodnocení bezbariérovosti jednotlivých bodů trasy. Červenou barvou jsou označeny části trasy, který byly na základě dat vyhodnoceny jako zcela bariérové. Oranžová barva prezentuje části tras, které byly zatříděny jako částečně bariérové a zelená barva označuje ty části trasy, která jsou řešena jako zcela bezbariérová.

### 7.2 Trasa číslo 1

V rámci vyhodnocení nasbíraných dat a jejich vyhodnocení v rámci analýzy stávajícího stavu bylo zjištěno a vyhodnoceno, že tato trasa je z větší části řešena jako bezbariérová a částečně bariérová a zhruba 10 % z trasy odpovídala hodnocení bariérová.

Trasa číslo 1				
	MHD	Přechody pro chodce a místa pro přecházení	Vstupy do objektů	Celkové zhodnocení
<b>Bezbariérové</b>	<b>0,0 %</b>	<b>12,5 %</b>	<b>33,3 %</b>	<b>15 %</b>
<b>Částečně bariérové</b>	<b>54,5 %</b>	<b>62,5 %</b>	<b>33,3 %</b>	<b>50 %</b>
<b>Bariérové</b>	<b>45,5 %</b>	<b>25,0 %</b>	<b>33,3 %</b>	<b>35 %</b>

*Tabulka 3 Procentuální dělení trasy č.1*

V rámci navržených opatření byla navržena opatřena v souladu s platnou legislativou, pro zajištění bezbariérovosti jednotlivých vybraných bodů na trase. V rámci navržených opatření bylo směřováno na řešení zastávek MHD a přechodů pro chodce, které vykazovaly největší míru zastoupení překážek na trase.

Trasa číslo 1 - navrhovaný stav				
	MHD	Přechody pro chodce a místa pro přecházení	Vstupy do objektů	Celkové zhodnocení
<b>Bezbariérové</b>	<b>36,4 %</b>	<b>25,0 %</b>	<b>33,3 %</b>	<b>31,6 %</b>
<b>Částečně bariérové</b>	<b>54,5 %</b>	<b>62,5 %</b>	<b>33,3 %</b>	<b>50,1 %</b>
<b>Bariérové</b>	<b>9,1 %</b>	<b>12,5 %</b>	<b>33,3 %</b>	<b>18,3 %</b>

Tabulka 4 Procentuální dělení po realizaci navrhovaných opatření – trasa 1

### 7.3 Trasa číslo 2

Trasa číslo 2 byla na základě dat získaných z místního šetření a pořízené fotodokumentace a dat vyhodnocena z 22 % jako bezbariérová, ze 45 % jako částečně bariérová a z 33 % procent jako plně bariérová. Největšími nedostatky pro zajištění bezbariérovosti na řešené trase byly zhodnoceny přechody pro chodce a zastávky městské hromadné dopravy.

Trasa číslo 2				
	MHD	Přechody pro chodce a místa pro přecházení	Vstupy do objektů	Celkové zhodnocení
<b>Bezbariérové</b>	<b>0,0 %</b>	<b>16,7 %</b>	<b>50,0 %</b>	<b>22,2 %</b>
<b>Částečně bariérové</b>	<b>37,5 %</b>	<b>58,3 %</b>	<b>37,5 %</b>	<b>44,4 %</b>
<b>Bariérové</b>	<b>62,5 %</b>	<b>25,0 %</b>	<b>12,5 %</b>	<b>33,3 %</b>

Tabulka 5 Procentuální dělení trasy č.2

V rámci navržených opatření pro zajištění bezbariérovosti byl kladen důraz na objekty na trase s největším podílem bariér pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Tím byly vyhodnoceny zastávky MHD, které ve stávajícím stavu vykazovaly 63% podíl zastoupení v oblasti bariérových lokalit.

Trasa číslo 2 - navrhovaný stav				
	MHD	Přechody pro chodce a místa pro přecházení	Vstupy do objektů	Celkové zhodnocení
<b>Bezbariérové</b>	<b>62,5 %</b>	<b>25,0 %</b>	<b>50,0 %</b>	<b>45,8 %</b>
<b>Částečně bariérové</b>	<b>37,5 %</b>	<b>58,3 %</b>	<b>50,0 %</b>	<b>48,6 %</b>
<b>Bariérové</b>	<b>0,0 %</b>	<b>16,7 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>5,6 %</b>

Tabulka 6 Procentuální dělení po realizaci navrhovaných opatření – trasa 2

### 7.4 Trasa číslo 3

Při hodnocení trasy číslo 3, bylo analyzováno a vyhodnoceno celkem 26 objektů, které se nacházely na trase a byly vyhodnoceny jako kritická místa a navržena opatření pro



odstranění překážek a zajištění jejich bezbariérovosti osobám s omezenou pohyblivostí a schopností orientace.

Trasa číslo 3				
	MHD	Přechody pro chodce a místa pro přecházení	Vstupy do objektů	Celkové zhodnocení
<b>Bezbariérové</b>	<b>16,7 %</b>	<b>36,4 %</b>	<b>44,4 %</b>	<b>32,5 %</b>
<b>Částečně bariérové</b>	<b>66,7 %</b>	<b>9,1 %</b>	<b>44,4 %</b>	<b>40,1 %</b>
<b>Bariérové</b>	<b>16,7 %</b>	<b>54,5 %</b>	<b>11,1 %</b>	<b>27,4 %</b>

*Tabulka 7 Procentuální dělení trasy č. 3*

Navržená opatření byla vyhotovena pro část přechodů pro chodce a jednoho místa pro přecházení, dále pro zastávky městské hromadné dopravy, které vykazovaly největší počet překážek pro zajištění bezbariérovosti a jednoho zhodnocení vstupu do objektu. Výsledky jsou patrné z tabulky č. 8.

Trasa číslo 3 - navrhovaný stav				
	MHD	Přechody pro chodce a místa pro přecházení	Vstupy do objektů	Celkové zhodnocení
<b>Bezbariérové</b>	<b>50,0 %</b>	<b>90,9 %</b>	<b>55,6 %</b>	<b>65,5 %</b>
<b>Částečně bariérové</b>	<b>50,0 %</b>	<b>9,1 %</b>	<b>44,4 %</b>	<b>34,5 %</b>
<b>Bariérové</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>	<b>0,0 %</b>

*Tabulka 8 Procentuální dělení po realizaci navrhovaných opatření – trasa 3*

V rámci zhodnocení výsledků navržených opatření u jednotlivých tras, dojde k 71% poklesu podílu plně bariérových částí na jednotlivých trasách. U trasy číslo 1 byl nejvíce nevyhovujícím prvkem v podobě zastávek MHD. Jejich stávající stav byl zohledněn ve vyčleňování kritických míst a následně návrhu vhodných opatření pro zajištění jejich řešení bez bariér.

Nejvíce nevyhovujícím prvkem u trasy číslo dva byly v poměru téměř 50 % zastoupeny zastávky MHD a přechody pro chodce, oba tyto prvky vykazovaly velký podíl nevhodného nebo zcela chybějícího řešení pro zajištění bezbariérovosti. V rámci identifikace kritických míst a návrhu vhodných opatření byla tato skutečnost brána v potaz.

U trasy číslo 3 byly nevyhovujícím prvkem s největším procentuálním zastoupením identifikovány přechody pro chodce a místa pro přecházení. V rámci analyzování stávajícího stavu se zde objevovaly stále se opakující nedostatky v podobě nevhodného řešení

hmatových úprav nebo zcela chybějící hmatové úpravy. Tato skutečnost byla zohledněna při návrhu opatření pro zajištění bezbariérovosti.

## **8 Závěr**

Předmětem a cílem diplomové práce bylo zmapování a analyzování stávajícího stavu veřejných prostranství města Kroměříže. Pro účely analýzy byly vybrány tři trasy, které vedou od okrajových částí města až do centra a na jejich trase se nachází významné objekty občanské vybavenosti. Součástí analýzy stávajícího stavu bylo i místní šetření, které mělo za úkol posbírat data z vybraných tras a bodů na nich. Pro vhodnější zmapování byla pořízena fotodokumentace jednotlivých lokalit a vybraných částí na řešených trasách.

V úvodní části diplomové práce byly identifikována a specifikována platná legislativa, normy, metodiky a technické příručky, které vznikly pro účel analyzování stávajícího stavu, hodnocení bezbariérovosti a vhodném návrhu opatření pro zajištění bezbariérovosti veřejných prostranství ve městech. Nachází se zde i popis a stručný popis obsahu a cílů Strategického plánu města Kroměříže. Mezi dalšími uvedenými dokumenty je zde i projekt s názvem Kroměříž bez bariér, kdy se jedná o dokument, který byl vypracován z podkladů studijní práce bývalé obyvatelky města Kroměříž.

V praktické části je popsáno, jak bylo přistupováno k analyzování a sběru dat, jsou zde specifikovány vybrané trasy a základní informace o těchto trasách. Dále byly popsány informace, jakým jsou trasy na sebe navázány a jejich poloha vzhledem k ostatním významným bodům města. Následně bylo vypracováno hodnocení stávajícího stavu, které je rozděleno na jednotlivé objekty dle typu užívání. Byly zde specifikovány nedostatky a stávající řešení pro zajištění bezbariérovosti, kdy velká část z nich nebyla v souladu s platnou legislativou. Druhá část praktické části diplomové práci je zaměřena na řešení problémů bezbariérovosti. V úvodu jsou rozděleny jednotlivé objekty na trasách dle profilu užívání na zastávky MHD, přechody pro chodce a místa pro přecházení a vstupy do objektů občanské vybavenosti. V každé z řešených tras byly z těchto objektů vybrána místa s největším poměrem bariér. Tato místa byla označena jako kritická místa a následně předána k samotnému návrhu opatření pro odstranění bariér a zajištění přístupnosti a bezbariérovosti pro osoby s omezenou pohyblivostí a orientací. Navržená opatření jsou popsána v textové části diplomové práci. Jako grafickým podkladem byly zpracovány jednotlivé výkresy s návrhy k odstranění bariér kritických míst. Ty jsou přílohou diplomové práce.

Poslední část diplomové práce byla vyhotovena za účelem stručného ekonomického zhodnocení vybraných objektů tras. Z každé trasy bylo vybráno jedno kritické místo, které bylo zpracováno v navrhovaných opatřeních a bylo zhotoveno jeho ekonomické zhodnocení. V závěrečné části se nachází vyhodnocení navržených opatření, které bylo zhotoveno jak v grafické podobě příložených problémových výkresů jednotlivých tras, kde bylo barevně označeno procentuální zastoupení bezbariérovosti řešených tras. Vyhodnocení bylo zpracováno i pomocí tabulek s procentuálním zastoupením jednotlivých prvků na trasách a jejich zhodnocení, zda byly ve stávajícím stavu identifikovány jako plně bariérové, částečně bariérové a bezbariérové. U trasy číslo měly největší podíl plně bariérového řešení zastávky MDH a to 45,5 %, dalším nevhodně řešeným prvkem na trase byly přechody pro chodce s 62,5% zastoupením jako částečně bariérové. U přechodů pro chodce byla zjištěna dodatečná instalace prvků zajišťující bezbariérovost v podobě hmatových úprav, ovšem ve většině se jednalo o řešení, které nebylo v souladu s platnou legislativou a z toho důvodu byly přechody vyhodnoceny jako bariérové nebo částečně bariérové. Po odstranění nevhodného řešení a návrhu vhodných opatření došlo ke snížení u zastávek MHD na 9,1 % jako plně bariérové a u přechodů pro chodce jako 12,5 % jako plně bariérové. Trasa číslo byla zhodnocena jako plně bariérová v místech zastávek MHD a to 62,5 %, kdy se jednalo o degradaci materiálu a nevhodného řešení z původního návrhu zastávkového prostoru. Po realizaci navržených opatření klesla míra bariér u těchto prvků na 16,7 % jako částečně bariérové. Trasa číslo 3 vykazovala nevhodné řešení u přechodů pro chodce, a to v 54,5 % jako plně bariérové. Na základě podkladů z místního šetření byla patrná snaha o nápravu a instalaci nových prvků pro zajištění bezbariérovosti, ovšem ve většině případů bylo provedení posouzeno jako nevyhovující k požadavkům plynoucím z legislativních nařízení. Po návrhu a realizaci opatření by přechody na trase číslo 3 byly z 90 % řešeny jako bezbariérové.

Diplomová práce byla zpracována za účelem zdůraznění potřeb řešení bezbariérovosti veřejných prostranství města Kroměříže. Z šetření je zřejmé, že město Kroměříž se aktivně zapojuje a věnuje řešení problematiky bezbariérovosti. Ovšem velká část opatření není provedena v souladu s legislativou a nelze je tedy uvažovat jako bezbariérové. Cílem bylo upozornit, analyzovat, vymezit nevhodná řešení a stanovit návrh opatření pro odstranění stávajících bariér a tím i umožnit volné užívání veřejných prostranství města Kroměříže i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Získané poznatky a informace je možno využít při plánování rekonstrukcí veřejných prostranství v místě řešených tras. Ty specifikují a vyčleňují kritická místa, která by měla být přednostně řešena v rámci zajištění bezbariérovosti. Stručné ekonomické zhodnocení má sloužit jako podklad pro předběžný odhad výše nákladů při rekonstrukci vybraných lokalit na trasách a tím i specifikování ukazatelů technické a ekonomické vhodnosti projektu.

## 9 Seznam použité literatury a informačních zdrojů

- [1] <https://www.mdcz.cz/>. [Online] 2021. <https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Bezbarierovost>.
- [2] Úřad vlády České republiky. *Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2021-2025: schválený usnesením vlády České republiky ze dne 20. července 2020 č. 761*. Praha : autor neznámý, 2020. ISBN 978-80-7440-255-5.
- [3] Zákon č. 183/2006 Sb., *Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*. 2006.
- [4] Vyhláška č. 398/2009 Sb., *Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. 2009.
- [5] Sehnalová, Knapková. *Kroměříž bez bariér*. Kroměříž , 2007.
- [6]. Michaela Staňková. *Život bez bariér. Kroměříž bez bariér*. [Online] 7. květen 2019. <https://zbb.cz/clanek/kromeriz-bez-barier>.
- [7] HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. *Strategický plán města Kroměříže*. [Dokument] Kroměříž : autor neznámý, 2013.
- [8] Renata, Zdařilová. *Bezbariérové užívání staveb . metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb*. Praha : ČKAIT, 2011.
- [9] Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Ústav územního rozvoje. *Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury*. Brno : autor neznámý, září 2019. 978-80-87318-79-9.

## 10 Seznam tabulek

Tabulka 1 Ekonomické zhodnocení na trase č.1, zastávka M1.10 .....	52
Tabulka 2 Ekonomické zhodnocení na trase č. 2, zastávky M2.7 a M2.8 .....	53
Tabulka 3 Procentuální dělení trasy č.1 .....	54
Tabulka 4 Procentuální dělení po realizaci navrhovaných opatření – trasa 1 .....	55
Tabulka 5 Procentuální dělení trasy č.2.....	55
Tabulka 6 Procentuální dělení po realizaci navrhovaných opatření – trasa 2 .....	55
Tabulka 7 Procentuální dělení trasy č. 3.....	56
Tabulka 8 Procentuální dělení po realizaci navrhovaných opatření – trasa 3 .....	56

## 11 Seznam obrázků

Obrázek 1 Zastávka MHD Psychiatrická léčebna 1 .....	26
Obrázek 2 Zastávka MHD Poliklinika směr centrum .....	27
Obrázek 3 - Zastávka MHD Poliklinika směr Zachar .....	28
Obrázek 4 Zastávka MHD U hřbitova.....	29
Obrázek 5 - Zastávka MHD Autobusové nádraží .....	30
Obrázek 6 Zastávka MHD Milíčovo náměstí.....	31
Obrázek 7 Zastávka MHD Tovačovského.....	32
Obrázek 8 Zastávka MHD U výstaviště.....	33
Obrázek 9 Zastávka MHD Kaufland .....	34
Obrázek 10 Zastávka MHD Vlakové nádraží I a II.....	35
Obrázek 11 Zastávka MHD Vlakové nádraží I a II.....	36
Obrázek 12 Přejechod pro chodce Havlíčkova, poliklinika .....	37
Obrázek 13 Přejechod pro chodce Komenského náměstí .....	39
Obrázek 14 Přejechod pro chodce P3.6 Gorkého.....	40
Obrázek 15 Přejechod pro chodce P3.5 Gorkého.....	41
Obrázek 16 Přejechod pro chodce P3.7 Obvodová .....	42
Obrázek 17 Přejechod pro chodce Obvodová, plavecký bazén .....	43
Obrázek 18 Přejechod pro chodce Obvodová, Kaufland .....	44
Obrázek 19 Místo pro přecházení Obvodová, zimní stadion .....	45
Obrázek 20 Místo pro přecházení Obvodová, zimní stadion, pohled západní.....	46
Obrázek 21 Vstup do objektu O1.5 Lékárna v areálu nemocnice .....	47
Obrázek 22 Vstup do objektu O2.5 Finanční úřad, Husovo náměstí .....	48
Obrázek 23 Vstup do objektu O3.4 veterinární klinika.....	49
Obrázek 24 Světelná signalizace přechodu pro chodce Moravská.....	50
Obrázek 25 Vstup do objektu O3.3 Sportcentrum .....	51
Obrázek 26 Vstup do objektu O3.3 Sportcentrum .....	51

## 12 Seznam výkresové části

01 ŠIRŠÍ VZTAHY	
02 SITUACE TRASY 1	1:8000
03 PROBLÉMOVÝ VÝKRES TRASY 1	1:8000
04 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 1	
05 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 1	
06 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 1	
07 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 1	
08 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 1	
09 ANALÝZA MHD TRASA 1	
10 ANALÝZA MHD TRASA 1	
11 SITUACE TRASY 2	1:8000
12 PROBLÉMOVÝ VÝKRES TRASY 2	1:8000
13 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 2	
14 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 2	
15 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 2	
16 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 2	
17 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 2	
18 ANALÝZA MHD TRASA 2	
19 ANALÝZA MHD TRASA 2	
20 SITUACE TRASY 3	1:8000
21 PROBLÉMOVÝ VÝKRES TRASY 3	1:8000
22 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 3	
23 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 3	
24 ANALÝZA PŘECHODŮ TRASA 3	
25 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 3	
26 ANALÝZA VSTUPU DO BUDOVY TRASA 3	
27 ANALÝZA MHD TRASA 3	
28 ANALÝZA MHD TRASA 3	
30 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M1.3	1:100



31 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M1.6 + M.11	1:100
32 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M1.10	1:100
33 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M2.1	1:100
34 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M2.3	1:150
35 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M2.4	1:100
36 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M3.1	1:100
37 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M3.5	1:100
38 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P1.2	1:100
39 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P2.7	1:150
40 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P3.5 + P3.6	1:150
41 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P3.7	1:100
42 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P3.8	1:100
43 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P3.9	1:100
44 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ P3.10	1:100
45 NÁVRHOVÉ ŘEŠENÍ M2.7 + M2.8	1:150

### **13 Seznam použitých zkratk**

MHD	Městská hromadná doprava
ZTP	zvlášť těžké postižení
TP	Těžké postižení
ZTP/P	Zvlášť těžké postižení s průvodcem
IAD	Individuální automobilová doprava
D1	Dálnice