

ÚZEMNÍ STUDIE VYBRANÝCH LOKALIT / PRACOVNÍ KOMENTÁŘE
(v rámci zpracování cyklogenerelu pro město Chotěboř / Tomáš Cach / 2022-03)

Lokalita Stromovka (Park F. X. Šaldy – Stromovka)

- snaha o scelení zeleně a zlepšení zejména pěší prostupnosti
- otázkou přerušení dvou propojení pro IAD: pozitivní lokální přínos vs. přetížení jiným ulicím klidné zástavby severně od Stromovky (rezidenční zástavba, školská zařízení apod.)
- z hlediska cyklistického provozu:
 - nejsou adekvátně zohledněny poptávané potřebné vazby, v případě další projekční činnosti nutno dořešit a ve vybraných lokalitách upravit
 - 2 současná příčná uliční propojení (Průchova a zejména Neudórflova) nutno zachovat pro cyklistický provoz, tj. např. široká zpevněná plocha (sdílená s chodci) s dořešenými návaznostmi (možný výjezd do vozovky a současně sdružený přechod pro chodce s přejezdem pro cyklisty s dořešenou jižní návazností)
 - velmi potřebné dořešit chráněnou podobu přesmyku od nádraží (z ulice 5.května) do ulice F.X.Šaldy (současná diagonála), resp. s korekcí vazby na ulici Dr. Rykra
 - vhodné zohlednit propojení Wurmova – Firkušného, i kdyby křížení hlavní komunikace Hermannova bylo jen uzpůsobené místo pro překonání komunikace
 - u okružní křižovatky dořešit navrhované úpravy tak, aby ze zaslepení ulice F.X.Šaldy vzniklo samostatné obousměrné cyklistické rameno okružní křižovatky, bez možnosti průjezdu ostatních vozidel (optimálně i s napojením chodníkovou stezkou do Theerovy)
 - F.X.Šaldy funguje jako klidná alternativa k Hermannově – případné zamezení příčných průjezdů IAD by nesmí vést ke zvýšení intenzity IAD v této ulici

Lokalita ke hřbitovu a prostor před hřbitovem (Park Jiřího z Poděbrad)

- snaha o zlepšení současných ploch zeleně, oproti Stromovce bez omezování IAD
- k současnému chodníku podél vozovky doplněny vybrané diagonální zkratky a navazující úpravy, souvislá chůze v podélném směru je tak možná nadále pouze po hraně parku
- byl prověřován i alternativní scénář s promenádou uvnitř parku?
- z hlediska cyklistického provozu:
 - vhodné prověřit možné rozšíření současného chodníku na chodníkovou stezku (režim C7a+E13) tak, aby mohl sloužit chůzi i doplňkové jízdě na kole (zejména děti apod.)
 - současný chodník má převážně šířku cca 2,50 m, rozšíření na promenádní stezku opt. až na cca 3,00-4,00 m (z toho je 0,50 m základní boční bezpečnostní odstup od vozovky a min. 0,25 m od vodicí linie pro nevidomé a slabozraké), nemusí být konstantní šířka
 - zvýšené vozovky bočních ulic ideálně ve větším rozsahu (hrana rampy v přímé linii obrub hlavní komunikace je OK, ale nutná úprava chodníkových ploch a prověřit návaznost až po hranu veřejného prostranství)
 - vhodná revize podoby VO (a umístování stožárů VO i sloupků SDZ)

Část veřejného prostranství v ul. Na Valech

- snaha o revitalizaci místa s vytvořením pobytového prostranství a doplněním zástavby
- chybí popis dopravního řešení, jako východisko pro možný scénář rozvoje principiálně OK, ale vhodné dořešit podrobněji a s větším přesahem
- otázkou materiálové řešení (studie navrhuje asfalt a betonovou dlažbu, s ohledem na lokalitu adekvátnější spíše vyšší standard – z hlediska cyklo jako provozně akceptovatelná např. hladká žulová dlažba kladená do oblouku, obdobně jako ulice Klášterní apod.)
- z hlediska cyklistického provozu:
 - režim zóny 30 (s odlišnou výškou chodníku a vozovky) nebo sdílený prostor (režim obytné zóny, popř. ulice Úzká v režimu pěší zóny apod.)
 - otázka plynulejšího směrového vedení v kombinaci s kolmým stáním (bez ostrého zalomení se zhoršenou viditelností, z hlediska bezpečnosti např. pro děti apod.)
 - ulice Úzká by měla být obousměrná pro cyklo s vyloučením veškerého provozu kromě příjezdu ke garáži prvního objektu, resp. vhodné prověřit zneprůjezdnění středu Úzké (např. antiaprkovacími sloupky) pro automobilový provoz (pouze pěšo+cyklo) se zobosuměrněním západního konce ulice Svojsíkova (vč. napojení severní garáže Úzká)
 - vhodné doplnit parkování pro jízdní kola – stojany

Vnitroblok na sídlišti „Drážky“

- snaha o vyšší kultivovanost a pobytovost místa s vyloučením možného průjezdu automobilů
- není jen vnitroblok a pouze veřejný prostor, ale také urbanismus v ulici Havlíčkova apod.
- otázkou vhodnost kácení vzrostlých strom a soukromé zástavby na parcele č. 624/1 (ve vlastnictví města), resp. provázanost se zajištěním prostupnosti a např. úpravami parcel
- otázkou rozsah a podoba kolmého stání (na úkor zeleně, resp. ve vztahu k dořešení cyklo a v kontextu nové výstavby budov)
- otázkou podoba nových budov Havlíčkova (zachování stávající bezbariérové prostupnosti území, řešení podzemního parkování a jeho napojení na komunikaci apod.)
- z hlediska cyklistického provozu:
 - napojení do křižovatky ulic Družstevní x V Drážkách vhodná, otázkou detail řešení (průsečná křižovatka s předností zprava v zóně 30 / nappjení obytné zóny na tvar T?)
 - klíčové dořešit jako chráněné cyklopropojení (převážně sdílený prostor s chodci, zejména pro děti atd.) Cihlářská (vozovka) – prostup mezi RD a bytovým domem (V Drážkách 470 a 1037) – prostup mezi paneláky (Krále Jana 1328 a 1330) – příčná vazba přes hlavní komunikaci ulice Krále Jana
 - žádoucí prověřit zachování, resp. podobu úpravy chráněného propojení pěšo+cyklo z křižovatky Havlíčkova x Na Chmelnici (s napojením na vazbu Cihlářská – Krále Jana), zejména jako alternativa pro děti atd. bez nutnosti užívat hlavní průjezdné silnice
 - vhodné doplnit parkování pro jízdní kola – stojany

Plocha za sídlištěm „Drážky“, řešení návaznosti plochy řadových garáží

- snaha o využití zbytkového prostoru pro pobyt a sportoviště
- studie nezohledňuje současnou parcelaci a majetkoprávní vztahy, resp. podstatná část úprav se sportovišti a veřejnou prostupností je i na pozemcích přilehlých SVJ
- z hlediska cyklodopravy:
 - je žádoucí rozšířit zpevněné plochy, které mají sloužit jako sdílený prostor pěšo+cyklo i pro chráněný průjezd na kole, a to jak pro příčnou vazbu od garáží mezi obytné budovy, tak severojižní od ulice U Obory (Družstevní) až po hranici areálů Agroekol a HZS
 - v případě reálnosti konceptu dle studie upravit šířky navrženého diagonálního zpevněného pásu (v rámci plochy se zatravněnými pásy) a cesty podél bytových budov
 - v případě nesouhlasu SVJ využití pouze parcel ve vlastnictví města zejména pro veřejnou prostupnost (s maximální snahou o přímost, bezkoliznost, komfort) s tím, že severně od příčné vazby zbude spíše prostor pro pobytové prostranství a jižně i sport atd.

Lokalita pro bydlení Z10 dle ÚP Chotěboř

- snaha o vytvoření parcelace pro RD mezi novodobou zástavbou RD na jihu Chotěboře a trasou budoucího obchvatu města
- vytvoření jedné základní obslužné (nikoliv sběrné) komunikace a na ní navázaných obytných zón zaslepených pro IAD, ale volně prostupných pro pěšo+cyklo (z hlediska nové parcelace snaha o prostupnost, ale zásadním limitem nevhodná současná parcelace severně)
- ignorovány historické cesty, včetně již revitalizované cesty s alejí (U Břevnického křížku), vhodnější prověřit různé scénáře s jejím zachováním (i obnovou stopy té dosud zaorané)
- otázka účelnosti překládání trasy VN vs. jeho zohlednění v rámci struktury zástavby (např. zelený pás se stezkou či uličním profilem apod.)
- otázkou důvod současné podoby vymezení plochy Z10 v rámci ÚP – ponechání části zemědělské plochy OK mezi Tesco a obchvatem s doplněním ploch OK vs. transformace celého území mezi současnou zástavbou a obchvatem s vhodnějším řešením ploch zeleně a veřejné prostupnosti území (zohlednění hist. cest, volný pás od hřbitova, ke křížku atd.)
- z hlediska cyklistického provozu:
 - vhodná revize urbanistického konceptu a chráněných tras a vazeb viz výše

prostranství v okolí OD Doubravka

- snaha o zpřehlednění vybraných částí veřejných prostranství z hlediska pěšího a automobilového provozu a zvýšení jejich pobytovosti, cyklo neřešeno
- úpravy spíše dílčího charakteru, bez větších změn oproti současnému stavu
- vhodnější výraznější proměny, zejména velkorysejší úpravy ve prospěch pěšo+cyklo i zajištění min. základních legislativních parametrů (např. úzký přechod mezi parkováním)
- z hlediska cyklistického provozu
 - chráněné propojení od příčné vazby přes ulici Krále Jana (V7a změnit na V8c) ve sdíleném prostoru s chodci až do křižovatky Jiráskova x Legií, větší zpevněné plochy

- prostor příčné vazby uprostřed parkoviště (mezi zásobovací rampou OD a panelovými domy) přednostně jako zvýšený a sdílený s 2-3x větší plochou než navržený přechod, výrazné přeřešení celého uličního profilu napojovací komunikace včetně křižovatky s ulicí Legií (bezpečné pěší křížení, vozovka jako sdílený prostor pěšo+cyklo+auta)

sídliště v ul. Smetanova a Na Valech

- snaha o revitalizaci prostoru mezi panelovými domy jako pobytové prostranství se zelení
- sjednocení prostoru bez ohledu na vlastnictví jednotlivých parcel (SVJ, město, ČR)
- otázkou, proč není do řešeného území též zahrnuta jižní část prostoru s propojovací komunikací, tj. až po panelový dům Smetanova č. 1131 a 1132
- z hlediska cyklistického provozu
 - zajistit chráněné propojení Na Valech – Smetanova při jižní straně řešeného území (transformace současné podoby komunikace a cesty u domu Smetanova č. 1131 a 1132)
 - prověřit doplňkové chráněné propojení Na Valech – Smetanova v rámci středového prostranství severně od Hrnčířské (cca koridor vyšlapané cesty, veřejné vlastnictví)
 - otázkou parkování jízdních kol (kolárny v domech vs. stojany a kolárny mimo budovy)

sídliště v ul. Severní a Březová

- snaha o rekultivaci podoby veřejných prostranství a zvýšení kapacity parkování
- aktuálně překonáno připravovaným projektem (DÚR PRODIN) – oproti němu kultivovanější tvarosloví a uliční profily možné bezproblémově jako obousměrné pro všechna vozidla, ale jinak řada věcí obdobně problematických a nedořešených (nepřímé napojení vazby mezi sportovišti a MŠ, místy výraznější zásahy na úkor zeleně apod.)
- sjednocení prostoru bez ohledu na vlastnictví jednotlivých parcel (SVJ, město, práv. osoba)
- z hlediska cyklistického provozu
 - připomínky viz aktuálnější projekt DÚR

parčík s lípou v návaznosti na park V. Fialy

- snaha zrušit veřejné prostranství parčíku a nahradit ho novou zástavbou, která zde bývala
- urbanisticky možný přístup, ale velmi žádoucí v takovém případě zpracovat zevrubnější regulativy zástavby, a to nejen pro tyto parcely, ale též současně pro opačnou stranu ulice Havlíčkova (i tato zástavba řešena „okrajově“ jinou studií veřejných prostranství)
- z hlediska cyklistického provozu
 - v současnosti je logická poptávaná chráněná vazba parkem Václava Fialy pro jízdu na kole zakázána, což odpovídá i současnému charakteru a stavebně-technickému řešení
 - otázkou k detailnímu prověření (v rámci komplexnější úlohy), zda a jak by bylo možné zajistit chráněné pěší a cyklistické propojení mezi ulicemi Legií, Na Chmelnici a přes ulici Havlíčkova do vnitrobloku „Drážky“ (včetně např. veřejného prostupu budovou, s úrovnovým křížením hlavních vozovek V8c a bez narušení pietních míst hřbitova)

náměstí T. G. Masaryka

- snaha o zvýšení pobytoвости náměstí i celkové důstojnosti a podoby (tvarosloví) náměstí
- otázkou, proč na podobně významné úpravy není spíše architektonická soutěž (a proč je na jednu stranu redukována problematická část zeleně, ale pak je následně vysazen „vánoční“ smrk vizuálně nevhodně proti historické budově radnice, kde je dnes jen zpevněná plocha)
- provozně se jedná spíše o dílčí úpravy současného řešení, nicméně v prostoru mimo hlavní silnici by byla vhodnější výraznější revize (např. vyšší stupeň sdílení prostoru, zohlednění logických poptávaných pěších a cyklistických vazeb apod.)
- z hlediska cyklistického provozu
 - žádoucí umožnit volnou legální prostupnost prostranství (sdílení prostoru), zejména pak obousměrný cyklistický provoz v rámci ploch pro provoz vozidel i v ulici Lazební
 - rovnoměrné rozmístění stojanů pro kola po obvodu i v ploše náměstí (v návrhu zmíněno, ale není vyobrazeno)

Obecní rybník a lokalita „Z8“

- snaha o rekultivaci místa, zcela nejasný koncept a důvody pro volbu finálního řešení
- chaoticky nevhodné plochy parkování, nereflektování některých základních logických pěších vazeb, kromě veřejného prostranství umístěny dva bytové domy (bez kontextu, „jen tak“...)
- otázkou, proč na podobně významné úpravy není spíše architektonická soutěž, resp. výrazně podrobněji definované požadavky
- vhodná zásadní revize, resp. zcela odlišný koncept a plnohodnotné dopravně-urbanistické řešení celé širší lokality, které je pro podobu vlastních veřejných prostranství určující
- z hlediska cyklistického provozu
 - zohlednit poptávané vazby, včetně diagonální chráněné trasy („Lazební – Obolecká“)
 - otázka charakteru Slavíčkovy ulice (sdílený prostor obytné zóny, nebo zcela bez IAD?)
 - otázka charakteru úseku Buttulovy ulice (jako obslužná s chodníky, nebo v jedné úrovni)
 - revize podoby ulic a křižovatky Na Hlavaticích – Obolecká – Za Vlasárnou – Buttulova, včetně navazujících prostranství a charakteru zástavby
 - viz též komentáře k PD rekonstrukce ulic Na Hlavaticích + Za Vlasárnou a Obolecká