

PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE VYBRANÝCH ZÁMĚRŮ / PRACOVNÍ KOMENTÁŘE **(v rámci zpracování cyklogenerelu pro město Chotěboř / Tomáš Cach / 2022-03)**

Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chotěboře

- principiálně logické vymezení vybraných hlavních tras mezi převážně rezidenční zástavbou a centrální částí města, resp. občanskou vybaveností, kde je požadavek na bezbariérovost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace prioritní oproti jiným lokalitám
- v případě rozvolněné zástavby (resp. oddálené uliční a stavební čáry od vozovky apod.) však v některých případech může být vhodné řešit stavební úpravy tak, aby se nejednalo pouze o chodník, ale chodníkovou stezku (stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, dopravní režim C7a+E13) – jako doplňková alternativa k vozovce pro slabší uživatele
 - Žižkova, Hermannova, Sokolohradská (v roce 2018 již byly „stávající“)
 - otázka podoby úprav v rámci sídlištní (modernistické) zástavby a návaznostech, kde vybraná přímá propojení často chybí (v generelu, resp. v terénu) a jsou poptávána i z hlediska cyklistického provozu (např. oblast Břevnická – Kamenná – Kosmonautů – Na Chmelnici, Smetanova – Na Valech – Východní / Hrnčířská apod.)
- některé projekty města i kraje jsou v rozporu s požadavky na řešení bezbariérovosti vybraných tras (i obecně s vyhláškou č. 398/2000 Sb.), např. ulice Fominova, Hromádky z Jistebnice, Březová, Tyršova x Na Valech apod.

Buttulova – oprava komunikace

- dlažba žulová (kostka 10x10x10) vějířovitě kladená OK (jako vhodný kompromis mezi komfortem pěšo+cyklo a hist. prostředím)
- z hlediska dopravního režimu:
 - původně obousměrné bez omezení
 - nově cykloobousměrka – pozitivní zachování obousměrnosti pro cyklo, otázkou vhodnost možného průjezdu IAD
 - doporučení: prověřit zaslepení, resp. vyloučení IAD z většiny úseku Klášterní – Ningerova (včetně doplnění antiparkovacích sloupků mezi Klášterní – Sladovnická naproti ZŠ) pro zvýšení bezpečnosti a komfortu pěšo+cyklo ve vztahu k centru a ZŠ
- *poznámka: k dispozici pouze výkres D.1.1.2.a.pdf*

Stezka Chotěboř - Bílek

- dopravně-rekreační alternativa k extravilánovému úseku silnice č. 345 (nikoliv však 100% náhrda), otázkou další řešení návazností (do Chotěboře, resp. budoucnost vojenského areálu)
- část parcel v soukromém vlastnictví, úsek s využitím části (druhé) koleje (pro průmyslovou zónu) a úplné zrušení kolejového napojení vojenského areálu – je to opravdu reálné?
- *poznámka: pokud do cyklogenerelu přesně, prosím osu navržené komunikace stezky v DWG*

Dolní – obytná zóna

- nevhodné kácet vzrostlý strom (u jižního konce) – lze řešit jinak, všechny předmětné pozemky ve vlastnictví města
- ulice musí zůstat obousměrná min. pro cyklistický provoz (cykloobousměrka, nebo všechna vozidla rezidentů s omezením vjezdu ostatních vozidel apod.)
- jižní začátek obytné zóny by měl být již u současného napojení (stavebně vyřešeného chodníkového přejezdu) na ulici Riegrova
- u severního začátku obytné zóny je otázkou řešení podoby místa a rozsahu – reálně je ulice Požárnická i propojka ke křižovatce Chotěbořova x Za Vlasárnou v obdobném charakteru
- otázka podoby řešení parkovacích míst (tvarosloví, s ohledem na charakter místa)

Fominova + Hromádky z Jistebnice

- investorem je Kraj Vysočina, ale v zájmu města Chotěboř je provedení řady úprav projektu
- z hlediska pěšího provozu:
 - zcela nevhodně řešeny pěší vazby – závleky, přerušení kontinuity chodníků a pěších pásů vozovkami (namísto chodníkových přejezdů nebo přechodů pro chodce)
 - bariérové pro zajištění základní prostupnosti území pro osoby s omezenou schopností orientace – mj. též v rozporu s generelem bezbariérovosti (a jednou z hlavních tras!)
 - všechny pěší vazby u křížení vozovek a vjezdů řešit jako plně bezbariérové v šířce 4,0 m s přechody pro chodce v úrovni vozovky, resp. stavebně zvýšené do úrovně chodníku (!)
- z hlediska cyklistického provozu:
 - není nijak zohledněn cyklistický průjezd po hlavní komunikaci ani další vazby
 - v naprosté většině úseku není reálně rozšířit vozovku pro zřízení ochranných cyklopruhů, vhodnější je naopak udržet vozovku co nejúžší ve prospěch rozšíření chodníků a vyšší stupeň zklidnění průjezdné automobilové dopravy
 - v centrální části je vozovka šířky 6,00, v návaznostech rozšiřovaná až na 7,50 m – vhodné prověřit větší homogenizaci a s ohledem na kontext udržet vozovky v šířkách 6,00-6,50 m mezi obrubami (v kritickém hrdle ve střední části popř. až na 5,50 m)
 - v úseku u hasičské stanice (mezi Západní / Na Hlavaticích a Lazební) lze potenciálně v délce cca 180 m homogenizovat uliční profil na 7,50 m ve prospěch zřízení ochranných cyklopruhů v minimální skladebnosti nebo zúžit vozovku (viz výše) ve prospěch možnosti duálního průjezdu (jízda cyklistů ve vozovce s alternativou jízdy po severním chodníku pro pomalejší a slabší uživatele)
 - od ulice Západní vhodné dořešit napojení (případné) chodníkové stezky, včetně revize navrženého parkování a doplnění plnohodnotné vazby i přes východní rameno křižovatky (přechody pro chodce pak sdružené s přejezdy pro cyklisty, V8c místo V7a)
 - u Slavičkovy a Lazební plnohodnotně dořešit napojení obou ulic jako cykloobousměrek

- zajistit přesmyk V Drážkách – Mezibranská přes Fominovu (chráněné propojení mezi zklidněnou rezidenční oblastí a historickým jádrem města, alternativa k levým odbočením ve vozovce krajské silnice)
- prostor dvojice křižovek Hromádky z Jistebnice x Západní x Na Hlavaticích:
 - proč není výrazněji přeřešený prostor křižovaty Na Hlavaticích (v souladu s ÚP), jestliže historická zástavba je vysanována a všechny pozemky jsou ve vlastnictví města?
 - pro zásadní dopravně-urbanistickou úpravu by pak byla nutná změna ÚP, např. namísto dvojice problémových křižovek jedna průsečná nebo malá okružní, včetně plnohodnotně dořešených chráněných bezmotorových vazeb a pobytových prostranství
- prostor křižovaty Hromádky z Jistebnice x Slavíčková x Lazební:
 - minimálně žádoucí dořešit bezbariérovost pěší a obousměrná napojení cyklo (viz výše)
 - vhodné prověřit zvýšení plochy vozovky mimo krajskou silnici, včetně odlišného materiálového řešení povrchu vozovky (např. vějířovitě kladená žulová dlažba)
 - v případě revize funkčních ploch ÚP by bylo potenciálně možné lepší řešení
- prostor křižovaty Fominova x V Drážkách:
 - zajistit důstojné a bezpečné podmínky pro chodce a cyklisty (viz výše)
 - zejména náhrada V7a pomocí V8c, se stavební návazností rozšířených zpevněných prostranství (sdílený prostor pěšo+cyklo, režim C7a+E13) a zvýšené vozovky obou vedlejších komunikací do úrovně chodníku v místě křížení, resp. napojení vazby
- z hlediska podoby veřejných prostranství v detailu vhodné tvaroslovím lépe reflektovat kontext přímé návaznosti na historické jádro města

Hubáčkova

- celkový princip zklidňování a řešení zvýšených křižovek OK
- celá ulice by měla zůstat obousměrná min. pro jízdní kola, v nejzápadnější části (Slepá – Letná) vhodné zachovat šířku vozovky min. 4,00 m (oproti stavu zúžena na 3,50 m)
- jaký bude režim celé ulice? zóna 30, nebo obytná zóna?
 - otázka řešení chůze a parkování (dle návrhu pouze ve vozovce, jinak pouze trávník), pás se zatravněvacími tvárnicemi pouze v úseku Wurmova – Marešova
 - otázka nivelety obrub vozovky vůči trávníku – v současnosti možné vyhýbání pěšo+cyklo i do plochy trávníku, při zvýšené obrubě odlišná situace
 - otázka rozsahu míst k zastavení vozidel (např. doplnění zpevněných zatravněných ploch vs. vyježděný trávník jedním kolem)

Maková (nová zástavba „Boží Muka“)

- základní princip řešení zóny 30 s šířkou vozovky 5,50 m a chodníky je OK
- zásadní problém chybné parcelace bez jediného východo-západního (příčného) propojení
- podél ulice Západní by měla optimálně probíhat chodníková stezka – vhodné by bylo v rozsahu záměru její vybudování, nebo alespoň minimalizace budoucích souvisejících víceprací (např. upravit polohu a podobu zvýšené vozovky u napojení blíže k Západní)
- „propojka“ mezi nejjihnější parcelou (č.3948/14, ve vlastnictví města Chotěboř) a souvislým pásem parcel pro výstavbu RD – řešena jen jako zatravněná plocha z utilitárního důvodu vedení vodovodu, žádoucí řešit pro pěší a cyklistickou veřejnou prostupnost (resp. otázka využití parcely ve vlastnictví města včetně jiné funkce a smysluplnější struktury a vymezení veřejného prostranství)
- u severního konce zástavby do budoucna vhodné celkové úpravy veřejného prostranství (včetně navázání chodníkové stezky apod.), vlastní vozovka i zvýšený práh byly již dříve realizovány – žádoucí ponechat volnou plochu mezi vozovku, nejsevernější parcelou RD a komunikací Hromádky z Jistebnice pro výhledovou přestavbu (bez objektů, zeleně apod.)

Na Hlavaticích + Za Vlasárnou

- otázkou charakter a využití ulice – zda má být konzervováno na 50 km/h při šířce vozovky 6,00 m a místy více, nebo (s ohledem na kontext vč. bezmotorové dopravy) více zklidněno jako součást zóny 30, se základní šířkou vozovky 5,50 m (s dílčím rozšířením na 6,00 m)
- se stupněm zklidnění souvisejí možnosti výrazně příznivějšího řešení křižovatek pro bezmotorový provoz v podélném i příčném směru
- projekt zcela ignoruje některé zásadní poptávané pěší vazby i požadavek na souvislé bezbariérové řešení v podélném směru, příčné neřešeny vůbec!
- Na Hlavaticích (Hromádky z Jistebnice – Obolecká): jižní napojení viz koordinace a komentář k rekonstrukci krajské komunikace), související otázkou řešení východního chodníku jako chodníkové stezky (s rozšířením na min. 3,00 m v režimu C7a+E13)
- křižovatka Na Hlavaticích x Za Vlasárou x Obolecká x Buttulova: žádoucí komplexně přerešit (pěší vazby, chráněná cyklovazba, celková kvalita veřejného prostranství), zohlednit zejména současnou radiální vazbu pěšo+cyklo na centrum města možná výhledová napojení
- křižovatky Za Vlasárnou x Brigádnická a U Nádržky: pro zklidnění průjezdu vhodná zvýšená celá křižovatka s předností zprava (pokud by měla zůstat hlavní komunikace, pak vždy zvýšené celé rameno vedlejší vč. nároží, s rampou v přímé linii s obrubou hlavní ulice)
- křižovatka Za Vlasárnou x Chotěbořova: žádoucí komplexně přerešit (pěší vazby, chráněná cyklovazba, celková kvalita veřejného prostranství), zohlednit zejména vazby pěšo+cyklo k Nádržce a k zámku a jejich bezpečné napojení

Obolecká

- vhodnější řešit jako zónu 30 s kontinuální šířkou vozovky 5,00 (5,50 m) v celé délce (namísto jejího rozšiřování až na 6,00 m), se zvýšenými křižovatkami, chodníkem v celém rozsahu záměru (chybí mezi Skalní a Okrajovou) a odlišným řešením vjezdů oproti vozovce
- výše uvedené úpravy oproti stavu i návrhu provoz více zklidní, tj. mj. ve prospěch bezpečnosti a komfortu cyklistického provozu ve vozovce

Svojsíkova – Na Skřivánku

- ulice Svojsíkova (doplnění přechodu ke vstupu do úřadu, parkování a chodníčku):
 - žádoucí zachovat oboousměrný provoz min. pro jízdní kola (dosud obousměrné, navržen jednosměrný provoz), vhodné udržet šířky vozovky 4,00 m (min. 3,75 m) oproti 3,50 m
- ulice Na Skřivánku (doplnění parkovacího pásu)
 - navržen parkovací pás na úkor části současného chodníku, chodník na úkor zeleně, nevhodné (proměnné) zužování chodníku (1,80-1,50 m)
 - vhodnější prověřit (nejlépe v praxi) doplnění podélného stání mezi stávajícími obrubami, přičemž ve východní zúžené části bude možné vyhnoutí dvoustopých vozidel v dohledové vzdálenosti (tam, kde volná šířka vozovky pro průjezd bude mezi 5,00 a 4,40 m)
 - vhodnější ve prospěch celkového zklidnění provozu i podmínek pro pěšo+cyklo
 - alt. otázkou rozšíření chodníku – chodníková stezka (děti do školy, na sportoviště atd.)

Rybní

- celkově OK, otázka způsobu kladení a povrchu dlažby, rozsah a koordinace s akcí Buttulova
- v PD navrženo zřízení jednosměrného provozu, v terénu již jako cykloobosměrka
- jižní pěší chodníková propojka (do ulice Slavíčková) – bude fungovat i pro cyklo

Severní a Březová

- projekt zvyšuje kapacitu parkování převážně na úkor komfortu pěšího pohybu a zhoršuje podmínky cyklo – pozitivní je pouze úprava se zvýšením křižovatky Severní x Březová a zvýšení vozovky u obou severních konců ulic, v obou případech však s dílčími problémy
- jaký bude režim dané oblasti – bude vše zóna 30, resp. ulice Dlouhá nikoliv a nadále jako hlavní? (v kontextu vhodnější včetně této Dlouhé a včetně obou celých křižovatek)
- žádoucí úprava řešení jižní části ulice Březová tak, aby zde byla přímá pěší vazba bez kličkování a zúžených úseků – pokud má být dořešeno chráněné východo-západní propojení i pro cyklo (vazba severně podél sportoviště), pak nutná větší revize navržené podoby stání
- nejsou dořešeny plně bezbariérově vazby požadované obecně i generelem města
- v ulici Severní Žádoucí (nově) zajištění obousměrného cyklistického provozu – byla prověřena např. varianta se dvěma řadami podélného stání namísto jedné (přerušované) řady šikmého? z hlediska bezpečnosti by to bylo mnohem vhodnější (i pro uliční prostor celkově)
- ulice Březinova je (s ohledem na režim stání a šířky JP) nově navržena jako jednosměrná, což je z hlediska cyklodopravy nepřijatelné a je nutné řešit např. jako cykloobousměrku
- v areálu MČ doplněno parkování pro automobily s novým napojením přes chodník, naopak není nikde řešeno parkování pro kola ani zvětšení chodníku alespoň před vstupem do MŠ

Sladovnická a Klášterní

- celkově principiálně OK, de facto celé realizováno (s dílčími odchylkami, např. kladení dlažby v křižovatce s ulicí Buttulova vhodněji kladeno do oblouku a nikoliv do řádků)

Tyršova a Železnohorská

- konzultováno operativně v lednu a únoru, otázkou podoba aktuální verze
- žádoucí bylo min. upravit rozsah zóny 30 do logické podoby a opravit chybné řešení V20
- projekt zcela ignoroval bezbariérový generel (např. řešením křižovatky Na Valech) a často nevhodná (ne)řešení křížení vjezdů a vozovek (např. Drtinova ve var. polštář v pěší vazbě)

Zelená

- de facto obnova asfaltové vozovky š. 5,00 m v ulici, která mezi ploty neměří o mnoho více
- otázkou doplnění dílčích zklidňujících úprav (lokálně odlišný materiál, barevnost apod.)
- otázkou revize dopravního režimu (nyní teoreticky 50 km/h, adekvátní obytná zóna)