

N e m o t o r o v á   d o p r a v a  
p o d l e   Ú P   m ě s t a  
Ž d’áru   n a d   S áz a v o u

t e x t o v á   č á s t





Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., Příkop 8, 602 00 Brno

akce:	Nemotorová doprava podle ÚP města Žďáru nad Sázavou
evidenční číslo zhotovitele:	213-002-588
objednatel:	město Žďár nad Sázavou Žižkova 227/1, 591 31
zhotovitel:	Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. Příkop 8, 602 00 Brno
jednatelé společnosti:	Ing. arch. Vanda Ciznerová Ing. arch. Miloš Schneider
hlavní projektant:	Ing. arch. Vanda Ciznerová
doprava:	Ing. Jiří Hrnčíř
datum:	září 2013

URBANISTICKÉ STŘEDISKO BRNO  
spol. s r.o.  
PŘÍKOP 8, 602 00 BRNO

ciznerova@usbrno.cz

+420 545 175 896

hrncir@usbrno.cz

+420 545 175 798

*obsah dokumentace:*

- textová část
- grafická část

*obsah grafické části:*

1.	Cyklistická doprava – cyklistické stezky a trasy - koncepce	1 : 25 000
2.	Cyklistická doprava – nadregionální cyklistické trasy	1 : 25 000
3.	Cyklistická doprava – návrh aktualizace	1 : 25 000
4.	Pěší doprava – hlavní pěší trasy a turistické trasy	1 : 25 000
5.	Pěší doprava – hlavní pěší trasy z centrálních prostor	1 : 10 000
6.	Pěší doprava – návrh aktualizace	1 : 25 000

*obsah textové části:*

A.	Základní údaje .....	4
B.	Nemotorová doprava podle ÚP města Žďáru nad Sázavou .....	5

## A. Základní údaje

Studie „Nemotorová doprava podle ÚP města Žďáru nad Sázavou“ se zpracovává na základě objednávky č.j. 52046/2013/ORÚP/365/IS uzavřené mezi objednatelem – městem Žďár nad Sázavou, zastoupeným MěÚ Žďár nad Sázavou, odborem rozvoje a územního plánování a zhotovitelem – Urbanistickým střediskem Brno, spol. s r.o.

### Cíle studie

Cílem studie bylo zmapování vedení cyklistických a pěších tras na správním území města Žďár nad Sázavou a prověření jejich doplnění v součinnosti s platnou územní plánovací dokumentací.

Posouzení bude využito jako podklad pro další projednávání nemotorové dopravy a záměry řešení a případnou aktualizaci ve změně např. č.4 územního plánu města.

### Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází na správním území města Žďár nad Sázavou.

### Podklady

- Územní plán Žďár nad Sázavou; Urbanistické středisko Brno, 2002
- Studie sítě cyklistických tras ve městě Žďár nad Sázavou, bakalářská práce ČVUT Praha, Fakulta dopravní, Lenka Holešářová, 2010
- Celostátní sčítání dopravy; ŘSD ČR; 2010
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací; Z1 – únor 2010
- zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění
- zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- vyhl. 104/97 Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- průzkum v terénu
- ortofotomapa
- základní mapa ČR
- digitální katastrální mapa

## B. Nemotorová doprava podle ÚP města Žďáru nad Sázavou

Pěší doprava je vedena po chodnících podél komunikací. V centru města je vymezena jako komunikace funkční třídy D 1 - zklidněná komunikace - pěší zóna ulice vedoucí od jihu od žst. Navrhováno je zklidnit i část ulice Veselské. V navazujících ulicích ve funkční třídě C je pěší doprava vedena po chodnících podél komunikací. Do centra města se rovněž sbíhá řada turisticky značených cest, jež napojují okolí. Další samostatně vedené pěší trasy jsou v sídlištích a podél vodotečí a vodních ploch.

Podél řeky je vyznačena cyklistická stezka od mostu pod bývalým okresním úřadem, dnes Městským úřadem, směrem do sportovišť severně. Na ni navazuje cykloturistická trasa Klubu českých turistů vedoucí –

- severně kolem Pilské nádrže do Polničky v nové trase podél přehrady
- východně přes Vysoké a Počítky do Kadova
- západně do Sázavy
- jižně přes Jámy do Bohdalce

Cyklistická doprava není v současné době příliš využívána pro pravidelné denní aktivity. Je to dáné jak uspořádáním zástavby, tak i absencí vhodné infrastruktury. Typy komunikací pro cyklisty jsou v podstatě následující:

- a) Integrovaná s motorovou dopravou v prostoru a čase - cyklistické pruhy, předsunuté stop čáry (obě vizuálně segregované od motorové dopravy), značené cyklistické pásy, smíšené pruhy pro veřejnou a cyklistickou dopravu, široké přidružené pruhy a metody dopravního zklidňování.
- b) Segregovaná od motorové dopravy prostorově: připuštění obousměrného cyklistického provozu v jednosměrných ulicích, průjezd cyklistů na komunikacích se zákazem vjezdu motorové dopravy, cyklistické pruhy nebo pásy (vedené paralelně s vozovkou), mosty a podjezdy pro cyklistickou dopravu.
- c) Segregovaná od motorové dopravy v čase: křížení cyklistické infrastruktury na světelně řízených křižovatkách, fáze pro cyklisty na ostatních řízených křižovatkách.
- d) Segregovaná od pěší dopravy prostorově: cyklistické stezky, mosty a podjezdy pro cyklistickou dopravu.
- e) Integrované s pěší dopravou v prostoru a čase: sdílení komunikací pěšimi a cyklisty, mosty a podjezdy pro pěší a cyklistickou dopravu.

Obecný názor veřejnosti je, že cyklistická infrastruktura mimo stávající vozovky je bezpečnější než využívání komunikací, neboť nedochází ke kontaktu s motorovou dopravou. Chodci se obávají společného provozu kvůli nebezpečí střetu s cyklisty jedoucími bezohledně. V obou případech však zkušenosti získané v zahraničí ukazují opak (samozřejmě se zde neuvažuje s využíváním komunikací s vyšší rychlostí vozidel). Samostatně vedené cyklistické komunikace mohou vést ke stejně vážným úrazům jako na obyčejné vozovce. Je to způsobeno částečně nevhodnými návrhovými prvky, horším povrchem, změnami sklonu a špatnou údržbou. Navíc je na těchto trasách horší dopravní chování, uživatelé jsou méně pozorní, protože se cítí relativně bezpečně, jezdí po celé šířce zpevnění bez ohledu na protisměrný provoz a jsou málo pozorní na křižovatkách s normálními komunikacemi. To je problém zejména obousměrných cyklistických pásů na jedné straně komunikace. Výsledkem je zvýšená možnost kolize s motorovou dopravou v místech nutného kontaktu.

Cyklisté využívající hlavně segregované trasy jsou pak v normálním provozu nejistí. Čím více cyklistů jezdí mimo komunikace, tím méně očekávají motoristé jejich přítomnost na vozovce a jsou schopni se k nim chovat jako k účastníkům provozu. Téměř 80 procent nehod se odehrává na křižovatkách. Zlepšení těchto kolizních bodů je z hlediska návratnosti financí největším přínosem. Cyklisté mohou obvykle velmi dobře využívat prostor s motorovou dopravou, pokud jízdní rychlosť je okolo 30 km/hod. Dopravní zklidňování často splňuje toto kritérium bez požadavků na další speciální řešení. Musí však být řešeno s ohledem na vedení cyklistické dopravy.

V územním plánu je navrhováno zvýšit využití jízdního kola pro každodenní využití zejména na krátké vzdálenosti. Pro tyto účely je nejvhodnější integrace účastníků provozu v hlavním dopravním prostoru. Pro krátké přepravní vzdálenosti se počítá s přístupem po zklidněných komunikacích v rámci obytných zón a ulic, jež tvoří tzv. okrskovou cyklistickou síť. Ta navazuje na již vybudovanou stezku podél Sázavy jako základní komunikaci pro cyklisty, kterou je navrhováno prodloužit podél Sázavy až za zastavěné území. Samostatné cyklistické stezky jsou dále navrhovány mezi centrem města, Žďásem a nádražím a radiálně podél hlavních městských komunikací. Na severu je navrhováno propojení až do Stržanova a podél Pilské nádrže. Komunikace využitelné pro cyklistický provoz vytvářejí společně s cykloturistickými trasami kolem města okruh.