

Předložení návrhu k zařazení na pořad jednání Zastupitelstva města Zlín dne 10. 12. 2020

Úprava projektu okružní křižovatky ulic Vodní, Bartošova, Trávník s důrazem na cyklistickou a pěší dopravu

Jednání:

10. 12. 2020

Typ materiálu:

Samostatný materiál

Předmět jednání:

Okružní křižovatka Vodní, Bartošová, Trávník – úprava zadání projektu ve vztahu k řešení pohybu cyklistů a chodců

Garant:

Čestmír Vančura

Datum:

23. 11. 2020

Předkládá:

Čestmír Vančura

Usnesení:

Zastupitelstvo města Zlín

- 1) Schvaluje
záměr modifikovat zadání projektu okružní křižovatky Vodní, Bartošova, Trávník s ohledem na cyklodopravu a pěší a zohlednit vedení cyklistů ve všech podstatných směrech.
- 2) Pověřuje
náměstkovi pro dopravu pana Michala Čížka dohledem nad plněním bodu č. 1

Má vazbu na rozpočet města:

Ne

Rok: 2020 - 2021

Odbor: Odbor dopravy

Číslo akce: ---

Název akce: Úprava zadání projektu okružní křižovatky ulic Vodní, Bartošova, Trávník

Částka: -----

Důvodová zpráva

Z oficiálně prezentovaných materiálů k nově navrhované okružní křižovatce v místě křížení ulic Vodní, Bartošova a Trávník není zřejmé, jakým způsobem zde bude řešen pohyb cyklistů. Ze zveřejněných vizualizací (příloha č. 1) vyplývá spíše absence jakéhokoliv řešení ve vztahu k cyklistické dopravě.

Křížení ulic Vodní, Bartošova a Trávník považujeme za jedno z nejdůležitějších v rámci celého města Zlína, proto pokládáme za důležité věnovat mu náležitou pozornost nejen z hlediska pohybu individuální automobilové dopravy, ale zejména s ohledem na udržitelné dopravní módy (pěší, cyklisté).

Dle údajů dostupných na webových stránkách města Zlína v sekci doprava, ve strategickém materiálu Generel dopravy pro město Zlín je k nahlédnutí předpokládaný zátěžový pentlogram budoucího využití cyklistické infrastruktury v tomto místě (zjednodušeně řečeno zobrazuje se, kolik cyklistů daným místem v budoucnu projede), pokud bude infrastruktura zrealizována. **Vazba mezi Čepkovem a ulicí Vodní vykazuje dle tohoto dokumentu potenciál cca 1700 cyklistů v obou směrech za 24 hodin, což je hodnota, která patří k nejvyšším v rámci města Zlína.** (viz příloha č. 2)

Požadujeme, aby v projektové přípravě okružní křižovatky bylo zohledněno vedení cyklistů ve všech podstatných směrech. (viz příloha č. 3)

Za nejdůležitější lze považovat následující prostorové vazby:

- a) Vazba od Čepkova směrem k železničnímu přejezdu (ať už v nové nebo stávající poloze)
- b) Vazba od železničního přejezdu k nově navrženému přechodu pro chodce přes ulici Vodní
- c) Vazba od přechodu přes ulici Vodní k ulici Bartošova a dále na náměstí Míru
- d) Vazba od přechodu ulice Vodní směrem do sadu Svobody
- e) Vazba od železničního přejezdu směrem autobusovému nádraží a výpravní budově (vazba na plánovaný terminál Zlín Střed
- f) Další vazby na ulici Vodní směrem východním a vazba na ulici Zarámí směrem východním

(Pro přehlednost a doplňujeme materiál mapami v příloze č. 4: Cyklistická doprava – Model základní sítě (Generel dopravy pro město Zlín) a v příloze č. 5: Mapa stávající sítě cyklostezek a cyklopruhů na území města Zlína)

Jako **nejvhodnější řešení** vazby z Čepkova na ulici Vodní se jeví realizace **nové lávky v šířce min. 6 m pro smíšený provoz pěších a cyklistů přes Dřevnici mezi Čepkovem a ulicí Benešovo nábreží**. (Může být řešeno v navazujícím projektu). Vhodně umístěná lávka umožní **bezproblémové využití cyklopodjezdů a ideální napojení na stávající cyklostezku**. Oproti tomu využití stávajícího mostu by bez rozšíření nebylo možné **s ohledem na omezenou šířku chodníků a jízdních pruhů**. **Složitě** by také bylo **odbočení na stávající infrastrukturu** průjezdem přes stávající okružní křižovatku. Rozšíření mostu **nepovažujeme s ohledem na stáří mostu** a následnou složitou údržbu obou objektů za vhodnou (taktéž s přihlédnutím k totožné ceně za rozšíření případně za výstavbu nové lávky).

Následně je vhodné **vybudovat smíšený (ideálně dělený) přechod přes Benešovo nábreží**, napojit se na stávající přechod přes železniční trať a pokračovat dále **smíšenou (případně dělenou cyklostezkou)**.

Dále upozorňujeme, že stávající návrh řešení křižovatky **velmi snižuje komfort pěší dopravy**, vzniká nepříjemný závlek o délce několika desítek metrů navíc. Jedná se o jednu z nejintenzivnějších pěších tras v centru.

Seznam příloh:

Příloha č. 1: Vizualizace okružní křižovatky Vodní, Bartošova, Trávník prezentovaná v Magazínu Zlín 10/2020

Příloha č. 2: Zátěžový pentlogram – Model zatížení cyklistické dopravy za 24 hodin – rok 2035 (Generel dopravy pro město Zlín)

Příloha č. 3: Znázornění nejdůležitějších vazeb na okružní křižovatku Vodní, Bartošova, Trávník

Příloha č. 4: Cyklistická doprava – návrh základní sítě (Generel dopravy pro město Zlín)

Příloha č. 5: Mapa stávající sítě cyklostezek a cyklopruhů na území města Zlína

Za návrh se staví zastupitelé Zlín 21

Čestmír Vančura

Petr Sáha

Tomáš Dudák

Jaroslav Juráš

Barbora Raková

Martin Pášma

Dušan Sviečka