

DHV CR spol. s r.o., Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8
Kancelář Ostrava, Hollarova 5, 702 00 Ostrava

KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ

ČISTOPIS

1. TEXTOVÁ ČÁST

Září 2010

10-o2-12



Objednatel: Statutární město Ostrava
Zodpovědný projektant: Ing. Martin Krejčí



OBSAH:

| | |
|--|-----------|
| 1. ÚVOD | 5 |
| 2. STANOVENÍ CÍLŮ, DŮVODY POŘÍZENÍ | 6 |
| 3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ A OKOLÍ VE VAZBĚ NA CYKLISTICKOU DOPRAVU | 7 |
| 4. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ A OKOLÍ | 9 |
| 5. PŘEHLED REALIZOVANÝCH CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ, SUMARIZACE | 10 |
| 6. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKL. STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ | 12 |
| 7. PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ | 19 |
| 7.1. PROJEKTY V REALIZACI (PŘEDPOKLAD DO ODEVZDÁNÍ KONCEPCE HOTOVO) | 19 |
| 7.2. PROJEKTY PŘIPRAVOVANÉ | 19 |
| 7.3. STUDIE A ZÁMĚRY | 20 |
| 8. CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS V OSTRAVĚ | 20 |
| 8.1. CYKLISTICKÉ TRASY PODLE FUNKCE | 20 |
| 8.2. CYKLISTICKÉ TRASY PODLE VÝZNAMU | 21 |
| 8.3. TYPY TRAS A POŽADAVKY NA JEJICH VÝBĚR | 21 |
| 8.4. POVRCHOVÁ ÚPRAVA, BAREVNOST | 23 |
| 8.5. ZNAČENÍ SVISLÉ A VODOROVNÉ | 23 |
| 8.6. CYKLISTICKÉ PŘEJEZDY | 24 |
| 8.7. KŘÍŽOVATKY, ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ | 24 |
| 8.8. CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA | 24 |
| 9. PŘÍKLADY TYPŮ STÁVAJÍCÍCH CYKL. STEZEK A TRAS A CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V OSTRAVĚ | 26 |
| 10. POROVNÁNÍ ROZDÍLŮ MEZI VEDENÍM TRAS V ÚZEMNÍM PLÁNU MĚSTA OSTRAVY A REALIZOVANÝMI NEBO PROJEKČNĚ PŘIPRAVOVANÝMI ÚSEKY | 32 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 11. | <u>PROBLEMATICKÉ PRVKY STÁVAJÍCÍHO ÚP</u> | 38 |
| 12. | <u>POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ NA ÚPRAVU SÍTĚ CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS</u> | 42 |
| 13. | <u>NÁMĚTY ZHOTOVITELE</u> | 44 |
| 14. | <u>CHARAKTERISTIKA SÍTĚ TRAS VČ. NOVOSTAVEB A REKONSTRUKCÍ</u> | 46 |
| 14.1. | ROZMÍSTĚNÍ, DÉLKA A DRUH TRAS | 46 |
| 14.2. | TRASY REKREAČNÍ (TRASY KČT) | 46 |
| 14.3. | TRASY S PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCÍ DOPRAVNÍ (MĚSTSKÉ) | 47 |
| 15. | <u>ROZDĚLENÍ NA PÁTEŘNÍ A DOPLŇKOVÉ MĚSTSKÉ TRASY</u> | 60 |
| 15.1. | TRASY GREENWAYS | 66 |
| 15.2. | OSTATNÍ KRAJSKÉ TRASY | 67 |
| 15.3. | MĚSTSKÉ PÁTEŘNÍ TRASY | 67 |
| 16. | <u>NAVRŽENÁ INFRASTRUKTURA</u> | 69 |
| 17. | <u>TYPIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS</u> | 71 |
| 17.1. | SAMOSTATNÁ STEZKA PRO CYKLISTY | 71 |
| 17.2. | SPOLEČNÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (NEDĚLENÁ) | 71 |
| 17.3. | SPOLEČNÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (DĚLENÁ NA ČÁST PRO CHODCE A CYKLISTY) | 71 |
| 17.4. | VYHRAZENÉ CYKLISTICKÉ PRUHY (NA VOZOVCE) | 72 |
| 17.5. | ÚČELOVÁ KOMUNIKACE (POLNÍ, LESNÍ CESTA, JINÁ KOMUNIKACE) | 72 |
| 17.6. | VEDENÍ TRASY VE ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACI | 72 |
| 17.7. | VEDENÍ TRASY PO VOZOVCE PŘEVÁŽNĚ MÍSTNÍCH OBSLUŽNÝCH KOMUNIKACÍ NEBO DOPRAVNĚ MĚNĚ VÝZNAMNÝCH SILNICÍCH III. TŘÍDY (DO 3 - 5 000 VOZ/DEN) | 72 |
| 17.8. | VEDENÍ TRASY PO VYHRAZENÝCH PRUZÍCH SPOLEČNÝCH PRO AUTOBUSOVOU A CYKLISTICKOU DOPRAVU | 73 |
| 17.9. | ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ | 73 |
| 17.10. | LESY, PARKY A LESOPARKY | 73 |
| 17.11. | DOTVOŘENÍ SÍTĚ | 73 |
| 17.12. | ŠÍRKOVÉ PARAMETRY | 74 |
| 18. | <u>HARMONOGRAM POSTUPNÉ REALIZACE SÍTĚ</u> | 75 |
| 18.1. | NÁVRH PODLE NEJŽÁDANĚJŠÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY | 75 |
| 18.2. | NÁVRH PODLE NUTNOSTI ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI | 75 |
| 18.3. | NÁVRH PODLE NEJMENŠÍCH INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ | 77 |

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

| | | |
|-------------------|---|------------------|
| 18.4. | VÝSLEDNÝ NÁVRH | 77 |
| <u>19.</u> | <u>OBECNÁ DOPORUČENÍ PRO UPŘEDNOSTŇOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ</u> | <u>79</u> |
| <u>20.</u> | <u>KOORDINACE S PLÁNOVANÝMI KOMUNIKAČNÍMI STAVBAMI</u> | <u>80</u> |
| <u>21.</u> | <u>SLUŽBY PRO CYKLISTY</u> | <u>80</u> |
| <u>22.</u> | <u>OPATŘENÍ PODPORUJÍCÍ ROZVOJ CYKLISTIKY VE MĚSTĚ</u> | <u>81</u> |
| <u>23.</u> | <u>NÁVAZNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY A HROMADNÉ DOPRAVY</u> | <u>81</u> |
| <u>24.</u> | <u>VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ KONCEPTU, STANOVISKO ZHOTOVITELE</u> | <u>83</u> |
| <u>25.</u> | <u>NÁVRH DALŠÍHO POSTUPU PO UKONČENÍ PRACÍ NA KONCEPCI ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ</u> | <u>87</u> |
| <u>26.</u> | <u>SHRNUTÍ STRATEGIE</u> | <u>88</u> |
| <u>27.</u> | <u>ZÁVĚR</u> | <u>89</u> |
| 27.1. | OBECNĚ | 89 |
| 27.2. | NÁVRHOVÉ OBDOBÍ | 89 |

1. ÚVOD

Předmětem řešení Konceptce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě je:

- analýza vývoje a stavu stávajících cyklistických komunikací ve městě a okolí
- sjednocení návrhů územně-plánovacích dokumentací a podkladů
- rozdělení sítě cyklistické dopravy na páteřní a doplňkové
- návrh postupu výstavby na další období
- odhad nákladů na výstavbu páteřní sítě
- projednání v orgánech města.

Pro řešení návrhu konceptce rozvoje cyklistické dopravy bylo především využito následujících významných materiálů:

- 1) Sčítání cyklistické dopravy (DHV CR, Ostravské komunikace, 2005-6, 2010)
- 2) Doplňující průzkumy v terénu vč. fotodokumentace
- 3) Zákony a vyhlášky v platném znění č. 361/2000 Sb., 30/2001Sb., 398/2009 Sb., 13/1997Sb., 268/2009Sb., 104/1997Sb.
- 4) Změna Z1 a norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- 5) ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- 6) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- 7) TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- 8) TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- 9) Územní plán města Ostravy (1994) v aktuální podobě
- 10) Generální dopravní plán města Ostravy – část cyklistická doprava
- 11) Konceptce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
- 12) Projekty a studie cyklistických komunikací na území města
- 13) Internetové údaje z volně přístupných zdrojů
- 14) Digitální katastrální a technická mapa, ortofotomapa – MMO
- 15) Údaje o dopravní nehodovosti cyklistů – Ostravské komunikace
- 16) Podklady a studie poskytnuté ÚHA MMO
- 17) Rozpracovaný územní plán města Ostravy – dopravní část (UDI Morava).

Základními pilíři návrhu jsou následující zásady:

- princip udržitelného rozvoje
- zásada ochrany životního prostředí, rovnosti šancí a sociální politiky
- město musí rozvíjet dopravní systémy tak, aby byly podporovány environmentálně šetrné druhy dopravy, jako je pěší, cyklistická a městská hromadná doprava
- podpora opatření pro vytváření předpokladů pro větší zapojení nemotorové dopravy na krátké vzdálenosti
- uplatnění prvků ochrany zranitelných účastníků silničního provozu, vytváření podmínky pro segregaci motorové a nemotorové dopravy, zklidňování dopravy včetně úprav průtahů.

Doporučuje se tuto dokumentaci průběžně aktualizovat podle měnících se potřeb a situace v území.

2. STANOVENÍ CÍLŮ, DŮVODY POŘÍZENÍ

Cílem návrhu Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě je především:

- dobudovat kvalitní napojení města na stávající a výhledovou evropskou, republikovou (dálkovou), regionální a místní cyklistickou síť v okolí města vč. průtahu páteřních (základních) cyklistických komunikací městem
- dobudovat síť cyklistických komunikací zajišťujících potřeby denní dojíždky i rekreace občanů města
- zjistit finanční náročnost celkového řešení páteřní cyklistické sítě na území města
- zajistit provázanost navrženého řešení s připravovanými, plánovanými a výhledovými dopravními, případně jinými stavbami v území
- sloužit jako podklad pro nové územně-plánovací dokumentace
- umožnit městu podání dalších žádostí o dotace z fondů, umožňujících výstavbu cyklistických stezek a tras (ROP, IPRM, SFDI, apod.).
- navrhnout na základě určení priorit dostavby páteřní sítě etapizaci sítě s reálným pohledem vzhledem k množství možných finančních prostředků.

Důvodem pořízení jsou:

- požadavek vedení města na stanovení priorit výstavby sítě cyklistických tras
- nespokojenost uživatelů cyklistické dopravy (např. Ostravští kolaři), z nichž vyplynula nedostatečnost stávající sítě cyklistických stezek a tras na území města
- provedené sčítání cyklistické dopravy, které prokázalo zájem a schopnost obyvatel města používat jízdní kolo
- nutnost aktualizace v oblasti cyklistické dopravy částečně zastaralých dokumentů (ÚPD, GDP)
- změny ve státní dopravní politice, kde významný důraz začíná být kladen na nemotorovou dopravu
- značný nárůst individuální automobilové dopravy ve městě, přinášející s sebou negativní efekty jako je zvýšená hlučnost, prašnost, emise, vibrace a snaha omezit tento nárůst nabídkou alternativního druhu dopravy.

3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ A OKOLÍ VE VAZBĚ NA CYKLISTICKOU DOPRAVU

Základní údaje:

- Statutární město Ostrava je třetí největší město České republiky, krajské město, ležící v rámci průmyslové oblasti Slezska rozprostírající se na území České republiky a Polska, v Moravskoslezském kraji u hranic s Polskou republikou, bydlí zde přes 330 tisíc obyvatel
- Ostrava leží na soutocích řek Odry, Opavy, Lučiny a Ostravice (řeky tvoří přirozené zelené koridory tzv. Greenways pro vedení nemotorové dopravy)
- V současné době je na území města zrealizováno cca 200 km cyklistických stezek a tras, z toho je více než 70 km vedeno segregovaně od motorové dopravy
- Budování sítě cyklistických stezek a tras má ve městě dvacetiletou historii
- Ostrava se zapojila aktivně do mezinárodního programu BYPAD+ k zkvalitnění cyklistického managementu
- Ostrava v uplynulých letech opakovaně získala dotace na vybudování cyklistických stezek z různých fondů
- Podle současně platného územního plánu mělo být v roce 2010 k dispozici více než 330 km cyklistických stezek a tras, tj. chybí více než třetina původně odhadovaného rozsahu

Z pohledu **mezinárodních vazeb**:

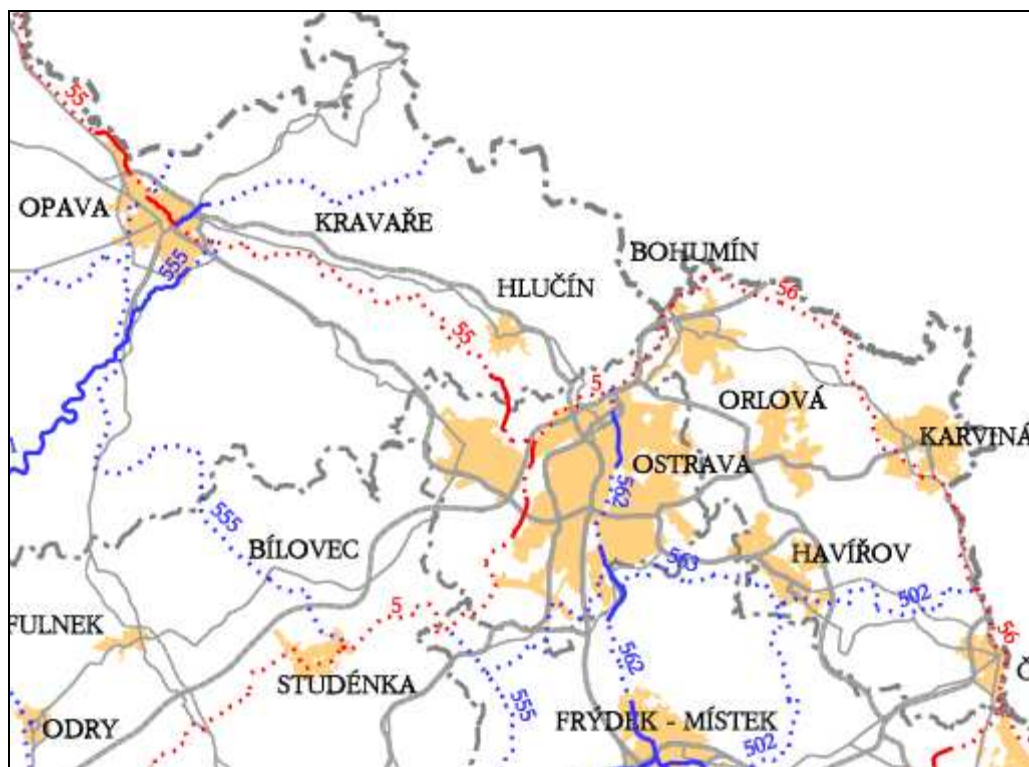
- město leží v ose VI. evropského multimodálního koridoru – větve B sledující průchod historické Jantarové stezky, což se odráží rovněž ve vedení cyklistické trasy Eurovélo č. 4 přímo městem (dnes vedena trasa KČT č. 5 ve stopě Rakousko – Polsko)
- v plném běhu je příprava cyklokoridoru Greenway Odra – Morava - Dunaj.



Obrázek č. 1 – síť cyklistických tras Eurovélo

Z pohledu **regionálních (krajských) vazeb:**

- kraj disponuje návrhem rozvoje dopravního systému zahrnující rovněž cyklistickou dopravu
- v rámci návrhu cyklistické dopravy je město navrženo jako křižovatka dálkové a významných regionálních tras
- železniční tratě procházející Ostravou jsou již dnes vybaveny soupravami umožňujícími přepravu jízdních kol
- relativní blízkost podhůří a nenáročných či víceméně náročných terénů je možností i pro rozvoj rekreačních cyklobusů v návaznosti na již existující linku do Beskyd.



LEGENDA

| | |
|--|-------------------------------|
| | cyklotrasa dálková - stav |
| | cyklotrasa dálková - návrh |
| | cyklotrasa regionální - stav |
| | cyklotrasa regionální - návrh |
| | čísla cyklotras |

Obrázek č. 2 – Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje, cyklistická doprava

Pokud jde o **nejbližší okolí města**:

- blízkost lesních masivů zejména v západní části města, oblasti Poodří umožňující denní rekreaci
- nejbližší okolí města je reliéfem terénu, vzhledem k nízké nadmořské výšce, mírným spádům (s výjimkou oblasti Slezské Ostravy) a teplotně vyhovujícím klimatickým podmínkám, jako stvořeno pro rekreaci jak pěší, tak cyklistickou (z této oblasti se vyjímá pouze východní část a zčásti sever a střed Ostravy, která je značně postižena probíhající průmyslovou výrobou (Arcelor Mittal, chemické závody, Vítkovice Steel se značnou koncentrací škodlivin v ovzduší)
- existence návazných stávajících tras v okolních obcích procházejících zčásti Ostravou (trasy 6011, 6064, 6066, 6109, 6185, 6200, Radegast Slezsko, Radhošťská stezka, městské cyklotrasy v Bohumíně, Petřvaldě, Rychvaldě, apod.).

Mezi **nejvýznamnější aspekty města** patří:

- s výjimkou centra města a některých historických částí poměrně široké uliční koridory, které umožňují implantaci cyklistických stezek nebo pruhů i do centra osídlení
- možnost kombinace s hustou sítí veřejné dopravy (MHD, železniční doprava, cyklobusy)
- existence lesoparků, CHKO Poodří a NPR Landek na území města umožňující krátkodobou rekreaci včetně již zřízených cyklistických stezek
- poměrně slabší sociální struktura města a relativně nižší věkový průměr, mající za následek větší ochotu obyvatelstva k tomuto typu dopravy.

4. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ A OKOLÍ

Ostrava je centrem ostravské sídelní regionální aglomerace. Na sever a západ od města se rozprostírá pahorkatina Oderských vrchů přerušená tokem řeky Opavy, pahorky se svažují na Hlučínsku do nížiny navazující na polskou stranu. Ve směru od jihozápadu k severovýchodu prochází městem tzv. Moravská brána, historický dopravní koridor sledující tok řeky Odry. Východně od města se nachází oblast tzv. slezské zástavby, tvořená smíšenou zástavbou obytnou a průmyslovou, kde nejsou rozpoznatelné hranice mezi jednotlivými obcemi a kde došlo k značné devastaci původní krajiny vinou průmyslu, zejména těžebního a následného zpracovatelského. Na jih od města krajina postupně stoupá do Příborské pahorkatiny mezi řekami Odra a Ostravice. Z jihovýchodu přitéká do Ostravy Lučina.

Ostrava disponuje třemi základními obytnými oblastmi – centrální částí města, západním a jižním obytným sektorem. Průmysl je soustředěn do centrální části (sever a jih širšího centra), dále na jihovýchodní straně města, v severozápadní části města. Obytné oblasti a průmyslové zóny tvoří základní cíle a zdroje dopravy včetně cyklistické.

Kromě již vyjmenovaných hlavních zdrojů a cílů dopravy pak k zejména rekreačním cílům můžeme přičíst (dle výsledků sčítání):

- Rekreační areál hlučínské štěrkovny a oblast kolem řeky Opavy severně od města
- Oblast Poodří jihozápadně od města
- Antošovická jezera a oblast Landeku využívaná k rekreaci
- Jižní část toku Ostravice s výpadem na Beskydy
- Lesopark Myslivna a areál porubského koupaliště
- Městské parky.

5. PŘEHLED REALIZOVANÝCH CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ, SUMARIZACE

Protože předmětem vlastní koncepce není detailní průzkum současného stavu, uvádíme pouze základní přehled o již vyznačených cyklistických trasách a stezkách.

POPIS STÁVAJÍCÍCH ÚSEKŮ REALIZOVANÝCH TRAS:

- * TRASA A: Horní Polanka – Dolní Polanka, Stará Bělá - Výškovice - Zábřeh - Bělský Les - Dubina - Hrabůvka - Hrabová – Kunčice, Mor. Ostrava – Slezská Ostrava
- * TRASA B: Krmelín - Stará Bělá - Zábřeh - Vítkovice - sídl. Fifejdy, Přívoz – Muglinov
- * TRASA C: Hrabová – Hrabůvka – Vítkovice – Mariánské Hory náměstí, Mariánské Hory radnice – Kaufland
- * TRASA D: Poruba-Ves – Pustkovec – Martinov
- * TRASA E: Centrum - Muglinov – Hrušov – Vrbice, Hrabová – Vratimov
- * TRASA F: Centrum - Slezská Ostrava - sídl. Muglinov – Heřmanice, Nová Ves – sídl. Fifejdy
- * TRASA G: Třebovice - Hošťálkovice - Lhotka - Petřkovice - Koblov - Antošovice
- * TRASA H: Hrabová - Nová Bělá - Stará Bělá - Krmelín
- * TRASA CH: Plesná – Poruba – Martinov
- * TRASA I: Klimkovice - Polanka n/O, Stará Bělá, Bělský les – Hrabůvka – nádr. Vítkovice
- * TRASA J: Slezská Ostrava - Radvanice - Bartovice – Šenov, Kamenec – Sl. Ostrava
- * TRASA K: Bartovice - Radvanice - Petřvald

- * TRASA L: Hošťálkovice - Mar. Hory - Nová Ves, Stará Bělá – Proskovice - Košatka
- * TRASA M: Centrum - Mariánské Hory - Hulváky, Dobroslavice – Plesná, Poruba centrum, Svinov – nádraží ČD – Nová Ves, Michálkovice - Rychvald
- * TRASA N: Zábřeh, Bělský les – Hrabůvka, Svinov – Zábřeh, Shopping Park
- * TRASA O: Petřkovice – hranice MOb Mor. Ostrava a Přívoz, Přívoz – Mor. Ostrava
- * TRASA P: Hrabová prům. zóna, Hrabová – Hrabová-statek, Mor. Ostrava - Vítkovice, Lhotka – Bobrovníky
- * TRASA Q: Poruba - Martinov, Nordpól - Petřkovice
- * TRASA R: Polanka nad Odrou – hranice obce Jistebník
- * TRASA S: Nová Ves – Nová Ves, chemická osada
- * TRASA T: Třebovice - Poruba – Martinov
- * TRASA U: Dubina – Interspar, Zábřeh – Shopping park, Krmelín – Nová Bělá, Hrabová prům. zóna
- * TRASA V: Heřmanice - Michálkovice
- * TRASA W: Velká Polom – Krásné Pole – Poruba-Ves, Poruba - Svinov
- * TRASA X: Poruba - Pustkovec
- * TRASA Y: Zábřeh - Bělský les
- * TRASA Z: Třebovice - Hošťálkovice
- * TRASA 5 (Jantarová stezka): Jistebník – Polanka n/O – Svinov – Třebovice – Martinov – Děhylov
- * TRASA 6064: Hrabová – Vratimov – Bartovice – Šenov
- * TRASA 6109: Antošovice – Pudlov
- * TRASA 6200: Velká Polom – Plesná - Dobroslavice.

Městem Ostravou prochází dále okruh Radegast Slezsko (vedený po Jantarové stezce, trase D, Q, M) a na území města začíná značení tzv. Radhošťské stezky (vedení po trasách A, B). Dále zde okrajově zasahují trasy z Bohumína a Rychvaldu. Na hranicích Ostravy jsou ukončeny též cyklotrasy 6011 (Klimkovice), 6066 (Horní Datyně), 6185 (Bobrovníky).

Tabulka 1 – cyklistická infrastruktura v Ostravě

| CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA V OSTRAVĚ K 31.12.2009 | |
|--|--------|
| délka značených cyklistických stezek a tras | 200 km |
| délka rozestavěných stezek a tras | 1 km |
| délka cyklistických stezek samostatných | 9 km |
| délka cyklistických stezek společných s chodci - rozdělených | 18 km |
| délka cyklistických stezek společných s chodci - nerozdělených | 27 km |
| délka cyklistických pruhů značených na vozovce | 5 km |
| délka cyklistických tras na účelových komunikacích | 30 km |
| délka cyklistických tras na vozovkách mimo obytné zóny | 101 km |
| délka cyklistických tras v obytných zónách | 10 km |

6. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKL. STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ

Přes poměrně velkou délku cyklistických tras zůstává síť cyklistických komunikací nekompletní a nehomogenní. Řada z úseků sítě byla vyznačena pouze směrovými tabulkami a vede po méně významných komunikacích, což někteří cyklisté neakceptují a raději využívají dopravně významné komunikace, na nichž nemusí dávat přednost v jízdě (obdobně někteří cyklisté nevyužívají souběžně vedené stezky pro cyklisty). Některé úseky jsou naopak vedeny po komunikacích s intenzivní motorovou dopravou bez úprav (např. část ul. Polanecké, 1. května), v některých úsecích je nedostatečné šířkové uspořádání nebo již nevyhovuje společný provoz s cyklisty (oblast VŠB-TU v Porubě). Na některých starších stezkách, zejména v městském obvodu Poruba a Ostrava-jih, chybí cyklistické přejezdy. Některé úseky budované postupně, bez návazností, jsou cyklisty přijímány negativně. S ohledem na značné změny v legislativě a normativech starší stezky neobsahují oddělovací prvky pro nevidomé a slabozraké. Značná část stezek budovaných v prvních letech výstavby je již ve velmi špatném technickém stavu.

Vzhledem k způsobu rozdělování financí je značný rozdíl mezi přístupem jednotlivých městských obvodů k budování místních cyklotras, kde je nutná spoluúčasť lokálních rozpočtů.

Mezi nejčastějšími problémy zmiňovanými cyklisty patří:

- chybějící propojení mezi Porubou a centrem (zejména průchod tzv. Svinovskými mosty)
- chybějící propojení podél řek
- chybějící možnost průjezdu pěší zónou v centru včetně vhodného křížení železniční trati a silnice I/56 na západním okraji centra
- závady na cyklostezkách (vjezdy, vysoké obruby, překážky, úzká místa)
- málo cyklistických pruhů na vozovkách
- chybějící cyklostezky podél hlavních komunikací
- chybějící opatření pro cyklisty na křižovatkách, schodech, v podchodech
- chybějící opatření pro zklidňování dopravy (např. formou plošných zón 30)
- nedostatečný počet bezpečných míst pro parkování kol.

Hlavní nevyhovující úseky stávajících cyklistických stezek a tras (netýká se špatného povrchu):

- trasa A, I – ul. 1. května, Na Lukách – vedení po vozovce silnice II/478
- trasa A – most mezi Dubinou a Bělským lesem vč. ul. J. Matuška – vedení po vozovce
- trasa A, I – ul. Podhájí a průchod před restaurací Dakota – vedení po vozovce a přes parkoviště



- trasa B – ul. Závodní, Ruská, Pohraniční – vedení po vozovce



- trasa B, C – ul. 1. máje – vedení po vozovce – úsek bez vyhrazených jízdních pruhů



Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě Čistopis

- trasa B,H – vedení po vozovce frekventované ul. Blanické



- trasa C – ul. Lidická – vedení po vozovce s podélným parkováním
- trasa C – ul. Závodní mezi Jeremenkovou kolonií a zast. Most armády – vedení po vozovce



- trasa C – ul. Mostní a Paskovská (Božetěchova – Na Potoku) – vedení po vozovce silnice II/478



- trasa D – úsek souběhu s tř. 17. listopadu mezi aulou VŠB a ul. Opavskou – společná stezka s hustým pěším provozem



- trasa F – úsek Vodárna Nová Ves – Novoveská – vedení po chodníku a přes křižovatku formou sesednutí z kola



- trasa F – lávka přes Ostravici za Novou radnicí – chybějící rampy pro provoz cyklistů



Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

- trasa G – Lhotka, Petřkovice – vedení po vozovce frekventované silnice III. třídy
- trasa H – vedení po ul. Mitrovické a Krmelínské (II/478) ve vozovce



- trasa I – průchod přes ÚMOb Ostrava-jih (dvojitý přerušení cykl. stezky)



- trasa J – vedení po vozovce v křižovatce silnic I/59 a II/479



- trasa J,K – vedení po vozovce silnice II/479 v místě blízko údolnice (Ještěrka)
- trasa N – chybějící propojení mezi stezkou na ul. K Myslivně a trasou D
- trasa N – Čujkovova – U Lesa, vedení ve vozovce a přes křižovatku

- trasa N – přerušení stezky v ul. Cholevově a přes ul. Horní



- trasa Q – vedení cyklistů ve vozovce ul. Průběžné na VIII. stavebním obvodě Poruby



- trasa U – vedení po vozovce silnice II/478



Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

- trasa 5 – vedení po vozovce ul. Polanecké a Bílovecké (silnice III. třídy) a ul. Třebovické a Mongolské – zatížená MK



Mimo tyto liniové závady jsou na některých místech i další výše neuvedené závady bodové, zejména:

- schody (s nutností kolo vést)
- průchod nástupištěm (s nutností kolo vést)
- průchod významnou křižovatkou nebo křížení tramvajových kolejí nezabezpečené SSZ (s nutností kolo vést)
- úzký podchod (s nutností kolo vést)
- jiné závady (křížení vysoce frekventované komunikace, špatný povrch, atd.).

Hlavní nevyhovující úseky se špatným stavebním stavem:

- trasa A (úseky podél ul. Proskovické, průchod sídlištěm Bělský les a Dubina, úsek v Polance nad Odrou mezi trasami 5 a R)
- trasa C (průchod mezi ul. Na Potoku a U Řeky)
- trasa G (úsek od hornického muzea k zástavbě Koblova)
- trasa H (úsek od konce zástavby Staré Bělé po hranici Krmelína, úsek po ul. Poplužní a K Pilíkům v Hrabové)
- trasa J (koncový úsek ul. Na Hrázkách až k zadní bráně Arcelor Mittal)
- trasa K (průchod bartovickým lesem)
- trasa N (pravobřežní hráz v Zábřehu, průchod pod mostem ul. Rudné)
- trasa P (ul. K Pilíkům)
- trasa R (koncový úsek ul. K Pile)
- trasa W (průchod lesoparkem Myslivna u hranic s Krásným Polem)
- trasa 5 (záplavové území v Martinově).

7. PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ

7.1. Projekty v realizaci (předpoklad do odevzdání koncepce hotovo)

V současné době jsou v realizaci následující cyklistické stezky (trasy):

- trasa L, MOB Proskovice, úsek koupaliště – lávka přes Ondřejnici a hranice MOB – ulice Na Pastvinách (fakticky dokončeno, chybí návaznost)
- trasa M, MOB Poruba, podél ul. Opavské (17. listopadu – Interspar) - dtto
- trasa H, MOB Nová Bělá, SSZ pro chodce a cyklisty křižovatka ulic Plzeňská a Ječmínkova (vydáno SP, žádost o dotaci SFDI, ve stavbě).

7.2. Projekty připravované

Známy jsou následující projekty pro cyklistickou dopravu:

- trasa A, MOB Ostrava-jih, 3 úseky obnova povrchu (vydáno ohlášení, žádost o dotaci SFDI, nebylo schváleno)
- trasa M, MOB Poruba, Třebovice, Svinov, úsek TESCO – Interspar (žádáno o SP, schválena dotace ROP, předpoklad realizace 2010-11)
- trasa C, MOB Hrabová, ul. Mostní (vydáno stavební povolení, schválena dotace ROP, předpoklad realizace 2010-11)
- Trasa M, MOB Svinov, přednádraží prostor ve Svinově – propojení cyklotrasy M s ul. Kuršovou (realizace 2010-11)
- trasa Q, MOB Poruba, úsek ul. Studentská – planetárium (DSP)
- trasa L, MOB Hošťálkovice, úsek ul. Zimní – Bobrovníky (DSP)
- trasa W, MOB Vítkovice, úsek Na Obvodu – Starobní (DSP – rekonstrukce)
- trasa O, MOB Moravská Ostrava a Přívoz, ul. Hlučínská, 3. etapa obratiště tramvají – ul. Na Náhonu (aktualizace DSP)
- trasa O, MOB Moravská Ostrava a Přívoz, ul. Hlučínská, 2. etapa podjezd pod tratí ČD – ul. Na Náhonu (DSP)
- trasa L, MOB Stará Bělá, ul. Na Lukách (DUR)
- cyklotrasy podél řeky Ostravice, MOB Petřkovice, Slezská Ostrava, Moravská Ostrava a Přívoz, Vítkovice, úsek Landek – Koblov - OZO (DUR, rozpracovaná DSP)
- Greenway Odra – Morava – Dunaj, MOB Stará Bělá, Ostrava-jih, Nová Ves, Mariánské Hory a Hulváky, Moravská Ostrava a Přívoz, Petřkovice, Slezská Ostrava, úsek podél Odry v celém průchodu městem (DUR)
- trasa C, P, MOB Hrabová, Nová Bělá – prodloužená ul. Mostní (DUR)
- trasa P, MOB Hrabová, lávka přes Ostravici (DUR)
- trasa F, MOB Slezská Ostrava, regenerace sídliště Muglinov – úsek Švédská – Hladnovská (DUR)
- trasa B, I, MOB Ostrava-jih, Vítkovice, v rámci MÚK Rudná – Závodní a rekonstrukce městského stadionu (DUR)
- trasa O, MOB Radvanice a Bartovice, úsek Hranečník – Těšínská (DUR) a přestupní terminál Hranečník (DUR)
- trasa M, MOB Mariánské Hory a Hulváky, ul. Železárenská (původně DSP)
- komunikace pro nemotorovou dopravu Plesná, Žižkov – Děhylov (DSP)
- okružní křižovatka u intersparu na Dubině (DUR).

7.3. Studie a záměry

Následující projednané studie a záměry obsahují návrhy na vybudování cyklistických stezek a tras:

- trasa B, MOb Moravská Ostrava a Přívoz, regenerace sídliště Šalamouna, úsek Zelená – Gajdošova
- trasa M, MOb Svinov, Nová Ves, průchod přes Svinovské mosty
- trasa M, MOb Plesná, údolí Plesenského potoka směr Dobroslavice
- trasa A, I, MOb Polanka nad Odrou, Stará Bělá, lávka přes Odru (záměr)
- trasa M, MOb Mariánské Hory a Hulváky, Hulvácký kopec (v rámci zastavovací studie)
- MOb Moravská Ostrava a Přívoz, jednosměrné komunikace v centru města
- MOb Moravská Ostrava a Přívoz, ul. Hollarova
- MOb Moravská Ostrava a Přívoz, Husův sad
- Nová Ves, cyklotrasy v rámci revitalizace rybníků (záměr)
- Hrabová, in-line stezka levý břeh Ostravice (záměr)
- Porážková - podchod (záměr)
- Karolina (záměr).

8. CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS V OSTRAVĚ

8.1. Cyklistické trasy podle funkce

TP 179 rozděluje typy cyklistických tras v zásadě podle funkce:

- Dopravní funkce
- Rekreačně turistická funkce.

Toto členění je v zásadě přijatelné i pro koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě, přičemž ovšem obě funkce nelze v zásadě při projektování cyklistických tras separovat, protože se mohou vzájemně prolínat.

Každodenní provoz s dopravní funkcí lze dále rozčlenit na následující dílčí funkce:

- pro dopravu do zaměstnání a škol
- pro příjezd k prostředku veřejné hromadné dopravy (systém Bike and Ride)
- pro dopravu za obchodem, službami, institucemi.

Podotýkám, že z těchto funkcí **se vymykají dvě skupiny**, které není možno zcela postihnout a uspokojit z důvodu jejich specifických potřeb:

- sportovci (tréninkové a závodní jízdy vyžadující dostatečnou šířku a kvalitní povrch, tyto skupiny se realizují převážně na komunikacích určených pro motorová vozidla)
- kurýři (skupina přepravující zásilky, mající za úkol dorazit co nejrychleji k danému cíli) – v Ostravě nepředstavují velký objem dopravy.

Mezi **hlavní rozdíly každodenního a rekreačního provozu** patří tyto odlišnosti:

- ve směru trasy (pravidelná jízda vyžaduje pokud možno nejkratší směr, naopak u rekreační funkce je akceptovatelná zajížďka podložená lepším komfortem či zajímavostí na trase)
- v počtu osob (u pravidelné jízdy se předpokládá převážně individuální charakter, kdežto rekreační trasy bývají často využívány skupinami, z nichž nejrizikovější skupinu tvoří rodiny s dětmi)
- v době využívání (pravidelné trasy jsou využívány převážně v pracovní dny – samozřejmě oblast Ostravy je částečnou výjimkou vzhledem k častým směnovým provozům, rekreační trasy se koncentrují do odpoledních hodin, víkendů a prázdnin)
- v sezónnosti využívání (pravidelná doprava buď celoročně nebo mimo klimaticky nejméně příznivé období, rekreační doprava je více závislá na aktuálním počasí).

Přesto není v rámci plánování cykl. tras koncepce provedeno striktní dělení na trasy rekreační a s funkcí dopravní, nicméně tyto odlišnosti jsou brány v potaz při šířkovém uspořádání a směrovém a výškovém vedení jednotlivých cyklistických tras (viz detaily v TP 179 nebo dále v textu).

8.2. Cyklistické trasy podle významu

Podle významu se rozlišují:

Trasy místní – využívané pro dopravu v zastavěném území s funkcí převážně dopravní, které se dále dělí na základní (v Ostravě zvané též **páteřní**) trasy a doplňkové (základní mají být značené orientačním značením, v Ostravě jsou značeny všechny).

Trasy regionální spojují významné cíle v regionu s funkcí jak dopravní, tak i rekreační (v případě Ostravy se jedná o trasy dané koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje).

Dálkové trasy spojují vzdálené cíle, mají funkci rekreační (např. evropská síť). V Ostravě se jedná o cyklotrasu KČT č. 5 (výhledově převedenou do koridoru řeky Odry v rámci Greenway Odry – Morava – Dunaj) a dále dle CDV cyklotrasu 55 (výhledově sledovanou podél řeky Opavy) a cyklotrasu 56 vedoucí dále směrem na Těšínské Slezsko.

8.3. Typy tras a požadavky na jejich výběr

Ve městě je navrženo uvažovat s následujícími typy cyklistických tras:

- (samostatná) stezka pro cyklisty
- společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)
- společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a cyklisty) – **preferována u páteřních cyklistických tras namísto nedělené stezky**
- vyhrazené cyklistické pruhy (na vozovce) včetně vedení cyklistických pruhů v protisměru jednosměrné komunikace

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě Čistopis

- účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)
- vedení trasy v obytné zóně
- vedení trasy v pěší zóně
- vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích do povolené rychlosti 50 km/hod v zastavěném území (zvláštním případem je výjimečně možné vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace bez vyznačení cykl. pruhu)
- vedení trasy po vyhrazených pružích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. pro TAXI
- příp. je možné členění vozovky na tzv. víceúčelové pruhy (dle připravovaných změn legislativy).

První tři typy jsou příkladem segregovaného vedení (oddělený provoz nemotorové od motorové dopravy), zbylé případy jsou příkladem smíšeného (společného) provozu motorové a nemotorové dopravy, přičemž u cyklistického pruhu a příp. i u víceúčelového pruhu na vozovce se předpokládá, že tento pruh je odděleným provozem v rámci prostoru komunikace.

Principiálně tedy se ctí tyto následující zásady:

- na rychlostních komunikacích není cyklista žádoucí (souběžná stezka mimo hlavní dopravní prostor oddělená fyzicky travnatým pásem dostatečné šířky – dle ČSN 73 6110 min. 8 m)
- na sběrných komunikacích je doporučena segregace formou vedení cykl. pruhu na vozovce nebo po cykl. stezkách mimo hlavní dopravní prostor
- u obslužných komunikací s častým provozem hromadné dopravy je doporučena segregace, u méně významných provoz na vozovce
- u obytných a pěších zón provoz smíšený, avšak není doporučováno vést základní cykl. trasy těmito zónami z důvodu možných konfliktů s ostatními druhy dopravy.

Ze zkušeností z **provozování cyklistických tras** je zvláštní zřetel kladen na následující prvky:

- pokud je nutné vyvést cyklistu z hlavního dopravního prostoru nadřazené komunikace (sběrné), je **nutné zabezpečit křížení** všech méně významných komunikací napojujících se do nadřazené komunikace, např. předností cyklistických stezek nebo zřízením fyzicky provedených zpomalovacích prahů
- **společné (nedělené) stezky pro chodce a cyklisty** se vzhledem k rozdílným rychlostem navrhují pokud možno jen v místech se slabým provozem chodců, případně cyklistů a převážně v extravilánu, jinak pouze tam, kde jiné technické řešení není prostorově možné.

Při určování způsobu vedení cykl. tras z pohledu **bezpečnosti** pak je důležité klást důraz na nejčastější příčiny nehod:

- na stezkách
- na komunikacích.

Na **stezkách** je častou příčinou nehodovosti mj.:

- nedostatečný rozhled nebo osvětlení v místě křížení komunikace s provozem motorových vozidel

- vjezd a výjezd na pozemek mimo komunikaci (pozor zejména na ČS PHM a zařízení pro statickou dopravu)
- rozdílná rychlost chodců a cyklistů
- místa křížení stezek chodci (u dělených stezek i chůze v pruhu pro cyklisty).

Na **vozovkách** se řadí mezi nejčastější příčiny nehod:

- na komunikacích s povolenou nebo dosahovanou rychlostí nad 50 km/hod. rozdíly v rychlostech mezi cyklisty a vozidly
- odbočení vpravo řidičem mot. vozidla (cyklista může předjíždět i zprava)
- nedání přednosti v jízdě při odbočení vlevo protijedoucímu cyklistovi
- odbočení cyklisty vlevo (manévr před odbočením, konflikt s protijedoucím vozidlem, odbočování přes mokré tramvajové kolejnice)
- otevírání dveří u zaparkovaných vozidel
- míjení cyklisty v malé vzdálenosti.

Při **plánování** je nutné dále sledovat následující obecné požadavky:

- požadavek na minimální redukci stávajících pěších tras
- požadavek na plynulá vedení tras a minimalizaci výškových rozdílů
- požadavek na zajištění bezpečnosti trasy (minimum podjezdů, závleků).

Pruhy na vozovce a stezky pro chodce a cyklisty dělené mohou být jednosměrně pojížděné. Zvláštním případem je pak vedení cykl. pruhů nebo bez vyznačení pruhu v protisměru jednosměrných komunikací.

8.4. Povrchová úprava, barevnost

Na stezkách je preferována živичná úprava nebo zámková dlažba (méně výhodná pro cyklisty, ale často vyžadovaná správci sítí). Základní barva je v Ostravě podle ČSN 73 6110 požadována červená, a to zejména při pruzích na vozovce.¹ Pokud je nutno řešit úseky ze zámkové dlažby, požaduje se dlažba bez zkosených hran. Na účelových komunikacích, po hrázích a v koridorech ÚSES je vedení tras navrhováno po nezpevněných komunikacích nebo po komunikacích z přírodního materiálu (stabilizace, apod.), tyto úseky však tvoří nepatrné množství. U stávající živice je možné v některých lokalitách navrhnout barevný červený nátěr. Naprosto nevhodné je vedení tras po komunikacích z žulových kostek (s výjimkou prahů a památkové zóny), příp. zatravněvacích tvárnic. Výjimečně se navrhuje vedení cyklistických stezek po betonových površích, u panelů pak jedině jako dočasná objízdná trasa.

8.5. Značení svislé a vodorovné

Na rozdíl od jinde užívaných typů značení se v Ostravě provádějí následující odlišnosti:

- vodorovné značení mimo vozovku je prováděno ve žluté barvě místo bílé, značky V 15(P 4) pak barevně
- značka V 7 + V 8 se provádí bez vnitřních kostek (v souladu s novou vyhláškou č. 247/2010 Sb. značka V 8b)

¹ Poznámka: V případě potřeby bude zvažena v oblastech hodných památkové ochrany jiná barva nebo jiný typ dlažby (např. Poruba, Přívoz, Vítkovice).

- do městských tras se nad symbol kola umísťuje **písmeno trasy**
- **namísto vodorovného značení se v případě společné dělené stezky pro chodce a cyklisty mezi reliéfní dlažbu a stezku umísťuje žlutá kostka š. 10 cm**
- **namísto V 4 se pro oddělení cyklistických pruhů na vozovce od jízdního pruhu pro vozidla používá značka V 1a o šířce 0,125 m**
- **vodorovné značení V 7 na stezce se používá pouze v křížení s hlavními pěšími tahy**
- **v protisměru jednosměrné cyklistické stezky sdružené s chodníkem se používá značka B 8.**

8.6. Cyklistické přejezdy

V Ostravě nejsou doporučovány cyklistické přejezdy v místech vedení přes tramvajové koleje, pokud nejsou zabezpečeny světelným signalizačním zařízením.

8.7. Křižovatky, úroňová křížení

Pro způsob vedení cyklistické dopravy přes křižovatku platí následující upozornění:

- při hustém sledu zaústujících komunikací nebo vjezdů je lepší vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru
- naopak při větších vzdálenostech křižovatek a dobrých rozhledových poměrech je vhodnější vedení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru
- v nepřehledných místech odlišit cykl. pruhy zásadně barevně
- pokud je nutné vést cyklisty přes křižovatku mimo dopravní prostor, buď se ošetří vedení zpomalovacím prahem u méně významných komunikací, nebo je nutno stezku odsadit min. 5 m od průběžného pruhu (možnost čekání vozidel)
- cyklistické přejezdy je vhodné umísťovat mezi průběžnou vozovku a souběžný přechod pro chodce (dovnitř křižovatky)
- na světelně řízených křižovatkách je pro cyklisty nutno předsadit stopčáru o 3-5 m před stopčáry pro motorová vozidla, aby se cyklisté při vjezdu do křižovatky nacházeli v zorném poli řidiče
- při vedení cyklistů mimo hlavní dopravní prostor v souběžné fázi na světelně řízené křižovatce musí cyklisté mít předsun 2 s před zelenou fází na hlavní komunikaci nebo při velmi konfliktních manévrech je nutné mít samostatnou fázi pro cyklisty, příp. cyklisty a chodce
- v extravilánu je nutno při křížení cyklistických tras snížit rychlost na hlavní komunikaci na 70 km/hod nebo zřídit poptávkově řízený přejezd pro cyklisty
- u křížení zařízení kolejové dopravy je nutné vést cyklisty pokud možno pod pravým úhlem
- před vjezdem na nechráněný železniční přejezd je vhodné uplatnit opatření na redukci rychlosti cyklistů.

8.8. Cyklistická infrastruktura

Součástí návrhu koncepce cyklistické dopravy v Ostravě je i doprovodná cyklistická infrastruktura.

V Ostravě existuje síť mapových informačních míst jednotného charakteru. Viz přiložené fotografie.

Odpočívky jsou v Ostravě již rozmístěny v 5 lokalitách. Předpokládaným minimálním vybavením odpočívek je kromě mapy též stůl + lavice, stojany na kola, odpadkový koš, doporučeno je kryté posezení.

V rámci návaznosti na program BYPAD+ byly v Ostravě rozmístěny bezpečnostní stojany na kola. Jejich rozmístění je doporučeno dále rozšiřovat.

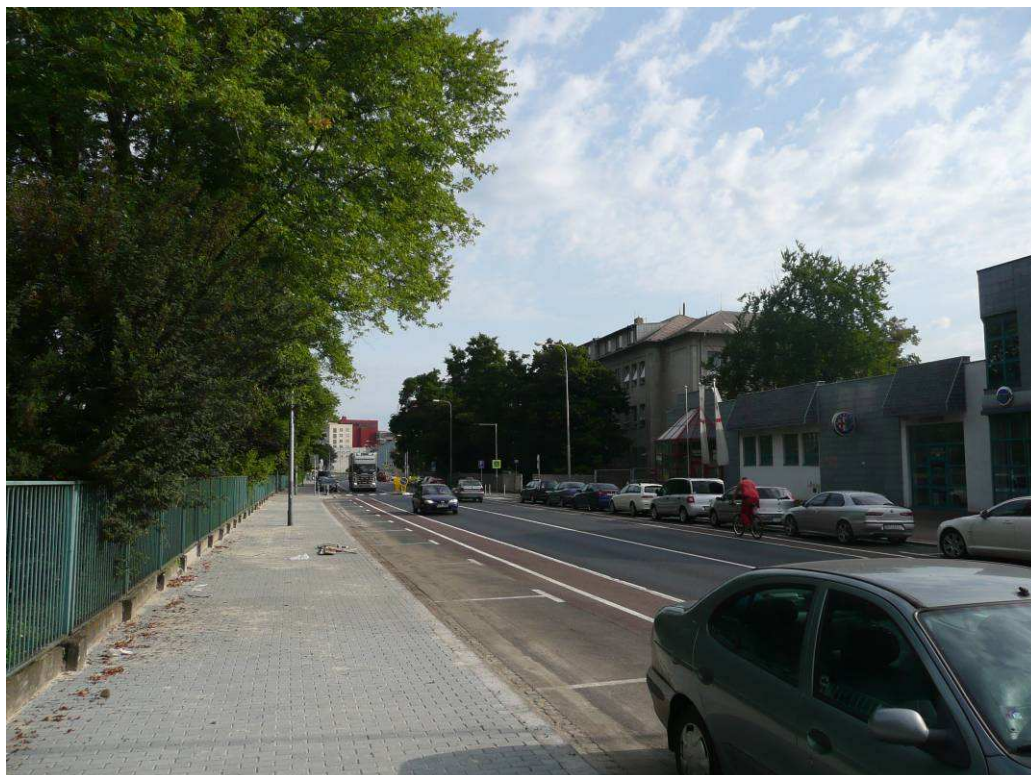
9. PŘÍKLADY TYPŮ STÁVAJÍCÍCH CYKL. STEZEK A TRAS A CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V OSTRAVĚ



Příklad jednosměrné dělené stezky pro chodce a cyklisty (chybějící reliéfní dlažba)



Příklad obousměrné dělené stezky pro chodce a cyklisty s prahem

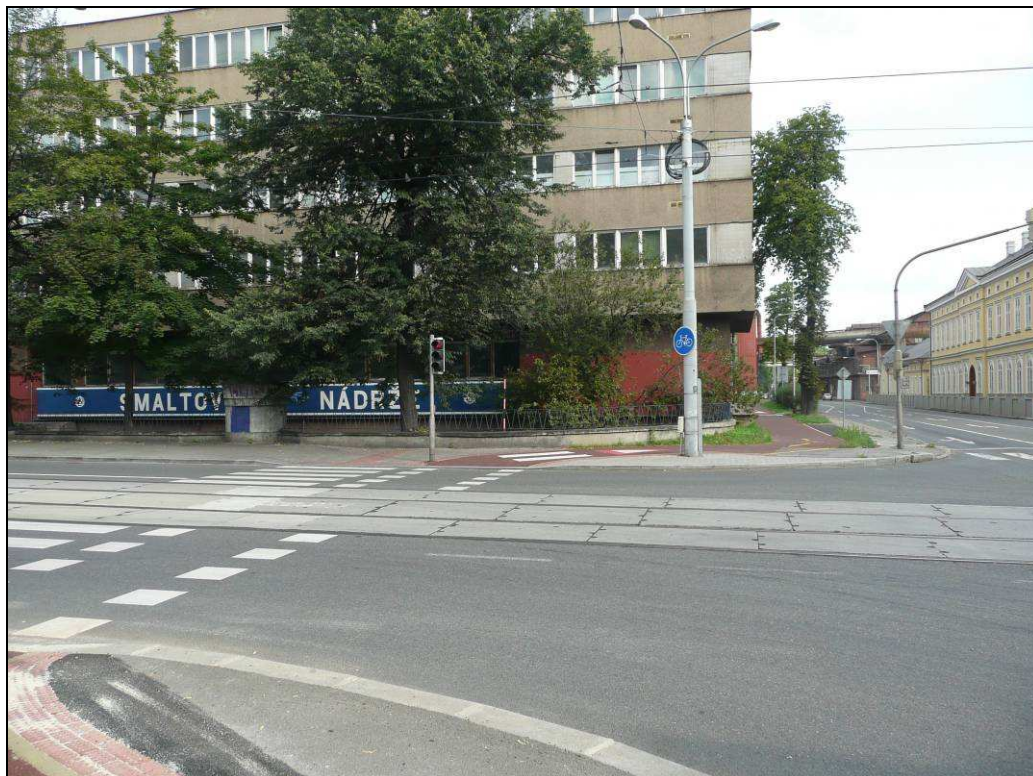


Příklad vedení pruhu na vozovce



Příklad barevně řešené cykl. stezky

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis



Příklad světelně řízeného cykl. přejezdu sdruženého s přechodem (zde výjimečně použito značení V 8 i u V 7)



Příklad účelové komunikace s nezpevněným povrchem (možno značit též značkou B 11 s dodatkovou tabulkou)

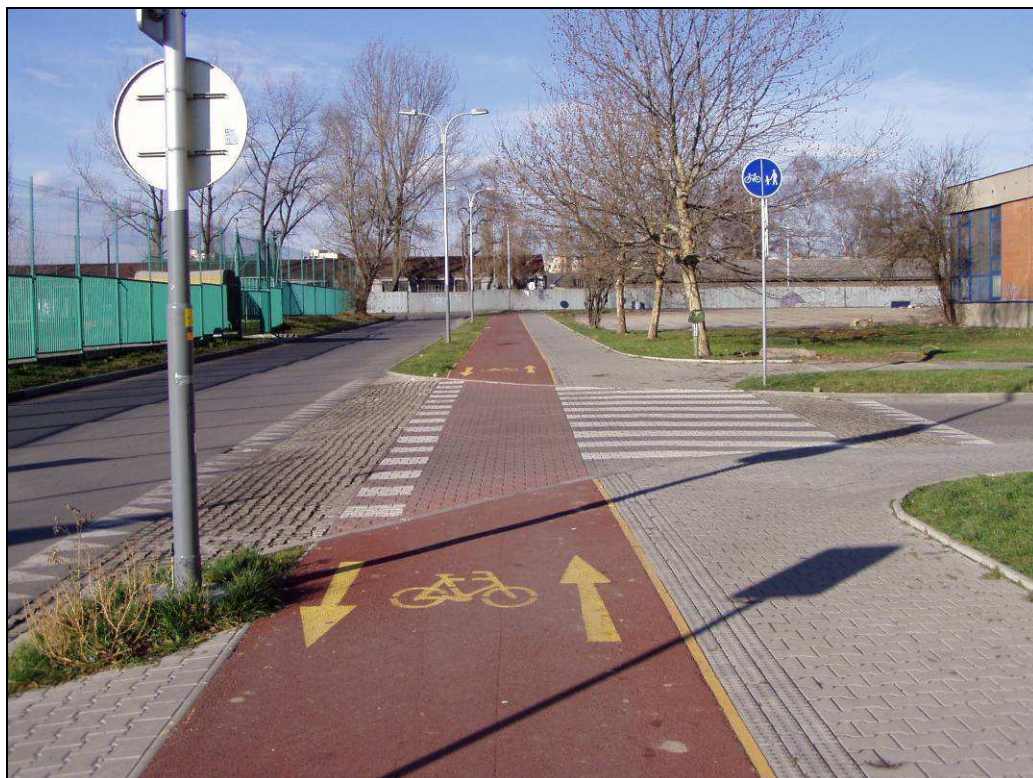


Příklad společné stezky pro chodce a cyklisty



Příklad cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace

*Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis*



Příklad převedení stezky přes vozovku formou zpomalovacího prahu



Příklad informační tabule



Příklad krytého odpočívadla s veškerým vybavením



Příklad zábran proti vjezdu na stezku

10. POROVNÁNÍ ROZDÍLŮ MEZI VEDENÍM TRAS V PLATNÉM ÚZEMNÍM PLÁNU MĚSTA OSTRAVY A REALIZOVANÝMI NEBO PROJEKČNĚ PŘIPRAVOVANÝMI ÚSEKY

Vzhledem k postupnému vývoji výstavby cykl. stezek a tras se v některých případech dostal územní plán do rozporu s již realizovanými nebo projekčně připravovanými úseky. Proto se navrhuje v zásadě trojí možné řešení:

- 1) územní plán v dané lokalitě zachovat ve stávající podobě (koridor stávající trasy je dočasné nebo nevyhovující řešení)
- 2) z územního plánu vypustit danou lokalitu, úsek, resp. vést koridor pro cyklisty již v dnešní trase
- 3) ponechat obě řešení (přidat další cyklokoridor).

Seznam rozdílných úseků mezi ÚP a realizovaným nebo projekčně připravovaným stavem obsahuje tabulka 2.

Tabulka 2 – Rozdílné úseky (číslování je totožné s výkresem č. 5)

| Č. | Cykl. trasa | Lokalita, ulice, úsek | Návrh řešení |
|----|-------------|---|--|
| 1 | A | Kunčice, ul. Ostravického: stav – vedení po vozovce a po stezce podél ul. Frýdecké, návrh ÚP – křížení ul. Frýdecké | ÚP upravit kvůli provedeným úpravám bezpečnosti provozu |
| 2 | A | Hrabová, Šídlovecká – drobné rozdíly | ÚP upravit |
| 3 | A | Hrabůvka, u škol: stav – nová stezka, návrh ÚP – v chodníku | ÚP upravit, realizovaná stavba je bezpečnější |
| 4 | A | Most Dubina – Bělský les, stav: vedení po vozovce, návrh ÚP – novostavba parkoviště | Ponechat návrh ÚP |
| 5 | A | Křížení Odry v Polance, návrh ÚP – nový most v rámci přel. II/478 | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled |
| 6 | A | Polančice: stav – trasa, návrh ÚP-0 | ÚP doplnit |
| 7 | B | Stará Bělá, ul. Hliněná: stav – vedení cyklotrasy po této ulici, návrh ÚP – vést podél Mitrovické a Blanické | ÚP upravit, podél stávajících komunikací není prostor pro stezku |
| 8 | B | Zábřeh, ul. Jugoslávská: stav – vedení od podchodu ul. Rottrovou, návrh ÚP – vedení podél ul. Jugoslávské | ÚP upravit, jedná se o navázání na obchodní vybavenost |
| 9 | B | Vítkovice, ul. Ruská: stav – vedení po ul. Franklinova a Sovova, návrh ÚP – vedení vnitroblok | ÚP upravit dle připomínek MOB (křížení v místě SSZ) |
| 10 | B | Vítkovice, ul. Syllabova: stav – vedení cyklotrasy kolem ROMO, návrh ÚP: odklon do ul. Thomayerovy a Kořenského | Ponechat návrh ÚP, cyklotrasa ve vozovce se zruší |
| 11 | B | Vítkovice, Štramberská – Pohraniční, stav – po stávající komunikaci, návrh ÚP – úprava | ÚP upravit |
| 12 | B,P | Park Hlubina, u bývalého KD: stav – vedení parkem, návrh ÚP – vedení podél ul. Železárenské | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 13 | B | Ul. Muglinovská (Sokolská tř. – Gebauerova): stav – cyklostezka po severní straně, návrh ÚP – po jižní straně | ÚP upravit, stávající vedení vyhovuje |
| 14 | C | Hrabová, stav: Božetěchova, Na Potoku, projekt: Mostní, návrh ÚP – Na Konečné | ÚP upravit dle žádosti MOB (Mostní) |
| 15 | C | Hrabůvka, Družstvo, stav: vedení Česká – rampa, návrh ÚP – podél Závodní | Ponechat návrh ÚP |
| 16 | C | Vítkovice, ul. Zengrova, Okružní: stav – vedení v obou směrech po jednosměrných komunikacích, návrh ÚP vedení jen u ul. Rudné | Ponechat návrh ÚP |
| 17 | C | Vítkovice, Mírové náměstí – drobné rozdíly | ÚP upravit, vyhovuje |
| 18 | D | Ul. Pod Nemocnicí: stav – vedeno od koupaliště po vozovce, návrh ÚP – vést propojkou od ul. V Zahradách | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled, trasa dnes ve vozovce |
| 19 | D | Poruba-Ves, VI. stav. obvod: stav – vedení po ul. K Myslivně a Dr. Slabihoudka, návrh ÚP – vedení po tř. 17. listopadu | Ponechat návrh ÚP, cyklotrasa ve vozovce se zruší |
| 20 | D | Pustkovec, tř. 17. listopadu: stav – stezka po východní straně, návrh ÚP – západní strana | ÚP upravit, stavebně vyhovuje |
| 21 | D | Martinov: stav – přes náves, návrh ÚP - zkratka | Ponechat návrh ÚP |
| 22 | E | Hrušov – Vrbice: stav vedeno po MK v Hrušově a dále po stezce podél silnice II/647, návrh ÚP – pravý břeh Odry | ÚP upravit, podél ul. Bohumínská stezka hotova až do Vrbice |
| 23 | E | Koblov □ most: projekt – vedení po mostě, návrh ÚP – lávka jez Hrušov | Upravit ÚP (viz 22) |
| 24 | E | Soutok Lučiny s Ostravicí: projekt – pravý břeh Ostravice, návrh ÚP – levý břeh | ÚP doplnit, oba břehy budou atraktivní |
| 25 | F | Nová Ves, vodárna – Mar. Hory: stav – vedeno po ul. Novoveské □ a Václavské, návrh ÚP – trasu převést do stopy ul. U Koupaliště – 28. října – J. Šavla – nám. Stojanovo – sídl. Fifejdy | ÚP ponechat, alternativně jako dočasné řešení sledovat v návaznosti na 1. etapu i současný stav |
| 26 | F | Fifejdy: stav vedení po ul. Novoveské a gen. Hrušky, návrh ÚP – převést do vnitrobloku | Ponechat návrh ÚP, stavba stezky |
| 27 | F | Bazaly, drobné odchylky (schody) | Ponechat návrh ÚP |
| 28 | F | Sídlíště Muglinov: projekt – nová cyklostezka v ul. Želazného, návrh ÚP + stav – ul. U Kapličky | ÚP upravit |
| 29 | G | Hošťálkovice – Přívoz: stav – ul. Petřkovická, návrh ÚP - levý břeh, projekt – pravý břeh | Ponechat pouze pravý břeh, ÚP upravit, stávající cyklotrasa se výhledově zruší |
| 30 | G | Koblov (Žabník): návrh ÚP – levý břeh, projekt – nová hráz nahrazující stávající břeh | ÚP upravit |
| 31 | G | Koblov, jezero: projekt – využití stávajících komunikací, ÚP – levý břeh Odry | Ponechat ÚP – dlouhodobý výhled |

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

| | | | |
|----|-------|---|---|
| 32 | G | Hošťálkovice, u lávky do □Třebovic: stav – vedení po vozovce, návrh ÚP – vedení podél Severního spoje | Ponechat návrh ÚP, cyklotrasa ve vozovce se zruší |
| 33 | G (Q) | Antošovická – Lopuchová: stav – vedení po vozovce, návrh – vedení podél jezer | Cyklotrasa G se převede k řece, Q – ponechat návrh ÚP |
| 34 | H | Stará Bělá – směr Krmelín: stav – vedení po ul. Zemědělské a po polní cestě kolem vodojemů – návrh ÚP – 0 | ÚP doplnit |
| 35 | H | Nová Bělá – Hrabová: stav – vedení po stávajících komunikacích, návrh ÚP – výstavba nových komunikací | Ponechat návrh ÚP, cyklotrasa ve vozovce se zruší |
| 36 | H | Hrabová: stav – využití stávajících komunikací – Poplužní, Bělská, návrh ÚP – novostavba v tělese býv. tram. trati | Ponechat ÚP dle připomínek MOB, trasu v Bělské ponechat, zrušit trasu v Poplužní |
| 37 | CH | Krásné Pole, centrum: odchytky | ÚP upravit dle připomínek MOB |
| 38 | I | Polanka nad Odrou: stav – vedení po ul. Úzká, Oblouková, návrh ÚP – ul. Do Polí | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled po převedení silnice II/478, příp. řešit v návaznosti na námět MOB |
| 39 | I | Stará Bělá – Hrabůvka: stav – vedení po okraji Bělského lesa, návrh ÚP – vedení v ul. Vaňkově | Upravit ÚP dle připomínek MOB |
| 40 | J | Muglinov – Kamenec: stav + projekt - pravý běh Ostravice, návrh ÚP - 0 | ÚP doplnit, oba břehy budou atraktivní |
| 41 | J | ZOO: stav – pruhy na vozovce, návrh ÚP – stezka podél ZOO | ÚP upravit |
| 42 | J | Bartovice, U Statku: stav – vedení po vozovce, návrh – novostavba stezky podél ul. Rudné | Ponechat návrh ÚP, cyklotrasa ve vozovce se zruší |
| 43 | J | VVUÚ: stav – vedení po vozovce, návrh ÚP – vedení po lesních cestách | ÚP ponechat jako dlouhodobý výhled |
| 44 | J | Radvanice: stav – vedení ve dvou směrech zástavbou, návrh ÚP – Křištofova, BASTRO, Polášková | Ponechat návrh ÚP, cyklotrasa ve vozovce se zruší |
| 45 | K | Bartovice, úsek Podzámčí – Ještěrka: stav – vyznačená cyklotrasa, návrh ÚP – 0 | ÚP doplnit |
| 46 | K | Radvanice, důl Ludvík: stav – vedení po ul. Bémově, návrh ÚP – po účelových komunikacích | ÚP upravit, provoz vozidel minimální |
| 47 | L | Hošťálkovice, centrum: stav – vedení v obou směrech po jednosměrných komunikacích, návrh ÚP vedení pouze v ul. Hlavní | ÚP upravit, není prostor pro vedení cyklistů v protisměru |
| 48 | L | Hošťálkovice: stav: ul. Lipka, návrh ÚP – ul. Broskvoňová | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled |

| | | | |
|----|------------------|---|---|
| 49 | L | Proskovice, úsek Košatka – Stará Bělá: projekt + stav – vedení podél západního okraje zástavby, návrh ÚP – vedení lukami, v závěru podél ul. Staroveské | ÚP upravit, CHKO nesouhlasí s cyklotrasou |
| 50 | M, 6200 | Plesná: stav – vedení po schodech a ul. Dobroslavické, návrh – podél Plesenského potoka | Ponechat návrh ÚP dle připomínek MOB |
| 51 | M | Svinovské mosty: projekt – vedení podél ul. Opavské, návrh ÚP – vedení podél rampy a ul. Peterkovou | ÚP upravit viz připomínky MOB |
| 52 | M,N (N, W) | Svinov, ul. Radhošťská, Králka: stav – vedení jednosměrnými komunikacemi, návrh ÚP – vedení pouze ul. Radhošťskou | Ponechat návrh ÚP |
| 53 | M | Hulváky, stav – vedení Matrosova – Kremličkova – Tilschové, projekt: Železárenská, návrh ÚP – nová Železárenská | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled |
| 54 | M | Mariánské Hory, úsek Daliborova – 1. máje, stav – vedení Cottonové vnitroblok ul. Fr. Šrámka, návrh – podél 1. máje a 28. října | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled |
| 55 | N | Hrabůvka, tř. Dr. Martíňka – stav: vedení cyklotrasy severně, návrh ÚP – vedení cyklotrasy jižně | ÚP upravit, realizovaná stavba |
| 56 | O | Přívoz, Hlučínská, stav + projekt – východně, návrh ÚP - západně | ÚP upravit, zčásti realizovaná stavba |
| 57 | P | Lhotka – □Bobrovníky: stav – vedeno po ul. Bobrovnická, návrh ÚP – vedení po ul. Těšnohlídkově, Borky + novostavba v lese | ÚP upravit |
| 58 | P | Vítkovice, Výstavní: stav – vedení po západní straně, návrh ÚP – východní strana | ÚP upravit, realizovaná stavba |
| 59 | P | MÚK Rudná x Místecká: stav – vedení pod mostem, návrh ÚP – nový podjezd | ÚP ponechat |
| 60 | P | Hrabová, statek: projekt – lávka, návrh ÚP – bez lávky | ÚP doplnit o lávku |
| 61 | P | Průmyslová zóna Hrabová: stav + projekt – vedení cyklostezek podél komunikací, návrh ÚP – vedení cyklotras po ul. Dubraviova a dále podjezdem pod ul. Místeckou | ÚP upravit |
| 62 | Q | Krásné Pole: projekt – odbočka ke hvězdárně, návrh ÚP - 0 | ÚP k hvězdárně doplnit |
| 63 | Q | Poruba, vedení u ul. Studentské: projekt - ke stávajícím byt. domům, návrh ÚP – vedení od technologického parku | ÚP upravit |
| 64 | Q | Poruba, ul. Průběžná: stav – cyklostezka podél vozovky, návrh ÚP – centrum VII. a VIII. stav. obvodu | ÚP upravit |
| 65 | Q | Poruba – Martinov: stav – vedení podél Průběžné, návrh ÚP – v ul. Na Svobodě | ÚP upravit, realizovaný stav vyhovuje |

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

| | | | |
|----|--------|---|--|
| 66 | Q | Martinov: stav – vedení podél areálu Hruška, návrh ÚP – přes zahrádkářskou osadu | Ponechat návrh ÚP |
| 67 | S | Ul. Závodní, úsek PKS – Rudná, projekt – vedení po východní straně, návrh ÚP – vedení po západní straně + podchodem | ÚP upravit |
| 68 | S | Průmyslová zóna Hrabová: stav – vedení podél ul. Na Rovince, návrh ÚP – vedení podél potoka | ÚP upravit, zčásti realizovaná stavba |
| 69 | T | Poruba, Martinovská: stav – západně, návrh ÚP – východně | ÚP upravit, realizovaná stavba |
| 70 | T | Martinov, Potravinářské závody: stav – západně, návrh ÚP – východně | ÚP upravit, realizovaná stavba |
| 71 | V | Heřmanice, ul. Vrbická: stav – vedení až do Michálkovic na Briketářskou, návrh ÚP – vedení po ul. Záblatské a Fišerově | Ponechat návrh ÚP |
| 72 | W | Velká Polom – Krásné Pole: stav: trasa, návrh ÚP - 0 | ÚP upravit, doplnit |
| 73 | W | Krásné Pole, stav – dvě jednosměrné trasy, návrh ÚP – ul. Hájkovická | Ponechat návrh ÚP |
| 74 | W | Krásné Pole – lesopark Myslivna: stav vedení po ul. Okolnice, Družební, Hájkovická, návrh ÚP – vedení trasy od Dolní Lhoty po ul. Nad Mlýnkem, dále přes strž | ÚP upravit |
| 75 | W | Poruba, rondel: stav – jižně, návrh ÚP – střed | ÚP upravit, realizovaná stavba |
| 76 | W | Poruba, Francouzská: stav – severně, návrh ÚP - střed | ÚP upravit (výhledový rondel) |
| 77 | W | V. stav. obvod Poruby – Svinov: stav – vedení po ul. Sabinově, návrh ÚP – vedení po ul. Kuršově | ÚP upravit |
| 78 | W | Zábřeh, Pavlovova, stav – severně, návrh ÚP – jižně | ÚP upravit, zčásti realizovaná stavba |
| 79 | W | Vítkovice, nádraží, drobné odchyly | Ponechat návrh ÚP |
| 80 | Z | Třebovice, Na Heleně: stav – vedení po vozovce, návrh ÚP – podél Severního spoje | ÚP upravit, návrh pouze v úseku lávka – trasa G ² |
| 81 | 5 | Třebovice, park: stav – vedení po ul. 5. května, návrh - park | Ponechat návrh ÚP |
| 82 | 5 | Třebovice, ul. Třebovická a kpt. Jaroše: stav – stezka + vozovka, návrh ÚP-vedení místními komunikacemi | ÚP upravit, zčásti realizovaná stavba |
| 83 | 5 | Svinov – Třebovice: stav + projekt – vedení po vozovce ul. Mongolské, návrh ÚP - 0 | ÚP doplnit |
| 84 | 5 | Svinov, ul. Mičurinova, Stanislavského: stav – vedení po vozovce, návrh ÚP - 0 | Trasa ve vozovce se zruší, náhr. trasa |
| 85 | (5, L) | Výškovice, projekt – podél řeky, návrh ÚP – přes louku | ÚP upravit |
| 86 | (5, L) | Zábřežka: projekt – vedení po komunikacích, návrh ÚP – lávka přes ústí do Odry | Ponechat návrh ÚP jako dlouhodobý výhled |

² Poznámka: Vzhledem k novému návrhu Severního spoje bylo změněno v rámci nového ÚP

| | | | |
|----|--------|--|------------|
| 87 | (5. L) | Nová Ves: projekt – vedení podél řeky, návrh ÚP - hráz | ÚP upravit |
| 88 | (5, L) | Soutok Odry a Opavy, stav + projekt – vedení po vozovce, návrh ÚP - hráz | ÚP upravit |
| 89 | 6200 | Plesná, stav – 26. dubna, návrh ÚP - 0 | ÚP doplnit |
| 90 | 6011,I | Polanka n.O., centrum – drobné odchytky | ÚP upravit |

11. PROBLEMATICKÉ PRVKY STÁVAJÍCÍHO ÚP

Mezi problematické prvky patří:

- návrh vedení cyklistické trasy v ul. Poděbradova úsek 28. října - Českobratská (podélné parkování, velká intenzita dopravy – 11,5 tis. vozidel/16 hod., úzký uliční koridor – cca 14 m mezi fasádami)



- návrh vedení cyklistické trasy v ul. Přemyslovců (velká intenzita dopravy – cca 10 tis. voz/16 hod., zastávka autobusů na jízdním pruhu, úzký uliční koridor – cca 14,5 m mezi fasádami)



návrh vedení cyklistické trasy v ul. Mitrovické, úsek Dokoupilova – Staroveská (velká intenzita dopravy – cca 4 tis. voz/16 hod., zastávka autobusů na jízdním pruhu, úzký uliční koridor – cca 9 m dle kat. hranic)



- návrh vedení cyklistické trasy v ul. Blanické, úsek hřbitov – mostek na konci zástavby směr Výškovice (velká intenzita dopravy – cca 5 tis. voz/16 hod., úzký uliční koridor – cca 9 m u hřbitova, cca 10 m u výjezdu ze zástavby)



- návrh vedení cyklistické trasy v ul. 1. května, úsek ul. K Pile – Polanecká, resp. v současnosti žel. zastávka (velká intenzita dopravy – cca 3 tis. – 6 tis. voz/16 hod., zastávka na jízdním pruhu, úzký uliční koridor – cca 9,5 m)



Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

- návrh vedení cyklistické trasy v ul. Proskovické, úsek K Průplavu - Mitrovická (velká intenzita dopravy – cca 4 tis voz./16 hod., zastávka autobusů na jízdním pruhu, úzký uliční koridor – cca 11 m dle katastrálních hranic)
- návrh vedení cyklistické trasy v ul. Mitrovické, úsek Potoky – U Sochy (velká intenzita dopravy – cca 4 tis. voz/16 hod., úzký uliční koridor – cca 9 m dle katastrálních hranic)



- návrh vedení cyklistické trasy v ul. 1. května, úsek Hraničky - Úzká (velká intenzita dopravy – cca 3 tis. voz/16 hod., úzký uliční koridor – cca 10 m)
- návrh vedení cyklistické trasy v centru Krásného Pole (velké výškové rozdíly, úzký uliční koridor – 7 m dle katastrálních hranic)



- návrh vedení cyklistické trasy v centru Plesné (výškový profil, úzký uliční koridor – cca 6,5 m dle kat. hranic)
- návrh vedení cyklistické trasy v centru Hošťálkovic (velká intenzita dopravy – cca 3 tis. voz/16 hod., výškové poměry, podélné stání, úzký uliční koridor – cca 8 m)
- návrh vedení cyklistické trasy v centru Lhotky (velká intenzita dopravy – cca 3 tis. voz/16 hod., úzký uliční koridor – cca 10 m mezi ploty)
- návrh vedení cyklistické trasy v Petřkovicích na ul. Koblůvské, úsek Hlučínská – Šilheřovická (velká intenzita dopravy – cca 4,5 tis. voz/16 hod., úzký uliční koridor – cca 8 m dle katastrálních hranic)

- návrh vedení cyklistické trasy v centru Michálkovic (jednosměrné komunikace, úzký uliční koridor – cca 4 m nejužší místo dle katastrálních hranic)



- návrh vedení cyklistické trasy přes mosty na Dubině (problematické vedení na mostě).



Řada z těchto problematických prvků může být odstraněna budovanými přeložkami silnic, z nichž některé mohou být mimo horizont návrhového období koncepce.

12. POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ NA ÚPRAVU SÍTĚ CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS

Na základě požadavku objednatele byly osloveny městské obvody s žádostí o vyjádření k návrhové síti cyklistických tras na území města Ostravy.

Následuje tabulka vyhodnocení požadavků městských obvodů.

Tabulka č. 3 – vyhodnocení požadavků městských obvodů

| Č. | Městský obvod | Požadavek | Reakce zpracovatele |
|----|---------------------------|---|---|
| 1 | Hošťálkovice | 0 | 0 |
| 2 | Hrabová | <ul style="list-style-type: none"> - Cyklostezka podél ul. Mostní – doplnit - prodloužení cyklostezky – lávka přes Ostravici – doplnit - prodloužení cyklostezky Domovská jižním směrem - propojení cyklostezky podél Ostravice po levém břehu, in-line dráha | <ul style="list-style-type: none"> - náhrada za cyklotrasu v ul. Na Potoku ve vozovce - doplnit do sítě - je v souladu s ÚP náhrada za stáv. část trasy P v ul. Poplužní a K Pilíkům - je v souladu s ÚP, in-line dráha není předmětem koncepce |
| 3 | Krásné Pole | <ul style="list-style-type: none"> - úprava cyklostezky v centru Krásného Pole - propojení podél ul. Krásnopolské | <ul style="list-style-type: none"> - změna vedení trasy – zapracovat - zařadit jako prodloužení trasy Q od hvězdárny do centra MOB |
| 4 | Lhotka | 0 | 0 |
| 5 | Mariánské Hory a Hulváky | <ul style="list-style-type: none"> - dokončení cyklistické stezky – trasy M podél ul. Železárenské - napojení cykl. trasy P podél ul. Výstavní a Novinářská na trasu F - prodloužit trasu C do Nové Vsi | <ul style="list-style-type: none"> - v rozporu s ÚP, který předpokládá vedení podél Nové Železárenské - návrh doplnit do ÚP - v souladu s ÚP |
| 6 | Martinov | - oprava zaplavované části Jantarové stezky | - v souladu s ÚP |
| 7 | Michálkovice | 0 | 0 |
| 8 | Moravská Ostrava a Přívoz | - doplnit cyklostezku ul. Na Náhonu – most přes Černý potok – Hornické muzeum | - návrh doplnit do ÚP |
| 9 | Nová Bělá | <ul style="list-style-type: none"> - propojení cykl. trasy H – úsek na ul. Na Šancích - realizovat odbočku do prům. zóny Hrabová - průjezd novým územím pro bydlení v Mitrovicích | <ul style="list-style-type: none"> - zapracovat dle podkladu obvodu, je již součástí ÚP - je v souladu s ÚP - je v souladu s ÚP, náhrada stáv. trasy H |

| | | | |
|----|-----------------------|--|--|
| | | - doplnit cyklotrasu podél ul. Plzeňské v úseku Dubina, Interspar – Ječmínkova | - ÚP doplnit |
| 10 | Nová Ves | 0 | 0 |
| 11 | Ostrava-jih | - Zábřeh, ul. Jugoslávská, ponechat v ul. Rottrově - Bělský les, podél lesní školy, ponechat obě trasy - trasa I v ul. Vaňkově – nesouhlas - Hrabůvka, tř. Dr. Martíňka – zrušit jižní trasu - Zápřežka – lávka přes ústí Odry – ponechat ÚP | - doporučeno upravit ÚP - doplnit do ÚP trasu v ul. A. Brože - doporučeno změnit ÚP, stáv. stav podél Bělského lesa - doporučeno upravit ÚP dle současného stavu - ponechat ÚP i přes návrh GW O-M-D |
| 12 | Petřkovice | 0 | 0 |
| 13 | Plesná | - propojit Plesnou s Krásným Polem - propojit k.ú. Nová Plesná s Dobroslavicemi | - v souladu s ÚP - je v souladu s ÚP, náhrada tras M a 6200 |
| 14 | Polanka nad Odrou | - návrh změnit vedení cyklotrasy po ul. 1. května na trasu podél žel. trati a po hrázi rybníka | - možno doplnit, nikoliv zrušit trasu podél ul. 1. května, neřeší směr Horní Polanka a Svinov |
| 15 | Poruba | - doplnění trasy Skalka – koupaliště – přemostění Rudná – Záhumenní - příprava propojení na hvězdárnu | - přemostění není vzhledem k blízké křižovatce řízené SSZ opodstatněné - úsek na hvězdárnu doplnit do sítě |
| 16 | Proskovice | 0 | 0 |
| 17 | Pustkovec | 0 | 0 |
| 18 | Radvanice a Bartovice | - projekt cykl. trasy O Hranečník - Těšínská | - v souladu s ÚP |
| 19 | Slezská Ostrava | - propojit cyklotrasu nám. J. Gagarina – hrad - cyklotrasa v sadu M. Gorkého | - je součástí cyklotras podél Ostravice, v souladu s ÚP - v ÚP ponechat návrh vedení trasy podél ul. Vratimovská |
| 20 | Stará Bělá | - změna trasy B v centru obvodu - trasa H směr Krmelín je realizována namísto trasy směr Polanka - cyklotrasa L Na Lukách | - návrh ponechat stávající stav, změnit ÚP - návrh zařadit trasu H do sítě (již vyznačeno) - je v souladu s ÚP s výjimkou úseku směr Proskovice, návrh upravit dle projektu |
| 21 | Svinov | - změna vedení Jantarové stezky na původní ul. Polaneckou | - v souladu s ÚPD |

*Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis*

| | | | |
|----|-----------|--|--|
| | | - vyznačení cykl. pruhů na Jantarové stezce na ul. Bílovecké a Polanecké - vyznačení cyklotrasy po ul. Jelínkově s podjezdem pod trasou F - realizaci cyklotrasy prostorem svinovských mostů | - v souladu s ÚPD - bude řešeno v rámci výstavby přeložené ul. Francouzské mostem - bude zapracováno dle studie UDI Morava |
| 22 | Třebovice | - realizovat cyklotrasu mezi ul. Elektrárenskou a Pod Výhonem podél kal. rybníků | - návrh doplnit do ÚP |
| 23 | Vítkovice | - propojení plánovaného sportovního areálu u ul. U Cementárny s ul. Plzeňskou - trasu od ul. Plzeňské vést podél ul. Palkovského na Závodní | - posoudit, zda cyklistickou trasu vést v ul. Thomayerově - návrh vypustit úsek Sovova – Franklinova a prodloužit trasu C podél ul. Ruské |

13. NÁMĚTY ZHOTOVITELE

V rámci návrhu zhotovitel doporučuje prověřit tyto náměty:

- doplnění cyklotrasy podél ul. Plzeňské v úseku Vodárna Nová Ves – U Koupaliště
- změna vedení cyklotrasy podél ul. Výškovické v úseku Avion – Zábřeh Vodárna (vedení podél ul. Výškovické v rámci výstavby nových mostů) – **nebylo akceptováno**
- Orlovská – vedení cyklotrasy v celé délce podél vozovky (nikoliv uhnutí směrem k zástavbě na dolním konci Heřmanic)
- Porubská (náhrada vnitroblokové trasy III. stavebním obvodem Poruby) – na základě studie Ostravských komunikací – vedení cykl. pruhů na vozovce – **nebylo akceptováno**
- Zrušení cyklotrasy podél přeložky II/478 v úseku Dubina, Interspar – křižovatka s ul. Kaminského (dublovaná trasa s trasou sídlištěm)
- Doplnění cyklotrasy přes Janovou
- Námět na úpravu cyklotrasy podél tř. 17. listopadu ve směru na Václavovice (vyloučení dvojího křížení tř. 17. listopadu a jízdy kolem areálu velkoskladů)
- Převedení trasy přes Jižní svahy do ul. Polské na základě studie Ostravských komunikací – pruhy ve vozovce
- Navázání budované komunikace pro pěší a cyklisty od Děhylovy do Martinova ve dvou alternativách (buď k Potravinářským závodům nebo ke Kolibě Na Mlýnku) – **navržena alternativa ke kolibě**
- Úprava vedení cyklotras v novém centru Poruby s využitím ulic Francouzské a Polské v návaznosti na studii Ostravských komunikací s pruhy na vozovce
- Námět na doplnění trasy od ZOO po ul. Michálkovické s pruhy na vozovce dle studie Ostravských komunikací s dalším vedením ke slezskoostravské radnici – **vedení k radnici nebylo akceptováno, úprava u ZOO ano**
- Námět na změnu vedení trasy v úseku náměstí SNP – Radimcevova
- Námět na změnu vedení trasy v úseku Zábřeh vodárna – ul. U Výtopny

- Námět na změnu vedení trasy v oblasti Dubiny původně vedenou přes školský areál na ul. F. Formana
- Námět na změnu vedení trasy v Hrabůvce v oblasti školského areálu Klegova
- Námět na změnu vedení trasy na Dubině vedenou přes hřiště školy Košaře
- Námět na změnu vedení trasy ve Výškovicích mezi ul. Lumírova a Charvátská
- Námět na změnu vedení trasy v Staré Bělé u jízdárny vedenou mimo stávající komunikaci
- Námět na zrušení dvojího vedení trasy podél železniční trati a rybníka Štěpán v Martinově
- Námět na úpravu vedení trasy podél Lučiny v úseku Krištofova – Bastro převedením do koridoru ulice Těšínské
- Námět na úpravu vedení trasy v ul. Požární v Heřmanicích (zkrácení trasy)
- Námět na zachování trasy po bývalé vlečce VZD v Nové Vsi
- Námět na úpravu vedení trasy v úseku mezi ul. Palkovského a Dolní podél ul. Ruské
- Námět na doplnění trasy v centru podél ul. 28. října a tramvajové smyčky a přes Masarykovo náměstí.

Náměty, u kterých není poznámka, byly v rámci projednání akceptovány.

14. CHARAKTERISTIKA SÍTĚ TRAS VČ. NOVOSTAVEB A REKONSTRUKCÍ

14.1. Rozmístění, délka a druh tras

Síť tras je koncipována jako rovnoměrně rozložená v prostoru vyhovující jak potřebám denní dojížděky, tak i rekreační dopravě. V husté zástavbě je síť zhuštěna, má prvky spíše pravoúhlého systému. V oblasti nízkopodlažní zástavby je síť navržena spíše nepravidelně.

Síť je navržena v celkové délce cca 411 km, tj. oproti ÚP z roku 1994 je zde o cca 80 km více. Statisticky vzato, je tedy zhruba v každém směru vedeno 12 tras a průměrná vzdálenost tras je 1,5 km.

Ve skutečnosti základním rastrovým krokem je v husté zástavbě 250 – 500 m, v řidší zástavbě pak od 500 – 1000 m, mimo zástavbu 2 – 3 km. Trasy jsou navrženy jak pro síť republikovou, regionální, tak i místní v systému Klubu českých turistů (značené čísla) a pro síť městskou (značenou písmeny).

14.2. Trasy rekreační (trasy KČT)

Základním předpokladem je, že stávající dálková trasa KČT č. 5 bude převedena na trasu Greenway Odry – Morava – Dunaj, tj. k řece Odře.

Trasa greenway podél řeky Opavy až k soutoku s Odrou by měla být cyklotrasou č. 55, trasa greenway podél řeky Ostravice pak trasou č. 562. Trasa Stará Bělá – Nová Bělá – Hrabová – Bartovice by ve výhledu měla mít č. 563.

Ostatní krátké úseky stávajících cyklotras 6200, 6064 apod. zůstanou zachovány. S dalším rozvojem rekreačních cyklotras KČT na území města se nepočítá.

14.3. Trasy s převažující funkcí dopravní (městské)

Tyto trasy jsou pracovně značeny písmeny A – Z. Následuje popis výsledného stavu a potřebných novostaveb a rekonstrukcí (jedná se o stavby potřebné z pohledu cyklistické dopravy, nikoliv o vyvolané investice jiných dopravních staveb - kap. 15)³.

- * **TRASA A: Horní Polanka – Dolní Polanka - Stará Bělá - Výškovice - Zábřeh - Bělský Les - Dubina - Hrabůvka - Hrabová – Kunčice – Kunčičky - Slezská Ostrava – Moravská Ostrava – Přívoz**

Novostavby:

Polanka n.O. - úsek od ul. Na Pile k železniční trati, dále podél železniční trati s navázáním na stávající stezku podél ul. 1. května.

Polanka n.O. – Stará Bělá – výstavba nové lávky přes Odru

Bělský Les - Dubina – výstavba úseku cyklistické stezky mezi ul. Herolda a J. Maluchy

Kunčice – Kunčičky – Slezská Ostrava - úsek od hlavní brány Arcelor Mittal podél ul. Vratimovské včetně prodloužení na Hranečník a dále podél tramvajové trati k ul. Frýdecké.

Moravská Ostrava – levý břeh řeky Ostravice od železniční vlečky Báňské dráhy až po navázání na stavbu Cyklostezky podél Ostravice v místě Hradní lávky, dále průchod přes Černou louku do pěší zóny. Další úsek od Husova sadu dále přes ul. Husovu, Balcarovu, Jindřichovu do sídliště Jirská.

Přívoz – od nám. Sv. Čecha po ul. Zákrejsova a Arbesova na Sokolskou tř.

Rekonstrukce:

Ostrava-jih – rozdělení smíšené stezky podél ul. Proskovické, přes sídliště Bělský les a na ul. Maluchy na dělenou stezku pro chodce a cyklisty

Kunčice – úprava napojení podchodu pod železniční stanicí na ul. Bártovu.

- * **TRASA B: Krmelín - Stará Bělá - Zábřeh - Vítkovice - sídl. Fifejdy - Přívoz – Muglínov – Heřmanice – Rychvald**

Novostavby:

Stará Bělá – zřízení samostatné stezky podél ul. Blanické

³ Pokud jsou novostavby a rekonstrukce společné více trasám, jsou popsány pouze u jediné podle abecedního pořádku (je-li např. úsek společný pro trasy A, I, je popsán pouze u trasy A). Novostavbami se míní též případné vyznačení úseku po stávajících komunikacích, není-li již dnes provozován.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

Zábřeh – zřízení stezky podél ul. Jugoslávské

Vítkovice – vedení trasy podél ul. Závodní a Ruské, podél ul. Thomayerovy

Moravská Ostrava – vedení stezky pro chodce a cyklisty podél ul. Na Jízdárně, novostavba úseku podél ul. Gen. Píky a Lechowiczova včetně křížení ul. Hornopolní, propojení s ul. Tomkovou, vedení po ul. Cihelní a podél ul. Mariánskohorské.

Muglinov – Heřmanice – Rychvald - vedení podél ul. Muglinovské a Orlovské

Rekonstrukce:

Ostrava-jih – úprava vyústění na ul. Čujkovovu, rozdělení stezky v podchodu pod ul. Plzeňskou na část pro chodce a cyklisty

Vítkovice – zřízení cykl. pruhů mezi ul. Pohraniční a Průmyslová

Muglinov – rozdělení stezky podél ul. Muglinovské na část pro chodce a cyklisty

*** TRASA C: Paskov - Hrabová – Hrabůvka – Vítkovice – Mariánské Hory – Nová Ves, Chemická osada**

Novostavby:

Hrabová - Vybudování úseku podél levého břehu Ostravice a podél ul. Mostní a jejího prodloužení až po ul. Domovskou

Hrabůvka - propojení ul. Aviatiků a Stadické, vybudování stezky pro chodce a cyklisty podél učiliště Vítkovic a přes most Čs. Armády včetně návaznosti na ul. Českou

Vítkovice – výstavba stezky pro chodce a cyklisty v rámci mimoúrovňové křižovatky ulic Rudná a Závodní a podél ul. 1. máje mezi ul. Mostárenskou a Pohraniční

Mariánské Hory – výstavba stezky podél ul. 1. máje od ul. Cottonové přes ul. Přemyslovců až k radnici, od Kauflandu podél ul. Grmelovy do podjezdu pod žel. tratí a podél ul. Chemické

Rekonstrukce:

Hrabová – úprava křížení ul. Domovské a Paskovské

Hrabůvka – rozdělení stezky mezi ul. Na Obecní a tř. Dr. Martíňka na část pro chodce a cyklisty

Vítkovice – zřízení protisměrného pruhu pro cyklisty na severní vozovce pod ul. Rudnou mezi ul. Okružní a Tavičská, zřízení cyklistických pruhů na ul. Lidické

*** TRASA D: Dolní Lhota – Krásné Pole – Vřesina - Poruba-Ves – Poruba - Pustkovec – Martinov - Třebovice**

Novostavby:

Krásné Pole - Úsek podél Porubky

Poruba – Ves – úsek podél tramvajové trati ze Vřesiny k ul. Rekreační

Poruba – úsek podél tř. 17. listopadu od Domova sester po ul. Dr. Slabihoudka

Rekonstrukce:

Poruba – úsek podél VŠB na dělenou stezku pro chodce a cyklisty vč. převedení přes ul. Opavskou až po ul. Slavíkovu a mezi Duhou a ul. Podroužkovou

Martinov – úsek mezi chatovými osadami

*** TRASA E: Vrbice – Hrušov - Muglinov – Moravská Ostrava – Slezská Ostrava – Vítkovice – Kunčice - Hrabová – Vratimov**

Novostavby:

Hrušov – úsek od ul. Bohumínské novou průmyslovou zónou až po ul. Riegrovu

Moravská Ostrava – Slezská Ostrava – Vítkovice – Kunčice – novostavba za novou radnicí, pod mostem Pionýrů, po Havlíčkově nábřeží, březích řeky Ostravice v rámci projektu Cyklostezky podél řeky Ostravice

*** TRASA F: Nová Bělá - Dubina – Stará Bělá – Výškovice – Zábřeh - Nová Ves – sídl. Fifejdy – Moravská Ostrava - Slezská Ostrava - sídl. Muglinov – Heřmanice - Rychvald**

Novostavby:

Nová Bělá – Dubina – úsek od ul. Ječmínkovy podél východního okraje ul. Plzeňské až k supermarketu Interspar

Stará Bělá – Výškovice - úsek od supermarketu Interspar po ul. Chrobákovu, podél ul. Blanické po polní cestě na Výškovice s průchodem přes zahrádkářskou osadu po ul. Koncová a Špillarova

Výškovice – Zábřeh – průchod od ul. Husarovy po ul. Hýlova, Špillarova, Petruškova, kolem gymnázia dále přes ul. U Výtopny a Rudnou, podél areálu Shopping Parku a ul. Výškovické , kolem zámku v Zábřehu, po ul. Dolní.

Nová Ves – průchod od školního statku k rybníkům a k ul. Plzeňské

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

Hulváky – Mariánské Hory - novostavba přes ul. Plzeňskou na ul. U Koupaliště, podél připravovaného přestupního uzlu v Hulvákách, dále po ul. J. Šavla, Karasově, Lomené, Sušilově, M. Pujmanové.

Moravská Ostrava – novostavba podél pivovaru přes ul. Hornopolní, nový most přes prodlouženou ul. Místeckou, přes lávku na ul. Bieblova, Ostrčilova, Horova

Sídlíště Muglinov – výstavba úseku dělené stezky mezi ul. Švédskou a Hladnovskou

Heřmanice – úsek od ul. Vrbické po ul. Požární, Žebrákova, Zábłatská, Dostálava.

*** TRASA G: Poruba - Třebovice - Hošťálkovice – Mariánské Hory – Přívoz – Petřkovice - Koblov – Antošovice**

Novostavby:

Poruba – úsek po ul. Polské a Mongolské

Třebovice – úsek po ul. Třebovické, Ostrovského a Kochova

Hošťálkovice – novostavba od lávky přes Opavu pod Severním spojem

Mariánské Hory – Přívoz – Petřkovice – Koblov – Antošovice – novostavba po pravém a levém břehu Odry dle dokumentace Greenway Odry – Morava – Dunaj a Cyklostezky podél řeky Ostravice

Rekonstrukce:

Poruba – Třebovice – úsek mezi ul. Mongolskou a Třebovickou v rámci stavby TESCO – Interspar.

*** TRASA H: Dubina - Hrabová - Nová Bělá - Stará Bělá - Krmelín**

Novostavby:

Dubina - úsek od koncového úseku stezky v ul. Podnikatelské kolem potoka Zyf, úsek od školy V. Košaře, po ul. Žižkovská, Kaminského.

Hrabová – stezka - propojení podél prodloužené ul. Mostní, stezka po tělese bývalé tramvajové trati mezi ul. Poplužní a Bělskou

Nová Bělá – propojení mezi ul. Bělská a Na Šancích, mezi ul. Želivského a Krmelínská

Stará Bělá – novostavba podél ul. U Sochy a Mitrovická

* **TRASA CH: Krásné Pole - Plesná – Poruba – Martinov – Třebovice – Svinov
- Janová**

Novostavby:

Krásné Pole – úsek podél Mešnice, po ul. Nad Mlýnkem, Okolnice, Vodárenská, stezka podél ul. Družební po silnici I/11 a dále po lesní cestě až na hranici MOB Plesná

Plesná – úsek po lesní cestě od hranic Krásného Pole až po ul. Liščí

Třebovice – průchod Turkovem včetně úseku podél Severního spoje a podél kalových nádrží u elektrárny

Svinov – novostavba od ul. Elektrárenské po ul. Bíloveckou

Svinov – Janová – úsek v dnešní trase KČT č. 5 od ul. Polanecké přes Přemyšovskou a Příměstskou, vybudování stezky podél ul. Ostravské a dále po ul. K Lípě na ul. Porubskou do Václavovic na ul. Porubskou s napojením u ul. 17. listopadu na trasu X.

* **TRASA I: Klimkovice - Polanka n/O - Stará Bělá - Bělský les – Hrabůvka – Zábřeh – Vítkovice – Mariánské Hory/Karolina**

Novostavby:

Polanka n.O. – úsek po ul. Do Polí, Dvorkovské, podél ul. 1. května

Stará Bělá – stezka podél ul. Na Lukách, Mitrovické, úsek po ul. Dokoupilově, Na Surdíku

Vítkovice – vybudování stezky podél ul. Ruské s případným prodloužením na Karolinu

Mariánské Hory – vybudování stezky podél ul. Výstavní a Novinářské

Rekonstrukce:

Hrabůvka – úsek mezi ul. Klegova a Moravská – rozdělení společné stezky na dělenou stezku pro chodce a cyklisty včetně řešení přejezdu ul. Horní a Moravské.

* **TRASA J: Slezská Ostrava – Muglinov – ZOO - Radvanice - Bartovice – Šenov**

Novostavby:

Slezská Ostrava – Muglinov - pravobřežní úsek od hradu po ul. Muglinovskou v rámci stavby Cyklostezky podél Ostravice

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

Slezská Ostrava – úsek po ul. Betonářské a Sodné

Radvanice – úsek průchodu lesem mezi VVUÚ a ul. Radvanickou, stezka podél ul. Radvanické, úsek po ul. Poláškově, Čapkově a Lihovarské, úsek podél ul. Těšínské včetně průchodu rondelem

Bartovice – úsek od ul. Pod Bažantnicí na hranice Šenova, stezka podél ul. Těšínské mezi ul. U Ještěrky a Potoční.

*** TRASA K: Bartovice - Radvanice – Petřvald**

Novostavba:

Bartovice – stezka podél ul. Šenovské mezi ul. Pod Bažantnicí a U Důlníáku.

*** TRASA L: Bobrovníky - Hošťálkovice - Mariánské Hory - Nová Ves - Zábřeh – Výškovice – Proskovice – Košatka n.O**

Novostavby:

Hošťálkovice – úsek od lesa od Bobrovník po ul. Zimní až k obratišti u hřbitova, úsek po ul. Podevsí a Broskvoňová

Mariánské Hory – úsek od hošťálkovické lávky po soutok Odry a Opavy

Nová Ves – Zábřeh – Výškovice - úsek od pravobřežní komunikace podél Odry po Zábřežku a dále po pravobřežní hrázi Odry k polanecké spojce, dále po pravém břehu až k navázání na cykl. trasu A dle projektu greenway Odra – Morava - Dunaj

Výškovice – Stará Bělá – od zahrádkářské osady k jízdárně ve Staré Bělé a po ul. K Průplavu a Proskovické.

*** TRASA M: Dobroslavice – Plesná – Pustkovec - Poruba - Svinov – nádraží ČD – Nová Ves – Hulváky - Mariánské Hory – Moravská Ostrava – Slezská Ostrava - Michálkovice – Rychvald**

Novostavby:

Plesná – úsek od Dobroslavic podél potoka až po ul. 26. dubna

Pustkovec – Poruba – úsek podél ul. Průběžné a přes VIII.stavební obvod (L. Poděště, O. Jeremiáše), přes dnešní zahrádkářskou osadu Pustkovce za restauraci U Lva a dále podél ul. Opavské ke Slovanu

Poruba – Svinov – úsek Interspar – TESCO podél ul. Opavské

Svinov – Dubí - úsek od servisu pod ul. Opavskou podél svinovských mostů s vyústěním na lávku z Dubí

Nová Ves – úsek od ul. U Hrubků po tělese bývalé VZD k ul. U Koupaliště

Hulváky – úsek podél plánované novostavby ul. Železárenské ul. Železná – Žákovská

Mariánské Hory – úseky stezky podél ul. Železárenské a 28. října (mezi ul. 1. máje a Výstavní)

Moravská Ostrava – průchod od krajského úřadu podél ul. 28. října na výstaviště na levobřežní komunikaci podél Ostravice

Slezská Ostrava – úsek od pravého břehu Ostravice přes trojické údolí podél haldy Ema na ul. Na Najmanské a podél ul. Československé Armády

Michálkovice – úsek podél ul. Radniční.

*** TRASA N: Dolní Lhota – Krásné Pole – Poruba, Ves – Poruba - Svinov – Zábřeh - Bělský les – Hrabůvka**

Novostavby:

Krásné Pole – Poruba, Ves – úsek od hranice Dolní Lhoty na ul. Pod Mlýnkem, dále od ul. Záluční spojovací komunikací a dále podél ul. Krásnopolské až k účelové komunikaci k hvězdárně a přes lesopark Myslivna s napojením na trasu W

Poruba, Ves – Poruba – úsek po ul. V Zahradách včetně podchodu pod ul. 17. listopadu, podél ÚMOB a rybníka po ul. Vřesinské s napojením na stezku v průmyslové zóně

Poruba – Svinov – úsek od průmyslové zóny pod budoucí estakádou mezi ul. Rudnou a Francouzskou, dále po ul. Nad Porubkou a Psohlavců k ul. Bílovecké

Zábřeh – od areálu Kotva po ul. Gerasimovově kolem bývalého stadionu a areálu vodních sportů do Bělského lesa kolem minigolfu, úsek podél ul. Čujkovovy k Plzeňské

Hrabůvka – doplnění chybějícího úseku stezky podél ul. Cholevovy

Rekonstrukce:

Svinov – povolení obousměrného provozu cyklistů ulicí Radhošťskou.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

*** TRASA O: Ludgeřovice - Petřkovice – Přívoz – Moravská Ostrava – Slezská Ostrava – Radvanice - Petřvald**

Novostavby:

Petřkovice - Úsek od hranic Ludgeřovic po ul. Hlučínské kolem ÚMOb do ul. Údolní a Pod Lanekem s napojením na stavbu Greenway Odry – Morava – Dunaj

Přívoz – doplnění chybějících úseků podél ul. Hlučínské

Moravská Ostrava – úsek podél Sokolské třídy

Radvanice – úsek od ul. Hranečník po tělese bývalé tramvajové trati k ul. Těšínské, dále do ul. Vrchlického, U Výhybky, Karvinskou, Šporovnickou a dále po tělese trati s překonáním ul. Fryštátské s napojením do ul. Ráčkovy na hranici Petřvaldu.

*** TRASA P: Vratimov - Hrabová – Nová Bělá - Hrabůvka – Vítkovice - Moravská Ostrava – Přívoz - Lhotka – Bobrovníky**

Novostavby:

Vratimov - Hrabová – úprava lávky Biocel přes Ostravici včetně napojení na areál statku

Hrabová – propojení od ul. Bělské s mimoúrovňovým křížením ul. Místecké s napojením na stávající stezku v průmyslové zóně v ul. Na Rovince

Nová Bělá – Hrabůvka – Vítkovice – od ul. ZŠ Košaře přes sídliště letiště ul. Fr. Hajdy k poliklinice a dále podél areálu obchodního centra Hlubina k ul. Provaznické, U Haldy a podél tramvajové trati s napojením na trasu W u ul. Starobní

Moravská Ostrava – nový úsek podél ul. Železárenské přes zástavbu Karoliny do ul. Poděbradovy, Pobialovy, pod ul. Českobratrskou do ul. Soukenické, Poděbradovy.

Přívoz – úsek od křižovatky ulic Mariánskohorské a Cihelní po ul. Ibsenově s mimoúrovňovým křížením žel. trati a dále podél ul. Na Náspu, Oderské a po účelové komunikaci k lhoteckému jezu, dále přes lávku a podél zástavby Lhotky do ul. Kamínky a Petřkovické, dále Těsnohlídkovou s napojením na stávající trasu P.

*** TRASA Q: Krásné Pole - Poruba – Pustkovec – Martinov – Hošťálkovice – Bobrovníky - Nordpól – Petřkovice – Koblov – Antošovice – Paseky**

Novostavby:

Krásné Pole – Poruba – dle připravovaného projektu od hvězdárna lesoparkem Myslivna k ul. Studentské

Poruba – výstavba stezky podél ul. Průběžné v úseku od ul. Poděšťe po ul. Otty Synka

Martinov – úsek od areálu firmy Hruška po ul. Na Hrázi s křížením železniční trati a dále k zahrádkářské osadě u řeky Opavy včetně nové lávky přes řeku

Hošťálkovice – propojení od řeky Opavy na Hradisko s napojením na trasu L

Petřkovice – Koblov - propojení podél tělesa bývalé železniční trati od ul. Petřkovické po ul. Koblovskou a dále po tomto tělese až k ul. Antošovické v trase přeložené dnešní trasy G

Antošovice – od ul. Antošovické podél východního okraje zástavby k ul. Lopuchové a dále směrem na Paseky

Rekonstrukce:

Vybudování cyklistických přejezdů a případně prahů přes místní komunikace na VII. a VIII. stavebním obvodu Poruby.

* **TRASA R: Poruba – Svinov - Polanka nad Odrou – Jistebník**

Novostavby:

Poruba – Svinov - od ÚMOb po ul. Klímkovické na Nábřeží SPB a dále kolem restaurace Beseda ul. Budovatelskou a přes ul. Porubskou k ul. Dělnické, dále ul. Resslovou a Větrnou, po ul. Francouzské, Polské, novostavba stezky do ul. Psohlavců a vedení po ul. Nad Porubkou, Dr. Kudely, Jelínkové do ul. Bílovecké.

Svinov – Polanka n.O. – podél ul. Polanecké novostavba stezky

Rekonstrukce:

Svinov – úprava v křižovatce ul. Bílovecká a Polanecká.

* **TRASA S: Nová Ves – Hulváky – Vítkovice – Hrabůvka – Zábřeh – Výškovice – Stará Bělá – Nová Bělá – Mitrovice**

Novostavby:

Nová Ves – Hulváky - Vítkovice – úsek od budoucí mimoúrovňové křižovatky u vodárny podél ul. Plzeňské a podél oplocení bývalé nemocnice do ul. Palkovského a Závodní, v rámci úprav stadionu a mimoúrovňové křižovatky dále novostavbou stezky k mostu Čs. Armády

Hrabůvka – Zábřeh – propojení od ul. Rodinné pod ul. Plzeňskou (podchod) do ul. Pavlovovy

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

Zábřeh – Výškovice - od ul. Pavlovovy k uslepené části ul. Výškovické (trasa N), průchod podél areálu Kotva ke kinu Luna, ulicemi Kosmonautů, P. Lumumby, Jiskříček, K Jezeru a dále podél západního okraje Bělského lesa kolem smyčky tramvají k ul. Blanické

Nová Bělá – Mitrovce – od obratiště autobusů v Mitrovicích podél ul. Mitrovické na hranici Paskova.

* **TRASA T: Jistebník – Polanka n.O. – Svinov - Poruba –Třebovice - Martinov - Děhylov**

Novostavby:

Svinov – Poruba – Třebovice – novostavba stezky podél ul. Ostravské, dále podél nové komunikace do ul. Dr. Kudely, po ul. Jelínkově k výhledové estakádě a dále novostavbou stezky podél nové komunikace Francouzské k ul. Martinovské

Martinov – úsek od ul. Na Pastvisko k hranici Děhylova.

* **TRASA U: Krmelín – Nová Bělá - Dubina – Bělský les - Zábřeh**

Novostavby:

Nová Bělá – od zemědělského družstva v Nové Bělé k potoku Zyf a dále podél přeložky silnice II/478 do ul. Kaminského

Dubina – Bělský les – od Intersparu vybudování cyklistické stezky na mostě přes ul. Horní s napojením do ul. Kolářkovy a po lesních cestách k restauraci Koliba

Zábřeh – od areálu vodních sportů přes náměstí SNP do ul. Radimcevy

Rekonstrukce:

Zábřeh – úsek od ul. A. Brože po areál vodních sportů – rozdělení stezky na část pro chodce a část pro cyklisty.

* **TRASA V: Petřkovice – Šilheřovice – Koblov – Hrušov – Vrbice - Heřmanice – Michálkovice – Petřvald**

Novostavby:

Petřkovice – Šilheřovice – Koblov – po ul. Šilheřovické od ul. Koblovské dále do Bažantnice a zpět do Koblova po ul. K Borku a kolem areálu dolu Koblov s napojením na Greenway Odra – Morava – Dunaj

Koblov – Hrušov – od Koblovského mostu v rámci projektu Cyklotrasy podél Ostravice až k ul. Riegrově

Hrušov - úsek rekonstruovaným prostorem průmyslové zóny od ul. Riegrovu pod hrušovskými mosty směrem k stávající stezce podél ul. Bohumínské

Vrbice – Heřmanice – křížení žel. trati a průchod mezi haldou dolu Heřmanice a heřmanickým rybníkem k ul. Orlovské

Heřmanice – Michálkovice – vedení po ul. Záblatské, Vrbické a Fišerově

Michálkovice – Petřvald – od Michalského náměstí přes ul. Obecní, Čihařova, Skřivánčí a Šiškinova k lesu a dále přes ul. Radvanickou po lesních cestách k ul. Fryštátské.

* **TRASA W: Velká Polom – Krásné Pole – Poruba-Ves - Poruba – Svinov – Dubí – Pískové Doly – Zábřeh - Vítkovice – Kunčičky – Kunčice – Radvanice**

Novostavby:

Krásné Pole – vybudování stezky v ul. Družební a Hájkovická

Poruba, Ves – od lesoparku Myslivna přes pole k trase Q

Poruba – průchod areálem VŠB

Dubí – Pískové Doly – využití lávky přes Odru od bečkárný, dále podél Zábřežky

Zábřeh - úsek po ul. Dolní od ul. Hulvácké po ul. Ruskou

Vítkovice – Kunčičky – úsek od ul. Zengrovy s mimoúrovňovým křížením tramvajové trati a ul. Míšecké, též řeky Ostravice, křížení ul. Frýdecké, vedení ul. Listopadová, Na Rampě, Škrobálkova

Kunčice – Radvanice – úsek podél ul. Střádalů, Lihovarské, překročení Lučiny s křížením ul. Fryštátské a napojením do ul. Křištofovy

Rekonstrukce:

Poruba – úsek u ul. Francouzské – rozdělení stezky na část pro chodce a část pro cyklisty.

*** TRASA X: Děhylov – Plesná - Martinov - Poruba – Pustkovec – Poruba, Ves – Vřesina, Mexiko**

Novostavby:

Plesná - Martinov – úsek od plánované okružní křižovatky na Žižkově podél ul. 17. listopadu a Martinovské, dále podél lesa na Padělky

Poruba – Pustkovec – úsek přes VII. stavební obvod od ul. Průběžné k restauraci Vltava a dále podél areálů škol k restauraci Vltava na ul. B. Nikodéma

Pustkovec – Poruba, Ves – úsek přes Pustkovecké údolí, dále po ul. K. Pokorného, Žilinská, náměstí Družby, kolem bazénu, po ul. Spartakovců, kolem polikliniky, po ul. Dětská, Nezvalovo náměstí a Skautská kolem stadionu s napojením na trasu N

Poruba, Ves – Vřesina – po ul. Záhumenní, po polních cestách k ul. 17. listopadu a dále k lesu nad areálem Skalka.

*** TRASA Y: Výškovice - Bělský les - Zábřeh – Vítkovice – Moravská Ostrava – Slezská Ostrava**

Novostavby:

Výškovice – od trasy A podél potoka Stařec v trase stávající polní cesty k trase L, dále od ul. Špillarovy podél ul. Charvátské a dále přes vnitrobloky k ul. Lumírově, podchodem pod ul. Výškovickou přes areál Odra k trase S

Bělský les – od čajovny Na Větrném kopci přes Bělský les ke kolibě

Zábřeh – od areálu Kotva po ul. Kotlářově k ul. Petruškově

Zábřeh – Vítkovice – od ul. Dolní po ul. Hulvácké, Schwaigrově, Nové, Samaritánské, přes plánovanou mimoúrovňovou křižovatku u Ferony po ul. Thomayerově k trase B

Mariánské Hory – úsek podél přeložené ul. Železárenské mezi ul. 1. máje a Výstavní

Moravská Ostrava – úsek od kulturního domu přes Sad dr. M. Horákové, kolem městské nemocnice do ul. Nemocniční do podchodu na Stodolní ulici a dále kolem ČSOB k ul. Bankovní, přes nám. Msgre. Šrámka do pěší zóny

Moravská Ostrava – Slezská Ostrava – úsek od Husova sadu po ul. Matiční, přes lávku na Gagarinovo náměstí a podchodem ke Kamenci pod estakádu s napojením na trasu F.

* **TRASA Z: Vřesina – Poruba, Ves – Poruba - Pustkovec - Třebovice –
Hošťálkovice**

Novostavby:

Vřesina – Poruba, Ves – kolem areálu Skalka podél potoka Záhumenička k ul.
Záhumenní a V Zahradách

Poruba – Pustkovec – od kolejí VŠB po ul. Slavíkově do Pustkoveckého údolí a po
ul. Pustkovecké k Martinovské

Hošťálkovice – převedení pod kopec do trasy účelové komunikace.

15. STAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, JEJICHŽ NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ JE I VÝSTAVBA NOVÝCH NEBO REKONSTRUKCE STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS

S výjimkou staveb uvedených v kapitole 7, je v souladu s aktuální verzí připravovaného územního plánu města Ostravy celá řada dopravních staveb (silničních i kolejových), které při vlastní realizaci buď vyvolají přeložku nebo úpravu stávajících cyklistických stezek či tras nebo v rámci vlastní stavby vybudují infrastrukturu pro cyklisty (viz kapitola 14).

Je zřejmé, že záměry územního plánu, jakož i některé již připravované stavby nemusí být realizovány v rámci návrhového období či vůbec ať již z důvodu finančních, majetkových či jiných. S ohledem na nejasnosti územních rezerv (výhledové dopravní stavby po r. 2025) byly po dohodě se zpracovatelem dopravní části územního plánu v rámci této koncepce zařazeny pouze stavby do r. 2025.

Stavby kolejové dopravy, jejichž součástí je i stavba týkající se cyklistické dopravy, obsahuje tabulka č. 4.

Tabulka č. 4 – Koordinace staveb kolejové a cyklistické dopravy

| Stavba | Cykl. trasa | Charakter |
|---|-------------|--|
| Výstavba tramvajové trati na ul. 17. Listopadu a Průběžné | D, Q | Rekonstrukce stávající stezky podél ul. 17. Listopadu (bodové úpravy) včetně případných průchodů křižovatkami (náhrada okružních křižovatek světelně řízenými) a dostavba stezky pro chodce a cyklisty v úseku mezi ul. Zd. Štěpánka a trasou M u lesa Osošník |
| Kolejové propojení ul. Ruské a 1. Máje, Mírové náměstí | C, I | Rekonstrukce stávajícího křížení cykl. trasy přes Mírové náměstí a novostavba navazujícího úseku cykl. trasy podél ul. Ruské |
| Kolejová spojka v ul. Výstavní (Ruská – Místecká) | P, I | Rekonstrukce stávajícího vedení cykl. stezky podél ul. Výstavní včetně křižovatky s ul. Ruskou a novostavba navazujícího úseku cykl. trasy podél ul. Ruské |
| Rekonstrukce tramvajové smyčky Hranečník v rámci výstavby přestupního terminálu | O | Novostavba cyklistické stezky podél tramvajové trati cca od mostu báňské dráhy po ul. Počáteční včetně napojení na stávající stezku podél areálu DP Ostrava |
| Přeložka tramvajové smyčky Výstaviště | M | Novostavba cyklistické stezky od divadla podél tramvajové trati včetně překročení Ostravice |

Tabulka č. 5 – Koordinace staveb silniční a cyklistické dopravy

| Stavba | Cykl. trasa | Charakter |
|--|--------------------|--|
| Přeložka silnice I/11 (Prodloužená Rudná) | CH, N, W | Vybudování lávek nebo mostů pro cyklotrasy nad touto přeložkou |
| Přeložka MK ul. Krásnopolská a její zapojení do křižovatky sil. I/11 s ul. B. Nikodéma | M, Q | Novostavba stezky od stávající ul. Krásnopolské podél přeložky až po ul. B. Nikodéma |
| Přestavba stávající MK Karla Svobody | M, CH | Vybudování souběžné stezky od lesa Osošník až po navržené odbočení k ul. Vlnité, od stávající trasy CH až po ul. 26. dubna |
| Přeložka stávajících křižovatek sil. II/469 s MK ul. 26. dubna a Martinovská | X | Novostavba stezky v návaznosti na projekt na území obce Děhylov od hranice města podél 17. Listopadu až k ul. Martinovské |
| Výstavba Severního spoje, úsek ul. Martinovská – K Vodě | T, Q | Přeložka stávající cykl. stezky mezi ul. Na Svobodě a Průběžná v rámci nové křižovatky |
| Výstavba MK ul. Francouzská | N, T | Novostavba cyklistické stezky v úseku od ul. Nad Porubkou po ul. Jelínkovu včetně propojení s ul. Záhumní |
| Přestavba ul. Martinovské na směrově dělenou komunikaci | Q | Vybudování cykl. stezky mezi ul. Na Svobodě a Na Hrázi v rámci rekonstrukce křižovatky |
| Výstavba MK propojující ul. Třebovickou a Bíloveckou | CH | Vybudování stezky podél západního okraje ul. Bílovecké až po vjezd ke kalovým nádržím |
| Přestavba stávající křižovatky ul. Bílovecké se severní rampou MÚK ul. Opavské | CH | Vybudování stezky podél ul. Bílovecké včetně křížení západního ramene křižovatky |
| Přestavba stávající křižovatky ul. Bílovecké s jižní rampou MÚK ul. Opavské | CH, W | Vybudování stezky podél ul. Bílovecké včetně křížení západního ramene křižovatky, rekonstrukce stávajících cykl. stezek |
| Přeložka ul. Bílovecké | N, W | Vybudování bezpečného křížení cykl. trasy od Dubí k úřadu ve Svinově |
| Přestavba stávající křižovatky ulic Bílovecká a Nad Porubkou | R, CH | Vybudování stezky podél okružní křižovatky včetně navázání na ul. Jelínkovou |
| Přestavba ul. Ostravské | T | Vybudování stezky od ul. Příměstské až po napojení na novou komunikaci |

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

| | | |
|--|--------------|---|
| Výstavba místní komunikace mezi rampou MÚK s ul. Rudnou a ul. Ostravskou | T | Vybudování stezky od ul. Dr. Kudely až po ul. Ostravskou |
| Napojení ul. Ostravské na ul. Bíloveckou | R, CH | Vybudování stezky podél křižovatky |
| Výstavba obslužné MK propojující ul. Polskou a Nad Porubkou | R | Vybudování pruhů na vozovce komunikace mezi ul. Psohlavců a Polskou |
| Přestavba stávající křižovatky Hlavní tř. a ul. Francouzská | W, T | Vybudování stezky podél okružní křižovatky včetně rekonstrukce napojení na stávající stezky |
| Přestavba stávající křižovatky ul. Francouzská a Jilemnického náměstí | W, T | Vybudování stezky podél okružní křižovatky |
| Rozšíření VTP | Q, Z | Vybudování komunikace pro pěší a cyklisty |
| Přestavba sil. II/477 na směrově nedělenou čtyřpruhovou komunikaci | A, E | Rekonstrukce stávajícího úseku cykl. stezky mezi ul. Ostravického a Bártova, novostavba úseku u křižovatky ulic Mostní a Frýdecká |
| Výstavba páteřní komunikace zastavitelné plochy (ul. Střádalů) | W | Vybudování souběžné cyklistické stezky od ul. Vratimovské po ul. Šenovskou |
| Přeložka sil. II/479 | W, J | Vybudování novostavby cykl. stezky v úseku Šenovská – Fryštátská včetně křižovatek |
| Výstavba sil. III.třídy (prodloužená Vratimovská) | A | Vybudování novostavby stezky v úseku Lihovarská - Počáteční |
| Přeložka stávající ul. Orlovské | B, V | Novostavba stezky od hranic s Rychvaldem po Důl Heřmanice včetně příčných vazeb |
| Přeložka sil. I/68 v úseku dálnice D 1 – ul. Orlovská | V | Přeložka stávající účelové komunikace podél haldy pro vedení cyklistické trasy |
| Přestavba stávající křižovatky sil. II/470 s MK ul. Hladnovskou | B | Vybudování stezky podél okružní křižovatky |
| Vybudování páteřní komunikace zastavitelné plochy v Hrušově | V | Novostavba stezky podél ul. Žižkovy po stezku podél ul. Bohumínské |
| Přestavba stávajících křižovatek na ul. Žižkově | V | Vybudování stezky podél okružní křižovatky |
| Přestavba stávajících křižovatek ul. Frýdecké s rampami MÚK ul. Rudné | W | Vybudování stezky podél okružní křižovatky se severní rampou |

| | | |
|--|-------------------|--|
| Přestavba stávající křižovatky ul. Petřvaldská x Na Jánské | M, V | Vybudování stezky podél okružní křižovatky |
| Přestavba stávající křižovatky ul. Těšínská x Čapkova | J | Vybudování stezky podél okružní křižovatky |
| Přestavba silnice I/11 ul. Rudné a dostavba MÚK s ul. Vratimovskou | A | Vybudování stezky podél ul. Vratimovské v rámci MÚK |
| Přestavba stávající smyčky MHD | M | Vybudování stezky podél dolu Michal |
| Přestavba MK ul. Bártovy | A | Vybudování cykl. stezky křížení ul. Bártovy až k podchodu pod nádražím Kunčice |
| Výstavba prodloužení MK ul. Moravské | A | Vybudování cykl. stezky u křižovatky s ul. Vratimovskou |
| Výstavba napojení ul. Pavlovovy | I, S | Vybudování podchodu pod ul. Plzeňskou pro dělenou stezku pro chodce a cyklisty včetně napojení na stávající stezku podél ul. Pavlovovy |
| Přeložka silnice I/58 | U, B, H | Vybudování křížení a směrové úpravy cykl. tras vedených po stávajících účelových komunikacích |
| Nadjezd žel. tratě silnice II. třídy | R | Vybudování podchodu pro stezku pro chodce a cyklisty v místě křížení trati u žel. zast. Polanka nad Odrou a rekonstrukce stávající stezky pro chodce a cyklisty po most přes Odru včetně |
| Přestavba stávající silnice I/58 | H, B | Rekonstrukce stezky v místě křížení s ul. Ječmínkovou |
| Výstavba jižní MÚK průmyslové zóny Hrabová | P | Výstavba stezky pro chodce a cyklisty od stávajícího ukončení stezky podél ul. Prodloužené až po ul. Hrabovskou včetně úprav mostu přes ul. Místeckou |
| Přeložka sil. II/478 | H, F, P, U | Výstavba stezky pro chodce a cyklisty v úseku Paskovská – Místecká, Zyf – Kaminského, Interspar – Junácká (zahrnuto v již připravovaných stavbách kap. 7) |
| Přestavba ul. Plzeňské | U | Výstavba stezky v místě od křížení mostu přes ul. Horní po ul. Junáckou |
| Přestavba stávající křižovatky ul. Mitrovická x Hrabovská | H, S | Vybudování stezky kolem okružní křižovatky |
| Výstavba MK (prodloužená ul. Matuška) | P | Vybudování dělené stezky pro chodce a cyklisty podél vozovky |
| Výstavba MK (prodloužená ul. Jiříkovského) | F, U | Vybudování dělené stezky pro chodce a cyklisty podél vozovky |
| Přestavba MK ul. Blanické v úseku Výškovická – Mitrovická | F, S | Výstavba stezky podél úpravy stávající ul. Blanické |

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

| | | |
|--|----------------|--|
| Přestavba stávajících křižovatek u mostu přes ul. Horní (V. Vlasákové) | A | Výstavba stezky mezi okružními křižovatkami přes most včetně návazností do ul. Matuška a Vlasákové |
| Přestavba stávající ulice Výškovické | S | Výstavba křížení cykl. stezky ul. Výškovické s ul. Pavlovovou |
| Výstavba propojovací komunikace MÚK na ul. Rudné – ul. U Výtopny | F, N, Y | Novostavba stezky od ul. U Výtopny po energolávku na ul. Rudné |
| Přestavba stávající křižovatky MK ul. U Hrubků s rampou MÚK ul. Výškovické | F, Y | Novostavba stezky podél okružní křižovatky |
| Výstavba MÚK ul. Rudné s ul. Závodní | B, S, W | Novostavba stezky podél přeložky ul. Závodní včetně napojení na most Čs. Armády a do ul. Okružní |
| Přestavba stávající MK ul. Tomkova | B | Novostavba stezky podél ul. Tomkovy |
| Výstavba MÚK ul. Plzeňská x U Cementárny | S, Y | Novostavba stezky přes ul. Plzeňskou a rekonstrukce chodníku podél ul. Plzeňské na stezku pro chodce a cyklisty v rámci MÚK |
| Výstavba MÚK ul. Plzeňská x U Koupaliště | S, F, M | Novostavba stezky přes ul. Plzeňskou a rekonstrukce chodníku podél ul. Plzeňské na stezku pro chodce a cyklisty v rámci MÚK včetně napojení na těleso bývalé VZD |
| Přeložka sil. II/479, nová ul. Žákovská | M | Novostavba stezky v celém úseku |
| Přeložka sil. I/56 ul. Místecká vč. podchodu u ul. Nemocniční | Y | Výstavba podchodu pro chodce a cyklisty |
| Výstavba MÚK ul. Rudné s ul. Místeckou | P | Přeložka stávající stezky pro chodce a cyklisty podél související přeložky tramvajové trati, min. v místě nástupiště dělená stezka |
| Výstavba ul. Železárenská | C, Y | Novostavba stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. 1. máje a Výstavní včetně rekonstrukce vedení stávajících cykl. tras v křižovatkách |
| Výstavby MÚK ul. Místecká x Železárenská | P | Výstavba stezky pro chodce a cyklisty v celé délce nadjezdu přes ul. Místeckou a železniční trať |
| Výstavba prodloužené ul. Železárenské | I | Novostavba stezky pro cyklisty v úseku prodloužená ul. Porážková – cyklostezka podél Ostravice |
| Přestavba křižovatky ul. Výstavní x Halasova | P | Rekonstrukce stávající stezky a pruhů na vozovce na stezku vedoucí kolem rondelu |
| Přestavba křižovatky ul. Grmelovy x rampa MÚK ul. Mariánskohorské | C | Výstavba stezky podél okružní křižovatky |
| Přestavba křižovatky ul. Švermova x Chemická | C | Výstavba stezky podél okružní křižovatky |

| | | |
|--|-------------|--|
| Výstavba MK Nová Nádražní | A, O | Rekonstrukce stávajícího světelně řízeného přejezdu pro chodce a cyklisty přes Sokolskou třídu |
| Přestavba stávající ul. Železárenské | M | Výstavba dělené stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. Železná a 1. máje |
| Přestavba stávající ul. Českobratrské | A | Vybudování světelně řízeného přechodu a přejezdu pro cyklisty mezi Husovým sadem a ul. Husovou |
| Výstavba MK prodloužená ul. Zborovská | P | Výstavba cykl. pruhů v křižovatce s ul. Poděbradovou |
| Propojení ul. Cihelní a Ibsenovy | P | Vybudování stezky pro chodce a cyklisty na nadezdu přes ul. Mariánskohorskou |
| Přestavba ul. Mariánskohorské a Muglinovské | B, O | Vybudování cyklistické stezky od ul. Jirské až po Sad. B. Němcové vč. cyklistických přejezdů a SSZ, vybudování křížení ul. Muglinovské v trase podél Sokolské třídy |
| Přestavba ul. Nádražní | Y | Vybudování křížení pro cyklisty přes Nádražní mezi ul. Bankovní a rest. Na Spolku |
| Výstavba MK ul. Porážková | Y | Dobudování podchodu vč. stezky pro cyklisty pod ul. Porážkovou u ul. Stodolní, vybudování stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. Cihelní a Porážkovou u ul. Mariánskohorské, vybudování stezky podél ul. Poděbradovy mezi ul. Švabinského a 28. října včetně křižovatek |
| Výstavba Severního spoje (dálnice D 1 - ul. K Vodě) | G, Z | Vybudování podjezdu pro pěší a cyklisty v blízkosti lávky mezi Třebovicemi a Hošťálkovicemi včetně návazností na lávku a stávající trasu G a Z |
| Vybudování MK pro obsluhu zastavitelné plochy v Hošťálkovicích | L, Z | Přeložka vedení stávající trasy Z a projektované trasy L do nové komunikace |
| Výstavba nové ul. Lipka | G | Přeložka vedení stávající trasy G do nové stezky pro chodce a cyklisty podél ul. Lipka |
| Výstavba MK pro napojení zastavitelných ploch Přívoz | G, O | Úprava projektované trasy GW Odra – Morava – Dunaj v místě křížení s ul. Hlučínskou |
| Přeložka silnice I/56 | Q | Výstavba mostu pro vedení cykl. trasy v ul. Balbínově |
| Přestavba MK stávající ul. K Vodě | Z | Přeložka vedení stávající trasy Z |
| Přestavba stávající křižovatky ul. Hladnovská a Staré Podolí | F | Výstavba stezky podél okružní křižovatky |

16. ROZDĚLENÍ NA PÁTEŘNÍ A DOPLŇKOVÉ MĚSTSKÉ TRASY VČ. FINANCOVÁNÍ

16.1. Trasy Greenways

Trasy greenways fakticky vycházejí z níže uvedeného nadačního programu, není nutné, aby byly do tohoto programu formálně zařazeny. Představují vzhledem k poloze města na soutoku čtyř velkých řek hlavní cykloturistické koridory.

Program Zelené stezky - Greenways je grantový a asistenční program Nadace Partnerství založený na spolupráci, partnerství a vzájemné koordinaci projektů a iniciativ, blízkých poslání tohoto programu. Program je zaměřen na ochranu a tvorbu koridorů, které plní v krajině i urbanizovaném prostředí několik funkcí.

Zelené stezky místního významu mohou být důležitým místem pro živou přírodu a současně prostorem pro bezmotorovou dopravu a rekreaci místních obyvatel.

Zelené stezky vedoucí krajinou, spojující města, vesnice, památky, přírodu, tradice a objevující "genia loci" těchto míst mohou být připravené jako regionální nebo dálková trasa.

Zelené stezky obsahující atraktivní turistické cíle a nezbytnou síť služeb mohou být připravené a nabízené jako kompletní turistický produkt.

Zelené stezky jsou veřejné projekty, které mohou přinést mnoho užitku pro životní prostředí, zlepšení kvality našeho života a současně vytvořit příležitosti pro udržitelné ekonomické aktivity místních lidí. Jednotlivé projekty umožňují nejen chránit a zpřístupnit přírodu a památky ale jsou i výzvou k lepší spolupráci občanů, úředníků a podnikatelů, žijících ve společné komunitě. Veřejný užitek zelených stezek je zřejmý zejména v těchto oblastech:

- Zlepšení životního prostředí měst i venkova.
- Ochrana a tvorba přírodních prvků v urbanizovaném prostředí a v krajině.
- Péče o kulturní dědictví a posílení pocitu odpovědnosti za něj.
- Posílení spolupráce v komunitě a zájmu lidí o věci veřejné.
- Spoluúčast místních lidí na plánování a rozvoji sídel.
- Podpora dopravních řešení zvyšujících bezpečnost zejména chodců a cyklistů.
- Zlepšení přístupu do krajiny, rozšíření možností pro sport a rekreaci.
- Podpora trvale udržitelných ekonomických aktivit místních obyvatel.
- Rozvoj produktů a služeb pro šetrnou turistiku.
- Podpora aktivního a zdravého životního stylu

Projekty stezek a koridorů a místní aktivity podél nich mohou získat známku Zelené stezky - Greenways, pokud je prokazatelný jejich soulad se zásadami trvale udržitelného rozvoje, přínos k zachování kulturního a přírodního dědictví a rozvoji šetrné rekreace a turistiky ve prospěch místní komunity. Program Zelených stezek nositelům projektů a zájemcům o aktivity blízké cílům programu poskytuje pomoc při přípravě, realizaci a rozvoji těchto projektů a iniciativ.

Jedná se o trasy (sledující vodní toky):

- Greenway Odra – Morava – Dunaj – změna vedení Jantarové stezky č. 5 – Eurovélo č. 4 (Odra)⁴
- Cyklotrasa republikového významu 55 Slezská Magistrála (Opava)⁵
- Krajská cyklotrasa 562 Ostrava – Beskydy (Ostravice)⁶
- Lučina – cyklotrasa O (Lučina)⁷.

16.2. Ostatní krajské trasy

Z krajské koncepce městem ještě prochází cyklotrasa 563 Polanecká spojka spojující Starou Bělou, Novou Bělou, Hrabovou a Bartovice. Tato trasa je pro cyklisty alternativou k plánované přeložce silnice II/478 na jihu města (tzv. Jižní tangenta). Jedná se rovněž o převážně cykloturistickou trasu.

16.3. Městské páteřní trasy

Páteřní městské trasy jsou navrženy jako doplnění tras výše uvedených, které mají převážně funkci rekreační. Městské páteřní trasy naopak by měly mít funkci převážně dopravní a proto jsou situovány do koridorů podél hlavních městských komunikací.

Páteřní trasy vedoucí ve směru východ – západ sledující následující významné komunikace (v závorce čísla silnic nebo uvedená významná místní komunikace):

- Mariánskohorská – Muglinovská (II/647) – Orlovská (II/470)
- Opavská – 28. října (II/479) – Michálkovická – Čs. Armády (III/4721)
- Vřesinská (III/4692) – Rudná (I/11) – Fryštátská (I/59)
- Dr. Martíňka (MK) vč. výhledového prodloužení do Kunčic
- 1. května (II/478).

Páteřní trasy vedoucí ve směru sever – jih sledující následující významné komunikace (v závorce čísla silnic nebo uvedená významná místní komunikace):

- 17. listopadu (II/469, I/11, II/647)
- Martinovská (III/46620) - Francouzská (MK)
- Bílovecká – Polanecká (III/4785)
- Severní spoj (II/470H) - Plzeňská (II/647, I/58)
- Hlučínská – Místecká (I/56, R56).

16.4. Doplnkové trasy

Všechny ostatní trasy, které nejsou zmíněny výše, tvoří doplňkovou síť, která zajišťuje propojení mezi nadřazenou sítí anebo napojení na tuto síť. Jejich funkce je smíšená.

⁴ Tato trasa zároveň přibližně sleduje dálnici D 47(D 1).

⁵ Tato trasa je zároveň v koridoru silnice I/56 (R 56) ve směru Opava - Ostrava

⁶ Tato trasa je v souběhu se silnicí R56 (I/56) ve směru Ostrava – Frýdek-Místek – Ostravice

⁷ Trasa 563 sleduje stávající průběh silnice I/11 ve směru Ostrava – Havířov

16.5. Návrh financování

Návrh financování vychází ze stávajícího systému a je mírně modifikován:

- **Greenway, krajské, páteřní – město 100% s využitím dotací včetně PD (dtto současný stav)**
- **Doplňkové – město 50%, obvody 50%, PD obvody 100% - nesmí být použity dotace na novostavbu (nový návrh z důvodu dosavadního tříštění financí)**
- **Údržba MOb – 100% (příp. SFDI).**

17. NAVRŽENÁ INFRASTRUKTURA

Stávající infrastruktura bude dle návrhu doplněna následovně (neuvedeny jsou již připravované projekty nebo stavby):

Mapy:

K stávajícím cca 66 místům je možno dle potřeby přidávat další mapové sestavy. Přednostně by se tyto sestavy měly umisťovat do míst křížení cyklotras a tam, kde plní zároveň funkci orientačního plánu (u významných zastávek HD, u významných objektů občanské vybavenosti).

Odpočívky:

Doporučuje se zřídit následující další odpočívky:

- soutok Odry a Opavy
- Koblavský most
- Jez u ul. Mostní
- Soutok Ostravice a Lučiny (hrad).

Stojany, úschovny:

K stávajícím místům s bezpečnostními stojany lze dle uvážení přidávat další, doporučeno je vybavit mj. koupaliště a sportoviště. Návrh úschoven je předmětem samostatného seznamu v rámci B+R systému.

Světelné signalizační zařízení pro cyklisty:

SSZ v přípravě řešení:

- 1) přechod Opavská – Třebovické, dobudování cyklistického přejezdu
- 2) Opavská x Spojná, dobudování cykl. přejezdu přes ul. Sjízdnu (ve výhledu možná úprava v případě vybudování tramvajové trati)
- 3) Hlučínská x Slovenská, cykl. přejezd přes tramvajové koleje u obratiště (ve výhledu možná úprava v souvislosti s vybudováním přestupního uzlu, vlakotramvaje a okružní křižovatky)
- 4) Plzeňská x Ječmínkova, cyklistický přejezd přes ul. Plzeňskou – ve výstavbě (ve výhledu možná úprava při případném rozšíření ul. Plzeňské na čtyřpruhovou komunikaci)
- 5) Krajský úřad – vybudování cykl. přejezdu přes ul. 28. října

Stávající stezky a trasy – dosud neřešeno:

- 1) 17. listopadu x Opavská
- 2) Opavská x Porubská
- 3) 28. října x Mariánskohorská x Plzeňská (ve výhledu MÚK, příp. změna trasy)
- 4) Plzeňská x U Lesa x Čujkovova
- 5) Plzeňská x Horní x Moravská
- 6) Hlučínská – Hornické muzeum přechod (ve výhledu cykl. trasa G přemístěna mimo přechod)
- 7) 28. října – přechod Hulváky (ve výhledu možná změna trasy dle koncepce přestupního uzlu)
- 8) Sad Boženy Němcové – křížení tramvajové trati.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

Výhledové stezky a trasy, příp. též výhledová SSZ:

- 1) přechod Opavská, III. a IV. stavební obvod stará poliklinika
- 2) Opavská x Martinovská (chybějící směr od Francouzské do Třebovic)
- 3) Výškovická x Čujkovova
- 4) Ruská x Palkovského x Závodní
- 5) Ruská x Výstavní (směr podél ul. Ruské, příp. v rámci úpravy pro tramvaj)
- 6) Výškovická x Pavlovova
- 7) Plzeňská x most Dubina Interspar
- 8) Horní x Provaznická – v současné době zpracován IZ, ale není jasné, kde má cykl. stezka vést
- 9) Rudná x Vratimovská (ve výhledu MÚK)
- 10) 28. října x 1. máje x Přemyslovců
- 11) 28. října x Výstavní (chybějící směr Výstavní – Novinářská)
- 12) Sokolská tř. x přechod Hornická poliklinika
- 13) Bohumínská x Orlovská x Muglinovská – návrh rekonstrukce SSZ (ve výhledu rondel)
- 14) Muglinovská x Sokolská tř. (chybějící směr podél Sokolské tř.) – návrh opravy (ve výhledu rondel)
- 15) Mariánskohorská x Nádražní – návrh opravy
- 16) Mariánskohorská x Jirská (ve výhledu MÚK)
- 17) Mariánskohorská x Cihelní – návrh opravy (ve výhledu MÚK)
- 18) 28. října x Poděbradova – návrh rekonstrukce v rámci akce Karolina, tramvajové zastávky na 28. října – dosud bez řešení cyklistické dopravy
- 19) Českobratrská – přechod u Husova sadu (cykl. přejezd vč. SSZ u ul. Husovy)
- 20) Nad Porubkou x rampa F – investiční záměr (ve výhledu rondel v místě prodloužené Francouzské)
- 21) Plzeňská x U Koupaliště (ve výhledu MÚK)
- 22) Martinovská x Provozní x 1. Čs. Arm. Sboru – IZ
- 23) Poděbradova x Švabinského (DUR)
- 24) Hlučínská x komunikace k obchodnímu centru
- 25) SSZ severní a jižní křižovatky MÚK Rudná x Závodní (DUR)
- 26) Muglinovská – Olešní – přechod
- 27) Martinovská x Průběžná x Severní spoj (pouze v případě zaústění Sev. spoje)
- 28) Křižovatky tř. 17. listopadu s ul. Slavíkova, B. Nikodéma a Průběžnou (pouze v případě vedení tram. trati)
- 29) Opavská x B. Nikodéma x přeložka ul. Krásnopolské.

18. TYPIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS

18.1. Samostatná stezka pro cyklisty

Samostatná stezka pro cyklisty se navrhuje na intenzivně využívaných cyklistických trasách, převážně páteřních tam, kde je nutné separovat chodce od cyklistů nebo kde je pohyb chodců zajištěn souběžnou komunikací, např. na jiné straně vozovky nebo kde se s pohybem chodců neuvažuje. Povrch stezky převážně živičný, základní barva černá v extravilánu, v intravilánu červená (živice). V místech s intenzivním výskytem podzemních inženýrských sítí výjimečně možno uvažovat se zámkovou dlažbou, základní barva červená, bez zkosených hran.

18.2. Společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)

Společná stezka pro chodce a cyklisty bez rozdělení na část pro chodce a cyklisty se uplatní na všech typech nemotoristických komunikací v extravilánu, pokud neexistuje souběžná pěší trasa nebo zde není pravidelný pojezd vozidel. V intravilánu se uplatní tento typ především na trasách doplňkových, u páteřních pouze tam, kde je nízká intenzita cyklistů. Tento typ lze očekávat rovněž na hrázích podél vodních toků, na některých účelových komunikacích (polní cesty, lesní cesty), kde se vyskytuje výjimečný provoz jiných účastníků silničního provozu (správce toku, správce lesa, vlastníci nebo uživatelé zemědělských pozemků). Provoz se povolí pomocí dodatkové tabulky pod značku C 9a. V úsecích, kde lze očekávat zvýšený pohyb in-line bruslařů je nutno šířkově přizpůsobit profil stezky očekávanému vyššímu nároku těchto uživatelů. Základní materiál v intravilánu černá živice, v místech intenzivního výskytu podzemních inženýrských sítí výjimečně zámková dlažba bez zkosených hran, doporučena červená barva. V extravilánu se povrch řídí požadavky orgánu ochrany přírody nebo případných vlastníků pozemků. V místech očekávaného využití in-line bruslařů nebo na páteřních cyklistických trasách doporučena černá živice, v místech zvýšené ochrany přírody (biokoridory) nebo na hrázích toků ve vlastnictví Povodí Odry, s.p. mimo centrum a hlavní trasy povrch štěrkový, u ostatních případů také stabilizace, mlat, případně recyklát nebo makadam.

18.3. Společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a cyklisty)

Tento typ se uplatní především v intravilánu, hlavně na páteřních trasách a u doplňkových tras na místech, kde je nutno z důvodu intenzit nebo bezpečnosti dopravy oddělit provoz pěších a cyklistů (autobusové zastávky, úseky podél parkovacích zálivů apod.). Cyklistická část může být jednosměrná (pruh) nebo obousměrná (pás). Základním pravidlem je to, že cyklistický pruh nebo pás je situován blíže vozovce, pokud tomu nebrání bezpečnostní důvody (např. výše uvedené nástupiště autobusové zastávky, parkovací pruh podél vozovky). V místech, kde není vozovka, se cyklistický pruh nebo pás umísťuje tak, aby bylo kříženo méně pěších tras. Základní barva cyklistického pruhu nebo pásu je červená, základní materiál živice, opět pouze výjimečně v místech vysokého výskytu podzemních sítí červená zámková dlažba bez zkosených hran. U části pro chodce se předpokládá přednostní použití šedé zámkové dlažby (případně jiné, nesmí však být červená), pokud by byla část pro chodce z černé živice, je červená živice na stezce nezbytná.

Mezi pruhem/pásem pro cyklisty a částí pro chodce se zřídí 30 cm pruh z reliéfní dlažby, buď šedé nebo červené. Na části pro cyklisty se doporučuje zřídít 10 cm pruh z žluté nereliéfní zámkové dlažby nahrazující podélnou čáru. Křížení komunikací s touto stezkou tam, kde komunikace není pojížděna hromadnou dopravou a s výjimkou světelně řízených a okružních křižovatek, má být formou zvýšeného zpomalovacího prahu.

18.4. Vyhrazené cyklistické pruhy (na vozovce)

Vyhrazené cyklistické pruhy se zřizují pouze v intravilánu na místních sběrných nebo obslužných komunikacích, většinou při okraji vozovky. Speciálním případem jsou cyklistické pruhy umístěné v protisměru jednosměrných komunikací. V cyklistických pruzích nemají být umístěny uliční vpusti, doporučuje se jako základní řešení umístění podobrubníkových vpustí. Pokud to z technických důvodů není možné, musí být vpusti otočeny tak, aby do nich cyklista nemohl zapadnout. Základní barva cyklistického pruhu je červená (červeně probarvená živice). Výjimečně se připouští u málo zatížených komunikací (mimo silnice) i ponechání černého živického povrchu, v místech významných křižovatek nebo vjezdů je však nutno červenou živici nebo výjimečně červený nátěr s drsností odpovídající živici.

18.5. Účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)

Tam, kde není možno z důvodu častého nebo pravidelného pojezdu zřídít společnou stezku pro chodce a cyklisty s dodatkovou tabulkou umožňující provoz jiným subjektům než chodcům a cyklistům, bude klasická účelová komunikace. Šířka a druh povrchu se volí podle typu a četnosti průjezdu vozidel. V úvahu připadá jak nezpevněný, tak i zpevněný povrch. Příslušná cyklistická trasa se vyznačí orientačním značením.

18.6. Vedení trasy ve zklidněné komunikaci

Jedná se v zásadě o zónu 30, peší nebo obytnou zónu. V zóně 30 se předpokládá vedení cyklistické trasy po vozovce bez zvláštních úprav, nutno pouze na křižovatkách zdůraznit přednost zprava, která při tomto typu zklidnění bývá obvyklá. V obytné zóně se předpokládá vedení cyklistických tras převážně doplňkových, z důvodu možné hry dětí na vozovce by neměly být páteřní cyklistické trasy vedeny obytnou zónou, pokud je to technicky možné. V centrální peší zóně by měl být provoz cyklistů umožněn celodenně bez omezení, vyhrazenou cyklistickou trasu lze vyznačit jako u všech ostatních typů zklidněných komunikací obvyklým směrovým značením. Zásadně však nesmí ve zklidněné komunikaci v místě vedené cyklistické trasy montované zpomalovací pruhy bez odstupů min. 0,75 – 1 m od okraje vozovky.

18.7. Vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích III. třídy (do 3 - 5 000 voz/den)

Tam, kde z prostorových nebo finančních důvodů není možné zřídít oddělený provoz cyklistů od motorové dopravy, budou cyklistické trasy vedeny po vozovce bez zvláštních úprav s vyznačením orientačním značením. Při vedení těchto tras je nutno zvážit, zda není intenzita v některých obdobích (dopravní špičky, obchodní špičky, víkendový návrat) tak vysoká, že by mohlo dojít k ohrožení cyklistů.

Rovněž není tento typ možný v místech vysokých intenzit nákladní dopravy nebo třeba na obratištích autobusů. Tam, kde je podél vozovky situován parkovací pás bez bezpečnostního odstupů od vozovky (přímo navazující na jízdní pruh) s kolmým nebo šikmým stáním (u šikmého stání s vyjížděním couváním), není tento typ vhodný a cyklisté by měli být vyvedeni mimo vozovku nebo svedeni do cyklistického pruhu s bezpečnostním odstupem. Pokud je v místě vedení cyklistické trasy světelně řízená křižovatka, měla by být buď vytvořena předsunutá stopčára pro cyklisty, případně při vyšších intenzitách cyklistů vyhrazen speciální jízdní pruh. Rovněž je doporučeno využít nové značky E 12c, která umožňuje cyklistům jízdu v jízdních pružích odlišně od motorové dopravy.

Speciálním příkladem je pak vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace po vozovce bez vyznačení vyhrazeného pruhu pro cyklisty. Toto řešení lze použít pouze výjimečně ve stísněných poměrech a nebo tam, kde je intenzita jak motorové dopravy, tak cyklistů nízká a je nutno řádně vyznačit příslušným svislým značením.

18.8. Vedení trasy po vyhrazených pružích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. TAXI

Tento typ se uplatní zejména na sběrných komunikacích, kde by cyklistovi jízda mezi pruhem pro autobus a jízdními pruhy pro motorová vozidla mohla způsobit kolizní situace. Je-li to prostorově možné, měl by být tento pruh dostatečně široký, aby umožnil předjetí cyklisty autobusem bez nutnosti vybočení do průběžných jízdních pružů a naopak v zastávce. Pokud je vyhrazený pruh vedený po tramvajových koležích, nesmí být cyklista být tudy veden. Bude řešeno pravděpodobně operativně, zatím nejsou známy návrhy na nové BUS pruhy.

18.9. Alternativní řešení

Teoreticky se dá uvažovat výhledově s užitím případných tzv. víceúčelových pružů nebo piktogramových koridorů pro cyklisty, není to však doporučeno.

18.10. Lesy, parky a lesoparky

V lesích a lesoparcích se předpokládá šmíšený provoz buď formou společné stezky pro chodce a cyklisty nebo na účelových komunikacích. Není-li to nezbytně nutné, je vhodné povrch přizpůsobit přírodě. Případné lavičky podél těchto komunikací nutno situovat s dostatečným odstupem od průjezdného profilu, aby cyklista nemohl ohrozit sedícího. V parcích se doporučuje s ohledem na větší počet dětí a starších lidí separovaný provoz, tj. buď formou dělené stezky pro chodce a cyklisty nebo samostatnou stezkou. V parcích se vzhledem k možnému pohybu in-line bruslařů počítá spíše s živičným povrchem. Povrch a šířka komunikací v lesích musí být projednána s jejich správci, tj. převážně Ostravskými městskými lesy a Lesy ČR. V případě používání lesních cest pro přibližování dřeva musí být respektovány požadavky normy ČSN 73 6108 – Lesní odvozní síť.

18.11. Dotvoření síť

Síť je navržena jako otevřená, tj. na navržené trasy může v případě nutnosti navazovat další ramena, odbočky či doplnění. Předpokládá se její postupné doplňování – napojováním škol, institucí, závodů, případně dalších významných cílů.

Nejsou tím vyloučena jakákoliv pro-cyklistická opatření na komunikacích mimo vymezenou síť, např. vytváření předsunutých stopčar pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách, vytvoření průjezdu pro cyklisty v uslepených komunikacích, apod.

18.12.Šířkové parametry

Šířkové parametry vycházejí z očekávaného provozu pěších, cyklistů, in-line bruslařů, příp. motoristů, event. jezdců na koních (výjimečné případy). Základní hodnoty jsou uvedeny v normě ČSN 73 6110, resp. u polních cest 73 6109, příp. v TP 179, u pěších a obytných zón též v TP 103. Doporučuje se u doplňkových cyklotras projektovat a stavět spíše na minimální doporučené hodnoty, u páteřních cyklotras v případě složitých poměrů bez provozu in-line bruslařů na střední hodnoty, v případě neomezených prostorových možností a předpokládaného velkého provozu bruslařů na hodnoty maximální.

Šířkové parametry vozovek s běžným provozem motorových vozidel nejsou předmětem tohoto materiálu. Projektanti u každého návrhu v případě vedení cyklostezky v souběhu s vozovkou zohlední potřebnost či nutnost bezpečnostního odstupu, příp. oddělení travnatým pásem. U samostatných stezek pro cyklisty se předpokládá základní šířková hodnota v rozmezí 2 – 2,5 m, výjimečně 3 m, u společných nedělených stezek výjimečně v extravilánu 1,5 m, jinak 2 – 3 m, v případě hrází a účelových komunikací min. 2,5 m. Společná stezka dělená na část pro chodce a cyklisty má základní kategorii v případě vedení části pro cyklisty podél vozovky 2,5 m/1,5 m část pro chodce, v případě opačném 2/2 m. Cyklistický pruh ve vozovce v Ostravě má základní šířku 1,25 m, v případě silného provozu cyklistů a/nebo motoristů nebo v případě nemožnosti vymístění vpustí mimo vozovku 1,5 m, pokud je pruh veden podél podélného stání, je šířka 1,75 m vč. bezpečnostního odstupu. Doporučená šířka cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace je 1,5 m.

19. HARMONOGRAM POSTUPNÉ REALIZACE SÍTĚ

Harmonogram lze tvořit podle tří základních hledisek nebo jejich kombinací:

- 1) podle největšího počtu cyklistů (nejžádanější stávající a výhledové směry poptávky)
- 2) podle největší nehodovosti (zlepšení bezpečnosti)
- 3) podle nejmenších investičních nákladů.

19.1. Návrh podle nejžádanějších směrů poptávky

Podle nejžádanějších směrů poptávky lze rozdělit trasy na:

- městské
- turistické.

U městských tras bylo navrženo v první fázi realizovat směry:

- a) Poruba - centrum
- b) Jih - centrum
- c) Průchod centrem města.

U turistických tras by bylo vhodné uvažovat s propojením v následujících směrech:

- a) Greenway podél řeky Ostravice
- b) Greenway podél řeky Odry

19.2. Návrh podle nutnosti zlepšení bezpečnosti

Pro zlepšení bezpečnosti cyklistů se jeví jako nejlepší provést následující opatření:

- vyřešit nejvíce nehodové lokality
- svést cyklisty z nejvíce zatížených komunikací
- odstranit bariéry pro cyklisty.

Mezi nejvíce **nehodové lokality** patří za poslední tři roky 2007 - 2009:

- Ul. 28. října, úsek U Koupaliště – Nádražní (5 DN)
- Ul. Opavská, úsek K. Svobody – Svinovské mosty (5 DN)
- Plzeňská, úsek Čujkovova – Feronova vč. ramp (5 DN)
- Mostní (5 DN)
- Sokolská tř. + Hlučínská v úseku Muglinovská – Palackého (4 DN)
- Tř. 17. listopadu v úseku Hlavní třída – Nábřeží SPB (4 DN)
- Rudná, úsek Plzeňská – Místecká (4 DN)
- ulice Blanická, úsek U Sochy - Junácká – 2 DN vč. 1 smrtelného zranění
- Rudná (u Zářičí) – 1 DN se smrtelným zraněním⁸.

⁸ Poznámka: v tomto úseku je však souběžně vedena již nyní cyklistická trasa, cyklista by neměl využívat silnici parametru městské rychlostní komunikace

Nejvíce zatížené komunikace, odkud by bylo nutno cyklisty svést, jsou komunikace s intenzitami kolem a nad 10 tis. voz/24 hod., **kde neexistuje dosud adekvátní trasa pro cyklisty**, tj:

- Místecká (úsek Hrabůvka – Vítkovice, centrum)
- Opavská – 28. října (úsek Svinov – Hulváky – Mar. Hory, centrum)
- Mariánskohorská (úsek Nová Ves – Přívoz)
- Plzeňská (úsek Nová Ves – Hrabůvka) – Horní
- Rudná (úseky Poruba – Svinov, Zábřeh – Vítkovice, Kunčice – Radvanice)
- Frýdecká – Bohumínská (úsek Kunčice – Slezská Ostrava)
- Českobratrská – Michálkovická
- Muglinovská – Orlovská (průchod Muglinovem)
- Výškovická – Ruská
- Nad Porubkou – Francouzská – Martinovská (úsek Svinov – Třebovice)
- Závodní
- Výstavní (část) – Novinářská (část)
- Porubská
- Čujkovova
- Vratimovská
- Poděbradova – Nádražní
- Sokolská tř. – Hlučínská (část)
- Těšínská – Fryštátská.

Mezi **největší bariéry** pro cyklisty patří:

- významné komunikace bez cyklistických přejezdů nebo možnosti mimoúrovňových křížení
- řeky
- žel. tratě a vlečky.

Z pohledu tohoto patří k nejvíce potřebným:

- vybudování spojení podél řeky Ostravice (paralela k Místecké, Frýdecké a Bohumínské ulici, křížení Odry v Koblavě, Lučiny, křížení ul. Muglinovské, Rudné, žel. trati tzv. frýdlantské dráhy, Polanecké spojky ve Vítkovicích)
- vybudování spojení podél řeky Odry (paralela k Výškovické, Plzeňské – náhrada nehodového úseku, Mariánskohorské a Muglinovské ulici, křížení Odry v Přívoze, polanecké spojky v Zábřehu)
- vybudování propojení Poruba – centrum (paralela k ul. Opavské a 28. října vč. nehodových lokalit, křížení žel. trati a dálnice ve Svinově)
- vybudování propojení Poruba – jih (paralela k ulici Rudné)
- vybudování propojení jih – centrum (paralela k ulici Závodní, Výstavní, Novinářská)
- vybudování stezky podél ul. Mostní (v přípravě – nehodový úsek)
- vybudování stezky podél ul. 17. listopadu před porubskou nemocnicí (paralela k zatížené komunikaci – nehodový úsek)
- dobudování 3. a 2. etapy podél ul. Hlučínské (paralela k zatížené a nehodové komunikaci)
- vybudování stezky podél ul. Blanické vč. křížení ul. Junácké (nehodový úsek)
- vybudování stezky podél ul. Rudné v úseku Zengrova – Kunčičky (nehodový úsek, křížení Ostravice).

19.3. Návrh podle nejmenších investičních nákladů

Dle **nejmenších investičních nákladů** je možno navrhnout následující typy tras:

- úseky s nutností pouze vyznačení orientačními nebo dopravními značkami (po účelových a místních obslužných komunikacích, vedení společných nedělených stezek namísto stávajících chodníků)
- úseky s nutností pouze drobných úprav (úpravy prahů v obytných zónách, vložení rádků z reliéfní dlažby do stávajících chodníků)
- středně náročné úpravy (provedení zpomalovacích prahů stavebně upravených přes místní obslužné a dopravně zklidněné komunikace, úpravy na vozovkách pouze změnou značení, příp. nástřikem, drobná rozšíření stávajících nemotoristických komunikací).

Z pohledu těchto opatření se jeví jako vhodné:

- doplnění cyklistické trasy podél ul. Výstavní a Novinářské (rekonstrukce stávajících širokých chodníků)
- vytvoření cykl. pruhů na širokých vozovkách.

19.4. Výsledný návrh

Postup výstavby 1. etapy je navržen kombinací všech tří předložených variant. Doporučeno je vybudovat nejprve následující tahy:

- Greenway podél Odry (předpoklad financování z ROP)
- Greenway podél Ostravice (financováno z IPRM)
- Spojení Poruba – centrum (úsek Svinovské mosty, úsek U Boříka – U Koupaliště v alternativách, úsek Krajský úřad – centrum v alternativách) – odhad cca 67 mil. Kč trasa méně náročná, cca 77 mil. Kč
- Spojení Jih – centrum (úsek Karolina, úsek Starobní – Provaznická, úsek Rodinná – Pavlovova vč. podchodu pod ul. Plzeňskou) – odhad cca 43 mil. Kč
- Spojení Poruba – jih (úsek Čujkovova – U Lesa, úsek Pavlovova – U Výtopny, úsek Bílovecká – Francouzská s odbočkou k Martinovské) – odhad cca 20 mil. Kč.

Celkové náklady na tuto první etapu (poslední tři spojení, protože první dvě akce jsou řešeny samostatně) jsou tedy odhadovány v rozsahu 130 – 140 mil. Kč bez DPH. Náklady u prvních dvou akcí byly zjišťovány od projektantů, rovněž pak úsek Svinovských mostů a podchodu Pavlovova. Ostatní částky byly odhadnuty na základě zkušeností a průměrných sazeb, přičemž u staveb na Karolině a podchodu pod ul. Místeckou bylo předpokládáno pouze zřízení cyklistických stezek, nikoliv výstavba mostních objektů. Bylo odhadnuto, že min. náklady na 1 km stezky představují v městské zástavbě 5 mil. Kč, což je v relaci s náklady ROP a SFDI, kde se v současnosti pohybují kolem 3,5 mil. Kč.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě *Čistopis*

Možnosti spolufinancování připadají v úvahu v současnosti pouze asi ze Státního fondu dopravní infrastruktury, který každým rokem vypisuje výzvy na výstavbu cyklistických stezek (ten hradí průměrně 60% uznatelných nákladů, přičemž uznatelné náklady jsou pouze stezky pro cyklisty nebo společné nedělené stezky pro cyklisty, nehradí se například světelná signalizace, apod. – podmínky SFDI jsou však každý rok jiné, není možné přesně specifikovat).

Je možné, že bude kromě letošní podzimní ještě vypsána jedna výzva ROP Moravskoslezsko na cyklistickou dopravu, kde lze získat až 92,5% uznatelných nákladů, přičemž podmínky jsou podobné (dle vládního usnesení je možné, že dojde ke snížení na 85%). U této výzvy lze však očekávat obrovskou konkurenci a nedá se očekávat, že by se podařilo do doby cca 1 roku doprojektovat a majetkově vyřešit akce, které dosud nebyly zadány.

Další možností je uplatnit některá dílčí opatření v rámci programů Moravskoslezského kraje na zvyšování pasivní bezpečnosti na pozemních komunikacích, který je však nastaven výhodněji pro malé obce než pro velká města, jeho kvóta je limitována (většinou okolo 15 mil. Kč) a směřován je spíše na drobné úpravy (např. vybudování přechodu a přejezdu pro cyklisty přes silnici).

V současné době není známo, že by existoval jiný program s výjimkou např. regenerace sídlišť, na který by bylo možno implantovat návrhy řešení cyklistických tras v Ostravě. Možno je uvažovat s granty Nadace partnerství Bezpečná cesta do škol, který by však řešil pouze návaznosti pro pěší a cyklisty na školská zařízení nebo spolufinancování programu bezbariérových staveb SFDI (např. spolufinancování části pro pěší, jak již bylo aplikováno v roce 2010 při výstavbě přechodu a přejezdu pro cyklisty na ul. Plzeňské v Nové Bělé).

Možná je spolupráce s některými podniky na území města, které by mohly mít zájem na vybudování příjezdových komunikací pro cyklisty (podobně jako např. v 90. letech minulého století tehdejší NH spolufinancovala výstavbu trasy A).

V rámci údržby nejhorších úseků cyklistických stezek na území města je možné požádat opět SFDI o příspěvek na údržbu cyklistických stezek za stejných podmínek jako je uvedeno výše.

Je otázkou, zda nebude možné některé projekty zahrnout též případně do ekologické dotace pro Moravskoslezský kraj Ministerstva životního prostředí.

Poznámka:

Je zřejmé, že některé z úseků cyklistických tras mohou znamenat zábory a výkupy pozemků v jiném vlastnictví než ve vlastnictví města, případně též jiný způsob dohody v případě budování a údržby těchto komunikací.

20. OBECNÁ DOPORUČENÍ PRO UPŘEDNOSTŇOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ

Pro vytváření dobrých podmínek je navrženo provádět **okamžitá opatření** ve prospěch zlepšování cykl. dopravy:

- nově navrhovaná parkoviště nesituovat do míst, kde budou vedeny cykl. stezky nebo trasy (u jiných než podélných stání)
- upřednostnit budování hromadných garáží ve vícepodlažní zástavbě na úkor stání na terénu, zejména kolmých a šikmých, kde hrozí ohrožení cyklistů při manévrech zajíždění a vyjíždění
- bezbariérově zpřístupnit, resp. požádat ČD o urychlené bezbariérové zpřístupnění žel. zastávek a stanic, vč. možnosti zřízení úschovny kol tam, kde dnes ještě nefungují (ve spolupráci s KODIS)
- vyznačit trasy a společné nedělené stezky pro chodce a cyklisty tam, kde to šířkové poměry již dnes dovolují
- stávající příčné prahy z recyklovatelného materiálu předělat tak, aby mezi prahem a obrubníkem vznikl prostor pro jízdu cyklistů
- **u všech projektových dokumentací dopravních staveb, které nebyly dosud realizovány, prověřit možnost doplnění prvků cykl. dopravy**
- v místech křížení významných cykl. a pěších tras přes komunikace vybudovat prvky pasivní ochrany (nasvětlení, dělící ostrůvky, apod.)
- **v rámci územních a stavebních řízení u staveb občanské vybavenosti trvat na doplnění prvků cykl. dopravy dle rozsahu záměru investora**
- zpracovat výsledky koncepce do nového územního plánu města
- **zvážit možnost etapových opatření v úsecích a křižovatkách, kde je výhledové řešení odlišné od současného a připravovaného stavu (např. Vodárna Nová Ves)**
- u komunikací s velkým podílem cyklistů preferovat podobrubníkové vpusti
- **stavební úřad může doporučovat nebo si vymínit realizaci stojanů pro kola nebo příjezdových komunikací pro cyklisty u staveb občanské vybavenosti, přičemž stojany by měly být doporučeny jednotné (buď typy již používané bezpečnostní nebo ty, které bude mít město stanovené jako vhodné pro cyklistický mobiliář)**
- na městem zřizovaných nebo dotovaných službách umožnit bezplatné nebo zlevněné odstavování kol
- v programech regenerace panelových sídlišť dbát na osazování stojanů, vedení vnitrosídlíštních cyklotras, případně větší úschovny
- zintenzivnit spolupráci Městské policie a vlastníků kol pro jejich registraci
- v blízkosti kamerových systémů MP zřídit stojany pro kola
- podporovat školy a komunální organizace při možnostech dojíždky zaměstnanců a dětí
- na křižovatkách, kde je to možné, vyznačit předsunutý prostor pro cyklisty (značka V 19).

21. KOORDINACE S PLÁNOVANÝMI KOMUNIKAČNÍMI STAVBAMI

Je zřejmé, že řadu staveb pro cyklistickou dopravu bude nutno zkoordinovat s plánovanými komunikačními stavbami. To znamená, že orgány města musí u zhotovitelů příslušných předprojektových a projektových dokumentací uplatnit potřebu zapracování návrhu řešení cyklistické dopravy do těchto dokumentací.

Jedná se zejména o následující stavby:

- Výstavba nových železničních zastávek (např. Zábřeh), příp. rekonstrukce přednádražích prostor (např. nádraží Vítkovice)
- Výstavba terminálů HD, příp. rekonstrukce zastávek
- Úprava břehů řek (např. zvyšování hrází), revitalizace
- Regenerace sídlišť
- Rekonstrukce a výstavba nových komunikací
- Velké stavby občanské vybavenosti (zejména supermarkety).

Tento výčet staveb přirozeně nezahrnuje úpravy dočasného charakteru ani úpravy křižovatek (doplnění SSZ, výstavby okružních křižovatek) nebo úseků (úpravy pro zvýšení bezpečnosti pěších), kde se včlenění úprav pro cyklistickou dopravu samozřejmě předpokládá.

22. SLUŽBY PRO CYKLISTRY

Obecně služby pro cyklisty jsou v současné době doménou soukromého sektoru. Proto nelze specifikovat místa, kde by se tyto služby měly vyskytovat, město může pouze vytvářet podmínky pro jejich zřízení nebo zachování (formou regulace nájmu, příspěvků na činnost, apod.).

Kromě již zmíněné infrastruktury pod služby pro cyklisty patří zejména:

- prodejny jízdních kol a cyklodoplňků
- opravny jízdních kol
- půjčovny kol (v současnosti asi pouze v návaznosti na nádraží ČD, na území Ostravy ani v těsné blízkosti není zřízena)
- speciální zařízení pro cyklisty (dětská dopravní hřiště, cyklotrialové areály) – zde může město sehrát poměrně značnou roli, proto je jejich rozvoj doporučen (např. Bělský les)
- úschovny kol (viz též kapitola cyklistická infrastruktura, zde je možné využít jak soukromý sektor, ČD nebo městské služby)
- bufety, občerstvení, restaurační zařízení (viz např. úspěšná aktivita u odpočívky na Honcule).

23. OPATŘENÍ PODPORUJÍCÍ ROZVOJ CYKLISTIKY VE MĚSTĚ

Mezi opatření stimuluje rozvoj cyklistické dopravy ve městě zahrnujeme (s výjimkou stavebních opatření zmíněných v předchozích kapitolách):

- výuku jízdy na kole (předškolská a školská výchova včetně soutěží typu BESIP)
- jednorázové a pravidelné propagační kampaně (nošení přílby, při otvírání cyklistických stezek) – nejčastěji formou letáků, v místních tiskovinách, na internetových stránkách
- pravidelná aktualizace digitální i tištěné cyklistické mapy města (bezplatné nebo částečně dotované)
- pravidelná aktualizace internetových stránek věnovaných cyklistické dopravě, zejména výluk a uzavírek
- propagační cyklistické jízdy (u příležitosti Dne země, Týdne bez aut, při otevření cyklistických stezek – možno využít spoluprací s neziskovými a nevládními organizacemi)
- zřízení kontaktního telefonu – vyčlenění pracovníka zabývajícího se podněty občanů (v současnosti je již vyčleněn pracovník na MMO, ale pouze na částečný úvazek), případně speciálního cyklistického telefonu se záznamníkem, kde může občan nahlásit 24 hodin denně závadu na cykl. stezce, podnět, připomínku (v současnosti funguje pouze tzv. Zelená linka)
- besedy s občany, pravidelná setkání – zpětná vazba na realizovaná opatření, nejlépe v pravidelných půlročních nebo ročních cyklech (i zde je možno využít pomoci nevládních, neziskových nebo ekologických iniciativ)
- program Bezpečná cesta do škol, zahrnující vybudování opatření pro bezpečný přístup pěších a cyklistů do škol
- aktualizace rubriky Tipy na výlety v místní tiskovině zahrnující návrhy na vyjížďky do okolí města
- zřídit na magistrátě města existenci pracovní skupiny (poradního sboru) pro cyklistickou dopravu
- motivovat soukromý sektor k získávání dotací na projekty týkající se cyklistické dopravy.

24. NÁVAZNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY A HROMADNÉ DOPRAVY

Provoz cyklotramvaje provozované Dopravním podnikem Ostrava byl před třemi lety ukončen z důvodu velké ekonomické náročnosti, stávající cyklobusová linka Veolia Transport Morava do Beskyd je dotována.

Dopravní podnik Ostrava, a.s. v současné době neuvažuje s obnovením provozu cyklotramvaje.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě *Čistopis*

Společnost Veolia Transport Morava, a.s. zachová provoz cyklobusové linky při zajištění příspěvků od obcí a měst (Ostrava zatím na provoz linky nepřispívá). I případné zavedení dalších linek je otázkou zajištění jejich financování.

Společnost KODIS zabývající se integrací hromadné dopravy připravuje materiál pro zvýšení atraktivity železničních tratí v Moravskoslezském kraji, jejich součástí bude i systém Bike & Ride. Tyto aktivity však budou převážně mimo území města. Vzhledem ke skutečnosti, že první výstupy se očekávají až v roce 2011, nebylo možno obě koncepce zkoordinovat.

Kromě již zmíněných potřebných úprav bezbariérového řešení přístupnosti nádraží a zastávek ČD vč. případných úschoven je možné z pohledu návaznosti cyklistické a hromadné dopravy zmínit:

- možnost výhledového půjčování kol v prostorách ČD (dle již zavedených zvyklostí). Ve vybraných stanicích je možno si zapůjčit jízdní kolo na základě smluvních podmínek a je možno jej vrátit v jiné stanici
- rozvoj služeb regionálních autobusových dopravců (upravené autobusy nebo přívěsy), speciální tarif, navazuje na již ověřený provoz na trase Ostrava-Beskydy rozšíření je možné dle kapacit dopravců, případně v návaznosti na plánované aktivity v Beskydech, rekonstrukce a výstavby lanovek, apod.
- vybavení některých významných zastávek hromadné dopravy odkládacími prostory na kola (systém Bike And Ride) – jedná se o významné nácestné zastávky, doporučuje se zvážit postupné budování takovýchto typů zařízení např. na následujících zastávkách⁹:
 - Vřesinská
 - Výškovice
 - Dubina
 - Martinov
 - Mitrovce
 - Důl Heřmanice
 - Petřkovice náměstí
 - Opavská
 - Hranečník
 - Nádraží Bartovice
 - Nádraží Třebovice
 - Zastávka Polanka nad Odrou
 - Bartovice Ještěrka
 - Koblov
 - Václavek
 - Proskovice
 - Polanka střed
 - Polanka
 - Krásné Pole střed
 - Hošťálkovice
 - Lhotka
 - Michálkovice

⁹ Poznámka: Vzhledem ke kvalitní MHD ale tento typ spojení nebude příliš atraktivní, nelze očekávat významné intenzity přestupu kolo – MHD. Spíše se uplatní u přestupu kolo – vlak.

- Hlavní nádraží
- Nádraží Svinov
- Nádraží Vítkovice
- Nádraží Kunčice.

25. VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ KONCEPTU, STANOVISKO ZHOTOVITELE

Před začátkem prací oslovil investiční odbor MMO městské obvody, které daly své stanoviska k požadavkům na zapracování do koncepce (viz samostatná kapitola výše vč. respektování či nerespektování jejich požadavků). O výsledcích byly tyto obvody v průběhu prací na konceptu informovány.

Během konceptu byly zorganizovány několik projednání za účasti pracovní skupiny tvořené pracovníky státní správy (MMO-odbor dopravy, MMO-útvary hlavního architekta, MMO-odbor investiční, MMO-odbor ÚER).

Výsledky projednání jsou doloženy zápisy z projednání v dokladové části. Přípomínky z těchto jednání byly v maximální možné míře (při zohlednění platných norem a závazných předpisů) zapracovány do dokumentace.

Dále byla oslovena zájmová skupina Ostravských kolařů na základě jejich vlastní žádosti.

Zkrácený souhrn připomínek obsahují následující body (plné znění viz dokladová část):

- Preferovat maximálně cyklopruhy ve vozovce, příp. stezku podél vozovky
- Mimo hlavní komunikace zavést zónu 30
- Spojit cyklo + BUS pruhy
- Preferovat výstavbu páteřních tras
- Propagace městské cyklistiky
- Dořešit městské centrum pro cyklisty
- Předsunuté stopčáry pro cyklisty na SSZ
- Uvážit jiný typ bezpečnostních stojanů
- Trasa F – Novoveská místo Václavské
- Trasa G – ponechat v ul. 9. května
- Trasa CH – ponechat v ul. Zauliční, do Plesné vést po ul. K. Svobody
- Trasa M – Nová Ves podél 28. října
- Trasa N – podél ul. Nad Porubkou
- Trasa R – E.Trioletové, Rošického, V Závětrí namísto Polské
- Problematické náměty – Poděbradova, Přemyslovců
- Zvážit řešení formou piktoqramových cyklokoridorů nebo tzv. víceúčelových pruhů.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě *Čistopis*

Jednotlivé náměty byly následně zhotovitelem posouzeny takto:

- cyklopruhy ve vozovce byly navrženy tam, kde je dnes již dostatečně široká komunikace nebo se nová komunikace plánuje a je dostatek uličního prostoru. Jejich použití není možné u komunikací s návrhovou rychlostí nad 50 km/h (např. Polanecká, nová Krmelínská) nebo u intenzit dopravy nad 20 tis. voz/den (např. Opavská, 28. října) nebo je zde silná nákladní doprava anebo tam, kde je nutno ponechat prostor pro parkování nebo odstavování vozidel. Páteřní trasy jsou navrženy převážně formou dělených stezek pro chodce a cyklisty přímo v souběhu se zatíženými komunikacemi, přičemž v místech křížení podružných komunikací je navrženo zřizovat zpomalovací prahy,
- zřizování zón Tempo 30 je v koncepci zmíněno, nicméně není předmětem této dokumentace, mělo by být součástí generelu dopravy anebo souběžně pořizovaného územního plánu města,
- spojení cyklo, BUS a případně TAXI pruhů je možné. Většina současných pruhů však buď prochází tramvajovými zastávkami, kde je vedení cyklisty nevhodné anebo prochází zastávkami bez rozšíření (cykl. pruh by měl mít ve frekventované zastávce - např. Konzervatoř - cca 4,25 m, aby cyklista mohl objet autobus). Do budoucna při nových návrzích jízdních pruhů pro BUS mimo tramvajové koleje a zastávky je vhodné do těchto pruhů provoz cyklistů umožnit tam, kde je častý provoz cyklistů ve vozovce a není vyhrazen samostatný pruh pro cyklisty nebo stezky mimo komunikaci,
- preference přednostní výstavby páteřních tras je výstupem koncepce,
- propagace městské cyklistiky je v koncepci rovněž zahrnuta v opatřeních podporujících rozvoj s okamžitým důrazem na program bezpečné cesty do škol,
- dořešení městského centra pro cyklisty – na rozdíl od stávajícího územního plánu jsou navrženy dvě kolmá propojení centrem města, přičemž se předpokládá neomezený pohyb cyklistů v pěší zóně (zatím tomu brání městský obvod)
- předsunuté stopčáry pro cyklisty jsou v koncepci zapracovány,
- zvážení možných jiných typů bezpečnostních stojanů z důvodu malého využívání majiteli speciálních zámků je v koncepci zmíněno, vzhledem k již poměrně velkému počtu stávajících stojanů se však jeví jako problematické (i u stávajících bezpečnostních stojanů je možno kolo připoutat i bez speciálního zámku),
- vedení trasy F v ul. Novoveské naráží na nedostatečnou šířku uličního prostoru v úseku mezi ul. Pašerových a S. Tůmy zejména s ohledem na požadavky na ochranu chodců na přechodech a na respektování autobusových zastávek (řešily Ostravské komunikace bez výsledku). Trasa v ul. Václavské má horší podélný profil, ale ve výhledu bude nahrazena trasováním podél ul. Šavla přes Hulvácký kopec do prostoru bývalé železniční vlečky směrem do Svinova. Úsek podél Benátek bude ve výhledu zrušen z důvodu zřízení mimoúrovňové křižovatky u vodárny v Nové Vsi, tudíž trasa podél ul. Novoveské by v daném směru neměla návaznost, cyklista může nicméně v ul. Novoveské projíždět jako běžný účastník silničního provozu.
- Trasa v Třebovicích – současná Jantarová stezka bude převedena v rámci Greenway Odra-Morava-Dunaj do koridoru řek Odry a Opavy, zůstane zde pouze městská trasa, která je ve shodě s názorem MOb navržena výhledově k přemístění k parku a hřišti jako příjezd do této rekreační lokality, cyklista může nadále využít ulici 9. května jako účastník silničního provozu

- Vedení trasy CH je dáno požadavkem městských obvodů, propojení v trase ulice Liščí je koordinováno se stavbou mostu přes přeložku silnice I/11
- Trasa M je ve výhledu sledována po tělese bývalé železniční trati, v rámci koncepce jako stavba 1. etapy do doby vybudování MÚK u vodárny ve shodě s Ostravskými kolaři je navržena dočasná varianta podél ul. 28. října
- Vedení trasy N podél průmyslové zóny je dáno záměry na přestavbu ulice Francouzské včetně napojení ul. Rudné, kdy dojde k přestavbě území dle studie UDI Morava
- S vedením trasy R v ul. Trioletové z důvodu problémů se statickou dopravou není doporučeno, naopak v souladu se studií Ostravských komunikací je navrženo využít šířky vozovky ul. Polské pro zřízení cyklistických pruhů ve vozovce (nutno dořešit křížení s přechody) vč. propojení se Svinovem mezi V. stavebním obvodem Poruby a ul. Psohlavců, kde je navrženo též zřídit cyklistické pruhy na vozovce. V rámci 1. etapy výstavby je do doby vybudování výše uvedeného propojení navrženo vyznačení trasy v ul. Psohlavců a vybudování stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. V Závětrí a Francouzskou podél ul. Nad Porubkou, s využitím šířky vozovky ul. Francouzské pro vyznačení cyklistických pruhů ve shodě se studií Ostravských komunikací
- V ul. Poděbradově je dle podkladů ÚHA MMO navrženo vedení v úseku mezi ul. 28. října a Stodolní, kde je dostatečný uliční koridor, pouze v úseku Hollarova – Stodolní na úkor 6 stávajících parkovacích stání. V ul. Přemyslovců je navrženo řešení s vedením trasy s využitím části východního chodníku, který je dostatečně široký prostor s výjimkou autobusové zastávky u Mariánského náměstí, která by se musela přeložit. Toto řešení navazuje logicky na cyklopruhy v ul. 1. máje a na pokračování trasy do ul. Grmelovy, je však podmíněno dořešením konfliktu se zelení
- Zvážit řešení formou piktogramových cyklokoridorů nebo tzv. víceúčelových pruhů – víceúčelové pruhy nejsou zakotveny v legislativě, piktogramové koridory jsou již ošetřeny platnou vyhláškou, jejich použití však nezadává cyklistům žádné výsady, pouze upozorňuje řidiče na možný pohyb cyklistů, vzhledem k tomu je nutné velmi časté opakování těchto symbolů s nutnou drahou údržbou. Z tohoto důvodu upřednostňujeme v koncepci použití vyhrazených jízdních pruhů a předsunutých stopčar v křižovatkách.

Rovněž byly dle smlouvy o dílo osloveny následující organizace:

- dopravní inspektorát Policie ČR
- Povodí Odry
- Ostravské městské lesy
- Lesy ČR.

Dopravní inspektorát Policie ČR vyjadřuje podporu záměrům cyklistické dopravy, přičemž konkrétní projekty vždy budou konzultovány (plné znění viz dokladová část).

Ostatní oslovené instituce se v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů nevyjádřily.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

Výsledky projednání byly konzultovány rovněž se zpracovatelem dopravní části nového územního plánu města (UDI Morava), podle připravovaných změn k stavu na přelomu srpna a září 2010 byly upraveny některé trasy nebo byly zahrnuty novostavby či rekonstrukce cyklistických tras z titulu dostaveb silniční nebo kolejové sítě.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy byla projednána rovněž:

- ve vedení města dne 20.9.2010
- v Radě města Ostravy dne 21.9.2010, koncepce byla schválena pod č. usnesení 12077/RM0610/143
- v Zastupitelstvu města Ostravy dne 13.10.2010, koncepce byla schválena pod č. usnesení 3368/ZM0610/42.

26. NÁVRH DALŠÍHO POSTUPU PO UKONČENÍ PRACÍ NA KONCEPCI ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ

Zhotovitel navrhuje provést následující kroky po ukončení prací na koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě:

- 1) zpracovat změny ve vedení cyklistických tras do nového Územního plánu města Ostravy a do změn územních plánů zón
- 2) u tras, které jsou v souladu se současným územním plánem města :
 - a) revidovat již zpracované studie parkování, přestaveb křižovatek, případně dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení se zpracováním přednostního řešení ve prospěch cyklistické dopravy
 - b) u studií, DUR a DSP staveb pořizovaných městem zpracovat podmínky pro vedení cyklistické dopravy s jejím upřednostněním
 - c) u studií, projektových dokumentací pro územní rozhodnutí a stavební povolení jiných subjektů požadovat zpracování vedení cyklistických tras s jejich upřednostněním
 - d) u staveb, zejména bytových, občanské vybavenosti, volnočasových apod. v blízkosti navržených cyklistických tras podle místních podmínek požadovat v územních rozhodnutích a stavebních povoleních napojení na navržené cyklistické trasy, případně vybavení stojanů na jízdní kola, kolárny a sprchy. V blízkosti tras pro kola na veřejná prostranství přednostně umisťovat pítka
 - e) vytipovat souvislé trasy, zejména s napojením na trasy stávající, kde lze vést cyklistické trasy a stezky pouze změnou dopravního značení, případně dopravně inženýrskými opatřeními, výj. s minimálními stavebními úpravami. Na těchto trasách provést úpravy stávajících zpomalovacích prahů (vyskytují-li se zde) tak, aby byl umožněn bezpečný pohyb cyklistů. U nově navrhovaných prahů upřednostňovat stavebně upravené prahy
 - f) zpracovat plán výstavby souvislých cyklistických tras s rozpisem investičních akcí minimálně na další volební období s výhledem do r. 2025
 - g) na vybrané trasy zajistit zpracování projektů dopravního značení nebo dopravně inženýrských opatření, příp. min. stavebních úprav. Na trasy, u nichž jsou potřebné větší stavební úpravy, zadávat postupně dokumentace pro územní rozhodnutí, příp. stavební povolení nebo ohlášení
 - h) vytipovat lokality pro osazení bezpečnostních stojanů na kola vč. návrhu počtu stojanů
 - i) zažádat o přiznání dotací na zpracování výše uvedených dokumentací a vytvořit v rozpočtu města finanční rezervu na krytí spolufinancování akce

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
Čistopis

- j) požádat po dokončení DUR a/nebo DSP, příp. dokumentaci na ohlášení o přiznání možných dotací na realizaci/údržbu cykl. tras a vytvořit v rozpočtu města finanční rezervu na krytí spolufinancování
 - k) zažádat o přiznání dotací na zřízení případných dalších bezpečnostních stojanů na kola a v rozpočtu města vytvořit rezervu pro dokrytí.
- 3) po schválení nové ÚPD u všech dalších tras provést stejná opatření odstavce 2)
 - 4) zajistit bezbariérový a bezpečný přístup k zastávkám a stanicím hromadné dopravy, především železničním
 - 5) pravidelně aktualizovat internetové stránky s tematikou cyklistické dopravy, příp. zavést pravidelné stránky v Ostravské radnici věnované cyklistické dopravě
 - 6) zřídit finanční rezervu na drobné projekty týkající se bezpečnosti nemotorové dopravy, bezpečné dopravy do škol, případně na výstavbu úschoven pro kola ve školách a zařízeních spravovaných městem
 - 7) založit pracovní skupinu pro rozvoj cyklistické dopravy při komisi dopravy rady města
 - 8) zpracovat návrh možností opatření pro zpřístupnění občanské vybavenosti cyklisty.

27. SHRnutí STRATEGIE

- **Soustředit se na budování ucelených páteřních tahů, netříštit síly**
- **Zároveň řešit např. s využitím SFDI údržbu nejhorších úseků sítě (stezky)**
- **V rámci každoročního plánu vytvořit určitou finanční částku na úpravu bodových závad – nebezpečná místa**
- **Vytvořit čtyřletý plán výstavby cyklistických stezek s výhledem**
- **V rámci plánu deponovat finance na projektovou přípravu**
- **Uložit odborům MMO uplatňování strategie ve vyjádřeních a stanoviscích (součástí staveb jiných investorů i stezky), u obchodních i administrativních budov, příp. průmyslových areálů požadovat umístění stojanů na kola, resp. koláren, ve vnitřních prostorách sprch pro zaměstnance dojíždějící na kole. Ve venkovních prostorech u tras pro cyklisty zajistit návrh pítek pro osvěžení chodců a cyklistů.**

28. ZÁVĚR

28.1. Obecně

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy by měla být aktualizována vždy při změnách územního plánu města, týkajících se cyklistické dopravy. Doporučuje se její aktualizace min. 1 x za 4 roky a to vždy na začátku volebního období městského zastupitelstva.

28.2. Návrhové období

Platnost koncepce se stanovuje shodně s návrhem územního plánu města, tj. do roku 2025.

Ostrava, září 2010

Ing. Martin Krejčí
Jiří Guřan

2. VÝKRESOVÁ ČÁST

1. SOUČASNÝ STAV
2. NÁVRH DLE PŮVODNÍHO ÚP – ROZDĚLENÍ NA PÁTEŘNÍ A DOPLŇKOVÉ TRASY
3. PŘIPRAVOVANÉ STAVBY
4. NEVYHOVUJÍCÍ ÚSEKY STÁVAJÍCÍ SÍŤE CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS
5. POROVNÁNÍ ROZDÍLŮ MEZI ÚPD A STAVEM NEBO PROJEKTY
6. POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ A NÁMĚTY ZHOTOVITELE NA ÚPRAVU CYKLISTICKÝCH TRAS
7. PROBLEMATICKÉ PRVKY NÁVRHU
8. NAVRŽENÁ SSZ PRO CYKLISTY
9. NÁVRH SÍŤE VČETNĚ ROZDĚLENÍ NA PÁTEŘNÍ A DOPLŇKOVÉ TRASY
10. NÁVRH TRASOVÁNÍ
11. 1. ETAPA DOSTAVBY SÍŤE
12. TYPY TRAS
13. NÁVRH SYSTÉMU BIKE AND RIDE
14. KOORDINACE CYKLISTICKÝCH A OSTATNÍCH DOPRAVNÍCH STAVEB DLE NÁVRHU ÚP 2010

KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ

ČISTOPIS

3. DOKLADOVÁ ČÁST POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ VČ. PREZENČNÍCH LISTIN VYJÁDŘENÍ A STANOVISKA

Září 2010

10-o2-12



Objednatel: Statutární město Ostrava
Zodpovědný projektant: Ing. Martin Krejčí

