



Vypořádání připomínek

Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě

Příloha č. 5

Vypořádání připomínek je zpracováno pro předložení Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě orgánům města
Zpracoval: Ing. arch. Pavel Řihák, Ph.D., Ing. Josef Laža
Ostrava 15.4.2024

Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě (dále jen „Koncepce“) byla k vyjádření rozeslána ve dvou kolech v dubnu 2023 a ve verzi 2.0 v prosinci 2023.

K vyjádření 1. verzi hrubopisu KCD obdrželi:

- vedení statutárního města Ostrava
- vybrané odbory magistrátu města Ostrava (OD, OI, OKŠ, OSR, OÚPaSŘ a OŽP)
- jednotlivé městské obvody

formou prezentace členové:

- Komise pro dopravu
- Komise investiční, architektury a rozvoje města
- Komise pro strategický rozvoj a energetiku

a dále byla 1. verze hrubopisu zaslána na:

- Dopravní podnik Ostrava, a.s.
- Odbor dopravy Krajský úřad MSK
- Ostravské komunikace, a.s.
- Povodí Odry, s.p.
- Ředitelství silnic a dálnic, s.p., Správa Ostrava
- Správa silnic MSK, stř. Ostrava

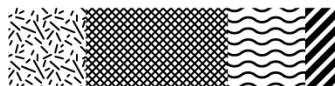
K vyjádření aktualizovanou verzi hrubopisu KCD verzi 2.0 obdrželi

- vedení statutárního města Ostrava
- vybrané odbory magistrátu města Ostrava (OD, OI, OSR, OHS, OM)

Vypořádání připomínek k verzi 2.0

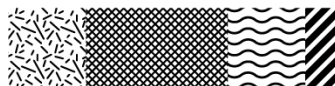
odbor strategického rozvoje MMO		Mgr. Jan Horák
Číslo kapitoly, umístění		Str. 14 a dále v textu
Připomínka	Hned na úvod je v cyklokoncepci napsáno (a následně v dokumentu na více místech odkazováno): „Koncepce přímo navazuje na Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy 2017-2023 a Integrovaný plán mobility Ostrava.“ ... Co ji provázat rovnou i na fajnOVA 24-30?	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Po zhodnocení obsahu Strategického plán rozvoje statutárního města Ostravy 2024-2030 budou aktualizovány odkazy na nový plán.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 17
Připomínka	Z logiky zbývajících obrázků na této stránce – nemělo by být srdce/tep vedle cyklisty zeleně"	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Barva bude upravena.	

Pozn.: v textu uváděný název výkresu/mapy Návrh principů je v čistopisu přejmenován na Hlavní výkres, výkres/mapa Hodnocení současného stavu je v čistopisu přejmenován na Výkres současného stavu

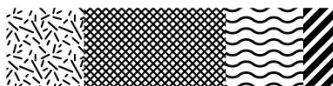


Vypořádání připomínek OD a OÚPaSŘ MMO k 1. verzi hrubopisu KCD proběhlo formou samostatného společného jednání k odbory zasláným připomínkám 05.09.2023

odbor dopravy MMO		Eva Friedelová, vedoucí oddělení
Číslo kapitoly, umístění		Str. 11
Připomínka	Údaj o tom, že kolo v pohybu zabírá osminu plochy automobilu, není vzhledem k povinnosti řidiče cyklistu objížďet objektivní.	
Vypořádání, odůvodnění	V textu bude vysvětleno. Jedná se o zobecněnou informaci, jaké jsou prostorové nároky na odstavení a jízdu jednotlivých druhů dopravy. Jak velký veřejný prostor společnost musí věnovat tomu či onomu způsobu přepravy. V konkrétním případě jsou prostorové nároky závislé na chování jednotlivých účastníků silničního provozu.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 14, I. odst.
Připomínka	Neexistuje zmiňovaný strategický dokument "Mobilita Ostrava – Plán udržitelné mobility Ostrava", ale jen "Integrovaný plán mobility Ostrava"	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno na „Integrovaný plán mobility Ostrava“	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 18
Připomínka	Opakuje se odstavec "SUMP je tedy nástroj, který..."	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude upraveno.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 19, poslední odst.
Připomínka	Chybný název dokumentu – správně "Integrovaný plán mobility Ostrava", v celé koncepci je v případě názvů pracovat jen s oficiálními názvy, není možno je modifikovat	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno na „Integrovaný plán mobility Ostrava“ (dále jen IPMO)	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 22, 1. odst.
Připomínka	Chybné termíny - v r. 21 se pracovalo na aktualizaci (18.5.22 byla schválena ZM)... žádná "další aktualizace". Pozn.: 2018-2019 se poprvé hodnotilo plnění (11.12.2020 schváleno ZM)	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno: 2015 vznik Integrovaného plánu mobility Ostrava, 2020 Vyhodnocení plnění klíčových úkolů akčních plánů Integrovaného plánu mobility Ostrava, 2018 – 2019 2022 Aktualizace strategického rámce, akčních plánů a klíčových úkolů Integrovaného plánu mobility Ostrava, 2021 – 23	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 23
Připomínka	Kap. 1.2.7 tučný odstavec upravit: ...se v minulosti s ohledem na nedostatečné finanční prostředky, které byly alokovány na rozvoj cyklistické infrastruktury, zaměřovalo spíše na projekční připravenost...	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Odstavec bude upraven: Přes uvedené hlavní cíle koncepce se město, ve vztahu k cyklistické infrastruktuře, v minulosti s ohledem na nedostatečné finanční prostředky, které byly alokovány na rozvoj cyklistické infrastruktury, zaměřovalo spíše na projekční připravenost v méně konfliktních územích nebo tak, aby vznikaly co nejmenší dopady na automobilovou dopravu.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 28
Připomínka	Standardy - kap. 1.4. typologie Vždy je však nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, právně závaznými ustanoveními technických norem dle zák. ustanovení bez připomínek	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude upraveno: Vždy je však nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, právně závaznými ustanoveními technických norem dle zák. ustanovení bez připomínek.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 55



Připomínka	2.1. Propojenost Nelze propojit všechno se vším. Např. nelze zajistit propojenost cyklistům na úkor průjezdnosti IAD a MHD Ostravou a spojit centrum s Porubou, po ul. Opavské a 28. října. Nekritická preference cyklodopravy na úkor IAD a MHD je nepřijatelná. Jde o silnici II. třídy.
Vypořádání, odůvodnění	Pokud má Konceptce naplňovat vizi Integrovaného plánu mobility Ostrava, tj. Ostravu mít mj. „...s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využíváním infrastruktury, ...“, je dodržení zásady propojenosti stěžejním předpokladem pro zvýšení podílu cyklistické dopravy. Zároveň, na základě prioritizace jednotlivých druhů dopravy dle IPMO, je možné preferovat cyklistickou dopravu na úkor IAD. To, jak významná to bude preference a jak výrazné dopady to na IAD bude mít, bude prověřováno v podrobnějších studiích, jejichž závěry mohou obsahovat i podmínky, za kterých je možné záměr realizovat (např. dostavba alternativních propojení). V konkrétním případě spojení centra s Porubou Konceptce 28. října – Opavská prověřila (v podrobnosti odpovídající koncepci), že je možné v celé délce zajistit lepší podmínky pro jízdu cyklistů, a to převážně v přidruženém prostoru. Zároveň Konceptce 28. října – Opavská říká, že finální podoba, např. úsek Svinovské mosty – Nová Ves, vodárna, je závislá na dostavbě Severního spoje.
Číslo kapitoly, umístění	Str. 76
Připomínka	3.2.1. Městské třídy K ulici Opavská/28. října: Pokud jsou cyklostezky vedeny v prostoru chodníku, není problém, ale blíže k centru jde o velký problém zakomponování stezek do průjezdního profilu (silnice II. třídy) není přípustné s ohledem na šířku jízdního pruhu. Nutno dořešit Svinovské mosty. Proskovická – silnice III. třídy. Pokud bude souběžně vybudována cyklostezka, tak není problém, ale ten vzniká v okamžiku vedení cyklopruhu v jízdním profilu.
Vypořádání, odůvodnění	V ulici Opavská/28. října souhlasíme s požadavkem na řešení cyklistické dopravy primárně v přidruženém prostoru. Naplnění tohoto požadavku může v užším uličním prostoru znamenat mj. zúžení hlavního dopravního prostoru, případně (částečné) vedení IAD po tramvajové trati. Vyřešení bezpečné dopravy pro pěší a cyklisty, pokud možno s minimálními dopady na provoz MHD je v souladu s Integrovaným plánem mobility Ostrava a odsouhlasenou preferencí jednotlivých typů dopravy. Možnost nebo potřeba zúžit jízdní pruhy v určitých úsecích bude prověřováno v dalších stupních dokumentací i s ohledem na plánované změny zařazení některých úseků ze silnice II. třídy do kategorie místních komunikací. Na řešení Svinovských mostů je zpracována projektová dokumentace a v tuto chvíli tak jde spíše otázku financí a potřebného majetkoprávního vypořádání. Stejně jako u ul. 28. října/Opavská, tak u ul. Proskovická budou možné změny prověřovány v navazujících přesnějších dokumentacích. Vedle finálního řešení ideálně v přidruženém prostoru je však legitimní při zohlednění naplňování vize Integrovaného plánu mobility Ostrava prověřovat možnosti dočasného řešení i v hlavním dopravním prostoru (např. za pomoci vyhrazených/ochranných jízdních pruhů pro cyklisty).
Číslo kapitoly, umístění	Str. 191
Připomínka	V současné době 21 křížení při 125 km cyklistické infrastruktury a při realizaci konceptce nárůst na 280 křížení a 480 km cyklostezek, takže stoupne počet nebezpečných míst více než 13krát, zatímco přibude jen 4x víc km cyklostezek.
Vypořádání, odůvodnění	Dle konzultace s OD MMO se jedná o matematický výpočet. Tento výpočet ovšem nezahrnuje stávající nevyhovující/nebezpečné křížení, kdy cyklisté projíždí křižovatku spolu s ostatními vozidly (např. kř. Muglinovská x Sokolská třída). Zajištění bezpečnějšího křížení, např. prostřednictvím nových světelně řízených přejezdu pro cyklisty dojde k navýšení evidovaných křížení, ale významně klesne riziko vzniku dopravních nehod nebo kolizních situací jak mezi motoristy a cyklisty, tak cyklisty a chodci. Zvláště to bude platit, pokud křížení bude navazovat na atraktivní řešení cyklistické infrastruktury na jednotlivých ramenech křižovatky.

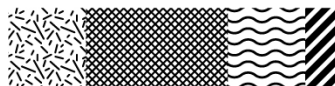


Číslo kapitoly, umístění		Str. 218
Připomínka	V celé koncepci neopravujeme překlepy, ale zde upozorňujeme na slovo "stupitelé"	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno v rámci závěrečné korektury textů.	
Číslo kapitoly, umístění		Obecná připomínka, požadavek
Připomínka	OD nesouhlasí s vedením páteřních cyklistických tras po nově budovaných bulvárech i stávajících pozemních komunikacích s větší intenzitou dopravy, pokud tato nebude adekvátně odvedena na obchvaty nebo přeložky. OD preferuje budování samostatné cyklistické infrastruktury, která vyloučí kolize s ostatními účastníky silničního provozu.	
Vypořádání, odůvodnění	<p>Koncepce má naplňovat vizi Integrovaného plánu mobility Ostrava, tj. Ostravu mít mj. „...s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využíváním infrastruktury, ...“.</p> <p>Stávající pozemní komunikace s vyšší intenzitou dopravy jsou vytíženy právě proto, že poskytují dobrou dopravní dostupnost, propojují významné zdroje cest a nachází se podél nich řada cílů. Pro naplňování cílů IPMO je nezbytné část prostoru takových komunikací vyčlenit i pro cyklistickou dopravu.</p> <p>U pozemních komunikacích s většími intenzitami motorové dopravy zajišťující i obslužnou funkci bude upřednostňována cyklistická doprava v přidruženém prostoru. Podmínkou pro zapracování cyklistické infrastruktury může být i požadavek na dobudování komunikační sítě, které by měla částečně snížit intenzity motorové dopravy, zejména tranzitní.</p> <p>Optimálním řešením křížení a souběžné jízdy jednotlivých druhů dopravy s ohledem na nejzranitelnější účastníky silničního provozu snížíme pravděpodobnost kolizí mezi účastníky uličního provozu. Vždy je nutné posuzovat konkrétní úsek a jeho vlastnosti a možnosti.</p> <p>Samostatná cyklistická infrastruktura je vhodná zejména pro princip Regionální propojení vedený podél liniových bariér typu vodního toku (řeka), dálnice, železniční koridor, tedy pro sportovně-rekreační způsob využití jízdního kola.</p> <p>Zohlednění cyklistické dopravy při budování nových pozemních komunikací vč. bulvárů, které už ze své definice obsahují cyklistickou infrastrukturu, je jedním z požadavků platných norem (např. ČSN 73 6110) a další technické legislativy.</p>	
Číslo kapitoly, umístění		Obecná připomínka, požadavek
Připomínka	S ohledem na zamýšlený rozvoj cyklodopravy v Ostravě je třeba klást důraz i na patřičnou osvětlu, zaměřenou na pravidla silničního provozu a na respektování povinné, ale i doporučené výbavy. Nedodržování těchto pravidel je nutno sankcionovat.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno V Návrhu opatření Koncepce cyklistické dopravy (akční plán) bude uvedeno opatření týkající se preventivních akcí BESIP.	

odbor územního plánování a stavebního řádu MMO		Ing. arch. Hana Pačlová, Ph.D.
Číslo kapitoly, umístění		Obecná připomínka, požadavek
Připomínka	Probrali jsme zasláný návrh koncepce cyklistické dopravy v Ostravě a zpracovali jsme vyjádření – viz. příloha. Jedná se o poměrně obsáhlý dokument, který řeší podrobně zásady a principy tvorby cyklistické infrastruktury. Jako tvůrci ÚPO a ÚAP, kde je tato problematika řešena, jsme se zabývali především trasováním a v textu uvedenou kapitolou o cykloinfrastruktuře v ÚPO. Ještě konstatujeme, že některé záměry na dobudování cykloinfrastruktury uvedené v ÚAP pro Ostravu nejsou v předložené koncepci řešení zapracovány.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Pro práci jsme vycházeli s dostupných informací dle ÚAP, ÚPO, podkladů bývalého cyklokoordinátora, webu mapy.cz a místních znalostí. Odd. správy a analýzy prostorových dat MAPPA spolupracuje s odd. územní koncepce MMO na propojení aktualizovaných dat. Na základě toho opravíme či doplníme chybějící záměry.	



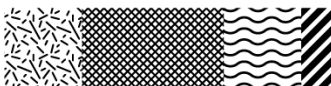
Číslo kapitoly, umístění		kap. 1.2.4
Připomínka	Za důležité považujeme opravu a doplnění textové části – kapitoly 1.2.4 Územní plán Ostravy a doplnění stávajících funkčních cyklotras/cyklostezek, které jsme uvedli v příloze, a to jak městských, tak regionálních. Ostatní poznámky prosím berte jako připomínky – náměty k diskusi, popř. úpravě, doplnění (např. pojem „Typ poklidné zóny“).	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Při informacích o cyklotrasách jsme vycházeli z dostupných ÚAP, podkladů bývalého cyklokoordinátora a webu mapy.cz. K 1. červenci jsme dokončili v terénu aktualizaci podoby stávající cyklistické infrastruktury a cyklistických tras. Aktualizovaný stav zkontrolujeme a případně upravíme, jak pro potřeby koncepce, tak pro potřeby ÚP a ÚAP.	
Číslo kapitoly, umístění		Mapa Návrh principů
Připomínka	Znáznorňuje komunikační systém města a regionální cyklo dopravu (proto by bylo vhodné v legendě rozdělit prvky na cyklo dopravu – první dvě položky legendy a silniční dopravu).	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Dojde k úpravě legendy. Bude lépe strukturována, tak aby se lépe vztahovala k návrhu koncepce.	
Číslo kapitoly, umístění		Mapa Návrh principů
Připomínka	1. V mapě jsou rozděleny komunikace dle významu. V případě ul. Orlovské a části ul. Opavské – za Globusem si nemyslíme, že zařazení mezi městskou třídu je správné – tato komunikace prochází z velké části mezi průmyslovými areály a nezastavěným územím – tedy význam a charakter „městské třídy“ není naplněn... doporučujeme použít významná komunikace.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Ul. Orlovská bude zařazena jako významná ulice od křižovatky s ul. Bohumínská po hranici města. Ul. Opavská v úseku od Globusu směrem k sil. I/11 bude zařazena jako tranzitní komunikace sloužící na napojení na rychlostní komunikaci. Případné propojení městské třídy Opavská a Krásného Pole bude sledováno jako samostatná komunikace (v období Principu 1– regionální propojení).	
Číslo kapitoly, umístění		Mapa Návrh principů a textová část
Připomínka	Název ploch – Typ poklidné zóny – doporučujeme zvážit jiný název – např. Charakter zón? Typ dopravní zóny? Podle nás není vhodné pro průmyslovou zónu užití názvu poklidná zóna s ohledem na vysvětlení, podle jakého kritéria je „poklidná“ zóna vytvořena – společně sdílený prostor pro pohyb všech bez ohledu na věk a kondici (ve spouště průmyslových areálů se „všichni“ nemohou pohybovat, jedná se o areály uzavřené, pro návrh cyklostezky nevhodné; rozdílné charakteristiky průmyslových ploch – srovnání průmyslová zóna v Hrabové s veřejnými komunikacemi a např. uzavřený průmyslový areál Vítkovic?)..... na zvážení úpravy.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Označení Poklidné zóny budou označeny jako Zóny zklidněné dopravy. Označení Zóny zklidněné dopravy se vztahuje pouze na veřejně přístupné části, tj. na veřejné prostranství vně uzavřených areálů (např. areály průmyslových podniků) nebo veřejnými areály s omezeným přístupem (např. areály nemocnic).	
Číslo kapitoly, umístění		Mapa Návrh principů
Připomínka	2. znázornění regionálních propojení – trasa 6190 nekončí u jezera Mžikovec, ale pokračuje dál ve směru na Šilheřovice (k. ú. Antošovice)	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno.	
Číslo kapitoly, umístění		Mapa Návrh principů
Připomínka	3. výhledová regionální propojení – v současné době v místech návrhu regionálních propojení již cyklo doprava existuje. Jedná se o trasy: - Dolní Polanka – Svinov - Výškovice – Nová Bělá – Hrabová, včetně napojení na průmyslovou zónu	



	Mohly být vyznačeny jako stávající s tím, že pro regionální tah nemají parametry.
Vypořádání, odůvodnění	Šrafa výhledového regionálního propojení podél tratě bude rozšířena. Cílem měla být informace, že je potřeba myslet na podélné i příčné propojení v souvislosti s koridorovou železniční tratí, resp. se záměrem VRT. Pro druhý jmenovaný úsek šrafa znamená, že stávající či nová infrastruktura má být v případě rekonstrukce nebo výstavby provedena v parametrech Regionálního propojení.
Číslo kapitoly, umístění	Mapa Návrh principů a textová část
Připomínka	4. chybějící stávající regionální trasa – ve směru od Ostravice (Kamenec) – Heřmanice – Rychvald. Opět mohla být zaznačena jako stávající s tím, že pro regionální trasu je navržena změna – ale v tomto směru na Rychvald není v koncepci řešena, je navrženo pouze spojení na Orlovou – souběh s trasou uvažované rychlotramvaje.
Vypořádání, odůvodnění	Zmiňovaná stávající regionální trasa je vedena ulicemi, resp. Zónami poklidné dopravy a tedy infrastrukturou, která se v mapě nevykresluje. Bereme na vědomí podnět do map promítnout vedení/trasování stávajících cyklistických tras.
Číslo kapitoly, umístění	Mapa Hodnocení současného stavu
Připomínka	1. Problematika vyhodnocení stavu cyklotras a cyklostezek – není zřejmé proč je trasa cyklostezky (asfaltový povrch) kolem Ostravice v úsecích Rudná – Slezskoostravský hrad a Nová radnice – Petřkovice vedena jako přijatelná – tedy stejná kvalita jako cyklotrasa kolem Odry – která je mlatová, popř. s povrchem ve formě vyježděných pásů v travnaté ploše...
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Budou lépe popsána hodnotící kritéria a vysvětleno, že se hodnotí dopravní režim z pohledu cyklisty nikoliv stav povrchu. Oba zmiňované úseky byly v době hodnocení vyznačeny shodně jako stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (navíc s výjimkou vjezdu vozidel Povodí Odry).
Číslo kapitoly, umístění	Mapa Hodnocení současného stavu
Připomínka	2. chybí zakreslení a vyhodnocení stávající cyklotrasy (cyklostezky) od zastávky MHD Zábřeh Smyčka, přes Dubinu až k pravé trase cyklostezky kolem Ostravice. Jedná se o významný cyklistický tah... (mimo úsek přemostění ul. Horní a konečný úsek v ul. Oráčova a Šídlovecká je vedeno jako samostatná cyklostezka)
Vypořádání, odůvodnění	Zmiňovaná trasa/stezka je vedena ulicemi, resp. Zónami poklidné dopravy a tedy infrastrukturou, která se v mapě samostatně nevyznačuje a nehodnotí. V mapě jsou ulice v principu Zóna zklidněné dopravy hodnoceny z pohledu existence vyznačení zklidněného dopravního režimu (Zóna TEMPO 30, obytná zóna apod.) Bereme na vědomí podnět do map promítnout vedení/trasování stávajících cyklistických tras.
Číslo kapitoly, umístění	Kap. 1.2.4
Připomínka	V ÚPO je samostatná část řešící problematiku cyklo dopravy, jedná se o kap. 4.1.8 Cyklistická doprava, kde je stručný popis zásad a tabulky s uvedením návrhových prvků cyklo dopravy a rezerv. Součástí textu je věta: „cyklo dopravu lze vést v kterékoliv části stanoveného uličního profilu“. Nejedná se tedy jen o kontext s rekreací a cestovním ruchem či koncepcí veřejných prostranství, jak je uvedeno v textu kap. 1.2.4.
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Text bude upraven.
Číslo kapitoly, umístění	Mapa Hodnocení současného stavu
Připomínka	Mezi navrhované koridory požadujeme ještě doplnění jednoho vedení cyklostezky: Jedná se o návrhový prvek dopravy DK85 v Kunčicích nad Ostravicí – kde je jako nedílná součást stavby uvedena cyklostezka.
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Z pohledu koncepce se jedná o území zklidněné dopravy, a tedy stavba stezky je možná, ale není nezbytná. Záměr DK 85 bude zařazen do materiálu Návrh opatření koncepce cyklistické dopravy v Ostravě.
Číslo kapitoly, umístění	Kap. 1.2.4
Připomínka	V textu kap. 1.2.4 jsou dále uvedeny plochy s rozdílným způsobem využití, kde lze umísťovat cyklistickou infrastrukturu. Požadujeme uvést některé informace na pravou míru:



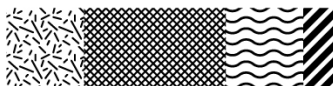
	– plocha, kde je uvedeno, že cyklistická infrastruktura je jako hlavní využití je dle ÚPO „Plocha pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu)“ Do kategorie přípustného využití je nutné uvést ještě plochu s označením „Louky“ – tato plocha ve výčtu chyběla.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Text bude upraven.	
Číslo kapitoly, umístění	Kap. 1.2.4	
Připomínka	V odstavci chybí – kde jsou uvedeny plochy: Plochy zemědělské výroby, Plochy ostatní dopravy a Plochy technické infrastruktury, by bylo asi vhodnější neuvádět termín „chybí“, ale nahradit jiným vhodnějším výrazem; jedná se o plochy, které svým charakterem v mnohých případech vylučují umístění cyklistické infrastruktury (např. uzavřené zemědělské areály, transformovny, regulační stanice atp.)	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Text bude upraven.	
Číslo kapitoly, umístění	Kap. 1.2.4	
Připomínka	Dále požadujeme doplnit informaci, že v ÚPO jsou cyklistické trasy základní sítě zobrazeny ve výroku ve výkresu V.2.2 – HV – Koncepce VI – Doprava a v odůvodnění v kategorii schémata jsou dva výkresy: Hierarchie cyklistických tras – cílový stav a Návrh řešení cyklistických tras.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Informace budou do kapitoly dopsány.	
Číslo kapitoly, umístění	Mapa str. 50	
Připomínka	Stávající trasy v Ostravě – proč není cyklostezka kolem Ostravy vedena jako nadregionální trasa jako cyklostezka kolem Odry? Má jiný význam, je méně důležitá? Přitom na obou stranách směřuje mimo území Ostravy.... a určitě by se měla jako nadregionální doplnit část trasy od Antošovických jezer po okraj Ostravy ve směru na Šilheřovice... (i mapa na str. 64 – dotáhnout regionální propojení až na hranici města Ostravy)	
Vypořádání, odůvodnění	Podél Odry je vedena evropská trasa EuroVelo 4, která je ve stejné významnosti (nadregionálnosti) jako další národní jednociferně označené cyklistické trasy. Trasa podél Ostravice je značena č. 59 a dvouciferným označením spadá do kategorie regionálních.	
Číslo kapitoly, umístění	Mapová příloha	
Připomínka	Co se týká druhů mapových podkladů (v souvislosti s návrhem Zásad) – návrh postrádá a možná by bylo dobré doplnit schéma, které by znázorňovalo hlavní tahy, potřebné k doplnění stavu cyklistické infrastruktury – tedy výchozí a cílové body s návrhem doplnění stávajících tras propojení?	
Vypořádání, odůvodnění	<p>Koncepce je založena na skutečnosti, že lidé se na kole chtějí dopravovat z různých míst a také cíle jejich cest se nacházejí na různých místech. Výslednou trasu pak volí s ohledem na řadu proměnných a může se v různé dny a za různých okolností lišit. Preferují, když si trasy cest mohou sestavit „na míru“ a nemusí se podřizovat jediné vytyčené trase. Tento předpoklad podporují také výsledky proběhlé participace s laickou i odbornou veřejností (pocitová mapa, dotazník, workshopy, obdržené podněty).</p> <p>Přístup předchozí Koncepce (vycházející z tehdejšího celorepublikově uplatňovaného přístupu) zaměřený na vytvoření páteřních tras, vede k přehnanému soustředění na dlouhé cesty na kole, a naopak přehlížení potenciálu cyklistické dopravy na středně dlouhých a krátkých cestách. Díky tomuto selektivnímu přístupu se pohyb cyklistů předpokládá pouze na vybraných pozemních komunikacích a na zbylých veřejných prostranstvích zůstává neřešen. To odporuje žité zkušenosti i očekávání, jaké od města mají lidé, kteří se na kole chtějí pohybovat. Také je to v rozporu s požadavky normy pro projektování místních komunikací.</p> <p>Přístup zvolený v Koncepci je proto založen na předpokladu, že v každém veřejném prostranství (ulici, parku, náměstí atp.) má být vyřešena jízda cyklisty vyhovujícím způsobem. Ten se může lišit s ohledem na význam, charakter nebo prostorové možnosti konkrétního prostranství.</p> <p>Zmiňované schéma hlavních tahů, případně míst s vysokou koncentrací cílů lze brát v potaz jako podklad pro akční plán, resp. vodítko, kde může výstavba cyklistické infrastruktury a navrhované změny přinést největší užitek.</p>	



Číslo kapitoly, umístění		Obecná připomínka, požadavek
Připomínka	Požadujeme upravit dle připomínek kap. 1.2.4 předloženého materiálu.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme V souladu s výše uvedenými odpověďmi budou všechny akceptované připomínky do kap. 1.2.4 zapracovány.	
Číslo kapitoly, umístění		Obecná připomínka, požadavek
Připomínka	Vzhledem k tomu, že návrh vedení tras cyklistické infrastruktury předloženého materiálu se neshoduje s jeho zapracováním ve výkresech v rámci Územního plánu Ostravy, předpokládáme, že po projednání a schválení návrhu koncepce cyklistické infrastruktury, nám budou závěry předány k zapracování (tj. aktualizace stavu a návrhové prvky) do ÚAP ORP Ostrava a do Územního plánu Ostrava.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Odsouhlasená koncepce vč. vedení tras bude jak v úrovni aktuálního stavu, tak v úrovni návrhu poskytnuta k zapracování do ÚAP ORP Ostrava.	
Číslo kapitoly, umístění		Obecná připomínka, požadavek
Připomínka	Upozorňujeme, že dle ČSN 73 6110 se od roku 2016 změnilo názvosloví – pojem „rychlostní komunikace“ není užíván.	
Vypořádání, odůvodnění	Jsme si vědomi této skutečnosti. Pro potřeby koncepce je to ovšem jednoduše popsany charakter určité komunikace, která z pohledu ČSN může mít i více dělení.	

Vypořádání níže uvedených připomínek k 1. verzi hrubopisu KCD proběhlo formou elektronické odpovědi.

ÚMOB Proskovice		Táňa Paličková, starostka
Číslo kapitoly, umístění		námět
Připomínka	Návrh změny cyklotrasy v k. ú. Proskovice, pozemek p. č. 650/1. Jedná se o k. ú. Proskovice, kde připravujeme převedení části cyklostezky v lokalitě Pastviny na poz. p. č. 650/1 z ul. Na Pastvinách do volnočasového areálu (podél Mlýnské strouhy)	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno V Návrhu opatření (akční plán) bude uveden projekt výstavby Volnočasového areálu Na Pastvinách, jehož součástí bude změna vedení stávající cyklistické trasy a vedení trasy podél Mlýnské strouhy mimo ul. Na Pastvinách.	



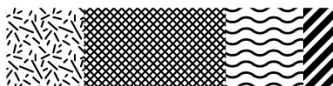
Komise pro dopravu, komise rady města		Ing. Jan Dvořák, zastupitel, člen komise
Číslo kapitoly, umístění		obecná připomínka
Připomínka	Pokud chápu dobře, tak se má opustit koncepce budování samostatných cyklostezek a cyklisté mají být přeměrováni do městských ulic – to je ovšem zásadně špatně zejména z důvodu rizika vzniku nehod s auty, které mají pro cyklistu zpravidla vážné následky, a také z důvodu pohody cyklisty při jízdě, protože bude vystavený emisím a hluku z automobilové dopravy.	
Vypořádání, odůvodnění	Vytvoření, ideálně odděleného či jinak uzpůsobeného, prostoru pro pohyb jízdních kol v městských ulicích povede naopak ke snížení rizika nehod s motorovými vozidly. Snaha o vedení cyklistů mimo městské ulice nevede k naplňování Integrovaného plánu mobility Ostrava, který za cíl stanovuje zvýšení podílu cyklistické dopravy. Trasy vedené převážně nezastavěným prostředím či dopravně klidnými bočními ulicemi nejsou pro cesty za každodenními cíli praktické. Samostatné stezky pro cyklisty vedené parky, podél řek, tj. mimo zastavěné území nepřivádějí uživatele k obchodům, službám, úřadům ke školským a zdravotnickým zařízením, do většiny zaměstnání či do míst bydliště. Pro zvýšení počtu cest vykonaných na jízdním kole je nezbytné zlepšit podmínky pro tento typ dopravy, především vytvořit propojenou infrastrukturu umožňující přímá propojení míst ve městě. Zlepšování podmínek pro jízdu na kole je motivováno snahou města podporovat udržitelné formy dopravy. Samostatné stezky pro cyklisty jako nejvhodnější dopravní režim pro cyklisty není ve většině případů možné do uličního prostoru umístit.	

odbor dopravy a komunálních služeb ÚMOB Ostrava-Jih		Ing. Petra Bálková, vedoucí oddělení
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 6.5
Připomínka	V nedávné době jsme rozšířili počet stanic pro sdílená kola na území městského obvodu Ostrava-Jih o více než 30 lokalit (zřejmě bude zapotřebí údaj v koncepci aktualizovat)	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Stávající hodnoty KPI budou aktualizovány dle skutečnosti.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 14, I. odst.
Připomínka	Pro městský obvod je zásadní zajistit propojení mezi Zábřehem a Porubou (přes řeku Odru, kterou je nyní možno překonat buď jižně v Polance nad Odrou nebo severně poblíž ul. U Boříka v Nové Vsi) - tj. v koncepci zmíněné regionální propojení.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno V Návrhu opatření Koncepce cyklistické dopravy (akční plán) bude uveden samostatný projekt na lávku přes řeku Odru v blízkosti mostu sil. I/11 Rudná.	
Číslo kapitoly, umístění		Str. 12
Připomínka	V odstavci informujícím o změně celkového přístupu je odkázáno na financování dle Principů v kapitole 6.4, dle mého názoru se má jednat o kapitolu 6.7.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno.	
Číslo kapitoly, umístění		obecná připomínka, požadavek
Připomínka	Na základě požadavku vedení informuji, že městský obvod projekčně připravuje výstavbu dělené stezky pro cyklisty a chodce na ul. Podhájí, která naváže na stávající infrastrukturu pro cyklisty.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bereme na vědomí.	
Číslo kapitoly, umístění		obecná připomínka, požadavek
Připomínka	V textu se nacházejí nějaké gramatické nepřesnosti (chybějící písmena, špatné skloňování apod.) – předpokládám, že tyto budou napraveny v rámci finální korektury	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno v rámci závěrečné korektury textů.	



odbor strategického rozvoje ÚMOB Poruba		Jana Klečková, vedoucí oddělení
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 1.2.2
Připomínka	Poslední odrážka je totožná s následující větou Zřejmě duplicita a měla by být buď odrážka nebo věta.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Bude opraveno.	
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 3.2.1
Připomínka	Ilustrační řez – šíře pruhu pro výsadbu stromů je 2 m, vzhledem k ochraně stromů předpokládáme, že nová výsadba bude v režimu prokořenitelných zemních buněk.	
Vypořádání, odůvodnění	Je to jedna z možností, ale konkrétní řešení a způsob vysazení stromů se bude odvíjet vždy od konkrétní situace, od prostorových možností, od existence inženýrských sítí, navrženého druhu stromu apod.	
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 3.3.4
Připomínka	V rámci definice zón, je jako zóna rekreační na území městského obvodu Poruba označená oblast u Zámeckého parku, podél ulice Vřesinská, ale včetně území, kde se nachází zóna lehkého průmyslu	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Plocha zóny lehkého průmyslu, resp. plocha mezi ul. Nad Porubkou a potokem Porubka až po stávající komunikaci ze sil. I/11 vč. technického dvora bude zařazena jako průmyslová zóna.	
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 4.2
Připomínka	Na str. 136 pracovní verze je ve fotografiích umístěno vlevo dole barevné kolečko – jaký má význam? Vyhovující, nevyhovující? Znamená to míru vhodnosti?	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Jedná se o hodnocení: vyhovuje – dočasně možné – nevyhovuje. Bereme připomínku na zřetel a lépe popíšeme význam barev a symbolů.	
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 4.4.1
Připomínka	Na str. 150 jsou u jednotlivých typů stojanů umístěna různě barevná kolečka? Znamená to míru vhodnosti?	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Jedná se o hodnocení: vyhovuje – dočasně možné – nevyhovuje. Bereme připomínku na zřetel a lépe popíšeme význam barev a symbolů.	
Číslo kapitoly, umístění		Kap. 6.5.
Připomínka	V tabulce není u některých KPI uveden „Výsledný stav k roku 2040“	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptováno Hodnoty KPI i cílový rok bude doplněn po diskusi a odsouhlasení vedení města.	
Číslo kapitoly, umístění		Výkres 2
Připomínka	Ve výkresu hodnocení současného stavu dle navrhovaných principů není uveden úsek trasy Q	
Vypořádání, odůvodnění	V mapě současného stavu je hodnocena infrastruktura v principu 1 a 2. U principu 3 je hodnocena celkově připravenost ulice na dopravní zklidnění. Pouze vyznačené trasy hodnoceny nejsou.	

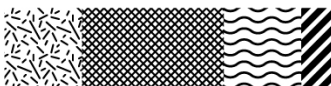
Komise pro dopravu, komise rady města		Petr Polák, zastupitel, člen komise
Číslo kapitoly, umístění		Str. 10
Připomínka	Samozřejmě může být "cyklistické město" vitální, obytné atp., nicméně je třeba jednoznačně oddělit zóny pro chodce a cyklisty, aby nedocházelo ke kolizím. Po lednu 2005 jsem strávil 11+ let v mimo Evropu, ale také v univerzitních městech "cyklistických zemí" - Roskilde a Kodaň v DK, Enschede a Groningen v NL a toto je nejdůležitější věc, zabránit možným kolizím chodců a cyklistů. V Ostravě je to naprostý chaos, kde se cyklisté a koloběžky proplétají kdekoli po chodníku mezi chodci, včetně frekventovaných míst (trhy u Duhy v Porubě).	
Vypořádání, odůvodnění	Souhlasíme s potřebou oddělovat jednotlivé druhy dopravy. Vzhledem k různým rychlostem jednotlivých druhů dopravy, k různým šířkovým možnostem a dalším požadavkům může být podoba oddělení různá, a ne vždy může být mezi všemi účastníky. Vždy je nutné posuzovat konkrétní úsek a jeho vlastnosti a možnosti.	



Číslo kapitoly, umístění	Str. 30
Připomínka	Stezka pro chodce s povoleným..... - souvisí s výše uvedeným, kolize, možnost zranění,...
Vypořádání, odůvodnění	Viz výše. Vždy je nutné posuzovat konkrétní úsek a jeho vlastnosti a možnosti a zvážit rizika alternativního řešení.
Číslo kapitoly, umístění	Str. 112
Připomínka	V pěší zóně by nemělo docházet ke křížení chodců a cyklistů.
Vypořádání, odůvodnění	Viz výše. Vždy je nutné posuzovat konkrétní dopravní situaci a míru rizik toho či onoho řešení. S chováním cyklistů v pěší zóně úzce souvisí jednak možnosti vymáhání dodržování pravidel, podoba pěší zóny zejména v otázce použitého povrchu.
Číslo kapitoly, umístění	Str. 237
Připomínka	Chybí částky, alespoň orientační. Chybí i varianty případné realizace.
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme KPI vč. hrubých odhadů budou doplněny po diskusi o prioritách vedení města.

odbor strategického rozvoje MMO		Bc. Jan Ševčík, DiS. vedoucí oddělení
Číslo kapitoly, umístění	obecná připomínka, požadavek	
Připomínka	Doplnění některých chybějících hodnot KPI.	
Vypořádání, odůvodnění	Akceptujeme Aktuální statistické hodnoty a cílové hodnoty KPI budu doplněny po diskusi a odsouhlasení s vedením města.	
Číslo kapitoly, umístění	Kap. 1.2.4	
Připomínka	Možná jsme špatně hledali, ale v koncepci jsme nenalezli reflexi přípravy projektu lesopark Benátky - tj. propojení mezi Svinovem a lesoparkem. S lávkami se v koncepci nepočítá? Projekt je takto připravován...	
Vypořádání, odůvodnění	Koncepce nepopisuje samotné projekty, ale popisuje pravidla, která by se dle konkrétního místa měly v konkrétním projektu dodržet. Pravidla pro podobu mimoúrovňového křížení (např. lávky) koncepce popisuje obecně, protože se jedná o velmi specifické případy vycházející z konkrétních možností v daném místě. V návrzích mimoúrovňového křížení stále platí dodržení zásad o přímosti, propojenosti, pocitu bezpečí, pohodlnosti a přitažlivosti. Konkrétní projekt Lesopark Benátky stejně jako projekt na propojení Poruby a místní části Dubí přes Svinovské mosty je uveden v Návrhu opatření koncepce cyklistické dopravy pro následující období (akční plán).	
Číslo kapitoly, umístění	mapa Návrh principů	
Připomínka	V obecné rovině by bylo dobré uplatnit koncepci i mimo území SMO, konkrétně máme na mysli například PZ Mošnov, kde město vlastní pozemky a cyklostezky jsou součástí většiny projektů developerů	
Vypořádání, odůvodnění	Koncepce je schvalována samosprávou v rozsahu území SMO, takže nemůže být závazná na území jiných samospráv. Jako doporučující může být koncepce použita kdekoliv, kde na tom SMO bude mít zájem, např. jako významný vlastník dotčených pozemků.	

odbor životního prostředí MMO		Mg. Martin Jašík, vedoucí oddělení
Číslo kapitoly, umístění	obecná připomínka, požadavek	
Připomínka	Nové cyklistické trasy a stezky budou navrhovány přednostně mimo lesní pozemky, zemědělský půdní fond, maloplošná zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a územní systém ekologické stability krajiny. Pokud budou odůvodněně navrženy v předmětných lokalitách musí být trasovány v jejich nejméně hodnotných částech (z pohledu zájmů lesního hospodářství, ochrany zemědělského půdního fondu a ochrany přírody a krajiny), přednostně po stávajících komunikacích, pěšinách, zpevněných plochách apod., rovněž zde budou upřednostněny přírodě blízké povrchy. Ve výše uvedených lokalitách nebudou navrhovány cyklistické boxy, parkovací domy, cyklistické parkovací věže apod.	



Vypořádání, odůvodnění	Konkrétní projekty budou navrhovány tak, aby požadavky koncepce byly co nejvíce v souladu s relevantními požadavky a podmínkami DOSS, platné legislativy a technických norem.
odbor životního prostředí MMO	
Ing. Bc. Jan Vaněk, MBA vedoucí oddělení	
Číslo kapitoly, umístění	obecná připomínka, požadavek
Připomínka	<p>Při rozvíjení cyklo dopravy ve městě Ostrava je z hlediska ochrany vodohospodářských zájmů nutno dodržovat následující zásady:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pro cyklo dopravu v ochranných pásmech vodních zdrojů (OPVZ) využívat stávající zpevněné komunikace, budování nových komunikací v OPVZ je nežádoucí, - OPVZ 1. stupně nesmí být dotčena, - provádění povrchů komunikací v OPVZ na bázi asfaltů je nežádoucí, - při opravách, resp. rekonstrukcích povrchů komunikací v OPVZ na bázi asfaltů musí být dodrženy „Požadavky na provádění zpevněných ploch na bázi asfaltů v ochranných pásmech vodních zdrojů“ společnosti Ostravské vodárny a kanalizace a.s.,
Vypořádání, odůvodnění	Požadavky na povrchy v ochranném pásmu vodních zdrojů budou dopsány do příslušné kapitoly. Konkrétní projekty budou navrhovány tak, aby požadavky koncepce byly co nejvíce v souladu s relevantními požadavky a podmínkami DOSS, platné legislativy a technických norem.

Povodí Odry, s.p.	Tomáš Hýl
obecný komentář k vedení cyklistické dopravy v blízkosti vodních toků	
Připomínka	<p>Povodí Odry, s.p. od samého počátku umožňuje využívání pozemků státu a vodních děl, ke kterým máme právo hospodařit k budování a rozvoji cyklostezek. Důkazem toho je Ostrava sama, kde po březích a hrázích vedou souběžně cyklostezky podél Odry, Ostravice, Lučiny, Opavy. Stejný přístup zaujímáme v celém území povodí Odry, kde se podél vodních toků již nyní nacházejí stovky kilometrů cyklostezek. K obsahu dokumentu (uvedeného na webu MAPPA vč. prezentace – pozn. aut.) nemáme zásadních připomínek. V příloze Vám zasíláme naše poslední stanovisko k dané problematice za dne 11. 4. 2023, ve kterém jsou uvedeny všechny obecné podmínky k budování cyklostezek z hlediska správce povodí a vodních toků.</p>
Vypořádání, odůvodnění	<p>Pracovníci Povodí Odry, s. p. se nevyjadřovali přímo k hrubopisu. Níže uvádíme v jejich připomínce zmíněné stanovisko Ing. Břetislava Turečka, technického ředitele Povodí Odry, s. p., ze dne 11. 4. 2023 k záměru rozšířit pravobřežní komunikaci pro cyklisty podél Ostravice v úseku ul. Mostní – Lučina, které obsahuje základní zásady a podmínky Povodí Odry, s. p.</p>



Vážený pane,
obrátil jste se na nás s dotazem na možnost rozšíření cyklistické dopravy na území Statutárního města Ostravy. Důvodem je nevyhovující kapacita stávající cyklostezky vedoucí v souběhu s Ostravicí IDVT = 10100051 v úseku od ul. Mostní po soutok s Lučinou ř. km 4,650 – 12,040. Uvažujete o zpracování investičního záměru na stavební úpravě této komunikace.

Investiční záměr by měl prověřit technické možnosti území, dotčení inženýrských sítí, pozemků, ochrany prostředí a vodního toku atd. a navrhnout možnosti rozšíření nebo dílčí přeložení stávající komunikace, optimalizaci některých nebezpečných míst (malé oblouky, velké sklony, nepřehledná místa atd.).

Žádáte nás o sdělení podmínek a připomínek, které by bylo vhodné zapracovat již do zadání investičního záměru. Dále žádáte o kontakt na osobu z Povodí Odry, se kterou může vybraný projektant či odbor dopravy jednat v technických záležitostech a zvát na průběžné schůzky.

Vaše žádost dále neobsahuje žádné návrhy, ke kterým bychom se mohli vyjádřit.

Současná trasa cyklostezky je vedena po korunách ochranných hrází a bermách souběžně s vodním tokem Ostravice. Ochranné hráze a bermy podél vodních toků jsou vodní díla, resp. stavby, jejichž účelem je především ochrana okolního území proti účinkům povodňových průtoků. Břehy a bermy vodního toku tvoří aktivní zónu záplavového území. Současně jsou vodní toky významnými krajinnými prvky požívající ochrany dle zákona o ochraně přírody a krajiny.

Z pohledu správce vodního toku a vodních děl preferujeme v případě zvětšování kapacity cyklostezky její rozšíření mimo stávající průtočný profil, tzn. rozšíření cyklostezky směrem dále od vody.

Pro budování cyklostezek na pozemcích a stavbách ve správě Povodí Odry, státní podnik platí tyto základní zásady a podmínky:

- Výstavbou cyklostezky se nesmí zásadně změnit, resp. omezit účel a funkce vodního díla, průtočný profil, ani údržba vodního díla nebo pozemku.
- Součástí cyklostezek a cyklotras nemohou být na březích, bermách a hrázích žádné další doplňující zařízení (odp. koše, inform. tabule, osvětlení, kiosky apod.).



- Na březích a korunách hrází preferujeme zpevnění povrchu zhutněnou šterkodrtí, přírodě blízkým materiálem. Upozorňujeme, že v průtočném profilu je nutné navrhnout takové opevnění povrchu cyklostezky, které odolá proudící vodě za povodní.
- Nájezdy nebo sjezdy z cyklostezek z hrází požadujeme směřovat na již stávající nájezdy nebo sjezdy z hrází.
- Požadujeme, aby byly dodrženy základní technické parametry cyklostezky tak, aby její provedení umožnilo provádění běžné údržby vodních děl nebo pozemků (sekání trávy, inspekční činnost, občasný pojezd i těžkou technikou). Šířka cyklostezky musí být min. 3 m doplněná o krajnice, povrch musí odolat pojezdu vozidel s celkovou hmotností 12 t, v místech přejezdů, sjezdů apod. až 30 t. Sklony svahů budovaných násypů musí mít min. 1:2. Při návrhu cyklostezky omezit navrhování opěrných zdí.
- Budeme požadovat omezení provozu na cyklostezce osazením dopravní značky zákazu vjezdu pro motorová vozidla, stezka pro pěší a cyklisty s výjimkou vozidel Povodí Odry, státní podaik. Omezení vjezdu může být řešeno i schválenou mechanickou zábranou (závora).
- Umístění cyklostezky na pozemky povodí bude pravděpodobně řešeno věcným břemenem za jednorázovou úplatu úplatu, která bude stanovena podle znaleckého posudku.
- Požadujeme, aby součástí ujednání o zřízení služebnosti bylo, že poškozením vodního díla za povodní, údržbou nebo nutnou změnou vodního díla, při které dojde k poškození nebo odstranění cyklostezky nezakládá vůči našemu podniku žádný nárok vlastníka cyklostezky na obnovu nebo náhradu škod, případně škod z titulu přerušeni možnosti provozu na cyklostezce, a to až do provedení údržby nebo rekonstrukce vodního díla, na které byla cyklostezka umístěna.
- Požadujeme, aby byl pro provoz na cyklostezce zpracován provozní řád, případně upraveny stávající provozní pokyny schválené zastupitelstvem města, které např. stanoví omezení vjezdu, opatření k zajištění bezpečnosti a odpovědnosti jednotlivých dotčených subjektů při provozování cyklistické trasy.
- Z důvodu zajištění budoucí bezpečnosti provozu na cyklostezce požadujeme provedení dendrologického průzkumu v době návrhu a jeho pravidelné opakování, včetně provedení zdravotního zásahu do porostů při výstavbě cyklostezky a v době provozu cyklostezky.

Vzhledem k tomu, že při rozšiřování stávající cyklostezky by podle našeho názoru muselo dojít k jejímu kompletnímu odstranění, doporučujeme zvážit posílení kapacity umístěním nové cyklostezky na levý břeh Ostravice, případně cyklostezku umístit do široké bermy toku v prostoru od Vitkovického jezu po ul. Mostní.

Konkrétní stanovisko bude možno vydat až na základě Vašich technických návrhů.

Projednávání záměru na rozšíření cyklostezky bude pověřen provozní odbor správy našeho podniku (vedoucí Ing. Skokan) a vodohospodářský provoz Ostrava (vedoucí Ing. Ondřejček).

S pozdravem