

AKTUALIZACE KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY

ČISTOPIS

1. TEXTOVÁ ČÁST

Leden 2018

CA1021



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

O

OBSAH:

<u>1.</u>	<u>ÚVOD</u>	<u>6</u>
<u>2.</u>	<u>STANOVENÍ CÍLŮ, DŮVODY POŘÍZENÍ</u>	<u>7</u>
<u>3.</u>	<u>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ A OKOLÍ VE VAZBĚ NA CYKLISTICKOU DOPRAVU</u>	<u>8</u>
<u>4.</u>	<u>ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ A OKOLÍ</u>	<u>11</u>
<u>5.</u>	<u>PŘEHLED REALIZOVANÝCH CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ, SUMARIZACE</u>	<u>12</u>
<u>6.</u>	<u>ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU CYKL. STEZEK A TRAS V OSTRAVĚ</u>	<u>14</u>
<u>7.</u>	<u>PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY CYKLISTICKÝCH STEZEK, PRUHŮ A TRAS, BIKESHARINGU V OSTRAVĚ</u>	<u>27</u>
7.1.	PROJEKTY V REALIZACI	27
7.2.	PROJEKTY PŘIPRAVOVANÉ	27
7.3.	STUDIE A ZÁMĚRY	28
7.4.	DĚTSKÁ DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ A VÝCVIKOVÉ PLOCHY	28
7.5.	PŘIPRAVOVANÉ LOKALITY PRO BIKESHARING	28
<u>8.</u>	<u>CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS V OSTRAVĚ</u>	<u>30</u>
8.1.	CYKLISTICKÉ TRASY PODLE FUNKCE	30
8.2.	CYKLISTICKÉ TRASY PODLE VÝZNAMU	31
8.3.	TYPY TRAS A POŽADAVKY NA JEJICH VÝBĚR	31
8.4.	POVRCHOVÁ ÚPRAVA, BAREVNOST	33
8.5.	ZNAČENÍ SVISLÉ A VODOROVNÉ	33
8.6.	CYKLISTICKÉ PŘEJEZDY, ÚROVŇOVÁ KŘÍŽENÍ	34
8.7.	KŘÍŽOVATKY	34
8.8.	STÁVAJÍCÍ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	35

<u>9. PŘÍKLADY TYPŮ STÁVAJÍCÍCH CYKL. STEZEK, PRUHŮ A TRAS A CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V OSTRAVĚ</u>	39
<u>10. POROVNÁNÍ ROZDÍLŮ MEZI VEDENÍM TRAS V PLATNÉM ÚZEMNÍM PLÁNU OSTRAVY A KONCEPCÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ (2010), RESP. PŘIPRAVOVANÝMI STAVBAMI PRO CYKL. DOPRAVU</u>	48
<u>11. PROBLEMATICKÉ PRVKY NÁVRHU</u>	50
<u>12. POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ NA ÚPRAVU SÍTĚ CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS</u>	53
<u>13. NÁMĚTY ZHOTOVITELE A JINÉ PODNĚTY</u>	55
<u>14. VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ KONCEPTU, STANOVISKO ZHOTOVITELE</u>	55
<u>15. CHARAKTERISTIKA SÍTĚ TRAS VČ. NOVOSTAVEB A REKONSTRUKCÍ</u>	63
15.1. ROZMÍSTĚNÍ, DÉLKA A DRUH TRAS	63
15.2. TRASY REKREAČNÍ (TRASY KČT)	63
15.3. TRASY S PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCÍ DOPRAVNÍ (MĚSTSKÉ)	64
<u>16. STAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, JEJICHŽ NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ JE I VÝSTAVBA NOVÝCH NEBO REKONSTRUKCE STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS</u>	77
<u>17. ROZDĚLENÍ NA PÁTEŘNÍ A DOPLŇKOVÉ MĚSTSKÉ TRASY VČ. FINANCOVÁNÍ</u>	81
17.1. TRASY GREENWAYS	81
17.2. OSTATNÍ KRAJSKÉ TRASY	82
17.3. MĚSTSKÉ PÁTEŘNÍ TRASY	82
17.4. DOPLŇKOVÉ TRASY	82
17.5. NÁVRH FINANCOVÁNÍ	83
<u>18. DOPLNĚNÍ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU</u>	84
<u>19. TYPIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS</u>	88

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

19.1.	SAMOSTATNÁ STEZKA PRO CYKLISTY	88
19.2.	SPOLEČNÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (NEDĚLENÁ)	88
19.3.	SPOLEČNÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (DĚLENÁ NA ČÁST PRO CHODCE A CYKLISTY)	88
19.4.	VYHRAZENÉ CYKLISTICKÉ PRUHY (NA VOZOVCE)	89
19.5.	ÚČELOVÁ KOMUNIKACE (POLNÍ, LESNÍ CESTA, JINÁ KOMUNIKACE)	89
19.6.	VEDENÍ TRASY VE ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACI, CYKLISTICKÁ ZÓNA	89
19.7.	VEDENÍ TRASY PO VOZOVCE PŘEVÁŽNĚ MÍSTNÍCH OBSLUŽNÝCH KOMUNIKACÍ NEBO DOPRAVNĚ MĚNĚ VÝZNAMNÝCH SILNICÍCH III. TŘÍDY (DO 3 - 5 000 VOZ/DEN)	90
19.8.	VEDENÍ TRASY PO VYHRAZENÝCH PRUZÍCH SPOLEČNÝCH PRO AUTOBUSOVOU A CYKLISTICKOU DOPRAVU, PŘÍP. TAXI	91
19.9.	OCHRANNÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY, PIKTOGRAMOVÉ KORIDORY	91
19.10.	STEZKY PRO CHODCE S POVOLENÝM PROVOZEM CYKLISTŮ	91
19.11.	LESY, PARKY A LESOPARKY	91
19.12.	DOTVOŘENÍ SÍTĚ	92
19.13.	ŠÍŘKOVÉ PARAMETRY	92
20.	<u>HARMONOGRAM POSTUPNÉ REALIZACE SÍTĚ</u>	93
20.1.	NÁVRH PODLE NEJŽÁDANĚJŠÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY	93
20.2.	NÁVRH PODLE NUTNOSTI ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI	93
20.3.	NÁVRH PODLE NEJMENŠÍCH INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ	94
20.4.	VÝSLEDNÝ NÁVRH	95
21.	<u>OBCENÁ DOPORUČENÍ PRO UPŘEDNOSTŇOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ</u>	97
22.	<u>KOORDINACE S PLÁNOVANÝMI KOMUNIKAČNÍMI STAVBAMI MIMO INVESTICE MĚSTA A MĚSTSKÝCH OBVODŮ A SILNIČNÍCH STAVEB</u>	99
23.	<u>SLUŽBY PRO CYKLISTY</u>	100
24.	<u>DALŠÍ OPATŘENÍ PODPORUJÍCÍ ROZVOJ CYKLISTIKY (TZV. MĚKKÁ OPATŘENÍ)</u>	101
25.	<u>NÁVAZNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY A HROMADNÉ DOPRAVY</u>	102
26.	<u>NÁVRH DALŠÍHO POSTUPU PO UKONČENÍ PRACÍ NA KONCEPCI ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ</u>	104
27.	<u>SHRNUTÍ HLAVNÍCH BODŮ STRATEGIE</u>	107

<u>28.</u>	<u>ZÁVĚR</u>	<u>108</u>
28.1.	OBEZNĚ	108
28.2.	NÁVRHOVÉ OBDOBÍ	108
28.3.	SCHVÁLENÍ	108

1. ÚVOD

Předmětem aktualizace Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy je:

- analýza vývoje a stavu stávajících cyklistických komunikací ve městě a okolí od roku 2010
- upřesnění prostorového vedení tras na základě zpracovaných dokumentací
- zapracování schváleného územního plánu Ostravy do koncepce
- návrh priorit výstavby na další období
- projednání v orgánech města a městských obvodů.

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

- 1) Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě (DHV CR, 2010)
- 2) Sčítání cyklistické dopravy (DHV CR, Nadace Partnerství, Ostravské komunikace, 2005-6, 2010, 2015, 2017)
- 3) Plán udržitelné městské mobility (AF-CityPlan, 2014-5)
- 4) Doplnující průzkumy v terénu vč. fotodokumentace
- 5) Zákony a vyhlášky v platném znění č. 361/2000Sb., 294/2015Sb., 398/2009Sb., 13/1997Sb., 268/2009Sb., 104/1997Sb.
- 6) Změna Z1 a norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- 7) ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- 8) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- 9) TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- 10) TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- 11) Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
- 12) ZUR Moravskoslezského kraje
- 13) Internetové údaje z volně přístupných zdrojů
- 14) Digitální katastrální a technická mapa, ortofotomapa – MMO
- 15) Údaje o dopravní nehodovosti cyklistů – Ostravské komunikace
- 16) Rozpracované projektové dokumentace poskytnuté IO MMO
- 17) Územní plán Ostravy.

Základními pilíři aktualizace návrhu jsou následující principy:

- Vytváření rovnocenných koridorů pro všechny druhy dopravy pro výhledové případné dosažení rovnoměrné dělby přepravní práce (25% IAD, 25% MHD, 25% cyklistická a 25% pěší doprava)
- Zajištění možnosti bezpečného odstavování kol v cílech a zdrojích cest podporou další výstavby stojanů, krytých úschoven, případně další cyklistické infrastruktury
- Výchova nejmladší generace k používání jízdního kola nejen jako prostředku rekreace, ale i k dopravní funkci (vytváření podmínek pro umožnění dojíždění do škol).

2. STANOVENÍ CÍLŮ, DŮVODY POŘÍZENÍ

Cílem návrhu Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy je především:

- Dokončit čtyři koridory podél největších řek pro potřeby denní dojížděky i rekreace
- V koridorech páteřních komunikací pro motorovou nabídnout cyklistům adekvátní páteřní trasy
- Zaměřit se na doplnění dalších prvků pro cyklistickou dopravu, především statickou dopravu a kombinaci s návazností na hromadnou dopravu
- Na základě již dokončované první etapy výstavby sítě (dle koncepce z roku 2010) připravit návrh druhé etapy – priorit výstavby na dalších 5 – 10 let
- Připravit podklady městu pro podání žádostí o dotace z fondů, umožňujících výstavbu cyklistických stezek, pruhů a tras
- Zajistit opatření pro plošnou podporu zklidňování a zvyšování bezpečnosti dopravy.

Důvody pořízení aktualizace jsou:

- schválený Územní plán Ostravy, který doplnil síť cyklotras navržených v původní koncepci
- požadavky o.s. Ostravounakole na větší zapojení cyklistické dopravy do podílu přepravní práce (nyní zapsaný spolek)
- plán udržitelné městské mobility (AF Cityplan)
- nutnost aktualizace v oblasti cyklistické dopravy na základě dokončených, rozpracovaných a projektovaných staveb
- změny legislativy (např. nové TP 179, vyhl. č. 294/2015Sb. v platném znění)
- aktivní přístup vedení města zapojeného v Asociaci měst pro cyklisty.

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 na soutocích řek Odry, Opavy, Lučiny a Ostravice, bydlí zde přes 300 tisíc obyvatel,
- V současné době je na území města zrealizováno cca 244 km cyklistických stezek, pruhů a tras, z toho je více než 97 km vedeno segregovaně od motorové dopravy. Podle současně platné koncepce rozvoje cyklistické dopravy by mělo být v cílovém stavu ve městě k dispozici více než 416 km cyklistických stezek, pruhů a tras, z nichž je vybudována teprve cca 1/2,
- Budování sítě cyklistických stezek a tras má ve městě dvacetipětiletou historii
- Ostrava se zapojila aktivně do Asociace měst pro cyklisty a získala v roce 2014 jedno z ocenění soutěže Hlavní město cyklistů za infrastrukturu, v uplynulých letech město bylo úspěšné při získávání dotací na vybudování cyklistických stezek a tras z různých zdrojů.



ZDROJ: WWW.CDV.CZ

Obrázek č. 1 – síť cyklistických tras Eurovélo v ČR

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)
- na území Ostravy a Bohumína byla ukončena stavba cyklokoridoru Greenway Odra – Morava – Dunaj v Moravskoslezském kraji, který má ve výhledu nahradit právě stávající trasu č. 5 a má být nositelem evropské trasy č. 4.



Sít' dálkových cyklotras v ČR – plánovaný stav (návrh k 1. 7. 2014), zdroj: Centrum dopravního výzkumu

ZDROJ: WWW.CDV.CZ

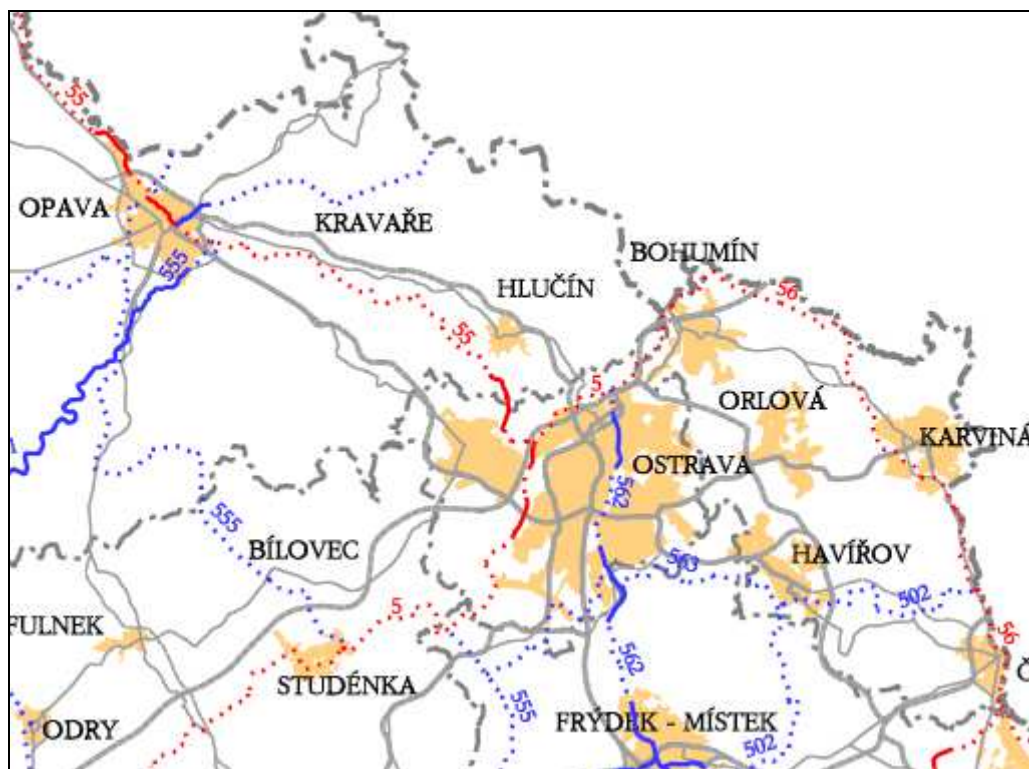
Obrázek č. 2 – síť dálkových cyklotras v ČR

Z pohledu **republikových vazeb**:

- městem procházejí cyklotrasy 5, 8 a 59 (cyklotrasa 5 viz výše, cyklotrasa 8 ve směru od Jeseníku, Krnova a Opavy – propojení z Ostravy na Opavu dosud není plně realizováno, cyklotrasa 59 ve směru podél řeky Ostravice na Beskydy)
- v blízkosti města je napojena též cyklotrasa 10, sledující tok řeky Olše proti proudu do Bukovce na polské hranice.

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 včetně Pendolina
- relativní blízkost podhůří a nenáročných či víceméně náročných terénů je možností i pro rozvoj rekreačních cyklobusů v návaznosti na již existující linku do Beskyd
- od roku 2015 je ve městě provozována ČD též půjčovna kol.



LEGENDA

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

Obrázek č. 3 – Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje, cyklistická doprava (poznámka – číslování tras je v současnosti již neaktuální, místo trasy 55 se uvádí číslo 8, místo trasy 562 číslo 59, místo trasy 56 č. 10)

Pokud jde o **nejbližší okolí města**:

- blízkost lesních masivů zejména v západní části města, oblasti Poodří a údolí řeky Ostravice, Odry a Opavy v návaznosti na rekreačně využívané šterkovny 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 59, 6011, 6064, 6066, 6109, 6185, 6200, Radegast Slezsko, Radhošťská stezka, městské cyklotrasy v Bohumíně, Petřvaldě, Rychvaldě, Klimkovicích, 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 a integrovaný systém ODIS vč. železniční dopravy, cyklobusů)
- 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. VŠB-TU má kampus a některé budovy v Porubě, některé ve Výškovcích, některé v centru, Ostravská univerzita pak v centru, ve Vítkovicích i jinde. Střední školy jsou rozesety po celém městě Obytné oblasti, školy 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 šterkovny a oblast kolem řeky Opavy severozápadně od města
- Oblast Poodří jihozápadně od města
- Antošovická a vrbická jezera a oblast Landeku využívaná k rekreaci
- Tok Ostravice s výpadem na Beskydy
- Lesopark Myslivna a areál porubského koupaliště
- Městské parky, Bělský les.

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 (včetně rozestavěných před dokončením).

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: Hrabová – Hrad - Centrum - Muglinov – Hrušov – Vrbice
- * TRASA F: Centrum - Slezská Ostrava - sídl. Muglinov – Heřmanice, Nová Ves – sídl. Fifejdy
- * TRASA G: Třebovice - Hošťálkovice – Mariánské Hory – Přívoz - 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 – Zábřeh - Polanka n/O - Stará Bělá – Proskovice - Košatka
- * TRASA M: Centrum - Mariánské Hory, Dobroslavice – Plesná, Poruba centrum - Svinov – nádraží ČD – Nová Ves, Michálkovice - Rychvald
- * TRASA N: Zábřeh, Bělský les – Hrabůvka, Svinov – Zábřeh, Shopping Park
- * TRASA O: Petřkovice centrum – hranice MOb Mor. Ostrava a Přívoz, Přívoz – Mor. Ostrava
- * TRASA P: Hrabová prům. zóna, Hrabová – Hrabová-statek, Mor. Ostrava – Vítkovice - Hrabůvka, Lhotka – Bobrovníky
- * TRASA Q: Krásné Pole, planetárium – Poruba, koleje VŠB, Poruba - Martinov, Nordpól - Petřkovice
- * TRASA R: Polanka nad Odrou – hranice obce Jistebník
- * TRASA S: Nová Ves – Nová Ves, chemická osada, Nádr. Vítkovice – Zábřeh, vodárna, Zábřeh – Výškovice – Stará Bělá
- * TRASA T: Třebovice - Poruba – Martinov
- * TRASA U: Dubina , 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, Vítkovice – Mar. Hory
- * 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. Přibližně na hranicích Ostravy jsou ukončeny též cyklotrasy 59 (Vratimov), 6011 (Klimkovice – Polanka nad Odrou), 6066 (Horní Datyně), 6185 (Bobrovníky).

Tabulka 1 – cyklistická infrastruktura v Ostravě k 31.12.2017

Infrastruktura	
délka značených cyklistických stezek, pruhů a tras	244 km
z toho délka cyklistických stezek samostatných	19 km
z toho délka stezek společných s chodci – rozdělených	24 km
z toho délka stezek společných s chodci – nerozdělených	51 km
z toho délka cyklistických pruhů značených na vozovce	12 km
z toho délka cyklistických tras na účelových komunikacích	34 km
z toho délka cyklistických tras na vozovkách mimo obytné zóny	90 km
z toho délka cyklistických tras v obytných zónách	11 km
z toho délka stezek pro chodce s povoleným provozem cyklistů	2 km
z toho délka cyklistických zón	1 km
délka rozestavěných stezek a tras	7 km
počet lokalit s bezpečnostními stojany na kola, krytých úschoven	148 (+1)
počet křižovatek a křížení se SSZ pro cyklisty	17
počet křižovatek a křížení s představeným prostorem pro cyklisty	8
počet lokalit s informačními body (mapami) pro cyklisty	71
počet zpomalovacích prahů pro zabezpečení průjezdu cyklistů	35
počet retardérů pro cyklisty před nebezpečnými kříženími	2
počet celoročních automatických sčítačů pěších a cyklistů	1
počet základních škol vybavených cykloboxy	5
počet veřejně přístupných cyklopump	2
počet jednosměrných ulic s protisměrným provozem cyklistů	13

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). Postupně se doplňují cyklistické přejezdy tam, kde nebyly při realizaci staveb možné. Některé úseky budované postupně, bez návazností, jsou cyklisty přijímány negativně. S ohledem na značné změny v legislativě a normativech starší stezky neobsahují oddělující 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 spoluúčast lokálních rozpočtů.

Mezi nejčastějšími problémy zmiňovanými cyklisty patří:

- chybějící propojení mezi Porubou a centrem (zejména průchod tzv. Svinovskými mosty)
- chybějící možnost příjezdu do centra od západu 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 – vedení po vozovce silnice II/478 (je zpracována PD na stezku směrem k ul. K Pile, resp. na rekonstruovaný most přes Odru)



Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- trasa A,I – ul. Podhájí a průchod před restaurací Dakota – vedení po vozovce a přes parkoviště (je zpracována studie)



- trasa B – ul. Pohraniční – vedení po vozovce



- trasa B,H – vedení po vozovce frekventované ul. Blanické (je řešeno PD)



- 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 (na ul. Mostní řešeno návrhem piktogramového koridoru)



Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

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



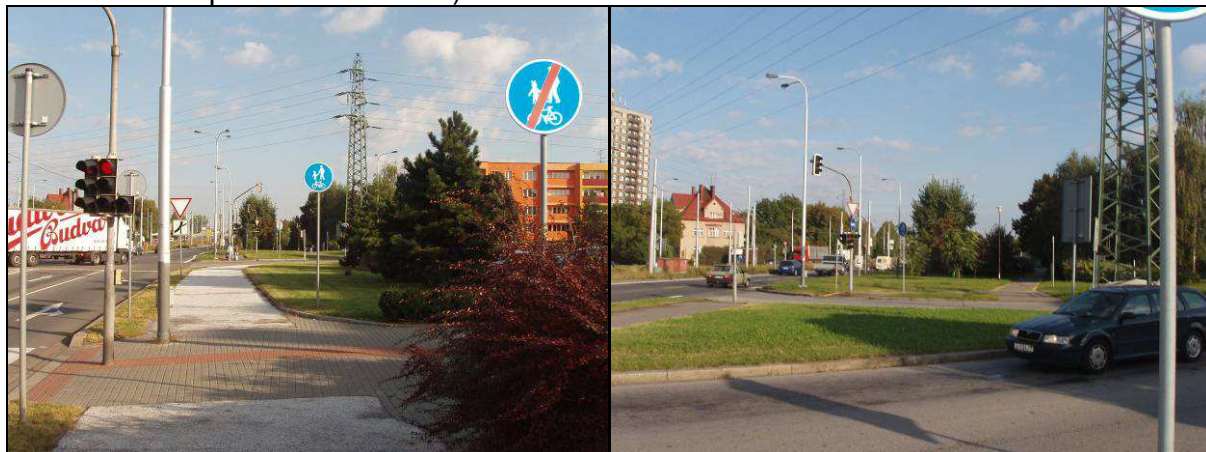
- trasa F – úsek Vodárna Nová Ves – Novoveská – vedení po chodníku a přes křižovatku formou sesednutí z kola (je řešeno PD)



- trasa H – vedení po ul. Mitrovické a Krmelínské (II/478) ve vozovce



- trasa I – průchod přes ÚMOB Ostrava-jih (dvojitý přerušení cykl. stezky, zčásti řešeno před ÚMOB v PD)



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



- trasa J,K – vedení po vozovce silnice II/479 v místě blízko údolnice (Ještěrka)



Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- trasa N – chybějící propojení mezi stezkou na ul. K Myslivně a trasou D



- trasa N – přerušení stezky v ul. Cholevově (dnes řešeno piktokoridorem, k dispozici PD)



- trasa U – vedení po vozovce silnice II/478



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



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

- rampa u podchodu na Šídlovci a schody u podchodu u nádraží Kunčice (s nutností kolo vést – je řešeno studií)



- průchod nástupištěm u zastávky Důl Jeremenko (s nutností kolo vést)



Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- křížení tramvajových kolejí nezabezpečené SSZ u ul. Rodinné (s nutností kolo vést)



- úzký podchod na konci ul. Dusíkárenské (s nutností kolo vést)



- jiné závady (křížení vysoce frekventované komunikace, velký spád, atd.) – tyto závady jsou zobrazeny v mapě cyklistických tras na magistrátním serveru .

Hlavní nevyhovující úseky se špatným stavebním stavem:

- trasa A (průchod podél obratiště v Zábřehu – zčásti řeší DPO, úsek v Polance nad Odrou mezi trasami 5 a R, úsek ve Výškovicích narušený kořenovým systémem, úsek u nádraží Kunčice a k Arcellor Mittal)



- trasa B (v okolí křížení ul. Rudné, podél ul. Muglinovské, sad Dr. M. Horákové, podchod Tylova)



- trasa E (Komenského sady – kořenový systém)



Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- trasa G úsek průchodu pod Hošťálkovickým kopcem



- trasa H (úsek od konce zástavby Staré Bělé po hranici Krmelína, úsek po ul. Na Hrázkách v místě nové výstavby, úsek po ul. Ječmínkově v Nové Bělé, úsek po ul. Poplužní a K Pilíkům v Hrabové)



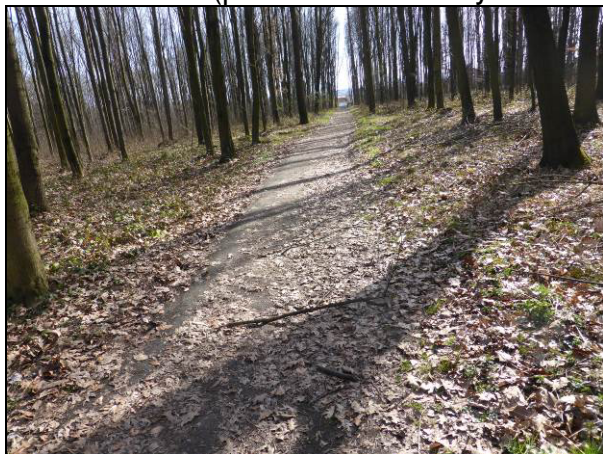
- trasa CH (úsek od ul. 17. Listopadu po lávku přes Plesenku)



- trasa J (koncový úsek ul. Na Hrázkách až k zadní bráně Arcelor Mittal – řešeno studií)



- trasa K (průchod bartovickým lesem)



- trasa L (úsek mezi chemickou osadou a lávkou přes Odru)



Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- trasa N (rampy) – mělo by být řešeno v rámci napojení Avion Shopping parku
- trasa P (ul. K Pilíkům, průchod kolem KD Jeremenko, průmyslová zóna Hrabová)



- trasa Q (úsek podél lesoparku Myslivna)
- trasa R (koncový úsek ul. K Pile)



- trasa W (průchod lesoparkem Myslivna u hranic s Krásným Polem) – řešeno PD
- trasa 5 (záplavové území v Martinově, hráz rybníka Štěpán)



Poznámka: do těchto úseků nejsou započítány místa staveb, např. kanalizace, kde je povrch dočasně narušen a bude obnoven po dokončení stavby.

7. PŘIPRAVOVANÉ PROJEKTY CYKLISTICKÝCH STEZEK, PRUHŮ A TRAS, BIKESHARINGU V OSTRAVĚ

7.1. Projekty v realizaci

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

- trasa Y, MOB Mar. Hory a Hulváky, Mor. Ostrava a Přívoz – úsek od ul. Průmyslové po Baarovu
- trasa S, MOB Ostrava-jih, Stará Bělá – Proskovická, Blanická
- trasa P, MOB Ostrava-jih, Starobní – Hrabůvka, poliklinika
- trasa CH, MOB Polanka nad Odrou, ul. Ostravská – úsek od ul. Příměstské k ul. K Lípě.

7.2. Projekty připravované

Známý jsou následující projekty, jejichž součástí je i cyklistická doprava (přesné názvy projektů jsou ve výkresové příloze):

- trasa L, MOB Hošťálkovice, úsek ul. Zimní – Bobrovníky (DSP)
- trasa C, P, MOB Hrabová, Nová Bělá – prodloužená ul. Mostní (DUR)
- trasa F, MOB Slezská Ostrava, regenerace sídliště Muglinov – úsek křížení ulice Hladnovská (DSP)
- trasa M, MOB Svinov, průchod přes Svinovské mosty (DSP)
- trasa F, M MOB Nová Ves, úsek U Bořika – Nová Ves, vodárna (DPS, 1. etapa před zahájením stavby)
- trasa A, MOB Polanka nad Odrou – žel. přejezd – ul. K Pile (DSP)
- trasa I, MOB Mor. Ostrava a Přívoz – úsek pivovar – Hollarova (DPS, 1. etapa před zahájením stavby)
- trasa H,U MOB Hrabová, Nová Bělá, Ostrava-jih, Stará Bělá – přeložka sil. II/478 – stavba SSMSK (DSP)
- trasa F,Y, MOB Ostrava-jih, mosty na ul. Výškovické – stavba SSMSK (před zahájením stavby)
- trasa P, MOB Hrabová, Ostrava-jih, úsek od gymn. Fr. Hajdy po ul. Prodlouženou (DSP)
- trasa W, MOB Poruba, MOB Krásné Pole – průchod lesoparkem (DSP)
- trasa F, U, MOB Nová Bělá, Ostrava-jih – úsek Kaminského – Ječmínkova (DUR)
- trasa F, MOB Mar. Hory a Hulváky, úsek Hulváky – Stojanovo nám. (DPS)
- trasa D, M, MOB Poruba, podél 17. listopadu a propojení ke kolejím VŠB (před zahájením stavby)
- trasa R, MOB Svinov, MOB Polanka nad Odrou – podél ul. Svinovské a Polanecké (DUR)
- trasa U, MOB Nová Bělá, Hrabová – propojení do prům. zóny (před zahájením stavby)
- trasa M, F, S, MOB Vítkovice, MOB Mariánské Hory a Hulváky, MOB Nová Ves Hulvácký kopec (DUR)
- trasa U, MOB Ostrava-jih, mezi ul. Pavlovova a U Výtopny (DPS)
- trasa M, MOB Mariánské Hory a Hulváky, úsek od Zátíší po 1. Máje (DUR)
- trasa D, MOB Poruba – křižovatka ul. 17. listopadu a Dr. Slabihoudka (DUR)
- trasa Z, MOB Poruba – křižovatka ul. Opavské a Slavíkovy (DUR)
- trasa B, MOB Slezská Ostrava – podél ul. Muglinovské (DSP+DPS)
- trasa Q, D, X, T MOB Poruba – v rámci projektu tramvajové trati (DUR)

- trasa F, MOB Moravská Ostrava a Přívoz – úsek Plato – radnice (DUR)
- trasa E, MOB Slezská Ostrava – úsek po hrázi Odry do Vrbice (DSP)
- trasy Z, T, S, Q, G MOB Hošťálkovice, MOB Třebovice, MOB Martinov – stavba Severního spoje (DUR)
- trasa N, MOB Ostrava-jih, podél ul. Cholevovy (DSP)
- trasa S, N MOB Ostrava-jih, v rámci zastávek Kotva (DUR)
- trasa G, MOB Moravská Ostrava a Přívoz, v rámci OUTLET (DPS)
- trasa A,I MOB Polanka nad Odrou – rekonstrukce mostu přes Odru (DSP)
- trasa Q MOB Krásné Pole – propojení hvězdárny s obvodem (DSP)
- trasa A MOB Ostrava-jih – rekonstrukce u obratiště Zábřeh (DSP)
- napojení DDH A. Kučery, Ostrava-jih (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 Plesná, údolí Plesenského potoka směr Dobroslavice
- trasa A, I, MOB Ostrava-jih, Stará Bělá – ul. Podhájí
- Hrabová, in-line stezka levý břeh Ostravice
- Porážková - podchod
- Napojení DOV na centrum
- Jihozápadní napojení Karoliny
- trasa J, MOB Radvanice a Bartovice, úsek trasa O – Šenov
- trasa J, V, MOB Radvanice a Bartovice, MOB Michálkovice, úsek Čapkova – Důl Michal
- rekonstrukce náměstí Republiky
- trasa N, T, MOB Poruba – v rámci stavby F-trasy (propojení Francouzská – Rudná)
- propojení ÚMOB Poruba s Obloukem
- rekonstrukce podchodu pod Místeckou (MOB Ostrava-jih, MOB Hrabová)
- revitalizace lesoparku Benátky
- rekonstrukce náměstí Družby.

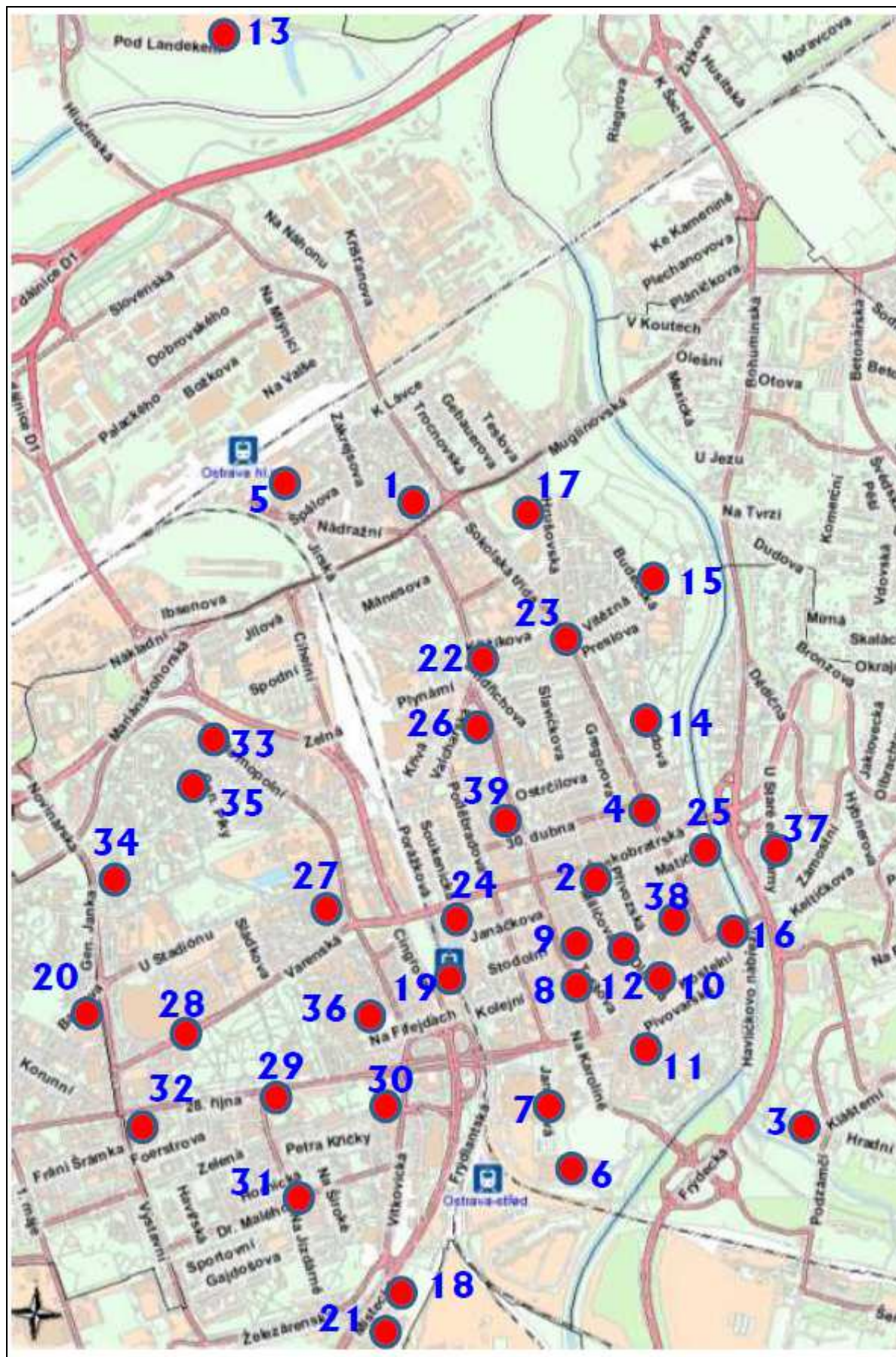
7.4. Dětská dopravní hřiště a výcvikové plochy

Seznam plánovaných dětských dopravních hřišť v různých stádiích rozpracování:

- DDH Bílovecká, Svinov, platné SP (očekávaná realizace 2. pol. 2018)
- DDH Dalimilova, Radvanice (požádáno o SP, realizace dle dotací)
- DDH Antošovická, Slezská Ostrava (DUR)
- DDH Pustkovecká, Fun Kids Park (studie z roku 2014)

7.5. Přípravované lokality pro bikesharing

Statutární město Ostrava připravuje pro rok 2018 realizaci bikesharingového systému. Pro rozjezd systému byly vybrány lokality, které jsou znázorněny na následujícím obrázku. Podoba systému není v době odevzdání aktualizace koncepce ještě přesně známa, proto není doložena jinak, než situací.



Obrázek č. 3 – připravované lokality pro bikesharing

8. CHARAKTERISTIKA STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH TRAS V OSTRAVĚ

8.1. Cyklistické trasy podle funkce

V zásadě lze rozdělit typy cyklistických tras podle funkce:

- Dopravní funkce
- Rekreačně turistická funkce.

Obě funkce nelze v praxi 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 & 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 zajiždka 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 – využíváné 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, příp. ZUR MSK).

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 + Eurovélo č. 4) a dále dle CDV cyklotrasu 8 (výhledově sledovanou podél řeky Opavy) a cyklotrasu 10 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
- účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)
- vedení trasy v obytné zóně
- vedení trasy v pěší zóně
- vedení trasy v cyklistické zóně (za předpokladu provozu i ostatních vozidel)
- vedení trasy po stezce pro chodce s povoleným provozem cyklistů
- 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 pruzích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. pro TAXI
- tzv. ochranné pruhy pro cyklisty (dle legislativy cyklistické pruhu).

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 vyhrazeného cyklistického pruhu a příp. i u ochranného jízdního (cyklistického) 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 doporučená 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 plynulé 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 živičná 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 jediné jako dočasná objízdná trasa.

8.5. Značení svislé a vodorovné

Na rozdíl od jinde užívaných typů značení se v Ostravě provádějí následující odlišnosti (vyplývá z podmínek stanovených OK, OD MMO, DI PČR):

- vodorovné značení **mimo vozovku** je prováděno **ve žluté barvě** místo bílé, značky **V 15(P 4) pak barevně - červenobíle**
- značka V 7a + V 8a u nových staveb se provádí bez vnitřních kostek (v souladu s novou vyhláškou č. 294/2015Sb. značka V 8b, resp. sdružená V 8c)
- do městských tras se nad symbol kola umísťuje **písmeno trasy, kilometrická vzdálenost se uvádí zejména mimo souvislou zástavbu**
- **namísto vodorovného značení se v případě společné dělené stezky pro chodce a cyklisty mezi červenou (mimo památkové zóny) reliéfní dlažbu a stezku umísťuje žlutá kostka š. 10 cm**
- **namísto V 4 se pro oddělení vyhrazených cyklistických pruhů na vozovce od jízdního pruhu pro vozidla používá plná značka V 1a o šířce 0,125 m, u ochranných pruhů pak přerušovaná (obě na osu)**
- **vodorovné značení V 7a na stezce se používá pouze v křížení s hlavními pěšími tahy, nepoužívat svislou značku IP 6 ani speciální červené podbarvení**
- **na souběžné stezce pro pěší doporučeno použít značku V 15(C 9a)**
- **v protisměru jednosměrné cyklistické stezky sdružené s chodníkem se používá značka B 8**
- **doporučuje se sdružovat značení svislé s cílem minimalizace počtu sloupků (zejména z důvodu údržby a devastace značení), přednostně umísťovat značení na sloupy VO nebo zády k sobě (u směrůvek, značek C 9a/C 9b apod.) U značení C 8a, b– C 10a, b a IP 20a, b se doporučuje zvážit zmenšenou velikost značení**

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

- **piktogramové koridory ve vzdálenosti min. 10 a max. 40 m, v křižovatkách hustěji, ve volné trati dále od sebe, mezi dvěma směrovými šipkami pouze 1 značka V 20**
- **v místech rozřazení a na vjezdech a výjezdech z autobusových zálivů je možno dle posouzení s OD MMO a DI PČR možno použít případně červené podbarvení**
- **ukončení cyklistických pruhů se neprovádí tupě, ale postupným náběhem, na začátku náběhu možno použít červené podbarvení**
- **samostatné psychologické pásy pro cyklisty v rámci vozovky nejsou preferovány.**

8.6. Cyklistické přejezdy, úrovněová křižení

Povinně je vyžadováno u nově projektovaných staveb řešit každé křižení stezek v úrovni vozovky či kolejí cyklistickým přejezdem (z důvodu preference cyklistické dopravy není přípustné řešení formou značky Cyklisto, sesedni z kola nebo navedením na přechod pro chodce nebo ukončením stezky). Pouze ve výjimečných případech, kde hrozí riziko fatální nehody (jako bylo řešeno např. u vyústění podchodu pod ul. Plzeňskou do kolejiště) je možné připustit opatření na redukci rychlosti nebo ukončení stezky, případně doplnění fyzického opatření nutícího cyklistu sesednout nebo zásadně zpomalit (šikana, zpomalovací hrb, zábradlí typu Z). Je-li riziko, že cyklista by mohl být při křižení vozovky v tzv. mrtvém úhlu (zejména při pravém odbočení pod ostrým úhlem nebo při špatných rozhledových poměrech) a nelze-li vyřešit místo křižení zvýšeným stavebně upraveným prahem, je možné výjimečně na stezce provést stavebně upravený zpomalovací hrb (viz např. u krajského úřadu nebo na ul. Muglinovské).

V Ostravě se cyklistické přejezdy v místech vedení přes tramvajové koleje přednostně doporučují (pokud je k tomu i jiný důvod, např. sousední přechod s velkou intenzitou pěší dopravy) zabezpečit světelným signalizačním zařízením, nicméně každou lokalitu je nutno posoudit individuálně. **U křižení kolejí je nutné vést cyklisty pokud možno pod pravým úhlem (hrozí riziko navedení kola do žlábkové kolejnice nebo mezi kolejnicí a výplň přejezdu).**

V extravilánu je nutno při křižení cyklistických tras snížit rychlost na hlavní komunikaci na 70 km/hod nebo zřídit poptávkově řízený přejezd pro cyklisty.

8.7. Křižovatky

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 **zejména v důležitých křižovatkách, příp. u významných sjezdů** odlišit cykl. pruhy zásadně barevně (např. červeným emulzním povrchem – viz ul. Prodloužená)

- 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 umisťovat mezi průběžnou vozovku a souběžný přechod pro chodce (dovnitř křižovatky)
- na světelně řízených křižovatkách je pro cyklisty vhodné předsadit stopčáru o 3-5 m před stopčáry pro motorová vozidla, aby se cyklisté při vjezdu do křižovatky nacházeli v zorném poli řidiče (V 19), např. s dovedením piktogramového koridoru pro cyklisty po okraji vozovky (V 20) – v současné době jsou tak řešeny některé ramena křižovatek ulic Vřesinské x 17. Listopadu vč. tramvajového přejezdu k obratišti, křižovatka Vratimovská x Rudná, Rudná x Závodní, Dědičná x Bohumínská, Výškovická x Čujkovova, Horní x Provaznická, Martinovská x 1. čs. armádního sboru, připravuje se realizace v křižovatce ulic Českobratrská x Sokolská tř.
- 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 současné době jsou na křižovatkách osazovány většinou vedle zeleného světla pro motorovou dopravu signály žlutého chodce a cyklisty v místech křížení odbočujících vozidel s cyklistickým přejezdem).

8.8. Stávající cyklistická infrastruktura

Součástí komplexního řešení cyklistické dopravy je i doprovodná cyklistická infrastruktura.

V Ostravě existuje síť mapových informačních míst jednotného charakteru. Viz přiložené fotografie. Mapy je nutno postupně aktualizovat nejen z důvodu rozvoje cyklistické dopravy, ale i kvůli jejich zastarávání či devastaci (např. v roce 2014 proběhla obnova map na území MOb Ostrava-jih, v dalším roce v Porubě, v roce 2017 v Lhotce a Petřkovicích, apod.).

Odpočívky jsou v Ostravě rozmístěny v několika lokalitách (Bartovice, Stará Bělá - Honcula, Stará Bělá – u letiště, Stará Bělá – na hranici Proskovic, Stará Bělá – u vodárny, Hrabová u jezu, Krásné Pole, Petřkovice – možnost odpočinku v rámci areálu Hornického muzea, Ostrava-jih u Ostravice – 2x). Předpokládaným minimálním vybavením odpočívky 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 u ÚMOB. V roce 2014-2017 byly Ostravskými komunikacemi rozmístěny nové typu stojanů do těchto lokalit (v levém sloupci název MOb, v pravém lokalita):

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

Tabulka 2 - lokality s novými typy stojanů na kola

Svinov	Svinov, potraviny Hruška, ul. Bílovecká
Hrabová	Hrabová, odpočívka, ul. Mostní
Ostrava-jih	Ostrava-Dubina, u sportovní haly, Horní 287/81 Ostrava-Bělský Les, Bohumíra Četyny 3025/15 Ostrava-Hrabůvka, K-Trio, Dr. Martínka 1439/4 Ostrava-Hrabůvka, ZŠ A. Kučery 20, dopravní hřiště Ostrava-Zábřeh, kř. Výškovická x Kotlářova Ostrava-Výškovice, zdravotní středisko Terapeut, Lumírova ul. Ostrava-Zábřeh, náměstí SNP Ostrava-Dubina, u východu z podchodu A. Poledníka Ostrava-Hrabůvka, poliklinika Ostrava-Bělský Les, u pumptrackového hřiště Ostrava-Hrabůvka, pošta/policie ul. Dr. Martínka Ostrava-Hrabůvka, ZŠ Provaznická (2x – u vchodu, na hřišti) Ostrava-Zábřeh, u kina Luna Ostrava-Hrabůvka, u pošty v blízkosti restaurace Broadway
Slezská Ostrava	Slezská Ostrava, u dětského hřiště, ul. Keltičkova Slezská Ostrava, u dětského hřiště, ul. Sionkova Slezská Ostrava, v zeleni u Slezskoostravské radnice Slezská Ostrava, u budovy úřadu na nám. J. Gagarina
Moravská Ostrava a Přívoz	Moravská Ostrava, u pošty, ul. Poštovní 1318/20 Moravská Ostrava, u lávky, Komenského sady Přívoz, u pošty, ul. Nádražní Moravská Ostrava, sad dr. M. Horákové Moravská Ostrava, klub Parník Moravská Ostrava, Karolina (v rámci výstavby lokality)
Hošťálkovice	Hošťálkovice, u rozhledny
Třebovice	Třebovice, U Opavice, u odpočívky
Mariánské Hory a Hulváky	Mariánské Hory, Gen. Janka 1208, u základní školy (zatím sklad) Mariánské Hory, Workoutové hřiště, Jiřího Trnky Mariánské Hory, hřiště sídliště Vršovců, Vršovců 4 (zatím sklad) Mariánské Hory, u křižovatky ulic Výstavní a 28. října
Lhotka	Lhotka, u haly vedle stávajících stojanů Lhotka, základní škola, Těsnohlídkova 99
Krásné Pole	Krásné Pole, zdravotní středisko, ul. Sklopčická Krásné Pole, u ZŠ Družební
Michálkovice	Michálkovice, KD ČS Armády 101
Petřkovice	Petřkovice, KD Balbínova 139
Poruba	Poruba, Alšova náměstí Poruba, Hlavní třída 1024/51 Poruba, budova ÚMOB, Klimkovická 55/28 Poruba, u Duhy Poruba, u Mephacentra
Pustkovec	Pustkovec, budova ÚMOB, Pustkovecká 64
Radvanice a Bartovice	Radvanice, budova ZŠ Vrchlického Bartovice, budova ZŠ, Bartovická 59
Stará Bělá	Stará Bělá, dětské hřiště u ZŠ Junácká Stará Bělá, u hřbitova

Proskovice	Proskovice, mezi fotbalovým hřištěm a požární nádrží
Polanka nad Odrou	Polanka nad Odrou, hřiště za Dělnickým domem, Molákova 701

Tyto lokality doplnily původní tzv. bezpečnostní stojany na kola (mimo ÚMOB), rozmístěné městem v roce 2004 a v Porubě rok předem v rámci programu prevence kriminality, v případě polikliniky v Hrabůvce a K-Tria došlo z důvodu morálního dožití k výměně, stojan od K-Tria byl umístěn na dětské dopravní hřiště u školy A. Kučery.

Tabulka 3 - bezpečnostní stojany a jejich lokality (rozmístění 2004 a dříve)

Městský obvod	Lokality
Moravská Ostrava a Přívoz	<u>Ostravské muzeum</u> , Dům umění, Městská knihovna, Krajský úřad, <u>Hl. nádraží</u> , Koupaliště/bazén, Městská nemocnice Fifejdy, Hornická poliklinika, <u>Výstaviště</u> , Nádraží střed, okraje pěší zóny (u křižovatky 28.října x Sokolská, 28. října x Tyršova, Poštovní x Dvořákova)
Slezská Ostrava	Gagarinovo náměstí, Hrad, ZOO, Nádraží Kunčice, Ostravská univerzita ul. Chitussiho, VŠP ul. Michálkovická
Ostrava-jih	Kult. dům K-Trio , KD Odra, Náměstí SNP (kult.dům + pošta), Hlavní pošta Dubina, Finanční úřad, Poliklinika Hrabůvka , Poliklinika Výškovice, Nemocnice
Vítkovice	Hřbitov, Nádraží ČD, Městský stadion, <u>Mírové náměstí</u>
Mariánské Hory a Hulváky	Hlavní pošta, Stojanovo náměstí/Knihovna sídl.Fifejdy, Hřbitov
Radvanice a Bartovice	Kostel ul. Těšínská, Kostel ul. Havláskova, Hřbitov Radvanice, Pošta Radvanice, Škola ul. Vrchlického, Škola ul. Trnkovecká, Nádraží Bartovice, Hřbitov Bartovice, Pošta Bartovice, Škola Bartovice
Polanka n.O.	Sportovní hala
Třebovice	Altán, Hřbitov, Nádraží Třebovice, Zdr. středisko
Michálkovice	Průmyslové muzeum, Hřbitov/Kostel
Svinov	Hřiště MOB Svinov, Hřbitov
Stará Bělá	Hřiště u školní jídelny, Park u ZŠ, Hřbitov
Nová Bělá	Hřiště
Lhotka	Budova MPO, budova has. zbrojnice
Hošťálkovice	Areál TJ Sokol, Kostel, Hřbitov
Krásné Pole	Hřbitov
Martinov	-
Nová Ves	Hřbitov, Úřad (doplnění)
Plesná	Kostel, Dům dětí a mládeže
Poruba	Česká pošta – ul. Porubská, Dům kultury Poklad, knihovna na Opavské ulici, Úřad práce na Opavské ulici, Okresní soud, Česká pošta v lokalitě DUHA, FNŠP ulice 17.listopadu, Hlavní třída u bývalého Labužníku, Centrum volného času na ulici Vietnamské, Centrum volného času na ulici O. Jeremiáše

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

Proskovice	Fotbalové hřiště (pož.nádrž), Hřbitov, Dům s malometrážními byty
Hrabová	Kostelík, Škola, Sídliště Šídlovec-lékař Příborská 27
Petřkovice	Hornické muzeum/Areál Landek, Hřiště
Pustkovec	Kostel, bludný balvan, rybník, hala TJ Sokol, fotb. hřiště

Na území města lze do cyklistické infrastruktury zařadit i dětská dopravní hřiště a výcvikové plochy, na nichž probíhá dopravní výchova.

Seznam stávajících dětských dopravních hřišť a výcvikových ploch pro veřejnost:

- DDH A.Kučery, Hrabůvka
- DDH Orebitská, Přívoz
- DDH Ukrajinská, Poruba
- DDH ZŠ gen. Janka, Mariánské Hory
- VP Bažanova, Hrabová
- VP ZŠ F. Formana, Dubina.

Seznam stávajících dětských dopravních hřišť a výcvikových ploch neveřejných:

- VP MŠ Mitrovická, Stará Bělá
- DDH MŠ Mjr. Nováka, Hrabůvka
- DDH MŠ Předškolní, Výškovice
- DDH MŠ Žilinská, Poruba
- DDH MŠ Hornická, Moravská Ostrava
- DDH MŠ Čs. Exilu, Poruba
- DDH MŠ F. Formana, Dubina
- DDH MŠ Záměstní, Slezská Ostrava.

V rámci dohody mezi Nadací Partnerství a SMO byl ve městě realizován automatický sčítač chodců a cyklistů na trase O v Petřkovicích.



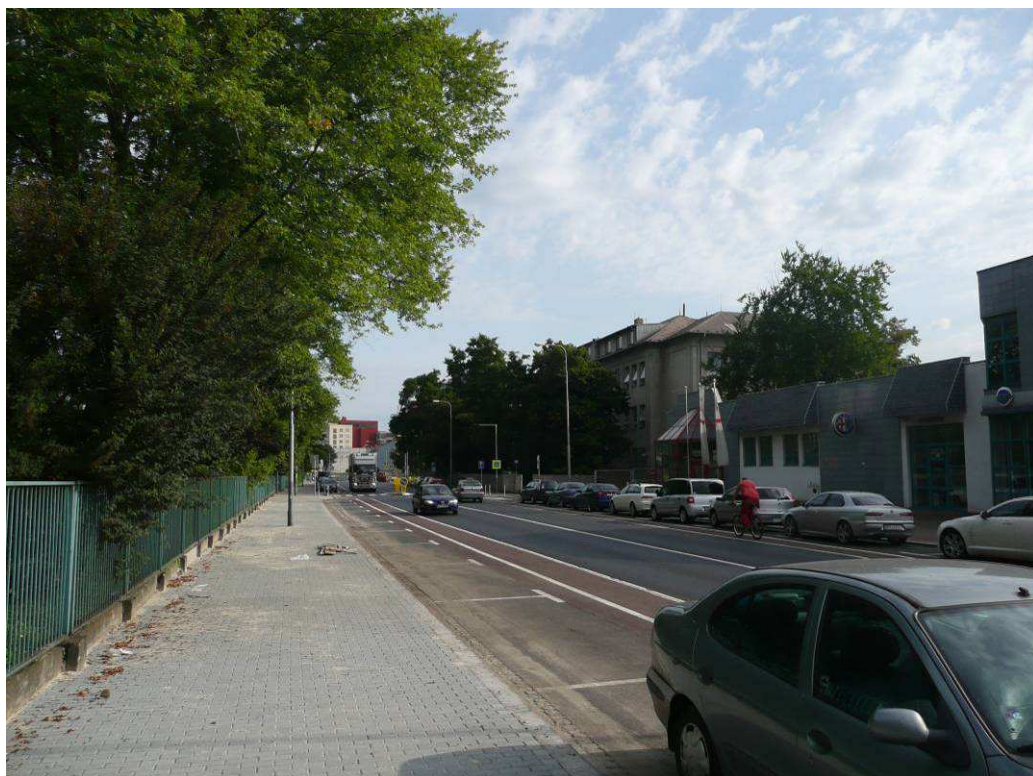
9. PŘÍKLADY TYPŮ STÁVAJÍCÍCH CYKL. STEZEK, PRUHŮ A TRAS A CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V OSTRAVĚ



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



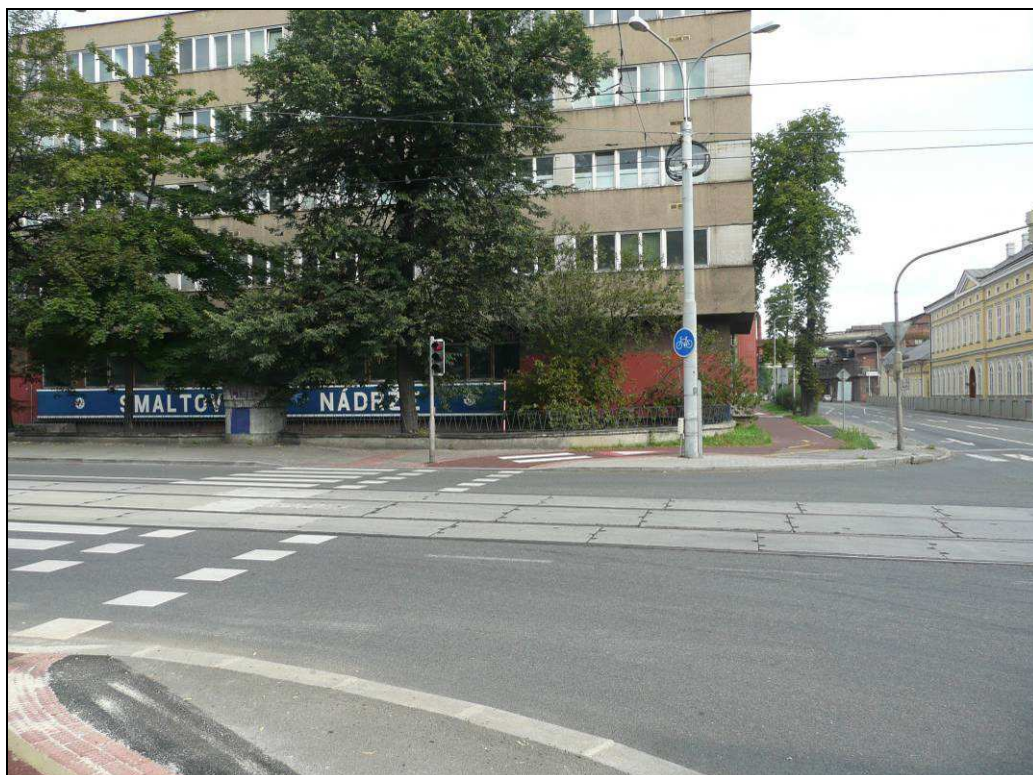
Příklad obousměrné dělené stezky pro chodce a cyklisty s prahem



Příklad vedení pruhu na vozovce



Příklad barevně řešené cykl. stezky



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



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



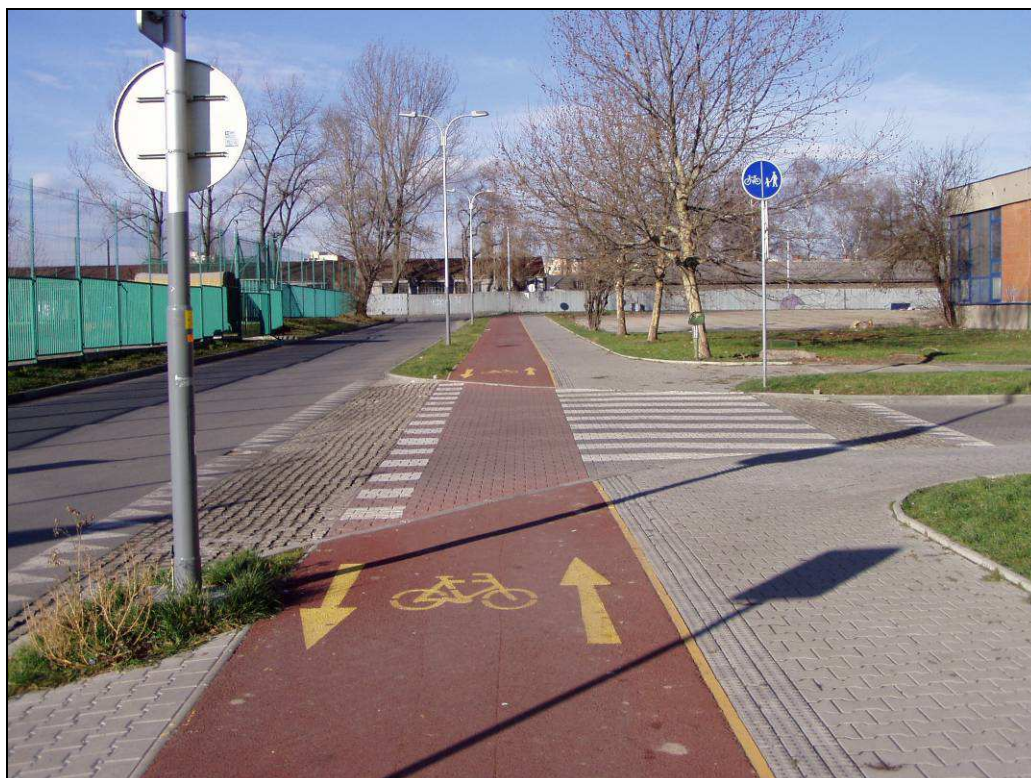
Příklad piktogramového koridoru



Příklad cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace



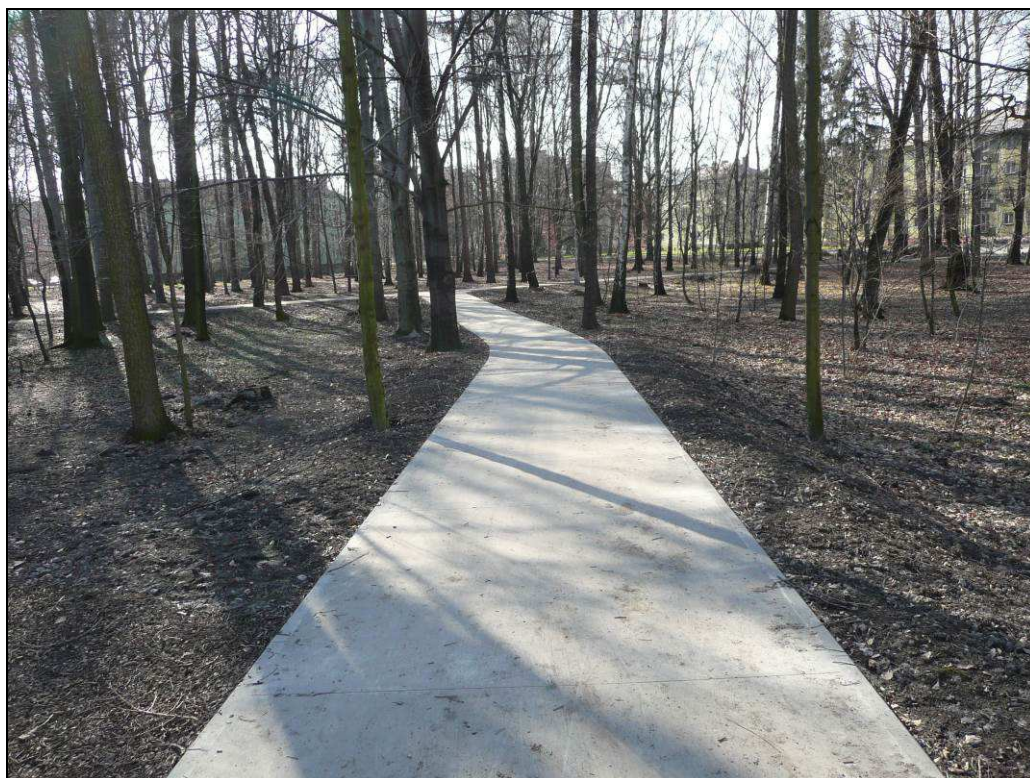
Příklad piktogramového koridoru a cykl. pruhu v protisměru jednosměrky



Příklad převedení stezky přes vozovku formou zpomalovacího prahu



Příklad informační tabule



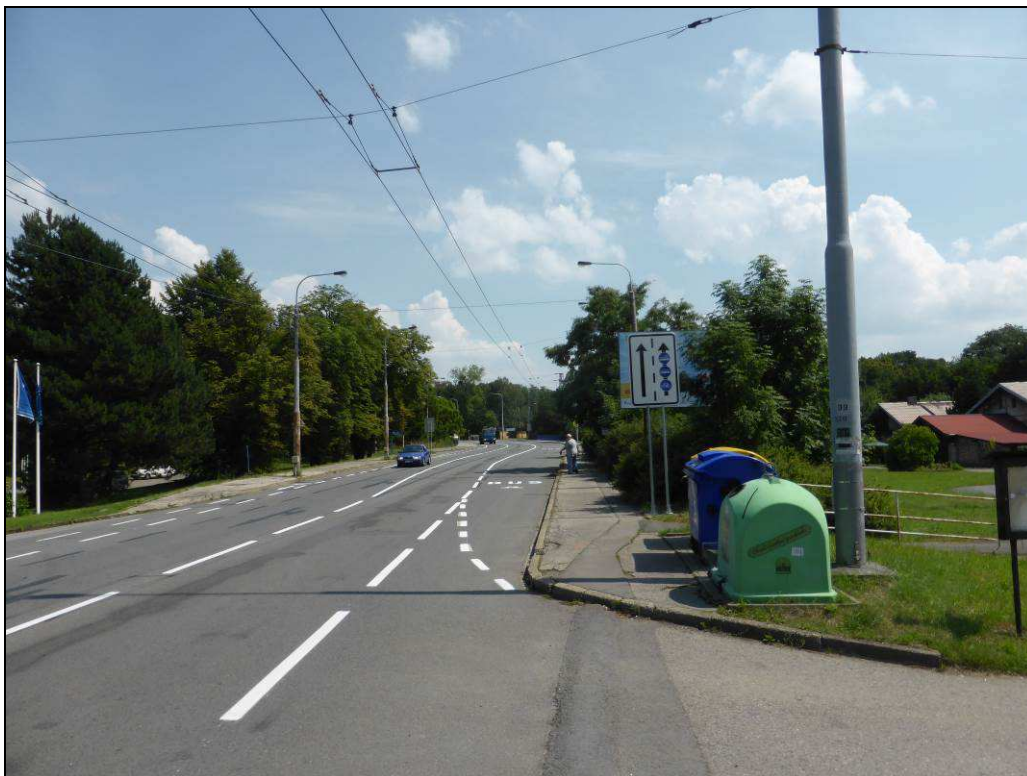
Příklad betonového krytu stezky v oblasti s kořenovým systémem



Příklad krytého odpočívadla s veškerým vybavením



Příklad zábran proti vjezdu na stezku



Příklad vyhrazeného pruhu pro autobusy a cyklisty



Příklad stojanů na kola typ U



Příklad cyklistické zóny



Příklad stezky pro chodce s povoleným provozem cyklistů

10. POROVNÁNÍ ROZDÍLŮ MEZI VEDENÍM TRAS V PLATNÉM ÚZEMNÍM PLÁNU OSTRAVY A KONCEPCÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ (2010), RESP. PŘIPRAVOVANÝMI STAVBAMI PRO CYKL. DOPRAVU

Územní plán Ostravy schválený v roce 2014 přejal velkou část koncepce z roku 2010, přesto se zde objevily některé změny. Současně v rámci zpracovávaných PD došlo z důvodu vlastnických vztahů nebo projednání s DO k některým úpravám oproti původním předpokladům. Proto se navrhuje v zásadě následující možné řešení:

- 1) Upravit územní plán
- 2) Upravit koncepci cyklistické dopravy podle územního plánu
- 3) Vzhledem k již zpracovávaným PD doplnit nové trasy a upravit oba dokumenty
- 4) Koncepci i územní plán neměnit, připravované stavby reagují na současný stav v území, ve výhledu dojde k změně vyvolané stavbami v území (tyto rozdíly mezi připravovanými PD a ÚP, resp. koncepcí nejsou uvedeny v tabulce ani výkresech)
- 5) Do koncepce zapracovat jako výhledovou možnost po návrhovém období

Seznam rozdílných úseků mezi ÚP a koncepcí z roku 2010 nebo projekčně připravovaným stavem obsahuje tabulka 4.

Tabulka 4 – Rozdílné úseky (číslování je totožné s výkresem č. 5)

Č.	Cykl. trasa	Lokalita, ulice, úsek	Návrh řešení
1	E	Hrušov – Vrbice, pravý břeh Odry od Koblovského mostu po dálniční křižovatku	Upravit koncepci dle ÚP
2	Y	Mariánské Hory, ul. Novoveská, úsek S. Tůmy – Grmelova, resp. Výstavní	Upravit koncepci dle ÚP
3	M	Mariánské Hory, ul. S. Tůmy, úsek Novoveská – 28. října	Doplnit do koncepce i ÚP
4	M	Mariánské Hory, ul. Železárenská, úsek 28. října - Jahnova	Doplnit do koncepce i ÚP
5	D	Hulváky, úsek U Koupaliště – přestupní uzel	Upravit koncepci i ÚP
6	U	Nová Bělá, úsek Želivského – přeložka sil. II/478	Upravit koncepci i ÚP
7	D	Vítkovice - Hrabová, levý břeh Ostravice	Upravit koncepci dle ÚP
8	P	Hrabůvka kolem polikliniky	Doplnit do koncepce
9	H	Stará Bělá, ul. Blanická, Ruskova - Junácká	Upravit koncepci dle ÚP
10	S	Vítkovice, úsek nádraží – Městský stadion	Upravit ÚP
11	R	Svinov, ul. Polanecká – mezi dálnicí a zástavbou	Upravit ÚP
12	T	Poruba průmyslová zóna Nad Porubkou	Upravit ÚP
13	X	Plesná, Žižkov – Martinov, koliba Na Mlýnku	Upravit koncepci dle ÚP
14	Q	Krásné Pole, hvězdárna – lesopark Myslivna	Doplnit do koncepce

15	M	Nová Ves, U Boříka - Novoveská	Upravit koncepci dle ÚP
16	F	Zábřeh, ul. Výškovická, Shopping park – vodárna	Upravit koncepci dle ÚP
17	I	Moravská Ostrava, Varenská – mosty	Upravit koncepci dle ÚP
18	I	Moravská Ostrava, Českoobralská - Poděbradova	Upravit koncepci i ÚP
19	F	Moravská Ostrava, Poděbradova – Sokolská třída	Doplnit do koncepce i ÚP
20	R	Polanka nad Odrou, 1. Května - Polanecká	Upravit koncepci i ÚP
21	I	Vítkovice, dolní oblast	Upravit koncepci dle ÚP
22	I	Moravská Ostrava, propojení Karolina - Ostravice	Upravit koncepci dle ÚP
23	D	Moravská Ostrava, nám. Republiky – nádraží Střed – DOV s odbočkou k hale Tatran	Doplnit do koncepce
24	Y	Moravská Ostrava, Červeného kříže – Cingrova	Upravit koncepci dle ÚP
25	P	Moravská Ostrava, sídl. Jířská – Cihelní	V koncepci jako výhled
26	W	Přívaz – pravý břeh Odry od VK Perun k soutoku s Ostravicí	Doplnit do koncepce
27	F	Moravská Ostrava, u ul. Gorkého přes železnici	V koncepci jako výhled
28	A	Moravská Ostrava, Černá louka	Upravit ÚP
29	F	Mariánské Hory – průchod gen. Janka	Upravit ÚP
30	O	Petřkovice, ul. Hlučínská (stará)	Upravit koncepci dle ÚP
31	P	Hrabová, statek – Ostravice	Upravit ÚP i koncepci dle skutečného stavu
32	P	Hrabová, prům. zóna – Hrabůvka, trasa A	Upravit koncepci dle ÚP

Poznámka: nejsou uvedeny drobné změny vyplývající z nepatrných odchylek směrového vedení nebo úseky navržené v ÚP mimo území Ostravy

11. PROBLEMATICKÉ PRVKY NÁVRHU

Mezi problematické prvky patří:

- 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)



- 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 Lhotky (velká intenzita dopravy – cca 3 tis. voz/16 hod., úzký uliční koridor – cca 10 m mezi ploty)



- úzký uliční koridor – cca 4 m nejužší místo dle katastrálních hranic)



- návrh vedení cyklistické trasy přes mosty na Dubině (problematické vedení na mostě – na mostě mezi Bělským lesem a Dubinou řešeno formou piktogramového koridoru).

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

Dané lokality nelze z důvodu stísněných poměrů ve většině případů řešit rozšířením uličního koridoru (s výjimkou mostů na Dubině, kde teoreticky lze výhledově počítat s vyložení lávek – rozšířením mostu, pokud to bude staticky možné). Jelikož nejsou k dispozici žádné vhodné objízdné trasy, navrhuje se v rámci koncepce řešit tyto úseky formou piktogramového koridoru, příp. víceúčelového (částečně pojížděného cyklistického) pruhu. V případě Lhotky lze alternativně uvažovat s přeložkou vozovky a vybudováním cyklistického pruhu ve směru od úřadu k ul. Bobrovnické a v opačném směru s rozšířením chodníku na společnou jednosměrně pojížděnou stezku pro chodce a cyklisty – i toto opatření je však vysoce nákladné. Případně je možno uvažovat se snížením maximální povolené rychlosti v daných úsecích vozovek (mimo ul. Radniční), bez stavebních opatření na podporu tohoto snížení nebo kamerového systému s úsekovým měřením by však opatření mohlo být neúčinné (alibistické).

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

Před začátkem prací oslovil zhotovitel městské obvody, které daly své stanoviska k požadavkům na změny původní koncepce z roku 2010. O výsledcích akceptace jejich požadavků byly tyto obvody v průběhu prací informovány na jednání. Následuje tabulka vyhodnocení požadavků městských obvodů.

Tabulka 5 – vyhodnocení požadavků městských obvodů

Č.	Městský obvod	Požadavek	Reakce zpracovatele
1	Hošťálkovice	Zvážit zařazení spojnice cyklistických tras Z a L, zařadit opravu trasy G	Akceptováno se zrušením původní trasy, Oprava trasy zařazena
2	Hrabová	-	-
3	Krásné Pole	Přesun budoucí plánované cyklostezky na ulici Krásnopolské směrem na Hvězdárnu a Planetárium z jižní na severní stranu silnice	Akceptováno
4	Lhotka	Změna trasy P v úseku ul. Bobrovnická – U Splavu	Akceptováno
5	Mariánské Hory a Hulváky	-	-
6	Martinov	-	-
7	Michálkovice	Doplnit trasu po ul. Rajská a Binarova	Akceptováno, nutno zkoordinovat s Městem Petřvald, jako koncová trasa nemá význam
8	Moravská Ostrava a Přívoz	Aktualizovat generel cyklistické dopravy vždy při změnách ÚP	Akceptováno
9	Nová Bělá	-	-
10	Nová Ves	-	-
11	Ostrava-jih	Doplnění stezky podél ul. J. Kotase, dělená stezka podél ul. Cholevovy a Podhájí	Akceptováno
12	Petřkovice	-	-
13	Plesná	-	-
14	Polanka nad Odrou	Souhlas, doplnit projekčně připravované stavby, resp. změny z těchto staveb vyplývající	Akceptováno
15	Poruba	-	-
16	Proskovice	-	-
17	Pustkovec	Bez připomínek, nelze realizovat v současnosti stavby v Pustkoveckém údolí	-

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

18	Radvanice a Bartovice	Zpracovat do koncepce už existující cyklistický pruh na ul. Těšínská, návrh nahradit cyklotrasu v ul. Na Hrázkách a Nad Lučinou novou stezkou mezi ul. Šenovskou a řekou Lučinou jako Greenway	Navrženo akceptovat, ale podle zpracované studie z roku 2017
19	Slezská Ostrava	Doplnit trasu kolem Heřmanického rybníka, propojení Zvěřinským údolím, stabilizovat trasy W a A v Kunčičkách, doplnit trasu podél ulic Hladnovské a Betonářské, propojení sídliště Muglinov lávkou přes ul. Bohumínskou, přemístit trasu do ul. Záblatské, souhlasí s Bike And Ride	Akceptováno
20	Stará Bělá	Chybí zakreslení trasy podél ul. Plzeňské a do Krmelína podél vodárny	Je zakresleno v příslušných výkresech
21	Svinov	Nutnost řešit nebezpečné úseky: - Křižovatka Bílovecká x Polanecká x Nad Porubkou - Svinovské mosty - Vyvedení cyklistů z ul. Rudné Zrušit vedení cyklistů ul. Radhošťskou, preferovat oddělený provoz chodců a cyklistů, zpracovat požadavek na podjezd pod přeložkou ul. Bílovecké	Akceptováno
22	Třebovice	-	-
23	Vítkovice	-	-

Poznámka: Do ledna 2018 přišly ještě následující požadavky městských obvodů:

- MOb Radvanice a Bartovice: změna typu trasy od rondelu v křižovatce Těšínská x Čapkova k ulici Poláškově, změna vedení od ul. Poláškovy k ulici Pastrňákově podél areálu bývalého koupaliště – **akceptováno**
- MOb Mariánské Hory a Hulváky: změnit typ trasy podél ul. Přemyslovců a 1.máje – **akceptováno**
- MOb Stará Bělá – změnit trasu H mezi ul. Potoky a Krmelínem – **akceptováno.**

13. NÁMĚTY ZHOTOVITELE A JINÉ PODNĚTY

V rámci návrhu zhotovitel doporučil prověřit tyto náměty:

- Napojení Shopping parku na cyklotrasu podél Odry (podnět Shopping parku a UDIMO v rámci projednávání SUMP)
- Napojení Shopping parku na oblast ul. Horymírovy (podnět Shopping parku a UDIMO v rámci projednávání SUMP)
- Propojení náměstí Republiky – Hornopolní (podnět UDIMO v rámci projednávání SUMP)
- Zrušení mimoúrovňové větve v křižovatce Výškovická – Pavlovova (vysoké stavební náklady na přeložku, je řešeno úrovnovým křížením se SSZ).

Náměty byly v rámci projednání akceptovány.

Dále byly zhotovitelem po dohodě s objednatelem v rámci dokončení aktualizace v lednu 2018 upřesněny vedení tras v oblasti:

- Hulváky (vypuštění trasy podél budoucí ul. Žákovské v návaznosti na již zpracované dokumentace v úseku podél ul. Železárenské a S. Tůmy)
- Polanka nad Odrou (v návaznosti na zrušený projekt nové lávky přes Odru a opravovaný most na silnici II/478)
- Svinovské mosty (v návaznosti na změnu projektové dokumentace)
- propojení centra města s DOV (doplněno dle připravovaného investičního záměru)
- Nová Ves, školní statek (vedení dle již zpracované projektové dokumentace)
- propojení přes náměstí Republiky (na základě již zpracovaného inv. záměru).

Poznámka: V některých případech (centrum města, propojení Nová Bělá – průmyslová zóna, ul. S. Tůmy, Železárenská) se jedná pouze o drobná upřesnění dopracováním PD nad rámec změn výkresu č. 5.

14. VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ KONCEPTU, STANOVISKO ZHOTOVITELE

Během konceptu bylo zorganizováno projednání za účasti pracovní skupiny tvořené pracovníky státní správy (MMO-odbor dopravy, MMO-útvár hlavního architekta, MMO-odbor investiční, MMO-odbor ÚER).

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

Dále bylo osloveno občanské sdružení Ostravounakole (nyní zapsaný spolek).

Zkrácený souhrn připomínek a vyjádření zhotovitele koncepce obsahuje následující tabulka:

Tabulka 6 - připomínky o.s. Ostravounakole (pouze konkrétní podněty vztahující se ke koncepci)

Podněty (stylisticky upraveny, příp. kráceny)	Stanovisko zhotovitele
Cyklostezka z Poruby do Děhylova kolem Opavy by potřebovala nový povrch	Úseky na území Ostravy zařazeny jako úseky se špatným technickým stavem do potřebných oprav
Propojení od hošťálkovické lávky do centra nikoliv po protipovodňové hrázi ale po asfaltce kolem chemičky, výjezd na ul. Na Náspu, Palackého, Úprkova, Na Valše, Podmolova až na ul. Hlučínská	S využitím ulice Palackého se nepočítá, trasa do centra je vedena ve stopě ul. Místecké v trase bývalého Havránkova podjezdu s vyústěním do ul. Ibsenovy a podél ul. Mariánskohorské do Sokolské třídy
Zábřeh od ul. Říční po protipovodňové hrázi až k mostu přes Odru (křížení s ul. U Boříka) - již nyní je tam od Povodí Odry pěkně upravený vyspaný povrch. Netřeba vést cyklostezku kolem samotné Odry	Cyklostezka po břehu Odry je součástí dokončené stavby Cyklostezka Odra-Morava-Dunaj v MS kraji
Lávka přes Odru při přejezdu ze Zábřehu směr Svinov nebo udělat pořádnou cestu k mostu a nájezd na most.	Je plánována úprava lávky přes Odru v blízkosti ústí Zábřežky. Úseky u mostu přes Odru zařazeny jako úseky se špatným technickým stavem do potřebných oprav
Úsek Děhylov – Martinov: Děhylov má asfaltovou stezku, která na hranici Ostravy přechází v panely a vede za zastávkou, kde náhle končí.	Betonové panely jsou na území Děhylova, je to z důvodu kolize s připravovanou stavbou okružní křižovatky, v rámci níž bude zřízena stezka až k ul. Martinovské.
Na ulici U Hrůbků je ve směru na Novou Ves krátký úsek cyklostezky odnikud nikam. Je na náspu, špatně se na ni najíždí.	V současné době je dokončena DUR, kdy tato stezka bude napojena na ul. Říční na jihu a na severu bude prodloužena k parkovišti u školního statku a dále k vodárně v Nové Vsi
Úsek od mostu přes Ostravici na Muglinovské až ke křižovatce Muglinovská x Gebauerova. Sice se to dá směrem od Ostravice na Hlavní nádraží i s jedním přejezdem přes Muglinovskou po světly řízeném přechodu, ale využitím i toho druhého chodníku by to bylo snazší a stejně tam nikdo pěšky nechodí.	S využitím druhého chodníku se nepočítá v daném úseku
Chybějící napojení Nová Bělá - průmyslová zóna Hrabová. Cyklista při cestě do jižní části prům. zóny musí jet buď zdlouhavou objížďkou po cyklostezce 7 km nebo volit frekventovanou ulici Krmelínskou 5,5 km.	Stavba k realizaci v roce 2018

Trasa Českobratrská po levé straně do centra, Žerotínova, Soukenická, Valchařská, Poděbradova, Maroldova, Mánesova. Chtělo by to ještě nějak propojit s mrtvou cyklostezkou končící na Sadu Boženy Němcové. Relativně bezpečná a s malým provozem cesta vedoucí od Mariánských Hor do Přívozu. Další rameno této cyklostezky: Maroldova, Jirská, (podjezdem po chodníku), Cihelní, Tomkova, Hornopolní.	S většinou úseků je v koncepci již uvažováno – pouze úsek od Mariánskohorské po Poděbradovu je veden středem sídliště Jirská, územní plán navíc navrhuje křížení železniční trati v prodloužení ulice Tomkovy. Počítá se i s napojením sadu B. Němcové v rámci obou dokumentů.
Alternativní trasa k Hlučínské: Podjezd Hlučínské pod mostem přes Odru, dále kolem Odry, lávka přes Černý potok, Na Náhonu a napojení na Hlučínskou.	S podjezdem pod mostem přes Odru se počítá již v rámci stavby OUTLET. Propojení po hrázi k Černému potoku je řešeno výhledově, jako rezerva pro případ nutnosti objezdu Landeku.
Nejsou objízdné trasy, když je úsek silnice, po kterém vede stezka, zavřený.	Objízdné trasy se u delších uzavírek vždy mají řešit, např. viz na ul. Na Zámčiskách. Nicméně byla do koncepce doplněna odrážka o nutnosti řešení v rámci DSP každé stavby
Nadužívání značky Zákaz vjezdu. Na naprosté většině míst kola ničemu nevadí a úsek není nijak nebezpečný. Značka je na takových místech jen kvůli autům, resp. motorkám. Stačilo by dávat Zákaz vjezdu všech motorových vozidel a obecný Zákaz jen tam, kde má důvod.	Je řešeno v rámci činnosti cyklokoordinátora, v rámci koncepce byla doplněna odrážka s požadavkem na výměnu značek všude tam, kde je to z bezpečnostních důvodů možné
Ulice Syllabova - Stezka tu vede po chodníku, ten má ale vysoké obrubníky bez nájezdů na koncích. Navíc u některých výjezdů z domů je snížený profil znemožňující plynulou jízdu.	Z dnešního pohledu byla stezka budována zbytečně, v daném období 90. let minulého století se sledovala separace cyklistů, je pravděpodobné, že peníze na stezku se sháněly lépe než na chodník
Vytvoření zdroje informací o chystaných cykloprojektech a výstavbě – musí se pročitat zápisy z jednání magistrátu a sledovat veřejné zakázky	Je již na webových stránkách Ostravy o cyklistické dopravě – kap. Základní údaje o cyklistické dopravě v Ostravě. V rámci aktualizace koncepce bude doplněna mapa plánovaných staveb
Z jakého důvodu má aktuálně budovaný projekt "Cyklostezka Martinovská, Nad Porubkou" část stezky vedenou jako cyklopruh po silnici Francouzská a ještě v tom nejhorším místě?	Ulice Francouzská není silnicí, ale místní komunikací. Vedení cyklistického pruhu je zde navrženo v návaznosti na již vybudované cyklistické pruhy na ul. Polské. V budoucnu v tomto prostoru se plánují okružní křižovatky, dojde ke komplexní přestavbě, kterou není možno v současnosti reflektovat.

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

Bude se něco dělat se zvlněným/vydřeným povrchem v Komenského sadech a u Hrabovské lávky?	Městský obvod Ostrava-jih provedl nápravu v místě u hrabovské lávky, MOB Moravská Ostrava a Přívoz bude osloven, úsek je zařazen do úseků se špatnou kvalitou povrchu s požadavkem na opravu
Informační cedule nebo nástřik na zemi pro experty, kteří v životě neslyšeli o přednosti zprava (zejména Hrabovská lávka).	Chování cyklistů, inline bruslařů, pěších i majitelů psů je příčinou mnoha každodenních kolizí. V součinnosti s odborem dopravy byla vydána příručka abeceda ostravských cyklistů a připravují se i informační kampaně, bude zmíněno i v koncepci – DZN u lávky realizováno
Vypustit z koncepce bod 8.6.	Pasáž týkající se přejezdů přes tramvajové tratě bude upravena v závislosti na současném stavu
V bodě 8.8. ve 4. odstavci doporučeno rozšiřování stojanových hnízd, popř. stojanů v podobě obráceného tvaru písmena „U“ s pevným zabetonováním do terénu.	Je řešeno, na základě vyjádření ÚHAaSR MMO
V bodě 22., 2. odstavec v 3. odrážce upravit text v závorce, neb mezi Černou loukou a Kom. sady funguje v letní sezóně půjčovna Artbike a u Ostravice ve Vratimově je půjčovna kol Coolárna	Text doplněn, též i o půjčovnu ČD
Dále do koncepce zařadit a zvýraznit bod, že je naprosto nutné do všech povolovaných stavebních záměrů a veřejných stavebních záměrů zvlášť zahrnout i požadavky a potřeby cyklistické dopravy (viz. dodatečné řešení stezky na mostech Českobratrská, opomenutí křížení cyklistické trasy ul. Nádražní, atd.).	Je řešeno již v koncepci z roku 2010, je znovu zdůrazněno
Při zřizování jednosměrných ulic zajistit průjezd cyklistů v obou směrech	Byla doplněna speciální odrážka do koncepce s požadavkem na prověření vhodnosti u každého jednotlivého případu u nově zřizovaných jednosměrek a současné řeší cyklokoordinátor
Cykloopatření ve velkých křižovatkách	Již v původní koncepci je požadováno řešení předsazených prostorů u světelně řízených křižovatek, je tak ve všech nově zřizovaných projektech respektováno
Stojany při budování parkovišť	Již v původní koncepci je požadováno u městských investic, stavební úřad má požadovat i u ostatních investic zajištění odstavování kol (není nutné přímo na parkovištích, ale v rámci investice)

Doplňková infrastruktura - počítaďa, nářadí, pumpy, pitná voda	Je součástí již původní koncepce, v současné době je k dispozici nářadí u Shopping parku, další prvky včetně sčítače se připravují ve shodě se stanoviskem ÚHAaSR MMO
Chybějící cyklopřejezd na Bohumínské	Ve fázi DUR
Napojení Avionu na sídliště Zábřeh	Je řešeno ve spolupráci s Shopping parkem, zařazeno do koncepce
Napojení druhé části Avionu na trasu "U"	Bude řešeno podél ul. Výškovické v rámci rekonstrukce mostů
Propojení mezi prodejnou Albert a ulicí Nádražní v Přívoze	Bude řešeno trasou podél ul. Mariánskohorské a propojením do sídliště Jirská
Bod 17. odstavec SSZ v případě řešení, navrženo vypustit body 1 a 5, bod 17. odstavec Stávající stezky a trasy, navrženo vypustit body 2 a 4	Celá kapitola byla aktualizována
Bod 19.2 třetí odstavec Nejvíce zatížené komunikace bez adekvátní trasy pro cyklisty, navrženo vypustit úsek Frýdecká-Bohumínská	Celá kapitola byla aktualizována
Prosím o řešení dopravní situace přes Novou Ves Vodárnu směrem na Mariánské Hory. Např. cyklochodník na Benátky (dnes rozmlácený chodník se značkou Cyklisto sesedni z kola)	Je předmětem zpracované PD stavby

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy byla projednávána rovněž v rámci programu mobility zpracovávaného firmou AF-Cityplan. Z jejich podnětů uvádíme (červeně na žádost OD a OI MMO zpracovány nutné podmínky pro jejich akceptaci – není vyloučeno jejich zprovoznění i dříve v rámci návrhového období, ale za splnění podmínek – povětšinou zřízení objízdných tras pro motorovou dopravu umožňující redukci stávajících čtyřpruhů):

- Návrh využití profilu ul. Horní (redukce čtyřpruhového úseku na dvoupruh) pro cyklistické pruhy – **vazba na zprovoznění přeložky silnice II/478 Dubina - Místecká**
- Návrh propojení na pravém břehu Odry od ul. Hlučínské po řeku Ostravici včetně lávky přes Ostravici – **záložní trasa pro případ destrukce svahu Landeku nebo vyčerpání kapacity levobřežní trasy G**
- Možnost využití ulice Bohumínské v úseku betonová lávka – Orlovská (redukce čtyřpruhového úseku na dvoupruh) pro cyklistické pruhy – **vazba na zprovoznění přeložky silnice I/11 Vrbice – Havířov jako objízdné trasy**
- Možnost využití ulice Hornopolní (redukce čtyřpruhového úseku na dvoupruh) pro cyklistické pruhy – **realizováno**
- Možnost využití ulice Výškovické, úsek kino Luna – Srbská (redukce čtyřpruhového úseku na dvoupruh) pro cyklistické pruhy – **doporučeno akceptovat jako redukci na dvoupruh pouze v úseku Proskovická – Srbská, vazba na propojení ulice Blanické a Proskovické**
- Možnost využití ulice Michálkovické a Československé v úseku Sokolská třída – Hladnovská (redukce čtyřpruhového úseku na dvoupruh) pro cyklistické pruhy

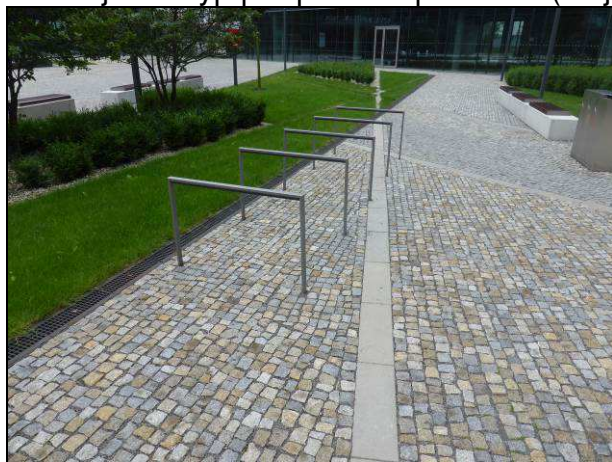
- vazba na zprovoznění přeložky silnice I/11 Vrbice – Havířov jako objíždné trasy
- Využití tř. 28. října v úseku Zátíší – Mariánské náměstí pro cyklistické pruhy v rámci přestavby uličního profilu – vazba na zprovoznění přeložky silnice II/479 ul. Železárenské v úseku Hulváky - Místecká
- Zřízení podchodu pro pěší a cyklisty pod ul. Rudnou v trase ul. Ostravské – nemá vazbu na jinou dopravní stavbu, jedná se o izolovaný přístup centra obvodu k hřbitovu, který nenavazuje na žádnou plánovanou cyklistickou trasu jižně od Rudné – spojení s Janovou a Přemyšovem řešeno výškově vhodnějšími trasami – akceptováno jako slepé ukončení
- Námety na doplnění systému B+R, B+G - akceptováno.

Podněty byly zapracovány jako výhledově sledované záměry po návrhovém období s výjimkou B+R a B+G, které byly zařazeny již do návrhu a úseku podél ulice Hornopolské, který byl v mezidobí realizován.

Na základě žádosti zhotovitele byl rovněž osloven ÚHAaSŘ MMO s žádostí o vyjádření z pohledu koordinace městského mobiliáře.

Z vyjádření vyjímám:

- Mapové podklady budou aktualizovány v rámci ÚAP
- Doporučuje se používat jeden typ stojanu pro městské prostory (hranatý typ užitý v OC Karolina, který lze použít i pro území s památkovou ochranou) a jeden typ pro přírodní prostředí (stojan typu U)



- Doporučuje se použít informační tabule i pítka v jednoduchém hranatém provedení, aby došlo ke sjednocení mobiliáře. Boxy pro úschovu kol se doporučuje používat pouze ve venkovním prostředí, pro úschovu kol v zástavbě využít individuální přístřešky navazující na objekty. Doloženy jsou informativní příklady, při odlišných typech v MPZ Ostrava a dalším PCHÚ nutno předložit ke schválení.

Příklady možných typů mobiliáře:

- Informační tabule do městského prostoru



panel TUBO I (1200x1000) fa Urbania-městský mobiliář

- Informační tabule na trasu v přírodním prostředí



- Pítko



Pítko Atlas (fa Urbania) je vhodné především do městského prostředí, do parků a na náměstí.

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- Boxy pro úschovu kol (přírodní prostředí)



Fa Urbania

- Přístřešky pro úschovu kol v přírodním prostředí i v městské zástavbě (ne v památkově chráněných územích)



Přístřešek z kruhových hliníkových sloupků s polykarbonátovou průsvitnou střechou, fa Pontte.

15. CHARAKTERISTIKA SÍTĚ TRAS VČ. NOVOSTAVEB A REKONSTRUKCÍ

15.1. 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 430 km, tj. oproti koncepci z roku 2010 je zde o cca 14 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 evropskou, republikovou, nadregionální, tak i místní v systému Klubu českých turistů (značené čísla) a pro síť městskou (značenou písmeny).

15.2. Trasy rekreační (trasy KČT)

Základním předpokladem je, že stávající dálková trasa KČT č. 5 bude převedena na trasu Greenway Odra – Morava – Dunaj, tj. k řece Odře (Eurovélo č. 4).

Trasa greenway podél řeky Opavy až k soutoku s Odrou by měla být cyklotrasou č. 8, trasa greenway podél řeky Ostravice pak trasou č. 59. Trasa Stará Bělá – Nová Bělá – Hrabová – Bartovice by ve výhledu měla mít č. 563 (podle koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje, definitivní číslo však přiděluje KČT).

Ostatní krátké úseky stávajících cyklotras 6011, 6200, 6064 apod. zůstanou zachovány. S dalším rozvojem rekreačních cyklotras KČT na území města se nepočítá.

15.3. Trasy s převažující funkcí dopravní (městské)

Tyto trasy jsou pracovně značeny písmeny A – Z. Následuje popis výsledného stavu a potřebných novostaveb a rekonstrukcí s výjimkou oprav vyvolaných špatným stavem povrchu (jedná se o stavby potřebné z pohledu cyklistické dopravy, nikoliv o vyvolané investice jiných dopravních staveb - kap. 15)².

- * **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. K Pile k železniční trati, dále podél železniční trati s navázáním na stávající stezku podél ul. 1. května.

Polanka n.O. – Stará Bělá – navázání na připravovanou rekonstrukci mostu přes Odru na sil. II/478

Hrabůvka – výstavba úseku stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. Plzeňskou a U Lesa

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., dále podél ul. Na Náhonu k pravému břehu Ostravice, lávka přes Odru

Rekonstrukce:

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

² 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.

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

Novostavby:

Zábřeh – zřízení stezky podél ul. Jugoslávské

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

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

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

Rekonstrukce:

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

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

Mariánské Hory – zřízení cyklistických pruhů nebo piktogramových koridorů podél ul. 1. máje od ul. Cottonové přes ul. Přemyslovců až k radnici, od Kauflandu podél ul. Grmelovy do podjezdu pod žel. tratí a vedení po ul. Chemické

Rekonstrukce:

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 – Svinov – Nová Ves – Hulváky – Mar. Hory – Moravská Ostrava – Vítkovice – Hrabůvka – Hrabová - Vratimov**

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

Třebovice - úsek podél kalových nádrží u elektrárny

Svinov – novostavba od ul. Elektrárenské po ul. Bíloveckou, přes Svinovské mosty do Dubí a na lávku přes Odru

Nová Ves – novostavba v tělese bývalé VZD k ul. U Koupaliště

Mariánské Hory – novostavba v rámci zklidnění ul. 28. října od Zátíší po ul. Novinářskou a dále podél ul. Výstavní

Moravská Ostrava – od ul. Českobratrské podél železniční trati kolem nádraží Střed do Dolní oblasti Vítkovic

Vítkovice – od DOV podél levého břehu Ostravice až po haldu v Hrabůvce s odbočkou na Karolinu

Hrabůvka – podél levého břehu Ostravice až k stezce na konci ul. Šídlovecké

Hrabová – od ul. Šídlovecké po levém břehu Ostravice k ul. Mostní

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 Vrbice po pravém břehu Odry s překřížením Koblovského mostu.

*** 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 Albert

Stará Bělá – Výškovice - úsek od supermarketu Albert 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 k železniční trati a podél ní k ul. Výškovické a podél ní přes mosty přes železnici a ul. Rudnou, podél areálu Shopping Parku a ul. Výškovické, kolem zámku v Zábřehu, po ul. Dolní.

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

Hulváky – Mariánské Hory - novostavba 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 až po ul. Poděbradovu, dále úsek od konzervatoře podél ul. Poděbradova, 30. dubna, Ostrčilova, Horova

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

Heřmanice – úsek od ul. Vrbické po ul. Požární, Žebrákova, Zábělská, Dostálova.

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

Novostavby:

Třebovice – úsek po ul. Třebovické, Ostrovského a Kochova

Hošťálkovice – novostavba od lávky přes Opavu pod Severním spojem

Rekonstrukce:

Poruba – Třebovice – úsek mezi ul. Mongolskou a Třebovickou.

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

Novostavby:

Dubina - 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, podél ul. Na Rovince a mezi ul. Prodlouženou a Krmelínskou

Nová Bělá – novostavba stezky podél ul. Bělské, propojení mezi ul. Bělská a Na Šancích, mezi ul. Želivského a Krmelínská

Hrabůvka – doplnění chybějícího úseku stezky podél ul. Cholevovy, úsek od rondelu po trasu A podél ul. J. Kotase, dále úsek od ulice Provaznické po ul. U Lesa

Rekonstrukce:

Hrabůvka – Dubina – cyklistické pruhy na vozovce ul. Horní v rámci zklidnění mezi dolním mostem a Albertem

Stará Bělá – náhrada stávající trasy po ul. Lyčkově a lesem do Krmelína

*** 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, dále propojení podél ul. Vlnité (koncový úsek)

Třebovice – průchod Turkovem včetně úseku podél Severního spoje

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 – vedení cyklistů v ul. Mitrovické piktogramovým koridorem, úsek po ul. Dokoupilově, Na Surdíku

Vítkovice – vybudování stezky podél ul. Ruské přes DOV s odbočkou k řece Ostravici

Moravská Ostrava – vybudování průchodu přes oblast Nové Karoliny, po ul. Poděbradově, Kolejní, Masné, Českobratrské k sladovně

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: Moravská Ostrava - Slezská Ostrava – Muglinov – ZOO - Radvanice - Bartovice – Šenov**

Novostavby:

Moravská Ostrava – podél ul. Vítkovické k náměstí Republiky a podél ul. 28. října k Výstavišti a na Havlíčkovu nábřeží (s odbočkou k nemocnici na Fifejdách)

Slezská Ostrava – úsek po ul. Betonářské a Sodné

Radvanice – úsek průchodu lesem mezi VVUÚ a ul. Radvanickou, stezka podél ul. Radvanické, trasa po ul. Pastrňákově, okrajem areálu bývalého koupaliště, úsek po ul. Poláškové, Čapkově a Lihovarské, úsek podél Lučiny od trasy O až po hloubkovou silnici

Bartovice – úsek od Bartovic do 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 Bažantrnicí a U Důlnáku.

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

Novostavby:

Hošťálkovice – úsek od lesa od Bobrovníků po ul. Zimní a dále za školou k rozhledně, úsek po ul. Podevsí a Broskvoňová

Nová Ves – Zábřeh – lávka přes Zábřežku v místě ústí do Odry

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

* **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. Podéště, O. Jeremiáše), přes dnešní zahrádkářskou osadu Pustkovce za restauraci U Lva a dále podél ul. Opavské ke Slovanu

Nová Ves – od mostu přes Odru po ul. U Boříka a podél této ulice v trase bývalé Gottwaldovy třídy až k vodárně v Nové Vsi

Hulváky – úsek podél ul. S. Tůmy

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

Moravská Ostrava – průchod od budovy TIETA přes lávku na Karolinu a dále 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.

Rekonstrukce:

Poruba – Svinov – úsek Lelkova – TESCO podél ul. Opavské (dělená stezka).

* **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. Záuliční 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

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

Novostavby:

Moravská Ostrava – úsek podél Sokolské třídy (chybějící části)

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. Ráckovy na hranici Petřvaldu.

*** TRASA P: Hrabová – Dubina - Hrabůvka – Vítkovice - Moravská Ostrava – Přívoz - Lhotka – Bobrovníky**

Novostavby:

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

Hrabůvka – Vítkovice – od trasa A přes sídliště letiště ul. Fr. Hajdy k poliklinice.

Moravská Ostrava – nový úsek podél ul. Železárenské přes zástavbu Karoliny a dále úsek pod ul. Českobratrskou do ul. Soukenické, Poděbradovy a propojením přes železniční trať do ul. Cihelní.

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. U Splavu a Petřkovické.

Rekonstrukce:

Dubina – vybudování stezky pro chodce a cyklisty mezi Hrabovou a trasou A

Moravská Ostrava – vybudování cyklistických pruhů v ul. Cihelní

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

Novostavby:

Krásné Pole – přímé propojení stávající cyklotrasy Q a hvězdárny

Poruba – výstavba stezky nebo pruhů (dle výsledku řešení případné tramvajové trati) podél ul. Průběžné

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 trasy G

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

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

Novostavby:

Poruba – Svinov - od ÚMOB po ul. Klimkovické 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, Jelínkově do ul. Bílovecké.

Svinov – Polanka n.O. – podél ul. Polanecké novostavba stezky, dále po místních komunikacích podél Mlýnky

Rekonstrukce:

Svinov – úprava v křižovatce ul. Bílovecká a Polanecká.

*** TRASA S: Třebovice - Martinov – Hošťálkovice - Nová Ves – Hulváky – Vítkovice – Hrabůvka – Zábřeh – Výškovice – Stará Bělá – Nová Bělá – Mitrovice**

Novostavby:

Třebovice – Martinov – od Turkova po stávající cyklotrasu 5

Nová Ves – Hulváky - Vítkovice – úsek od 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 a dále propojení z mostu směrem k nádraží Vítkovice

Zábřeh – Výškovice - průchod podél areálu Kotva ke kinu Luna, po ul. Proskovickou a dále po ul. Staňkově směrem k ul. 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.

Rekonstrukce:

Výškovice – cyklistické pruhy od ul. Proskovické po ul. Staňkovu v rámci zklidnění ul. Výškovické

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

Novostavby:

Polanka nad Odrou – úsek mezi Fonovicemi a Jistebníkem

Svinov – Poruba – Třebovice – novostavba stezky podél ul. Ostravské k ul. Dr. Kudely, po ul. Jelínkové 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 – Výškovice - Zábřeh**

Novostavby:

Nová Bělá – od ul. Želivského do průmyslové zóny a dále podél přeložky silnice II/478 do ul. Kaminského

Dubina – Bělský les – od supermarketu Hruška vybudování stezky pro chodce a cyklisty po školu Fr. Formana až k stávající stezce k Albertu a od Albertu vybudování cyklistické stezky po rondel na ul. Horní s napojením do zástavby Staré Bělé a po lesních komunikacích k čajovně Na Větrném kopci

Výškovice – podél ul. Srbské

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

Rekonstrukce:

Výškovice – cyklistické pruhy od ul. Srbské po ul. Staňkovu v rámci zklidnění ul. Výškovické

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

Hrušov - úsek rekonstruovaným prostorem průmyslové zóny od ul. Riegrovy 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 – Slezská Ostrava – ZOO – Moravská Ostrava/– sídl. Muglinov - Přívoz**

Novostavby:

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. Místecké, též řeky Ostravice, křížení ul. Frýdecké, vedení ul. Listopadová, Na Rampě, Škrobálkova

Kunčice – Radvanice – úsek podél ul. Střádalů, Lihovarské, překročení Lučiny s napojením u ul. Fryštátské

Slezská Ostrava – od cyklistické trasy O přes ul. Těšínskou Zvěřinským údolím s napojením na bývalou vlečku k dolu Petr Bezruč a dále do ul. Obvodní

Přívoz – vybudování cyklistické stezky podél levého břehu Ostravice od trasy B po soutok s Odrou a dále podél pravého břehu Odry až po ul. Hlučínskou.

Rekonstrukce:

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

Slezská Ostrava – v rámci úprav ul. Michálkovické zřízení cyklistických pruhů až do okružní křižovatky s ul. Hladnovskou a dále po Sokolskou třídu včetně a zřízení cykl. pruhů v ul. Hladnovské.

*** 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 přes les 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 – Mariánské Hory/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 Odry k trase S

Bělský les – přes Bělský les ke kolibě

Zábřeh – od areálu Kotva po ul. Kotlářově k ul. Petruškově, dále od ramp ul. Rudné k areálu Shopping parku Avion, průchod areálem a napojení přes ul. Markovu a Horymírovu do ul. U Hrůbků

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

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, vybudování stezky podél ul. Výstavní, trasa po ul. Novoveské od Přemyslovců po S. Tůmy

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.

Slezská Ostrava – od trasy F po ul. Nad Ostravicí, Na Mundlochu a s překročením ulice Bohumínské lávkou na betonovou lávku do Komenského sadů

Muglinov – úsek od křižovatky ulic Orlovská a Bohumínská směrem k bývalým Hrušovským chemickým závodům

Rekonstrukce:

Muglinov – cykl. pruhy na ul. Bohumínské mezi lávkou a Orlovskou v rámci zklidnění.

*** 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

Třebovice - Hošťálkovice – převedení přes železniční trať a řeku Opavu po mostě propojení Severního spoje s ul. Provozní

Hošťálkovice – propojení ulic Zimní a K Vodě.

16. 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 podobou 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 zařazeny pouze stavby do r. 2025 a to pouze aktuálně sledované v koncepčních záměrech města a reálné k realizaci.

Stavby kolejové dopravy v návrhovém období, jejichž součástí je i stavba týkající se cyklistické dopravy, obsahuje tabulka č. 7. V tabulce jsou již uvedeny pouze náměty u tramvajové dopravy, které Dopravní podnik Ostrava sleduje v rámci strategických studií návrhového období (nikoliv všechny záměry územního plánu, protože studiemi proveditelnosti nebyly některé náměty doporučeny, konzultováno s p. ing. Chovancem, náměstkem ředitele DPO). U staveb železniční dopravy, kde je plánována úprava počtu nebo vedení kolejí a cyklistická doprava vede kolmo přes koleje, se koordinace předpokládá automaticky.

Tabulka 7 – Koordinace staveb kolejové a cyklistické dopravy

Stavba	Cykl. trasa	Charakter
Zastávky Ostrava-Zábřeh, Dolní oblast	F,Y, D	Vybudování výtahů s možností přepravy jízdních kol, napojení na stávající a plánované cykl. trasy, úschoven kol, B+R
Výstavba tramvajové trati na ul. B. Nikodéma, 17. Listopadu a Průběžné (dle aktuální studie Mott McDonald)	X, 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, křížení trasy X na ul. B. Nikodéma
Přestupní uzel náměstí Republiky	J,M	Rekonstrukce celého prostoru, nutnost zakomponování vedení cyklistické dopravy
Přestupní terminál Hranečník	O	Výstavba cyklistické stezky cca od mostu báňské dráhy po ul. Počáteční včetně napojení na stávající stezku podél areálu DPO – ve výstavbě
Přeložka tramvajové smyčky Výstaviště + přestupní uzel	M	Novostavba cyklistické stezky od divadla podél tramvajové trati včetně překročení Ostravice
Přestupní uzel Hlavní nádraží	A	Napojení hlavního nádraží na cyklistickou trasu A včetně B+R
Přestupní uzel Hulváky	F	Křížení stezky v rámci SSZ u nástupiště TRAM

U staveb nekolejové dopravy jsou pro koordinaci navrženy po dohodě s odborem dopravy MMO a KÚ MSK jenom ty stavby, které jsou reálné v daném období provést nebo zahájit přípravu stavby. V případě, že by byly nečekaně reálné i jiné stavby, bylo by nutno už při přípravě projekčních prací koordinaci zajistit (ve výkresové části jsou výhledové dopravní stavby respektovány, i když není požadavek na koordinaci v textové části - pro účely výstavby brány jako po horizontu návrhového období). Doplňeny jsou i aktuální stavby dle zásobníku projektů SUMP získané od MOB.

Tabulka 8 – Koordinace staveb silniční a cyklistické dopravy

Stavba (název dle ÚP Ostravy, SUMP)	Cykl. trasa	Charakter
Ulice Opavská – Studentská, M. Krásové	M, Z	Cyklistické propojení přes ul. Opavskou v rámci křižovatky, úprava projektovaného křížení ul. Studentské
Prodloužená Rudná	CH, N, W	Vybudování lávek nebo mostů pro cyklotrasy nad touto přeložkou – trasa W (realizováno)
Rekonstrukce a přeložka Krásnopolské	M, Q	Novostavba stezky od stávající ul. Krásnopolské podél přeložky až po ul. B. Nikodéma, výstavba stezky pro chodce a cyklisty od zástavby Krásného Pole až po odbočku k hvězdárně – zčásti v projektu
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
Rekonstrukce 17. listopadu	X	Novostavba stezky v návaznosti na stavbu na území obce Děhylov od hranice města podél 17. listopadu až k ul. Martinovské
Severní spoj II	T, Q	Přeložka stávající cykl. stezky mezi ul. Na Svobodě a Průběžná v rámci nové křižovatky – v projektu
Francouzská	N, T	Novostavba cyklistické stezky v úseku od ul. Nad Porubkou po ul. Jelínkovu včetně propojení s ul. Záhumenní, příp. úprava budované trasy T – v projektu
Dostavba Martinovské	Q	Vybudování cykl. stezky mezi ul. Na Svobodě a Na Hrázi v rámci rekonstrukce křižovatky – v projektu
Nová Bílovecká	N, W	Vybudování bezpečného křížení cykl. trasy od Dubí k úřadu ve Svinově (podjezd)
Křižovatka Bílovecká x Nad Porubkou	R, CH	Vybudování stezky podél okružní křižovatky včetně navázání na ul. Jelínkovou
Napojení VTP, Myslivna	Q, Z	Vybudování komunikace pro pěší a cyklisty
Jižní tangenta II	A, E	Rekonstrukce stávajícího úseku cykl. stezky mezi ul. Ostravického a Bártova, novostavba úseku u křižovatky ulic Mostní a Frýdecká
Silnice I/68 (dálnice D1- ul. Vrbická)	V	Přeložka stávající účelové komunikace podél haldy pro vedení cyklistické trasy
Silnice I/68 (Vrbická – hranice Rychvaldu)	F, V	Křížení cyklotrasy mezi Heřmanickým rybníkem a ul. Orlovskou

Rekonstrukce a prodloužení ul. Žižkovy	V	Novostavba stezky podél ul. Žižkovy po stezku podél ul. Bohumínské
Křižovatka Žižkova x rampy Bohumínské	V	Vybudování stezky podél okružní křižovatky
MÚK Místecká x Na Rovince	P, H	Výstavba stezky pro chodce a cyklisty od stávající ul. Prodloužené až po ul. Hrabovskou včetně úprav mostu přes ul. Místeckou, zřízení stezky podél ul. Bělské
Prodloužená Mostní I, Prodloužená Mostní II, Nová Krmelínská	H, F, P, U	Výstavba stezky pro chodce a cyklisty v úseku Paskovská – Místecká, Zyf – Kaminského, Albert – Junácká (zahrnuto v již připravovaných stavbách kap. 7)
Prodloužení ul. V. Jiříkovského	F, U	Vybudování dělené stezky pro chodce a cyklisty podél vozovky – v projektu
Rekonstrukce Výškovické	S, F, Y	Výstavba křížení cykl. stezky ul. Výškovické s ul. Pavlovovou a stezky pro chodce a cyklisty podél silnice – v projektu
MÚK Rudná x Závodní	B, S, W	Novostavba stezky podél přeložky ul. Závodní včetně napojení na most Čs. Armády a do ul. Okružní – v projektu
Prodloužená Tomkova	B	Novostavba stezky podél ul. Tomkovy
Místecká III	Y	Výstavba podchodu pro chodce a cyklisty, křížení stezky na ul. Českoobratrské – v projektu
Propojení Železárenské	C, Y	Novostavba stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. 1. máje a Výstavní včetně rekonstrukce vedení stávajících cykl. tras v křižovatkách
MÚK Místecká x Železárenská	P	Výstavba stezky pro chodce a cyklisty v celé délce nadjezdu přes ul. Místeckou a žel. trať
Prodloužená Železárenská	I	Novostavba stezky pro cyklisty v úseku prodloužená ul. Porážková – cyklostezka podél Ostravice
Nová Nádražní	A, O	Rekonstrukce stávajícího světelně řízeného přejezdu pro chodce a cyklisty přes Sokolskou třídu – v projektu
Rekonstrukce Železárenské	M	Výstavba stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. Železná a 1. Máje – v projektu, předpokládá se, že nebude nutno rozšiřovat ul. Železárenskou na 4pruh dle SUMP
Rekonstrukce Českoobratrské	A	Vybudování světelně řízeného přechodu a přejezdu pro cyklisty mezi Husovým sadem a ul. Husovou – v projektu, dosud nerealizováno
Zklidnění ul. Nádražní	Y	Vybudování křížení pro cyklisty přes Nádražní mezi ul. Bankovní a rest. Na Spolku – v projektu, dosud nerealizováno
Severní spoj I	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, propojení po nadjezdu žel. trati jako stezka pro chodce a cyklisty – v projektu

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

Napojení rozvojové plochy Hlučínská	G, O	Úprava trasy GW Odry – Morava – Dunaj v místě křížení s ul. Hlučínskou – v projektu
Rekonstrukce a přeložka ul. K Vodě	Z	Přeložka vedení stávající trasy Z
Křižovatka Hladnovská x Podolí	F	Výstavba stezky podél okružní křižovatky – v projektu
Křižovatka Plzeňská x 28. října (etapová dostavba)	S, M	Úprava projektovaných přejezdů a stezek
Směrová úprava Michálkovická	W	Prodloužení stávajících cyklistických pruhů až do okružní křižovatky s ul. Hladnovskou – v projektu
Napojení průmyslové zóny Nad Porubkou	N	Vybudování cyklistických pruhů na příjezdové komunikaci do zóny
Prodloužení Sokola Tůmy	M	Prodloužení projektované stezky pro cyklisty v prostoru budoucí křižovatky s ul. Novoveskou
Prodloužení Ruská	D, I	Koordinace s výstavbou cyklistické stezky po levém břehu Ostravice, křížení – cyklistický přejezd u ul. K Trojhalí
Prodloužení Pivovarská	M, I, J, P	Křížení na Smetanově náměstí, u Trojhalí souběh se stezkou pro pěší a cyklisty
Nová Pivovarská	A	Křížení a souběh se stezkou pro chodce a cyklisty podél ul. Střelniční

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

17.1. 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 můžou 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)³
- Cyklotrasa republikového významu 8 Slezská Magistrála (Opava)⁴
- Krajská cyklotrasa 59 Ostrava – Beskydy (Ostravice)⁵
- Lučina – cyklotrasa O (Lučina)⁶.

17.2. 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.

17.3. 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) – Prodloužená Mostní (II/478)
- 1. května, Mitrovická (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, stáv. I/11, II/647)
- Martinovská (III/46620) - Francouzská (MK)
- Nová Bílovecká – Polanecká (III/4785)
- Severní spoj (II/470H) - Plzeňská (II/647, I/58)
- Hlučínská – Místecká (stáv. I/56, D56).

17.4. 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.

³ Tato trasa zároveň přibližně sleduje dálnici D 47(D 1).

⁴ Tato trasa je zároveň v koridoru silnice I/56 (D56) ve směru Opava - Ostrava

⁵ Tato trasa je v souběhu se silnicí D56 (I/56) ve směru Ostrava – Frýdek-Místek – Ostravice

⁶ Trasa 563 sleduje stávající průběh silnice I/11 ve směru Ostrava – Havířov

17.5. 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).**

18. DOPLNĚNÍ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

Stávající infrastrukturu je vhodné doplnit:

Mapy:

K stávajícím cca 71 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
- Koblovský most
- Jez u ul. Mostní (doplnění krytí stolů a lavic, příp. pítka)
- Soutok Ostravice a Lučiny (hrad).

Stojany, úschovny:

K stávajícím místům s bezpečnostními a novými stojany lze dle uvážení přidávat další, doporučeno je vybavit mj. koupaliště a sportoviště. Návrh úschoven je předmětem samostatného seznamu v rámci B+R systému. **V roce 2017 byl realizován pilotní projekt na umístění kryté úschovny v Mariánských Horách** (na fotografii níže).



Světelné signalizační zařízení pro cyklisty:

SSZ funkční:

- 1) Plzeňská – u restaurace Dakota (přechod a přejezd pro cyklisty)
- 2) Plzeňská x Ječmínkova (přechod a přejezd pro cyklisty)
- 3) Plzeňská x Čujkovova (přechod a přejezd pro cyklisty)
- 4) Opavská x Porubská (přechod a přejezd pro cyklisty)
- 5) Opavská x Francouzská (přechod a přejezd pro cyklisty přes ul. Francouzskou a Opavskou)
- 6) Opavská x Třebovická (přechod a přejezd pro cyklisty)



- 7) Opavská x Sjízdňá (přechod a přejezd pro cyklisty)
- 8) 28. října x Výstavní (přechod a přejezd pro cyklisty přes ul. Výstavní a 28. října)
- 9) 28. října x Na Jízdárně (přechod a přejezd pro cyklisty přes ul. 28. října a Na Jízdárně)
- 10) Muglinovská x Orebitská (přechod a přejezd pro cyklisty)
- 11) Muglinovská x Sokolská tř. (přechod a přejezd pro cyklisty přes severní ramena)
- 12) Sad B. Němcové – křížení tramvajové trati (přejezd pro cyklisty)
- 13) Sokolská tř. x Kosmova (přechod a přejezd pro cyklisty) – ve výhledu bude nahrazen světelně řízenou křižovatkou
- 14) tramvajové obratiště Hlučínská (přechod a přejezd pro cyklisty) – bude upraveno v rámci stavby obratiště v r. 2018
- 15) Martinovská x Provozní (přechod a cykl. přejezd přes ul. Provozní)
- 16) 17. Listopadu x Opavská (sdružený přechod a přejezd pro cyklisty přes ul. Opavskou)



- 17) Ruská x Výstavní (přechod a přejezd pro cyklisty přes ul. Ruskou)

SSZ s představenými stopčarami pro cyklisty v HDP alespoň na 1 vjezdu nebo cyklistickými pruhy v HDP:

- 1) Vřesinská x tramvajové obratiště
- 2) Vřesinská x 17. listopadu
- 3) Vratimovská x Rudná
- 4) Rudná x Závodní
- 5) Bohumínská x Dědičná
- 6) Porubská – přechod u zimního stadionu

- 7) Ruská x Výstavní
- 8) Hlučínská x U Sokolovny
- 9) Martinovská x Provozní x 1. čs. arm. sboru
- 10) Horní x Provaznická.

SSZ v přípravě řešení:

- 1) 17. listopadu x Opavská – vybudování cykl. přejezdu přes ul. 17. listopadu (západní rameno)
- 2) 28. října x Mariánskohorská x Plzeňská - vybudování cykl. přejezdu přes ul. Mariánskohorskou a 28. října (západní rameno)
- 3) Českobratrská x Hornopolní - vybudování cykl. přejezdu přes ul. Varenskou a Hornopolní (jižní rameno)
- 4) Výškovická x Pavlovova – vybudování cykl. přejezdu přes jižní a východní rameno
- 5) Poděbradova x Švabinského - vybudování cykl. přejezdu přes severní rameno
- 6) 28. října – Hulváky, přechod a přejezd pro cyklisty u ul. Oborného
- 7) Českobratrská x Sokolská třída – zřízení prostoru pro cyklisty ve směru od centra (ve výhledu v případě cyklistických pruhů na mostě Pionýrů nutno řešit)
- 8) 17. listopadu x Dr. Slabihoudka – vybudování cykl. přejezdu přes ul. Dr. Slabihoudka
- 9) Opavská x Studentská – vybudování cykl. přejezdu přes ul. Opavskou (západní rameno)
- 10) Bohumínská x přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty na Kamenci
- 11) Muglinovská x přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty u Olešní
- 12) Martinovská x Průběžná x Severní spoj (cycl. přejezd přes Průběžnou)
- 13) 28. října x Železárenská x Sokola Tůmy (přejezd přes 28. října)
- 14) Průběžná x Martinovská (pouze v případě zaústění Sev. spoje, přejezd přes ul. Průběžnou)
- 15) Křižovatky tř. 17. listopadu s ul. Slavíkova, Pustkoveckou, B. Nikodéma a Průběžnou, přechod u Duhy (pouze v případě vedení tram. trati)
- 16) Výškovická x Čujkovova x Volgogradská (cyklistické přejezdy na 3 ramenech)
- 17) Výškovická x SZ rampa Rudné a Výškovická x U Výtopny (přejezdy přes západní ramena)
- 18) Českobratrská x Poděbradova (přejezdy přes jižní a východní rameno).

Stávající SSZ – dosud neřešeno:

- 1) Plzeňská x Horní x Moravská (připravena rezerva pro signalizaci, nejsou hotovy stavební úpravy)
- 2) Českobratrská x Husův sad (signalizace hotova, chybí napojení cyklistických stezek z obou stran – bude řešeno v rámci bikesharingu)
- 3) 28. října x Oborného (chybí cyklistický přejezd, bude řešeno v rámci stavby další etapy přestupního uzlu Hulváky).

Výhledové stezky a trasy, příp. též výhledová SSZ (dle generelu z roku 1997 upraveno dle ÚP Ostravy):

- 1) přechod Opavská, III. a IV. stavební obvod stará poliklinika
- 2) Ruská x Palkovského x Závodní
- 3) Ruská x Výstavní (směr podél ul. Ruské, příp. v rámci úpravy pro tramvaj)
- 4) Plzeňská x most Dubina Albert
- 5) Horní x Provaznická – výhledové křížení Horní ulice cykl. přejezdem

- 6) Rudná x Vratimovská (ve výhledu MÚK s dvěma SSZ) – v současné době pouze prostor pro cyklisty na Vratimovské
- 7) 28. října x 1. máje x Přemyslovců (vedení cyklistů v HDP)
- 8) Bohumínská x Orlovská x Muglinovská (ve výhledu rondel)
- 9) Muglinovská x Sokolská tř. (chybějící směr podél Sokolské tř.)
- 10) Mariánskohorská x Nádražní
- 11) Mariánskohorská x Jirská
- 12) Mariánskohorská x Cihelní
- 13) 28. října x Poděbradova – dosud bez řešení cyklistické dopravy
- 14) SSZ severní a jižní křižovatky MÚK Rudná x Závodní – cyklistické trasy byly zpracovány v původní DUR, která nebyla dokončena
- 15) Opavská x B. Nikodéma x přeložka ul. Krásnopolské
- 16) Hlučínská x nová Koblovská
- 17) Bohumínská x stará Hladnovská – přechod (v případě zřízení cyklistických pruhů na vozovce)
- 18) Českobratrská x rampa Bohumínské (v případě zřízení cyklistických pruhů na vozovce)
- 19) Šenovská x Počáteční
- 20) Železárenská x 1. máje (po výhledovém zapojení čtvrtého ramene)
- 21) Frýdecká x SZ rampa Rudné
- 22) Mírové náměstí
- 23) Martinovská x B. Nikodéma
- 24) Na Lukách x Proskovická x Staroveská x Mitrovická
- 25) 17. listopadu x Hlavní třída
- 26) 28. října x Na Karolině x Nádražní
- 27) Náměstí Republiky (v případě přestavby na okružní křižovatku, plánováno zatím pouze řízení průjezdu tramvají)
- 28) Plzeňská x U Koupaliště – přestavba na turbookružní křižovatku s řešením SSZ pro příchod k zastávce tramvají bez řešení cyklistů (plánovaná stezka podél ul. U Koupaliště a Plzeňské se nedotýká navrženého SSZ) – je však plánováno cyklistické rameno ve směru na bývalou VZD ke Svinovu (ve výhledu však předpokládána MÚK).

Sloupky pro zabránění vjezdu vozidel na stezky:

Použití je individuální, zásadně kulaté dle TP 217, min. 1,50 m volná šířka, případně použití balisetů nebo F-zábran (Povodí Odry).

19. TYPIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS

19.1. 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. Při vyústění stezky do vozovky zachovat nášlap + 2 cm pro signalizaci místa ležícího mimo vozovku.

19.2. 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 doporučená 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.

19.3. 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 (v památkové zóně) nebo červené (všude mimo památkovou zónu). Na části pro cyklisty se zřizuje 10 cm pruh z žluté (nikoliv pískové) 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.

19.4. 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 nebo červený drsný nátěr). Výjimečně se připouští u málo zatížených komunikací (mimo silnice) i ponechání černého živičného povrchu, v místech významných křižovatek nebo vjezdů je však nutno provést červenou živici nebo červený nátěr s drsností odpovídající živici. Svislé značky IP 20a a IP 20b je doporučeno používat ve zmenšené velikosti.

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

Tam, kde není možno z důvodu častého nebo pravidelného pojezdu zřídit 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.

19.6. Vedení trasy ve zklidněné komunikaci, cyklistická zóna

Jedná se v zásadě o zónu 30, pěší nebo obytnou, příp. cyklistickou 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 páteří cyklistické trasy vedeny obytnou zónou, pokud je to technicky možné. V centrální pěší zóně je provoz cyklistů umožněn celodenně bez omezení, vyhrazenou cyklistickou trasu lze vyznačit jako u všech ostatních typů zklidněných komunikací obvyklým směrovým značením. U ostatních pěších zón ve městě zřízených nebo zřizovaných se předpokládá rovněž povolení provozu cyklistů bez omezení. Zásadně však nesmí ve zklidněné komunikaci v místě vedené cyklistické trasy nebo v pěší zóně bez výhrady montované zpomalovací prahy bez odstupu min. 0,75 – 1 m od okraje vozovky.



V roce 2016 byl na dvou místech v Ostravě použit též nový prvek – tzv. cyklistická zóna. Jedná se o komunikaci se smíšeným provozem, kde prioritu mají cyklisté (jako např. v pěší nebo zóně chodci). Výhodou je možnost cyklistů jet například ve dvou řadách vedle sebe a snížená rychlost pro motorová vozidla (pokud do ní mají přístup, což je nutno vyznačit na značce zóny).

19.7. 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 zřídit 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 odstupu 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 pruzích 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 anebo tam, kde je intenzita jak motorové dopravy, tak cyklistů nízká a je nutno řádně vyznačit příslušným svislým značením.

19.8. Vedení trasy po vyhrazených pruzích 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 pruhů a naopak v zastávce. Pokud je vyhrazený pruh vedený po tramvajových kolejích, nesmí být cyklista být tudy veden. Bude řešeno operativně, zatím nejsou s výjimkou již realizovaného opatření na ul. Michálkovické známy návrhy na nové BUS pruhy, kde by bylo možno cyklistu vést.

19.9. Ochranné jízdní pruhy pro cyklisty, piktogramové koridory

Je možno uvažovat dle TP 179 i s užitím tzv. ochranných jízdních pruhů pro cyklisty – dle díkce zákona cyklistických pruhů nebo piktogramových koridorů pro cyklisty. Piktogramové koridory pro cyklisty je navrženo používat zejména v těchto případech:

- Vedení cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací bez možnosti vyhradit samostatný protisměrný pruh
- Krátké vedení cyklistů po významnější komunikaci mezi dvěma návaznými komunikacemi bez možnosti vyvedení mimo vozovku na této významnější komunikaci
- Navedení cyklistů k prostoru pro cyklisty (V 19) u světelně řízené křižovatky
- V místě propojení dvou úseků (např. vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty) tam, kde nelze použít žádné jiné vhodnější opatření.

19.10. Stezky pro chodce s povoleným provozem cyklistů

Tyto stezky se navrhuje tam, kde nelze z důvodu ochrany chodců zvolit např. společnou stezku pro chodce a cyklisty nebo tam, kde by užitím značky C 9a byl cyklista nucen použít dle platné legislativy stezku, což by s ohledem na prostorové řešení nebylo vhodné (například cyklista by byl nucen odbočit vlevo z komunikace a po krátkém úseku by musel do ní znovu najezt). Na tomto typu je podobně jako v pěší zóně prioritní provoz chodců a cyklista nesmí chodce ohrožovat a zbytečně omezovat. Použití je individuální po projednání s vlastníkem komunikace a policií.

19.11. Lesy, parky a lesoparky

V lesích a lesoparcích se předpokládá smíšený 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 živичným 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.

19.12. Dotvoření sítě

Síť je navržena jako otevřená, tj. na navržené trase 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.

19.13. 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. Min. šířka komunikace pro provoz cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace s piktogramovým koridorem je doporučena 3,5 m – nutno zajistit, aby tato komunikace nebyla pravidelně pojížděna nákladními vozidly.

20. 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.

20.1. Návrh podle nejžádanějších směrů poptávky

Podle nejžádanějších směrů poptávky lze rozdělit trasy na:

- městské
- turistické.

V první etapě u městských tras bylo navrženo v první fázi realizovat směry:

- a) Poruba – centrum (zprojektováno)
- b) Jih - centrum (zprojektováno s výjimkou průchodu Karolinou)
- c) Průchod centrem města (zprojektováno).

U turistických tras bylo v 1.etapě uvažováno s propojením v následujících směrech:

- a) Greenway podél řeky Ostravice - realizováno
- b) Greenway podél řeky Odry – realizováno.

Protože většina tras 1. etapy je již realizována nebo v přípravě, navrhuje se pokračovat tzv. 2 .etapou přípravných prací:

- Napojení oblasti Kunčiček na greenway podél řeky Ostravice (městská trasa, napojení na již existující páteř pro denní dojíždění do centra)
- Napojení oblasti ZOO průchodem Zvěřinským údolím (turistický význam)
- Greenway podél řeky Lučiny (turistický význam s možností využití pro denní dojíždění do Arcelor Mittal a jiných průmyslových závodů)

20.2. 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** cyklistů nebo **lokality s nejhoršími následky DN** pro cyklisty patří za roky 2012-2017:

- Napojení průmyslové zóny Hrabová /PD v přípravě/
- Ul. Hlučínská
- Oblast ul. Mostní a Paskovské /PD v přípravě/ a směr do Vratimova (není na území Ostravy)
- Průtah Výškovická – Ruská /úsek mostů přes Rudnou v přípravě, zde však nejsou nehody/
- Koridor ul. Horní od ÚMOb jih po mosty na Dubině
- Ul. Dr. Martíňka

- Koridor ul. 17. Listopadu od Vřesinské po kolibu Na Mlýnku /PD části úseku v přípravě/.

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

- Opavská – 28. října (úsek Svinov – Hulváky – Mar. Hory, centrum) – řešeno PD
- Mariánskohorská (úsek Nová Ves – Přívoz)
- Plzeňská (úsek Nová Ves – Hrabůvka) – Horní – řešeno PD
- Rudná (úseky Poruba – Svinov, Zábřeh – Vítkovice /řešeno PD/, Kunčice – Radvanice)
- Českobratrská – Michálkovická /zčásti řešeno cyklistickými pruhy/
- Muglinovská – Orlovská (průchod Muglinovem – řešeno zčásti PD)
- Výškovická – Ruská
- Porubská
- Čujkovova
- Vratimovská
- Poděbradova – Nádražní /řešeno zčásti PD/
- Těšínská – Fryštátská /řešeno zčásti studií/.

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:

- dobudování propojení Poruba – centrum (v přípravě - paralela k ul. Opavské a 28. října vč. nehodových lokalit, křížení žel. trati a dálnice ve Svinově)
- dobudování propojení Poruba – jih (v přípravě - paralela k ulici Rudné)
- dobudování propojení jih – centrum (v přípravě nebo realizaci s výjimkou průchodu Karolinou - paralela k ulici Závodní, Výstavní, Novinářská)
- vybudování stezky podél ul. Mostní (v přípravě před realizací – nehodový úsek)
- vybudování stezky podél ul. 17. listopadu před porubskou nemocnicí (v přípravě - paralela k zatížené komunikaci – nehodový úsek)
- vybudování stezky podél ul. Rudné v úseku Zengrova – Kunčičky (nehodový úsek, křížení Ostravice).

20.3. 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:

- vytvoření cykl. pruhů na širokých vozovkách, např. ul. Betonářské, části Hladnovské, případně využití stávajících čtyřpruhových komunikací, kde se předpokládá redukce na 2 pruhy
- propojení Radvanic a Michálkovic s využitím stávajících komunikací a lesních cest (turistický význam, řešeno IZ).

20.4. Výsledný návrh

Návrh pro postup výstavby 2. etapy je navržen kombinací všech tří předložených variant. Návrh je rozdělen na:

- Opravy
- Prioritní dopracování stávajících PD a co nejrychlejší realizaci
- Zahájení nové projektové přípravy

Doporučeno je doprojektovat, připravovat k realizaci a vybudovat nejprve následující tahy:

- Napojení průmyslové zóny Hrabová (z důvodu zajištění zaměstnanecké dopravy do zóny mimo zatížené komunikace, vysoká nehodovost na příjezdech) včetně směru na centrum
- Propojení Svinov – Nová Ves (z důvodu zajištění zaměstnanecké dopravy ve směru z Poruby do centra)

Doporučeno je zahájit projekční práce:

- Úsek - paralela k ul. Rudné mezi ul. Výstavní a Vratimovskou včetně propojení k hlavní bráně Arcelor Mittal s napojením na páteřní stezku podél Ostravice (zajištění zaměstnanecké dopravy do Arcelor Mittal, souběh s ulicí Rudnou, napojení turistických tras na Kunčice a Kunčičky)
- Propojení Radvanic a Michálkovic (turistický význam, malé stavební a projekční náklady)
- Propojení od ul. Dolní podél ul. Ruské do DOV a centra (dojíždění do zaměstnání Vítkovice Machinery, rozvoj dolní oblasti a centra)

Doporučeno je přednostně požádat městské obvody o údržbu:

- Realizovat opravy na nejvíce vytižených úsecích cyklotras (trasa E u vítkovického jezu, trasa G Třebovice – Hošťálkovice, průmyslová zóna Hrabová, cyklotrasa A mezi zahr. osadou Výškovice a hranicí MOb Stará Bělá, rampa Rudné ve Svinově, přednádraží Kunčice, propojení Jugoslávská – Pavlovova, stezka podél ul. Muglinovské v Komenského sadech v Přívoze, trasa 5 od konce zahr. osady po ul. Na Pastvisko, Stará Bělá – trasa H kolem vodárny).

Bylo odhadnuto, že min. náklady na 1 km stezky představují v městské zástavbě cca 10 mil. Kč, což je v relaci s náklady SFDI, kde se v současnosti pohybují kolem 6,5 mil. Kč.

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 v roce 2018 do výše 85% uznatelných nákladů, resp. 90% u drážních stezek, přičemž uznatelné náklady jsou pouze stezky pro cyklisty nebo společné nedělené stezky pro cyklisty, příp. cyklistické pruhy nebo koridory – podmínky SFDI mohou však každý rok jiné, není možné přesně specifikovat).

Zároveň je v tomto evropském plánovacím období k dispozici program IROP – výzva **18 PODPORA BEZPEČNOSTI DOPRAVY A CYKLODOPRAVY**. K 11.1.2018 je k dispozici však jen malá částka.

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 program prevence kriminality, z kterého již bylo spolufinancováno rozmístění bezpečnostních stojanů.

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.

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. V rámci činnosti cyklokoordinátora je prováděno posuzování prodeje a pronájmu majetků ve vlastnictví města tak, aby nedocházelo k nutnosti zpětného výkupu pozemků.

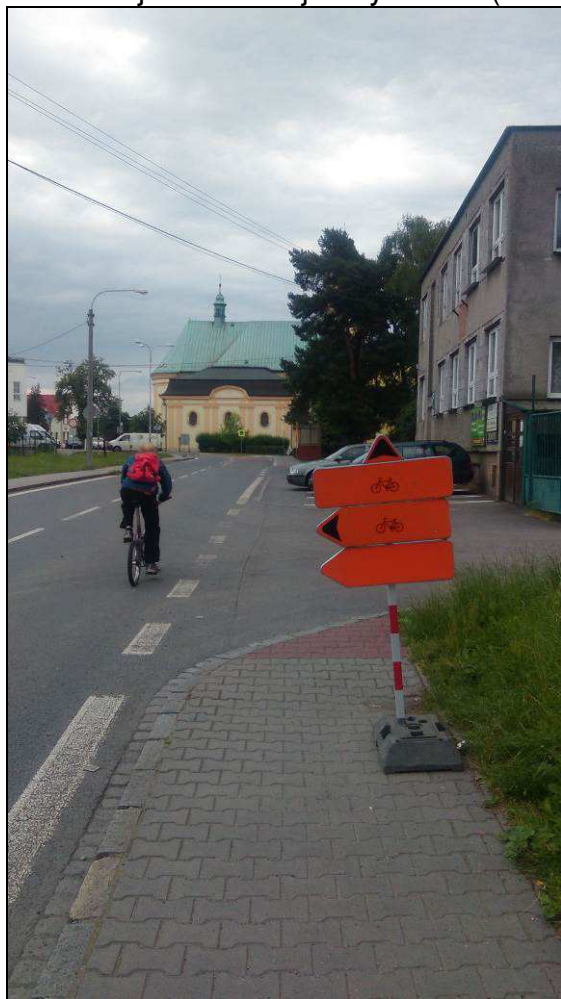
21. OBECNÁ DOPORUČENÍ PRO UPŘEDNOSTŇOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ

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

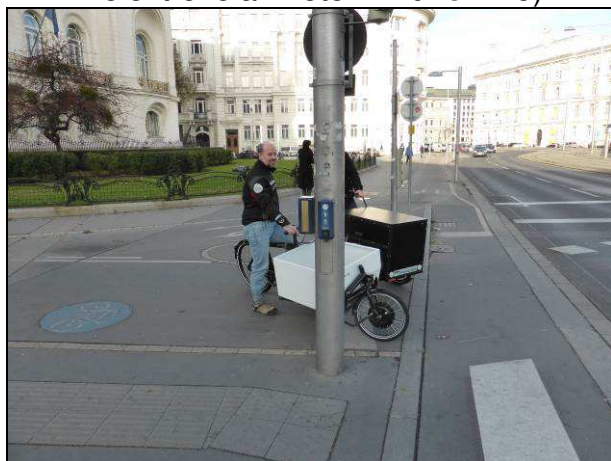
- nově navrhovaná parkoviště nesituovat do míst, kde budou výhledově vedeny cykl. stezky, pruhy nebo trasy (u jiných než podélných stání) nebo zajistit dostatečný odstup min. 1 m v případě stezek od místa přesahu vozidla nebo zajistit zajištění couváním (které při vyjíždění neohrozí cyklisty na vozovce nebo pruhu)
- upřednostnit budování hromadných garáží ve vícepodlažní zástavbě na úkor stání na terénu, zejména kolmých a šikmých, kde hrozí ohrožení cyklistů při manévrech zajištění a vyjíždění
- bezbariérově zpřístupnit, resp. požádat SŽDC o urychlené bezbariérové zpřístupnění žel. zastávek a stanic, vč. možnosti zřízení úschovny kol tam, kde dnes ještě nefungují (ve spolupráci s KODIS)
- u širokých chodníků umožnit změnu na stezky pro chodce a cyklisty tam, kde to frekvence a druh pěšího provozu již dnes dovolují
- stávající příčné prahy z recyklovatelného materiálu předělat tak, aby mezi prahem a obrubníkem vznikl prostor pro jízdu cyklistů min. 1 m (výj. 0,75 m)
- **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**
- 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 nebo ty, které bude mít město stanovené jako vhodné pro cyklistický mobiliář)**
- na městem zřizovaných nebo dotovaných službách rozšiřovat možnost bezplatného odstavování kol
- v programech regenerace panelových sídlišť dbát na osazování stojanů, vedení vnitrosídlitních cyklotras, případně umístění úschoven
- zintenzivnit spolupráci Městské policie a vlastníků kol při značkování syntetickou DNA
- stojany (nejlépe jednotné s možností aretace celého rámu) a úschovny zřizovat přednostně v blízkosti kamerových systémů MP
- podporovat školy a komunální organizace při možnostech dojíždky zaměstnanců a dětí, ve školách zřizovat boxy
- na křižovatkách, kde je to možné a kde nevedou v současnosti cyklistické stezky, pokračovat ve vyznačování předstunutého prostoru pro cyklisty (značka V 19)
- v místech, kde je to z bezpečnostních důvodů možné, vyměnit značky B 1 (zákaz vjezdu všech vozidel) za značky B 11 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel)

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy
ČISTOPIS

- u všech staveb, v rámci kterých dochází k dotčení cyklistických komunikací, důsledně prosazovat zajištění minimalizovaných uzavírek, výjimečně co nejkratších objízdných tras (viz foto níže – objízdná trasa ve Staré Bělé)



- u všech nově zřizovaných jednosměrek posoudit možnost vedení cyklistů v protisměru vozovky, není-li v uličním koridoru již dnes vedena cyklistická stezka
- připravit podmínky zapojení nákladní cyklistické dopravy do obsluhy centrální pěší zóny (podmínkou je zpřísnění pravidel pro zásobování zóny a zajištění prostoru pro tzv. huby – překladiště z nákladních aut na nákladní kola nebo elektrokola – foto z Vídně níže).



22. KOORDINACE S PLÁNOVANÝMI KOMUNIKAČNÍMI STAVBAMI MIMO INVESTICE MĚSTA A MĚSTSKÝCH OBVODŮ A SILNIČNÍCH STAVEB

Je zřejmé, že řadu staveb pro cyklistickou dopravu bude nutno zkoordinovat s plánovanými komunikačními stavbami, které neinvestuje nebo nespoluinvestuje město nebo obvody (např. železniční stavby – revitalizace nádraží a předprostorů, stavby soukromých investorů, ochrana před povodněmi, úpravy vodních toků, apod. – u silničních staveb je již koordinace provedena). 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:

- Rekonstrukce přednádražích prostor a nádraží (např. nádraží Vítkovice) – **nutno zabezpečit přístup pro kola (v současnosti nejde například do výtahů na nástupiště kolo umístit – viz nádraží Ostrava-Kunčice na fotografii níže), příp. vybudovat nebo dobudovat infrastrukturu pro B+R**



- Úprava břehů řek (např. zvyšování hrází), revitalizace
- Rekonstrukce a výstavba nových komunikací
- Velké stavby občanské vybavenosti (zejména supermarkety, sportoviště, apod).

Tento výčet staveb přirozeně nezahrnuje úpravy dočasného charakteru, kde je nutno opět dbát na zajištění průjezdu cyklistů (viz například nedávno probíhající oprava železničního mostu nad ul. Místeckou, kde byl provizorní provoz cyklistů řešen).

23. SLUŽBY PRO CYKLISTY

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 zřizování nebo zachování (formou regulace nájmu, příspěvků na činnost, apod.).

Kromě již zmíněné infrastruktury pod služby pro cyklisty patří zejména:

- prodejny jízdních kol a cyklodoplňků
- opravy jízdních kol
- půjčovny kol (v současnosti např. na hlavním nádraží v Přívoze, půjčovna Artbike nebo mimo území Ostravy ve Vratimově)
- speciální zařízení pro cyklisty (pumptrackové a 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, nádraží nebo městské služby)
- bufety, občerstvení, restaurační zařízení (viz např. kdysi úspěšná aktivita u odpočívky na Honcule nebo u lávky v Hrabové, v současnosti loděnice u hradu nebo mezi Koblovem a Antošovicemi)
- vzduchové pumpy (zde je možnost použít jak komerční, tak městskou aktivitu – doporučeno před úřady městských obvodů nebo před služebnami MP Ostrava – po zkušenostech s devastací hadiček na veřejných prostranstvích) – viz foto z ul. Aviatiků



24. DALŠÍ OPATŘENÍ PODPORUJÍCÍ ROZVOJ CYKLISTIKY (TZV. MĚKKÁ OPATŘENÍ)

Mezi tzv. měkká opatření stimulující rozvoj cyklistické dopravy ve městě zahrnujeme (na rozdíl od tzv. tvrdých, tj. stavebních opatření zmíněných v předchozích kapitolách):

- výuku jízdy na kole (předškolská a školská výchova včetně soutěží typu BESIP)
- jednorázové a pravidelné propagační kampaně (nošení přilby, zásady bezpečného chování na cyklistických komunikacích, 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)
- propagační cyklistické jízdy (u příležitosti Dne země, Týdne bez aut, při otevření cyklistických stezek, Do práce na kole – možno využít spoluprací s neziskovými a nevládními organizacemi, Do školy na kole – viz foto z předání cen soutěžícím z řad žáků 9. tříd ZŠ)



- zřízení speciálního cyklistického telefonu se záznamníkem, kde může občan nahlásit 24 hodin denně závadu na cykl. trase, 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.

25. NÁVAZNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY A HROMADNÉ DOPRAVY

Provoz cyklotramvaje provozované Dopravním podnikem Ostrava v ramenech z Dubiny a Hlučínské na Zátíší byl před lety ukončen z důvodu velké ekonomické náročnosti a častých výluk. Dopravní podnik Ostrava, a.s. v roce 2017 od srpna obnovil provoz cyklotramvaje na zkráceném úseku v trase linky č. 5, předpokládá se po zimě (kdy je tramvaj přestavěna na přepravu lyží) opětovné provozování v letních sezónách – tramvaj již jezdí bez průvodčího, cestující si nakládají kolo sami pod dohledem řidiče.



Stávající cyklobusová linka Arriva Morava do Beskyd je dotována. Společnost Arriva 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 se v období cca roku 2010 zabývala mimo jiné myšlenkou projektu systémového rozvoje režimu Bike & Ride na území celého Moravskoslezského kraje, a to především z důvodu možnosti získání evropských dotací na výstavbu příslušných zařízení (schrány a stojany na kola apod.). Bohužel však tento směr nebyl ani jedním ze společníků KODIS v dalším období nijak sledován a tedy se záležitostí již dále nezabývali.

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

- 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 & Ride) – jedná se o významné nácestné zastávky, doporučuje se zvážit postupné budování takovýchto typů zařízení např. na následujících zastávkách⁷:

⁷ 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.

- Vřesinská
- Výškovice
- Dubina
- Martinov
- Mitrovice
- 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
- Hlavní nádraží
- Nádraží Svinov
- Nádraží Vítkovice
- Nádraží Kunčice.

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

Zhotovitel navrhuje provést následující kroky po ukončení prací na aktualizaci koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy:

- nadále prověřovat pozemky prodávané či pronajímané městem ve vztahu k výhledovým záměrům cyklodopravy
- u studií, DUR, DSP a DPS staveb pořizovaných městem (netýkajících se pouze cyklistických tras) zpracovat podmínky pro vedení cyklistické dopravy s jejím upřednostněním
- u studií, projektových dokumentací pro územní rozhodnutí a stavební povolení jiných subjektů požadovat zpracování vedení cyklistických tras s jejich upřednostněním, příp. výstavbou cyklistických komunikací v rámci akce
- u staveb, zejména bytových, občanské vybavenosti, volnočasových apod. v blízkosti navržených cyklistických tras podle místních podmínek požadovat v územních rozhodnutích a stavebních povoleních zajistit 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



- U nově navrhovaných příčných prahů v místech křížení cyklistických tras (na přejezdech a v křižovatkách) upřednostňovat stavebně upravené prahy, v případě montovaných prahů ponechávat volný prostor 1 m podél obruby pro průjezd cyklistů nebo budovat zpomalovací polštáře

- Vybudovat síť motivačních sčítačů na frekventovaných trasách



- rozšiřovat síť městských stojanů na kola, pokračovat v budování krytých úschoven kol



- neustále modernizovat internetové stránky s tematikou cyklistické dopravy včetně mapového serveru a GPS souřadnic
- dle potřeby aktualizovat brožuru Abeceda ostravských cyklistů a mapu cyklotras (poslední aktualizace 2016)
- zřídit fond na drobné projekty týkající se bezpečnosti nemotorové dopravy, bezpečné dopravy do škol, případně na výstavbu úschoven pro kola ve školách (zatím hrazeno OD MMO v rámci soutěže Do školy na kole) a zařízeních spravovaných městem



- rozšiřovat a udržovat síť informačních bodů pro cyklisty, cyklopump, servisních bodů, odpočívek



- pokračovat v úspěšných formách propagace cyklistické dopravy (pravidelné cyklojízdy starostů, Do školy na kole, fotografické soutěže BESIP, fam tripy na kolech s novináři)
- v případě zájmu podnikatelů nebo speditérů připravit podmínky pro rozvoj nákladní cyklistické dopravy (např. v pěší zóně)
- zavést půjčování kol ve městě na nekomerční bázi (systém bikesharing – v současnosti v přípravě).



27. SHRNUTÍ HLAVNÍCH BODŮ STRATEGIE

- Soustředit se na budování chybějících úseků hlavních chybějících propojení (Svinovské mosty, vstupy do centra a průchod centrem, apod.)
- Zároveň řešit údržbu nejhorších úseků sítě (stezky)
- Dobudovávat systém stojanů, krytých úschoven, půjčoven kol
- Zaměřit se na výchovu dětí a mládeže formou podpory dojíždění do škol a soutěží



- V rámci každoročních rozpočtů deponovat finance na projektovou přípravu a realizaci staveb cyklistiky, příp. nemotorové dopravy ve výši např. určitého procenta rozpočtu investic nebo dopravy
- Uložit odborům MMO a ÚMOb uplatňování strategie ve vyjádřeních a stanoviscích (součástí staveb jiných investorů), 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 píték pro osvěžení chodců a cyklistů, příp. dalších motivačních opatření jako jsou sčítače, bezplatné servisní body (viz níže u Shopping park Avion) nebo vzduchové pumpy (viz výše).



28. ZÁVĚR

28.1. Obecně

Aktualizace koncepce byla zpracována v roce 2015, schválena byla radou města Ostravy v lednu 2018 (a proto byla doplněna o zásadní změny mezi léty 2015 a 2018. Zejména se jednalo o aktualizaci dokončených a připravovaných staveb a reakci na změny v legislativě a požadavcích MOb).

Aktualizace koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy by měla být upravována vždy při změnách územního plánu města, týkajících se cyklistické dopravy. Doporučuje se její aktualizace 1 x za 4 roky a to vždy na začátku volebního období městského zastupitelstva nebo při zásadních změnách ÚP Ostravy.

28.2. Návrhové období

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

V rámci výkresové části jsou rozlišeny stavby, které by měly být realizovány do roku 2025 a ty, které jsou za horizontem /mají ve většině případů návaznost na jiné dopravní stavby nebo jiné katastry/.

28.3. Schválení

Tato aktualizace byla schválena Radou města Ostravy na svém zasedání 16.1.2018 pod číslem usnesení 08211/RM1418/114.

Ostrava, leden 2018

Ing. Martin Krejčí
Jiří Guřan
Simona Marková

2. VÝKRESOVÁ ČÁST

1. SOUČASNÝ STAV
2. NÁVRH DLE ÚP OSTRAVY
3. DOKONČENÉ A PŘIPRAVOVANÉ STAVBY OD ROKU 2010
4. NEVYHOVUJÍCÍ ÚSEKY STÁVAJÍCÍCH CYKLISTICKÝCH STEZEK A TRAS
5. POROVNÁNÍ ROZDÍLŮ MEZI ÚP OSTRAVY A KONCEPCÍ Z ROKU 2010
6. POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ A NÁMĚTY ZHOTOVITELE NA ÚPRAVU CYKLISTICKÝCH TRAS
7. PROBLEMATICKÉ PRVKY
8. NAVRŽENÁ SSZ PRO CYKLISTY
9. NÁVRH SÍTĚ VČETNĚ ROZDĚLENÍ NA PÁTEŘNÍ A DOPLŇKOVÉ TRASY
10. NÁVRH TRASOVÁNÍ
11. 2. ETAPA DOSTAVBY SÍTĚ
12. TYPY TRAS
13. NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY
14. KOORDINACE CYKLISTICKÝCH A OSTATNÍCH DOPRAVNÍCH STAVEB

AKTUALIZACE KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY ČISTOPIS

3. DOKLADOVÁ ČÁST

POŽADAVKY MĚSTSKÝCH OBVODŮ
ZÁZNAMY Z PROJEDNÁNÍ VČ. PREZENČNÍCH LISTIN
VYJÁDŘENÍ O.S. OSTRAVOUNAKOLE
VYJÁDŘENÍ MMO-ÚHAaSŘ

Leden 2018

CA1021



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

