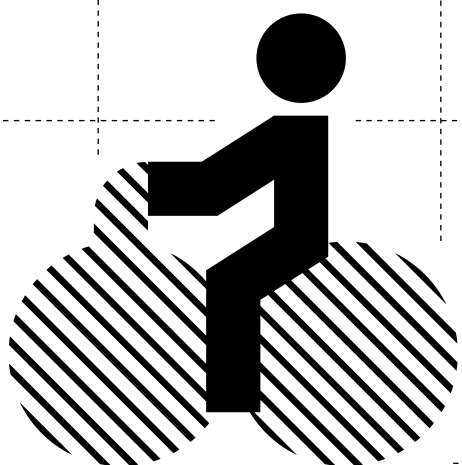




Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě



MAPPA!!!

OBSAH

1 Úvod	2–7
1.1 Základní informace	6–7
2 Obecné zásady	8–15
2.1 Propojenost	10
2.2 Přímost	11
2.3 Pocit bezpečí	12
2.4 Pohodlí	13
2.5 Přitažlivost	14
3 Principy návrhu	16–53
3.1 Regionální propojení	18–23
3.2 Městské třídy významné ulice	24–35
3.3 Zóny zklidněné dopravy	36–53
4 Standardy	54–119
4.1 Křížení	56–77
4.2 Povrchy	78–87
4.3 Obrubníky	88–91
4.4 Parkování	92–111
4.5 Označení překážek	112–119
5 Implementace	120–143
5.1 Jak pracovat s koncepcí	122
5.2 Role koordinátora cyklistické dopravy	123
5.3 Role a zapojení dalších klíčových aktérů	124–125
5.4 Akční plán	126
5.5 Ukazatele úspěšnosti	127–133
5.6 Databáze projektových záměrů	134
5.7 Financování výstavby	135
5.8 Vztah ke strategickým dokumentacím	136–143
6 Analytická část	144–171
6.1 Hodnocení komunikací spadajících do principu Regionální propojení	149–151
6.2 Hodnocení komunikací spadajících do principu Městské třídy a významné ulice	152–162
6.3 Hodnocení komunikací spadajících do principu Zóny zklidněné dopravy	163–171
Přílohová část	172–203
PŘÍLOHA 1 Pojmy a zkratky	174–177
PŘÍLOHA 2 Typologie způsobů vedení cyklistické dopravy	178–201
PŘÍLOHA 3 Hodnocení dopravních režimů v kontextu Principů návrhu	202–203

Vydání:
duben 2024

Zpracovatel:
**Městský ateliér prostorového plánování
a architektury, příspěvková organizace**

MAPPA!!!

Zadavatel:
Statutární město Ostrava

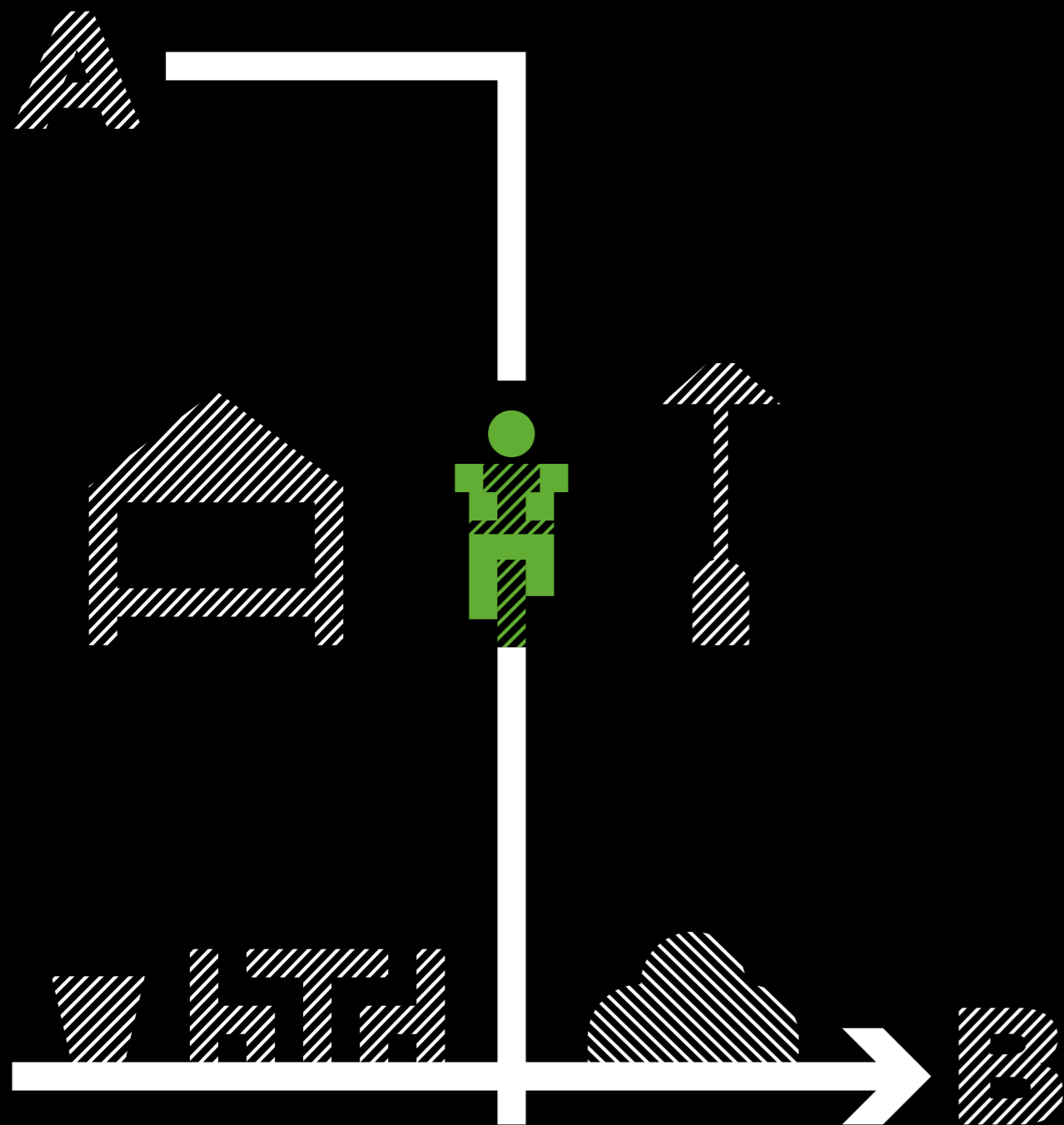
OSTRAVA!!!

ISBN 978-80-908946-3-1



9 788090 894631

ÚVOD



Cesty na kole dnes představují jen malou část celkové dopravy v Ostravě. To se má změnit.

Jízda na kole je jednou z forem udržitelné městské mobility,

k jejíž podpoře se Ostrava zavázala ve svých strategických dokumentech. Tato koncepce na ně navazuje a dále je rozvíjí. Představuje

PLÁN,

jak motivovat obyvatele i návštěvníky města, aby využívali kolo pro dopravu častěji. Návrh koncepce nově vychází z přístupu, že

cyklistika není jen sport, ale i transport.

Plán pro Ostravu

Město Ostrava dlouhodobě a systematicky pracuje na zlepšování podmínek pro život svých obyvatel. Inspiruje se příklady dobré praxe z českých i zahraničních měst a přejímá osvědčené strategie, mezi něž patří i podpora aktivní mobility – chůze a městské cyklistiky.

Koncepte cyklistické dopravy v Ostravě (dále jen koncepte) představuje plán, jak systematicky vytvářet vhodné podmínky pro dopravu na kole. Ambicí města Ostravy je přiblížit se městům označovaným díky své podpoře cyklistické dopravy jako cycling cities – cyklistická města.

Proč by každé město mělo usilovat o to stát se cyklistickým městem?

Cyklistické město je vitální

Kolo umožňuje dosáhnout cíle na ploše 15x větší než za stejný čas pěšky¹. Cyklistická doprava díky tomu zpřístupňuje místa ve městě a vytváří příležitosti pro podnikání, kulturu nebo rekreaci a komunitní život.

Jízda na kole umožňuje mnohem snáze než jiné způsoby dopravy vstupovat do interakcí s okolím a lidmi v něm. To z ní dělá **významný akcelérátor městského života**. Obyvatelé cyklistických měst nakupují častěji u místních obchodníků. Provozovny jsou dostupné pro větší počet lidí a ti se v nich mohou mnohem snáze zastavovat během svých cest městem.



Cyklistické město je obytné

Cyklistická doprava pozitivně ovlivňuje podobu ulic a veřejných prostranství. **Kolo je prostorově nenáročné**, oproti zaparkovanému osobnímu automobilu zabírá pouhou desetinu plochy, v pohybu pak zhruba osminu.

Zvýšením podílu cyklistické dopravy město uvolňuje prostor pro efektivnější využití. Zpřístupňuje ho pro různorodé aktivity svých obyvatel. **Uvolněné místo lze využít pro nové prvky, které zvyšují pobytovou kvalitu** veřejných prostranství, například stromy, modrozelenou infrastrukturu, lavičky a další mobiliář.

Město, ve kterém se velký podíl dopravy odehrává na kole nabízí **příjemná veřejná prostranství**, která jsou inkluzivní – dávají svobodu pohybu lidem různého věku, sociálního zázemí nebo zdravotního stavu. Ulice přizpůsobené pohybu cyklistů jsou bezpečnější, tišší a méně zatížené zplodinami z motorové dopravy.

Cyklistické město je udržitelné

Cyklistická doprava pomáhá čelit různým výzvám včetně udržitelnosti města v oblastech ekologie, ekonomiky a prostoru. Zastavěná území měst obvykle neumožňují výstavbu dodatečné infrastruktury pro motorovou dopravu. Na rozdíl od ní **cyklistická doprava představuje jeden z prostorově nejefektivnějších druhů dopravy a její začlenění do stávající městské struktury možné je**.

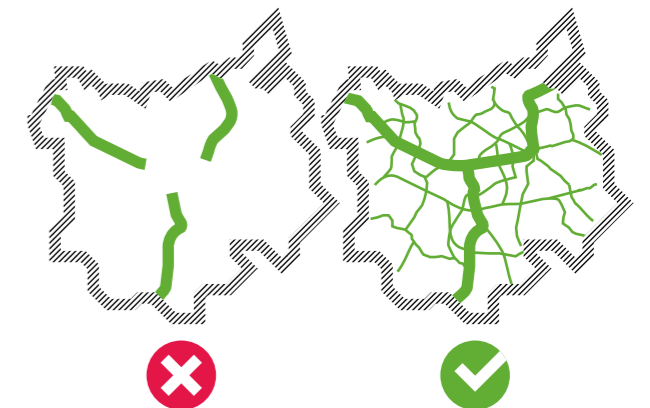
Oproti jiným druhům dopravy je doprava na kole levná pro jednotlivce i společnost. **Má minimální negativní dopady** na kvalitu životního prostředí a přispívá k lepšímu fyzickému i psychickému zdraví obyvatel. Funguje jako prevence a pomáhá snižovat společenské náklady na léčbu chronických a civilizačních chorob. **Je také dobře dostupná všem, bez ohledu na věk, fyzickou kondici nebo sociální postavení.** Díky tomu funguje inkluzivně a přispívá ke společenskému smíru. To vše z ní dělá udržitelný způsob městské dopravy.

Změna přístupu

Tato koncepte je založena na myšlence, že **každá komunikace ve městě, resp. ulice, má vytvářet příznivé podmínky pro jízdu na kole**. Výjimku tvoří dálnice a rychlostní komunikace, kde je cyklistická doprava zakázaná či nevhodná. Předchozí koncepte kladla důraz na rozvoj cyklistické infrastruktury podle vytyčených cyklistických tras, jejich propojení a návazností. **Nově má infrastrukturu pro pohyb na kole tvořit síť ulic, nikoliv soustava předem stanovených cyklistických tras.**

Odklon koncepčního návrhu od vytyčených cyklistických tras znamená také opuštění systému jejich rozdělení podle důležitosti a rozdělení jejich financování mezi město a jednotlivé městské obvody. Nově se rozdělení investičních nákladů řídí zařazením řešeného úseku podle principů návrhu koncepte (viz kapitola 5.7).

Ve spolupráci s krajským cyklokoordinátorem budou přes město směrovými informačními značkami nadále značeny případně směrově upravovány národní a krajské cyklistické trasy. Beze změn zůstávají směrové značky vztažené k vedení různých turistických okruhů (např. Cyklotrasa Radegast Slezsko). Značení s místními trasami (označení A-Z) v území zůstávají, nadále slouží pro orientaci cyklistů, zejména pro průjezd mezi obvody.



¹ Zdroj: Dutch Cycling Vision, Dutch Cycling Embassy, 2018

1.1 Základní informace

Význam

Koncepte cyklistické dopravy v Ostravě ukazuje optimální směr rozvoje cyklistické infrastruktury a úprav uličních prostranství.

Kontext

Koncepte je strategickým dokumentem, který doplňuje a zpřesňuje, platné právní a technické normy, strategické a koncepční dokumenty statutárního města Ostrava. Přímo navazuje na **Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy 2024-2030¹** a **Integrovaný plán mobility Ostrava²**.

Koncepte rozvíjí ve větším detailu části zmíněných strategických dokumentů, které se věnují veřejným prostranstvím a městské mobilitě.

Má přesah také do oblasti územního plánování, školství, životního prostředí a zejména investic. Koncepte se týká významných komunikací ve vlastnictví státu, kraje a města, i pozemků a veřejných prostranství, které mají ve správě jednotlivé městské obvody a jejich organizace.

Účel

Tato koncepte vznikla s ambicí přispět ke zlepšení městské mobility v Ostravě skrze rozvoj podmínek pro dopravu na kole. Tento cíl je však pro průběžné hodnocení úspěšnosti příliš obecný. Proto jsme jej konkretizovali do podoby šesti strategických cílů, jejichž naplňování je možné hodnotit pomocí ukazatelů úspěšnosti.

Strategické cíle

- Dosáhnout většího podílu cyklistické dopravy
- Snižovat podíl nehod cyklistů vůči jejich celkovému počtu
- Vybudovat přitažlivější, bezpečnější a pohodlnější prostor pro cyklisty v rámci veřejných prostranství
- Vytvořit rychle přímou a propojenou síť cyklistické infrastruktury
- Zlepšovat kvality bikesharingu
- Propagovat a podporovat aktivní a udržitelnou mobilitu

Obsah

Tato koncepte definuje obecné zásady tvorby cyklistické infrastruktury, principy návrhu konkrétních opatření v prostoru a standardy pro plánování, navrhování a projektování uličního prostranství. Je rozdělena na textovou a grafickou část, které jsou neoddělitelné. Jednotlivé kapitoly koncepte jsou s grafickou částí vzájemně provázané.

Použití

Implementace této koncepte je úkolem zejména Magistrátu statutárního města Ostrava, městských společností a příspěvkových organizací. Příležitosti pro naplňování koncepte vyvstávají především při **zadávání investičních akcí, které se týkají veřejných prostranství**. Úspěšné naplňování koncepte je podmíněné koordinací různých zájmů, které vyvstávají při plánování podoby konkrétních veřejných prostranství.

Obecné zásady by měly být splněny u každé novostavby a rekonstrukce ulice, nebo veřejného prostranství. Od standardů je možné se odchýlit po konzultaci s MAPPA a koordinátorem cyklistické dopravy, pokud bude zajištěno kvalitnější, nebo takové řešení, které bude lépe odpovídat specifickým lokálním podmínkám. Vždy je však nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, právně závaznými ustanoveními technických norem dle zák. ustanovení bez připomínek.

Cílové skupiny

Koncepte má více cílových skupin, které reprezentují subjekty, které ovlivňují řešení dopravy a podobu ulic a veřejných prostranstvích.

MAPPA a cyklokoordinátor

- závazná metodika pro koncepční plánování cyklistické dopravy
- jeden z podkladů pro zadávání konkrétních projektů
- jedna z metodik pro posuzování konkrétních projektů

Statutární město Ostrava a městské společnosti

- podklad pro projektovou přípravu investic do veřejných prostranství a cyklistické infrastruktury
- podpora pro územně analytické podklady (ÚAP), územně plánovací dokumentace (ÚPD) a strategické dokumenty v oblasti dopravy a veřejných prostranství

Městské obvody

- metodika pro koncepční plánování cyklistické dopravy na území městského obvodu
- podklad pro projektovou přípravu investic do veřejných (zejména uličních) prostranství a cyklistické infrastruktury realizovaných městským obvodem
- podpora pro strategické dokumenty v oblasti dopravy a veřejných prostranství zadávané městským obvodem

Česká republika, Moravskoslezský kraj, jejich společnosti a příspěvkové organizace

- metodika pro koncepční plánování cyklistické dopravy na území města Ostrava
- podklad pro projektovou přípravu investic do veřejných (zejména uličních) prostranství a cyklistické infrastruktury na území města Ostrava
- podpora pro strategické a koncepční dokumenty v oblasti dopravy a veřejných prostranství

Projektanti

- metodická pomůcka při projektování veřejných prostranství
- zprecizování principů a parametrů pro cyklistickou infrastrukturu nad rámec národních technických předpisů na území města Ostrava
- podpora a argumentace při projednávání konkrétních projektů

Orgány státní správy

- informace o nastavení kvalitativních parametrů a standardních řešeních cyklistické infrastruktury
- podklad pro posouzení koncepčnosti návrhu, který ovšem není primárním úkolem státní správy

Veřejnost

- vysvětlení přístupu pro realizaci cyklistické infrastruktury
- informace o principech, standardech a parametrech cyklistické infrastruktury
- znalostní podklad pro účast veřejnosti při participaci konkrétních projektů

¹ Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy 2017-2023 <https://fajnova.cz/wp-content/uploads/2024/03/Strategicky-plan-rozvoje-mesta-Ostravy-na-roky-2024-2030.pdf>

² Integrovaný plán mobility Ostrava, <https://mobilita-ostrava.cz/ke-staze-ni/>

OBEČNÉ ZÁSADY



Jak motivovat více lidí, aby se přepravovali na kole?
Odpověď jsme našli v Nizozemsku, v metodice Dutch Cycling Vision vydané organizací Dutch Cycling Embassy. Podíl cest na kole se v nizozemských městech pohybuje okolo 30 %. Klíčem k tak vysoké oblibě není specifická povaha místních obyvatel, ani unikátní přírodní podmínky, ale

PĚT PRAVIDEL

pro tvorbu cyklistické infrastruktury, kterými se řídí.

**Infrastruktura pro pohyb
na kole má být
propojená,
přímá,
bezpečná,
pohodlná
a přitažlivá.**

Tyto zásady jsou univerzálně platné a přenositelné.
Následují je všechna města s vysokým podílem cyklistické dopravy.

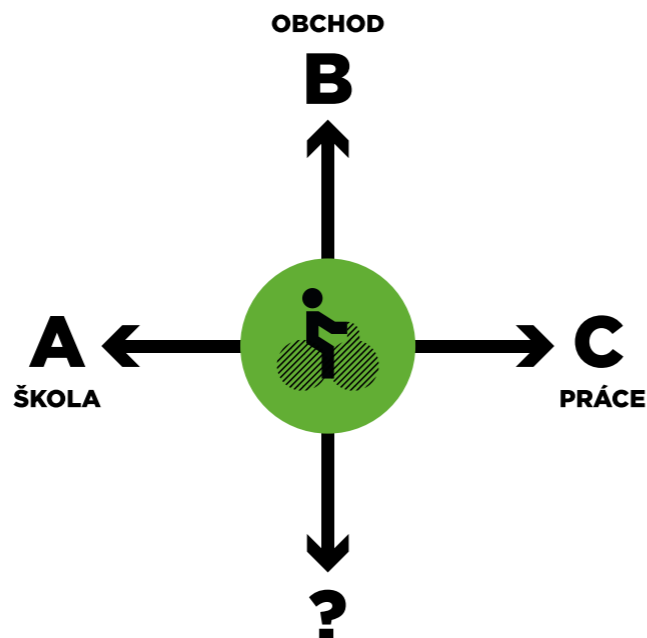
2.1 Propojenost

Na kole se dostanu odkudkoli kamkoli.

Pohyb všemi směry a na ploše celého města umožní jediné hustá a propojená síť oddělených stezek a zklidněných ulic. Po ní se lze na kole dopravovat k různým cílům s jistotou, že k nim vždy vede jedna či více alternativních tras. Odpadá tak složité plánování cest a kolo se může stát lákavou alternativou k jiným typům dopravy. **Propojenosti lze dosáhnout pouze tak, že s pohybem cyklistů budeme počítat v každé ulici a na každém důležitém veřejném prostranství,** jako jsou parky, náměstí, pěší zóny, promenády apod.

17,5 %

Tolik komentářů k problematickým místům zmiňuje nedostatečnou propojenost. Konkrétně jde o 126 ze 718 slovních poznámek od respondentů pocitové mapy.



Rozhodně bych jezdila více a častěji, kdyby bylo město skutečně kompletně propojené kvalitními cyklostezkami, na kterých bychom si nepřekáželi ani s chodci, ani s auty.

Prosím, vyřešte propojování úseků cyklostezek. Nenavazují na sebe.

Největší problém vidím v propojení centra se zbytkem Ostravy.

2.2 Přímost

K cíli dojedu přímou cestou bez zbytečných zajižděk.

Kolo je pro většinu cest ve městě tzv. ode dveří ke dveřím nejrychlejším způsobem dopravy. Aby tato jeho konkurenční výhoda platila, **musí být cyklistické trasy co nejkratší a bez zbytečných zajižděk.** Cyklistická infrastruktura musí kopírovat důležité dopravní tahy a umožňovat co nejkratší spojení míst ve městě. Přímá cyklistická propojení mohou podpořit opatření jako cykloobousměrky nebo zóny s preferencí chodců a cyklistů.

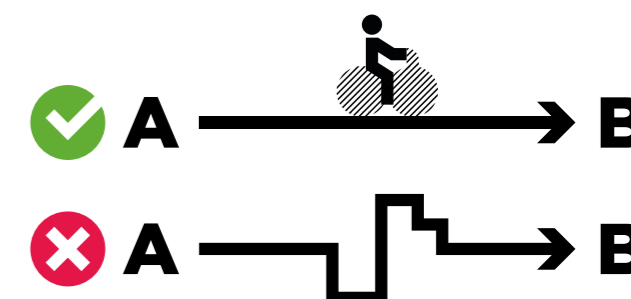
25–30% úspora času

Dobudování cyklistické infrastruktury v ulicích Ostravy by přineslo 25–30% úsporu času na cestách k cílům vzdáleným do 5 km. **Významně by se tak zvýšila konkurenceschopnost i atraktivita jízdy na kole.** Na delších trasách by navrhovaná síť umožnila zhruba 15% zrychlení cest.

V Ostravě existují cyklostezky, které však v náhodný moment končí. To vůbec nedává smysl. Ráda bych dojela celou trasu od bodu A do bodu B po cyklostezce.

Problém pro jízdu na kole jsou divně vedené cyklostezky.

Bylo by fajn vytvořit nějakou cyklostezku, která by přímo spojovala centrum města s Porubou.



2.3 Pocit bezpečí

Jízda na kole nemá být otázkou odvahy.

Cyklisté spolu s chodci jsou nejzranitelnější uživatelé městského prostoru. Při navrhování ulic a veřejných prostranství je potřeba předcházet vzniku nebezpečných situací. K těm dochází nejčastěji tehdy, když se ve sdíleném dopravním prostoru vyskytují velké rozdíly v rychlosti a hmotnosti účastníků provozu. **Tam, kde se auta pohybují rychlostí vyšší než 30 km/h jsou nejvhodnějším řešením oddělené stezky.** Ohrožení chodců rychleji jedoucimi cyklisty lze předcházet fyzickým oddělením stezek od chodníků a přehledným členěním prostoru. V ostatních ulicích se díky stavebním úpravám automobily nemohou pohybovat rychle, což umožňuje cyklistům bezpečnou jízdu na vozovce.



28 %

Pouze takový podíl ostravských ulic splňuje požadavky na skutečně bezpečnou infrastrukturu.

Kdyby byly po městě vybudované cyklostezky oddělené od silnice, jezdil bych na kole častěji. Na vozovce se necítím bezpečně.

Jezdím po chodníku. Vím, že by se to nemělo, ale nejsem sebevrah.

Na kole s dětmi jezdím jen daleko od silnice, do pruhu na kraji vozovky se pouštět nebudu.

2.4 Pohodlí

Minimalizujme zbytečné úsilí.

Na kole se pohybujeme vlastní silou. Aby jí cyklisté neplýtvali, je vhodné omezit zbytečnou únavu, umožnit pohyb po hladkých površích nebo eliminovat neopodstatněné zákruty stezek. **Zvyšování pohodlí vede k příjemnější zkušenosti z jízdy a vyššímu počtu cyklistů v ulicích.** K pohodlnosti pohybu na kole přispívá také intuitivnost cyklistické infrastruktury. Tu mohou zvyšovat různé navigační systémy nebo sjednocené řešení jednotlivých prvků infrastruktury. Díky tomu se dopravní situace opakují a jsou předvídatelné.

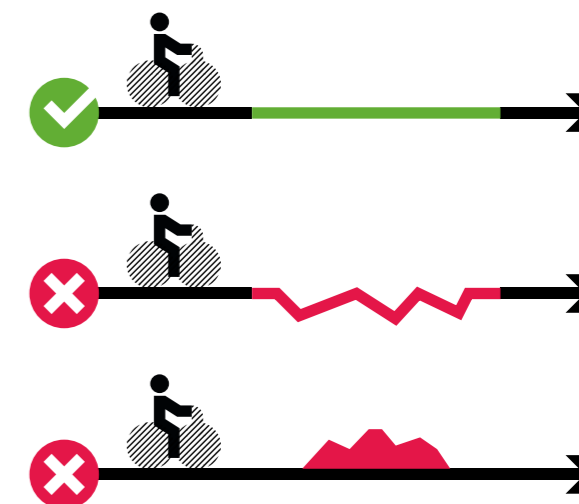
< 100 m

V průměru každých 96,5 m se v Ostravě cyklistům mění typ infrastruktury nebo dopravní režim, ve kterém se pohybují. **Bez intuitivního propojení různých dopravních režimů (např. před a za křižovatkami), jsou změny nepříjemné a vytváří nejistotu a nepohodu v jízdě na kole.**

Zkuste si prosím trasy cyklostezek nejprve projet po dokončení, po padesátém poskočení nahoru a dolů proklínáte toho, kdo tu cyklostezku postavil.

Mnohdy jsou cyklostezky vedeny nelogicky, nesouvisle, přes milion patníků, což na silničním kole není vůbec příjemné.

Třeba v dnešní době už by snad nájezdy a sjezdy z cyklostezek do cest mohly být úplně bezúrovňové.



2.5 Přitažlivost

I na kole se lidé chtějí pohybovat v příjemném a estetickém prostředí.

Při jízdě na kole jsme v přímém kontaktu s okolím. Aby byla cyklistická doprava přitažlivá, je zapotřebí dbát na upravenost prostředí. **Okolí cyklostezek má být dobře osvětlené, udržované a čisté.** Důležitou roli hrají i kvalitní povrchy, dostatek míst k parkování kol a pravidelná údržba stezek. Tam, kde prostředí není hezké, se ho různými opatřeními snažme udělat alespoň přijatelné.



Kolo je pro mě v Ostravě ideální dopravní prostředek. V okruhu, ve kterém se pohybuji, je pro mě pohyb na kole stejně rychlý, někdy i rychlejší než autem.

Jednosměrky výrazně zhoršují dopravu, když se nemyslí na pruhy pro cyklo v opačném směru.

Upřímně věřím, že kvalitní cyklistická infrastruktura bude lidi motivovat k jízdě na kole do školy či do práce.

PRINCIPY NÁVRHU



Navrhování cyklistické infrastruktury pro Ostravu by se vedle platné zákonné a technické legislativy mělo řídit obecnými zásadami, představenými v předešlé kapitole. Výběr vhodného řešení však do značné míry závisí také na prostředí, ve kterém je infrastruktura umístěna, a na jejím významu. Cyklistickou infrastrukturu rozdělujeme na základě

TŘECH PRINCIPŮ na **Regionální propojení, Městské třídy a významné ulice a Zóny zklidněné dopravy.**

Jednotlivé principy se navzájem doplňují a přispívají k vytvoření propojené celoměstské sítě pro pohyb na kole.

Každý popisuje odlišný typ městského prostředí se specifickými nároky na vedení cyklistické dopravy a různými dopravními funkcemi.

3.1 Regionální propojení

Cestování na kole na větší vzdálenost umožňují komunikace, které označujeme jako regionální propojení.

SPOJUJÍ MĚSTO

nejen s okolními obcemi
a krajinou, ale i jeho jednotlivé
části mezi sebou.

Přitom procházejí mnoha atraktivními přírodními lokalitami, díky čemuž jsou vyhledávány nejen rekreačními cyklisty, ale i chodci nebo bruslaři. Pro svou

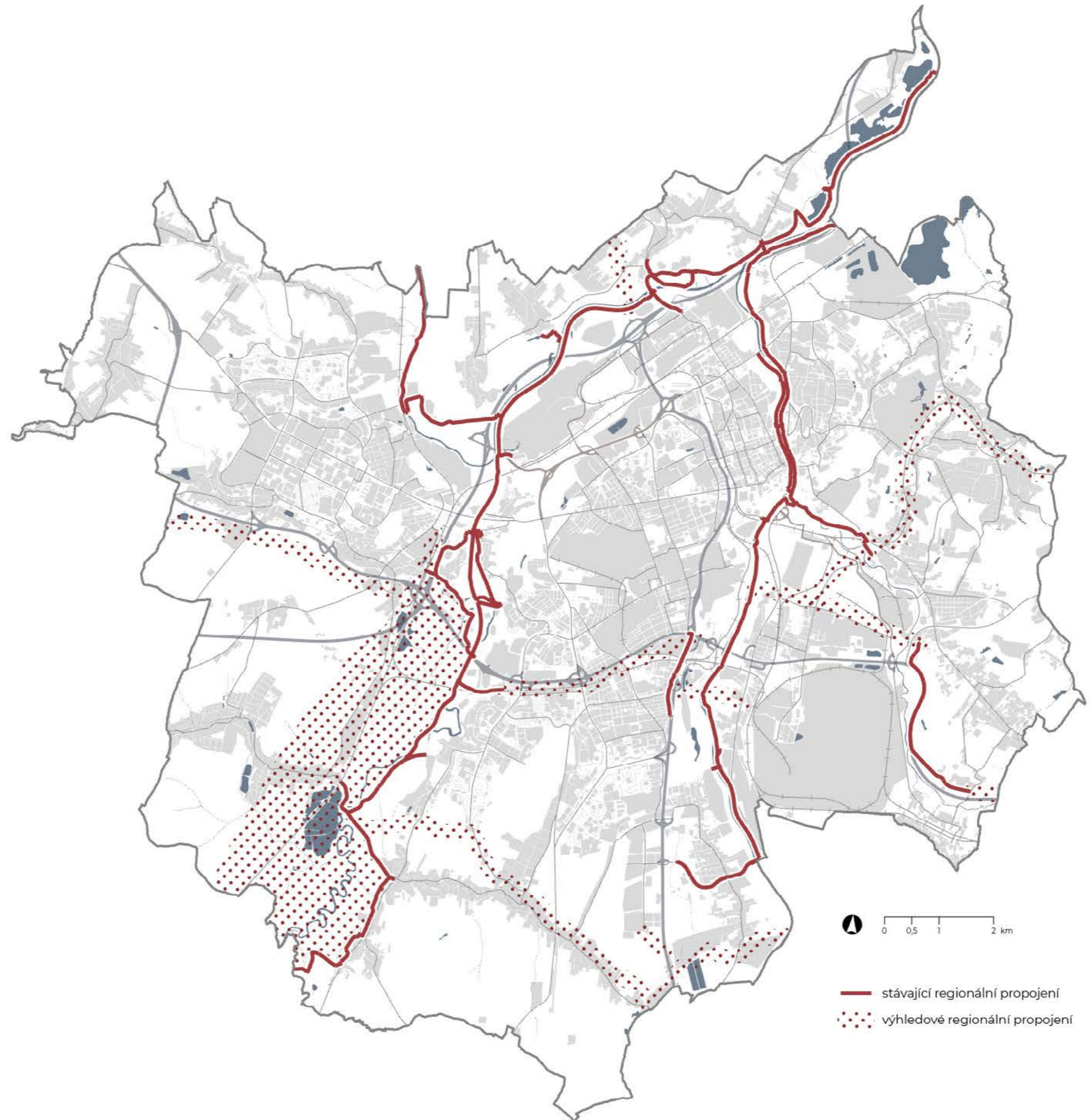
schopnost spojovat vzdálená místa

jsou tyto komunikace vhodné i pro každodenní dojíždku za prací.

Praktičnost regionálních propojení, je nicméně závislá na jejich efektivním napojení na další cyklistickou infrastrukturu, zejména uvnitř města. Regionální propojení se obvykle vyhýbají zastavěným částem města a

kopírují významné prostorové bariéry

jako jsou řeky, rychlostní komunikace nebo železniční tratě. Aby se negativní efekt těchto bariér snížil, je vhodné při plánování regionálních propojení myslet na dostatek mimoúrovňových křížení, jako jsou lávky a podjezdy.



Popis principu

Komunikace popisované principem Regionální propojení zahrnují hlavní cyklistické tahy pro každodenní spojení města s nejbližším okolím i kapacitní tahy mezi třemi ostravskými obytnými celky. **Pohyb automobilové dopravy je na těchto komunikacích vyloučen**, až na možné výjimky (správce vodních toků a ploch, správci liniových dopravních staveb apod.). Regionální propojení vedou podél významných prostorových bariér, zejména se jedná o řeky, rychlostní komunikace a železniční tratě. Představují také pohodlné a přímé spojení města s krajinným zázemím v jeho okolí. Z tohoto důvodu mají nejen funkci dopravní, ale i sportovně rekreační.

Regionální propojení zahrnují celou řadu již existujících komunikací, ale i komunikace zcela nové, které tato koncepce navrhuje v budoucnu vybudovat. **V současnosti je zrealizováno cca 71 km z celkově plánovaných cca 111 km** (viz kapitola 6.1).

Některé úseky jsou v letních měsících a víkendových časech natolik vytížené provozem cyklistů ale i bruslařů a chodců, že se na nich nelze pohybovat pohodlně. Ztrácejí tím svou atraktivitu. Budoucí úpravy a rekonstrukce mohou být ekonomicky náročné.



Schéma řek tvořící prostorovou bariéru



Schéma celostátních a regionálních železničních tratí



Schéma rychlostních komunikací

Snížení negativního vlivu liniových bariér

Regionální propojení snižují negativní vliv liniových bariér v podobě rychlostních komunikací, železničních tratí a vodních toků. Vedou především v souběhu s nimi a mohou sloužit pro jejich obsluhu a údržbu. **Důležitým prvkem regionálních propojení jsou četná mimoúrovňová křížení s lineárními bariérami**, která zajišťují dostatečnou přístupnost území. Na ně je potřeba dbát již u samotných realizací významných dopravních staveb.

Převažující využití

- delší cesty mezi domovem a zaměstnáním, případně domovem a školou
- výlety v době osobního volna (víkendy, prázdniny) a za dobrého počasí, projíždky na kolečkových bruslích, koloběžkách apod.
- pěší procházky, venčení psů apod.

Umístění Regionálních propojení

Popisované bezmotorové komunikace nejsou součástí dopravních staveb, ale zpravidla vedou v jejich blízkosti, souběžně, jako samostatné stavby:

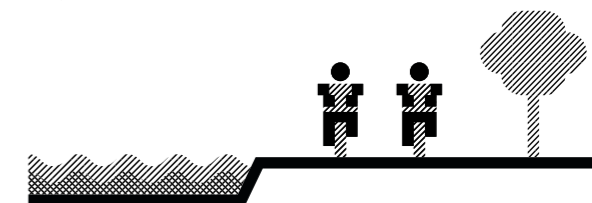
- pod patou násypu dopravní stavby
- po břehu nebo nábřeží řeky
- samostatně v krajině



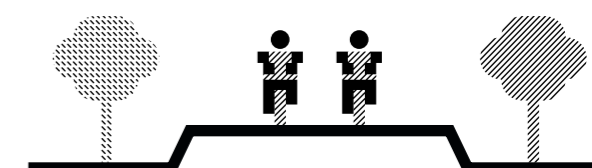
Mimoúrovňové křížení stezek nad vodním tokem



Vedení stezek pod patou násypu železniční tratě



Vedení stezek na břehu řeky



Vedení stezek samostatně v krajině

3.2 Městské třídy a významné ulice

Většina dopravy ve městě se odehrává v ulicích. Ty můžeme rozdělit podle jejich významu i prostorových parametrů. Městské třídy a významné ulice jsou specifickými typy veřejných prostranství, které dohromady

tvoří propojenou celoměstskou síť.

Pro jízdu na kole jsou atraktivní, protože jednotlivé druhy dopravy zde jsou přiměřeně odděleny a mají svůj

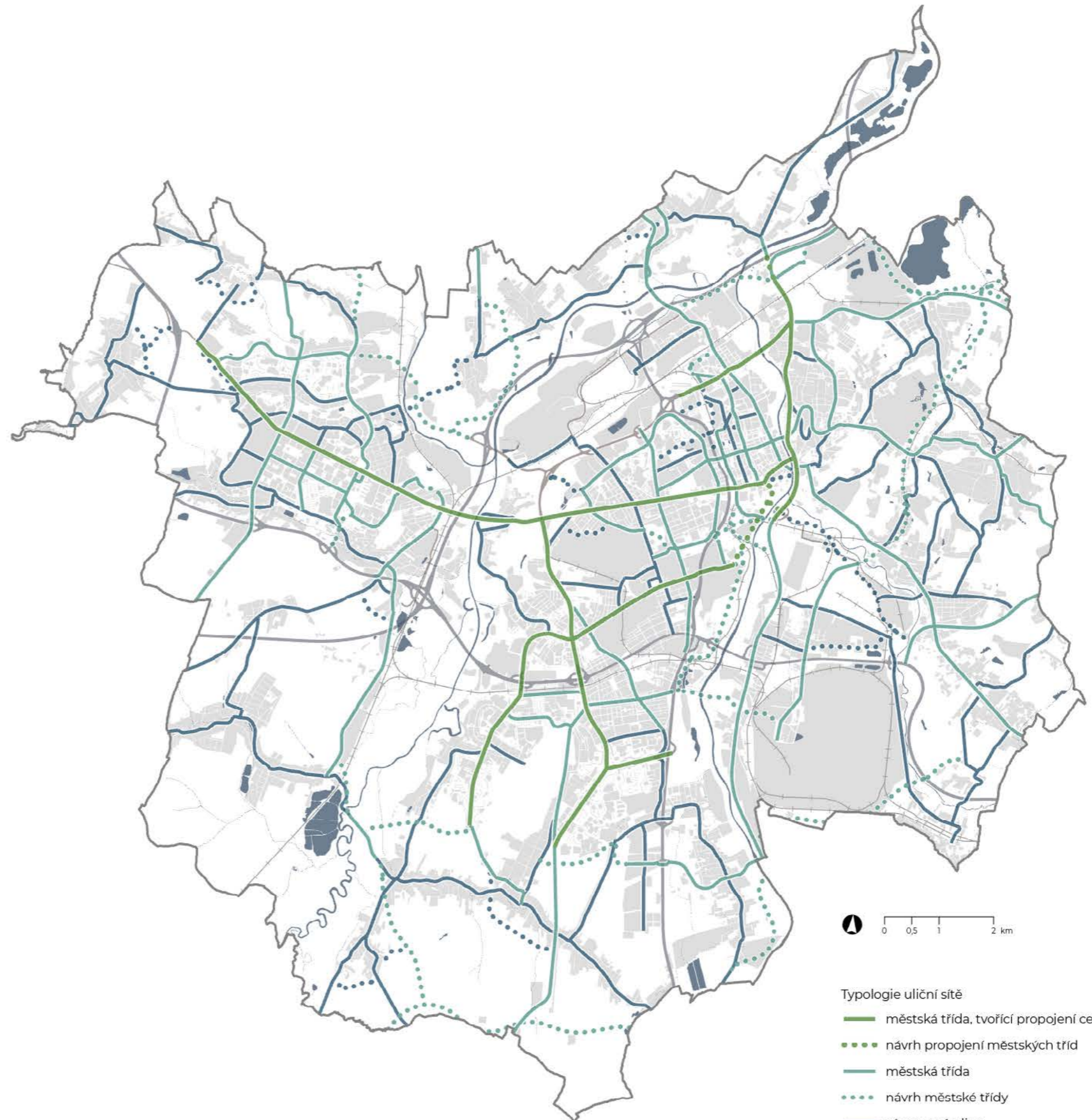
VYHRAZENÝ PROSTOR.

Díky tomu je na nich pohyb na kole

intuitivní, pohodlný a bezpečný.

Cyklistická infrastruktura na městských třídách a významných ulicích kopíruje důležité dopravní tahy a prochází místy s velkým výskytem vyhledávaných cílů, jako jsou obchody, restaurace, kulturní instituce, úřady, školy, zdravotnická zařízení a mnoho dalších. To umožňuje obyvatelům využívat kolo pro většinu každodenních cest.

Pro jejich praktičnost je však zásadní plynulé napojení na další komunikace a veřejná prostranství, jako jsou rezidenční ulice, pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, náměstí a parky.



0 0,5 1 2 km

Typologie uliční sítě

- městská třída, tvořící propojení celým městem
- ⋯ návrh propojení městských tříd
- městská třída
- ⋯ návrh městské třídy
- významná ulice
- ⋯ návrh významné ulice

Popis principu

Městské třídy a významné ulice tvoří síť, která propojuje jednotlivé části Ostravy zpravidla pro všechny druhy dopravy a **zajišťuje základní prostupnost** městem. Jejich šířka zpravidla umožňuje optimální rozdělení prostoru mezi všechny druhy dopravy podle preference stanovené Integrovaným plánem mobility Ostrava. **Tyto ulice mají zpravidla nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h a většinou jsou po nich vedeny linky kolejové i nekolejové městské hromadné dopravy.** Síť ulic upravených podle tohoto principu umožňuje cyklistům pohybovat se napříč celým městem.

Kvalitní uliční prostranství s městským charakterem, estetickými materiály a povrchy, mění vnímání prostoru a motivuje řidiče k ohleduplné jízdě, k přirozenému snížení rychlosti, a umožňují **rovnocenné využití prostranství všemi uživateli.** Ostrava je specifická a od ostatních měst v České republice se liší poměrně širokými ulicemi. Díky tomu může ve většině případů zajistit komfortní podobu ulic s dostatečně širokými chodníky, oddělenou cyklistickou infrastrukturou, stromořadím po obou stranách ulic a adekvátním prostorem pro kolejovou i motorovou dopravu. Všechny druhy dopravy by měly mít v rámci uličního profilu vlastní prostor.

Pro zajištění pocitu bezpečí pro cyklisty je nutné vést cyklistickou dopravu směrově i výškově odděleně od ostatních druhů dopravy, ideálně v přidruženém prostoru.

Pro plynulost cyklistické dopravy jsou klíčové přímé a propojené vyznačené koridory. Pro zajištění obsluhy obou stran ulice a pro logičnost provozu je požadováno vedení cyklistů po obou stranách uličního profilu. Pokud to šířka nedovoluje, je minimem finálního stavu stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (pro cyklisty jednosměrným v logice jízdy ostatních vozidel). Koncepte podle tohoto principu definuje v Ostravě pozemní komunikace o celkové délce 378 km. Cyklistická infrastruktura hodnocená jako vyhovující je na těchto komunikacích v délce 29 km. Jako akceptovatelná je hodnocená cyklistická infrastruktura v délce 40 km (viz kapitola 6.2).

Vyhovující je vedení cyklistů v přidruženém prostoru. Akceptovatelné řešení je vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru ve formě vyhrazených jízdních pruhů nebo (ochranných) jízdních pruhů.

Převažující využití:

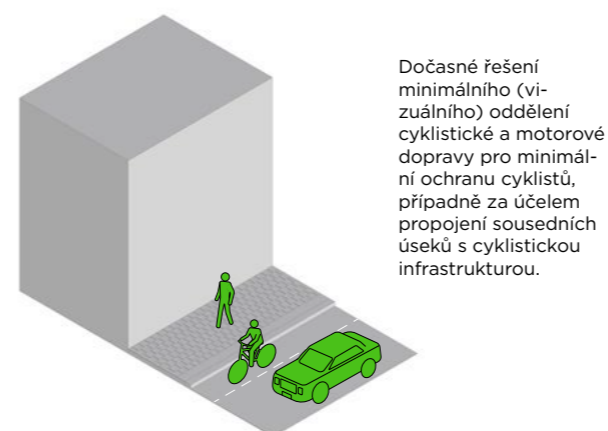
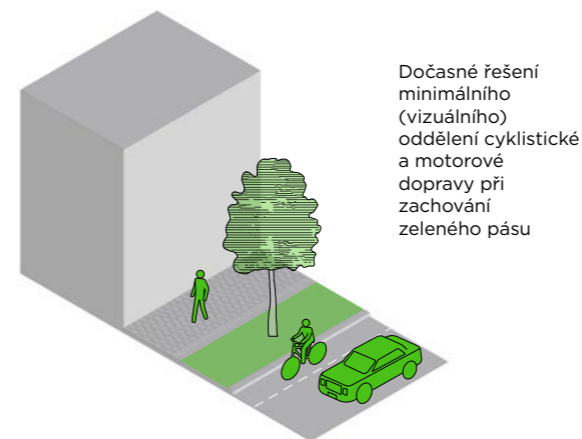
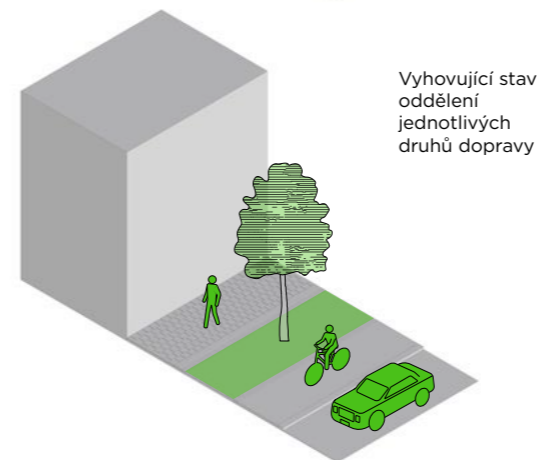
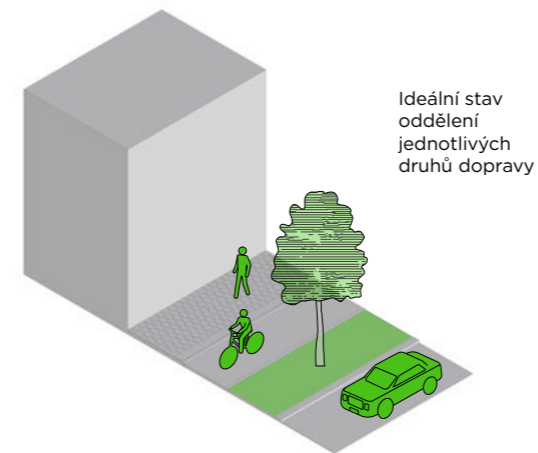
- kratší cesty na vlastních nebo sdílených kolech (včetně koloběžek) pro cesty mezi bydlištěm, prací, případně školou, nákupem a každodenním pohybem po městě
- **v kombinaci s městskou hromadnou dopravou a využitím (sdíleného) jízdního kola** mezi zdrojem/cílem a pro uživatele vhodnou zastávkou MHD
- v kombinaci s motorovými vozidly ať již dále od cíle odstavenými nebo formou spolujízdy a využitím jízdního kola na „poslední míli“ cesty
- cesty kurýrů rozvázkových a přepravních společností

Rozdělení ulicSíť cyklistické infrastruktury v Ostravě vychází z hierarchické struktury ulic.

Zařazení jednotlivých ulic se řídí jejich významem pro dopravu obecně, šířkou a koncentrací funkcí, které se na nich nacházejí.

Kostrou sítě a nejdůležitějšími spojnicemi uvnitř zastavěného území jsou městské třídy. Síť dále rozšiřují a zahušťují významné ulice. Pro fungování popisovaného principu je klíčové vytvoření podmínek pro cyklistickou dopravu na všech zmíněných typech ulic a jejich vzájemné propojení. Jedině tak síť nabývá podobu rovnoměrného rastru na ploše celého města. Ulice, na kterých je uplatňován princip Městských tříd a významných ulic, jsou znázorněny v Hlavním výkrese v Příloze 1. Jedná se o všechny komunikace včetně křižovatek, které by v cílovém stavu měly splňovat následující vlastnosti:

- nejvyšší dovolená rychlost je 50 km/h
- v odůvodněných případech může být nejvyšší dovolená rychlost i nižší (např. v místech s velkou intenzitou cyklistické dopravy, v případech prostorové nouze, v místech s velkým pohybem chodců)



Dopravní režimy

Vyhovující

Aktuální dopravní režim odpovídá ideálnímu stavu, který umožňuje infrastrukturu využít všem skupinám cyklistů včetně těch nejzranitelnějších. Jde o vhodné dlouhodobé řešení.

Pro daný princip se jedná o:

- samostatný jednosměrný cyklistický pás (C 8a / IP 20a)
- stezku pro cyklisty (C 8a)
- stezku pro chodce a cyklisty dělenou (C 10a)

Přijatelné

Dopravní režim vyhovuje jen části cyklistů, těm zkušenějším a fyzicky zdatným. Zranitelnější cyklisté ji využívají pouze za příznivých okolností, např. v doprovodu zkušenějšího průvodce, mimo dopravní špičku, případně pokud daným úsekem jezdí pravidelně a již získali sebevědomí. Aktuální dopravní režim je možné pro daný úsek dočasně ponechat.

Pro daný princip se jedná o:

- jednosměrnou komunikaci s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru (IP 4b a B 2 v kombinaci s E 12a a E 12b)
- místní komunikaci s maximální povolenou rychlostí do 30 km/h (B 20a = 30, nebo IZ 8a = 30)
- pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů (IZ 6a)
- veřejně přístupnou účelovou komunikaci (bez dopravního značení)
- veřejně přístupnou účelovou komunikaci se zákazem vjezdu motorových vozidel (B11)
- veřejně přístupnou účelovou komunikaci s omezeným vjezdem motorových vozidel (B 11+ E 13)
- (ochranný) jízdní pruh pro cyklisty (V 14)
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (IP 20a + V 14)
- stezku pro chodce a cyklisty společnou (C 9a)
- stezku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C 7a + E13)

Nevyhovující

Dopravní režim legislativně umožňuje jízdu cyklisty po komunikaci, ale společensky je nechtěná či nežádoucí. Dopravní režim neodpovídá principu, který byl pro daný úsek infrastruktury navržen. Při nejbližší příležitosti je vhodné dopravní režim změnit. Přehled všech dopravních režimů a jejich vhodnost pro jednotlivé principy je uvedena v Příloze 3.

Úzká ulice v Ostravě, kde je třeba zohlednit šířku vozovky

Šířka

Základní
<ul style="list-style-type: none">základní šířka jednosměrného cyklistického pruhu samostatné stezky pro cyklisty nebo dělené stezky pro chodce a cyklisty (v části pro jízdní kola) je alespoň 1,5 m z důvodu možnosti předjíždění kol a provozu cargo kol
<ul style="list-style-type: none">šířka obousměrného cyklistického pásu nebo samostatné stezky pro cyklisty je 2,5 m

Minimální
<ul style="list-style-type: none">šířka jednosměrného cyklistického pásu nebo stezky je 1,0 m dle hodnoty příslušné normy
<ul style="list-style-type: none">menší než základní šířka by měla být navrhována pouze v odůvodněných případech, s ohledem na výhledové intenzity chodců a cyklistů a dostatečné zajištění bezpečnosti

Minimální
<ul style="list-style-type: none">šířka jednosměrného cyklistického pásu nebo stezky je 1,0 m dle hodnoty příslušné normy
<ul style="list-style-type: none">menší než základní šířka by měla být navrhována pouze v odůvodněných případech, s ohledem na výhledové intenzity chodců a cyklistů a dostatečné zajištění bezpečnosti

Doporučené povrchy

Na stezkách pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem (do pruhů pro cyklisty) a u vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty je požadováno **provedení v červené barvě**. U stezek společných nebo u samostatné stezky pro cyklisty zůstává standardní barva černá či šedá (dlažba). Standardní černá barva povrchu zůstává u (ochranných) jízdních pruhů pro cyklisty a lze ji také po vyjádření památkářů ponechat na dělené stezce při průchodu městskou památkovou rezervací.

Úzká ulice v Ostravě, kde je třeba zohlednit šířku vozovky

Velké množství spár, větší výškové rozdíly mezi jednotlivými materiály (byť stále v hodnotách příp ustných legislativou), nerovnosti povrchu, případně výskyt kaluží v nich, to vše snižuje atraktivitu jízdy na kole či koloběžce, a tedy přitažlivost každodenní cyklistické dopravy.

Dlážděné povrchy
<ul style="list-style-type: none">Dle tvaru rozlišujeme tyto povrchy na kostky a desky, na základě materiálu pak na přírodní a uměle vytvořené díly. V rámci přehlednosti uličního prostoru je požadováno barevné (případně materiálové) rozlišení povrchů dle jednotlivých druhů dopravy. Tradičně je v ostravském prostředí pro stezky pro cyklisty nebo pro pruh pro cyklisty na stezce pro chodce a cyklisty dělené používána červená barva. V případě přírodního materiálu je pruh pro cyklisty v jednotném odstínu použitého materiálu, zatímco souběžné pruhy pro chodce mohou být v kombinaci více odstínů materiálu.
<ul style="list-style-type: none">Mimo městské památkové zóny, historické lokality nebo místa s potřebou vyšší architektonické hodnoty, používáme standardně umělou dlažbu z cementového betonu.

Základní
<ul style="list-style-type: none">Do míst s vyšší architektonickou hodnotou veřejného prostranství (bulváry, náměstí atd.) a do historických center je vhodnější přírodní kámen, který zaručuje minimální spáry mezi jednotlivými díly. Důraz musí být kladen na prostorovou a materiálovou kompozici celého veřejného prostranství.
<ul style="list-style-type: none">Vozovky tvořené historicky sekanou žulovou kostkou skládanou do vějíře je doporučeno na okraji na obou stranách stavebně upravit. Sekané žulové kostky je doporučeno vyměnit za cca 1,00 m široký pás žulových řezaných desek ve stejném spárořezu, jako je chodník. V případě obruby přidruženého prostoru nižší než 0,02 m a vzdálenosti pevných překážek od okraje vozovky 0,5 m je možné šířku pruhu žulových desek snížit na 0,60 m.

Minimální
<ul style="list-style-type: none">Do míst s vyšší architektonickou hodnotou veřejného prostranství (bulváry, náměstí atd.) a do historických center je vhodnější přírodní kámen, který zaručuje minimální spáry mezi jednotlivými díly. Důraz musí být kladen na prostorovou a materiálovou kompozici celého veřejného prostranství.
<ul style="list-style-type: none">Vozovky tvořené historicky sekanou žulovou kostkou skládanou do vějíře je doporučeno na okraji na obou stranách stavebně upravit. Sekané žulové kostky je doporučeno vyměnit za cca 1,00 m široký pás žulových řezaných desek ve stejném spárořezu, jako je chodník. V případě obruby přidruženého prostoru nižší než 0,02 m a vzdálenosti pevných překážek od okraje vozovky 0,5 m je možné šířku pruhu žulových desek snížit na 0,60 m.

Minimální
<ul style="list-style-type: none">Do míst s vyšší architektonickou hodnotou veřejného prostranství (bulváry, náměstí atd.) a do historických center je vhodnější přírodní kámen, který zaručuje minimální spáry mezi jednotlivými díly. Důraz musí být kladen na prostorovou a materiálovou kompozici celého veřejného prostranství.
<ul style="list-style-type: none">Vozovky tvořené historicky sekanou žulovou kostkou skládanou do vějíře je doporučeno na okraji na obou stranách stavebně upravit. Sekané žulové kostky je doporučeno vyměnit za cca 1,00 m široký pás žulových řezaných desek ve stejném spárořezu, jako je chodník. V případě obruby přidruženého prostoru nižší než 0,02 m a vzdálenosti pevných překážek od okraje vozovky 0,5 m je možné šířku pruhu žulových desek snížit na 0,60 m.

Asfaltobetonový povrch
<ul style="list-style-type: none">Asfaltobetonový povrch lze za určitých podmínek, zejména v úsecích s minimální pravděpodobností dodatečných stavebních činností a zásahů do povrchů, alternativně považovat za vhodný kryt stezek. Má relativně hladký povrch. Je možné ho položit v požadované červené barvě. Dobře odolává povětrnostním vlivům a dobře se udržuje běžnou komunální technikou. Po opravách či vkládání nových inženýrských sítí vznikají spáry, které mohou být při špatně provedené opravě zdrojem větších nerovností.

Úzká ulice v Ostravě, kde je třeba zohlednit šířku vozovky

Umístění mobiliáře

Mezi doprovodnou infrastrukturu a vybavení patří zejména **kvalitní a bezpečné místo k zaparkování kola** (viz kapitola 4.4). Dalšími prvky jsou veřejné pumpy a stojany se základním nářadím pro opravu kola, odpadkové koše nakloněné pro lepší odhození odpadku a stupačky na místě vyčkávání před STOP-čarou na světelně řízených křižovatkách.

Mezi doprovodné prvky cyklistické infrastruktury můžeme zařadit i prvky zpříjemňující jízdu na kole jako přídatné troj-světelné signály pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách, indukční smyčky a tlačítka na výzvu signálu „volno“.

Pravidla pro funkční Městské třídy a významné ulice

Úzká ulice v Ostravě, kde je třeba zohlednit šířku vozovky

Realizace nových ulic a komplexní rekonstrukce ulic budou navrhovány s cílem vést cyklisty po obou stranách ulice formou stezky pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem. Toto řešení představuje (časově i finančně) náročné stavební řešení celého uličního profilu. Vzhledem k současnému stavu jsou u principu Městských tříd a významných ulic prioritní zásady Přimosti a Propojenosti. Z tohoto pohledu je pak vhodné realizovat akceptovatelné řešení, které není podmíněno komplexní rekonstrukcí ulic a připravovat složitá místa (zpravidla křižovatky), která propojí cyklistickou infrastrukturu. V případě dostatečné šířky vozovky je žádoucí vyznačit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, nebo (ochranný) jízdní pruh pro cyklisty. Podobně v případně dostatečně širokých chodníků, na kterých není odpovídající intenzita chodců, je vhodné upravit dopravní režim.

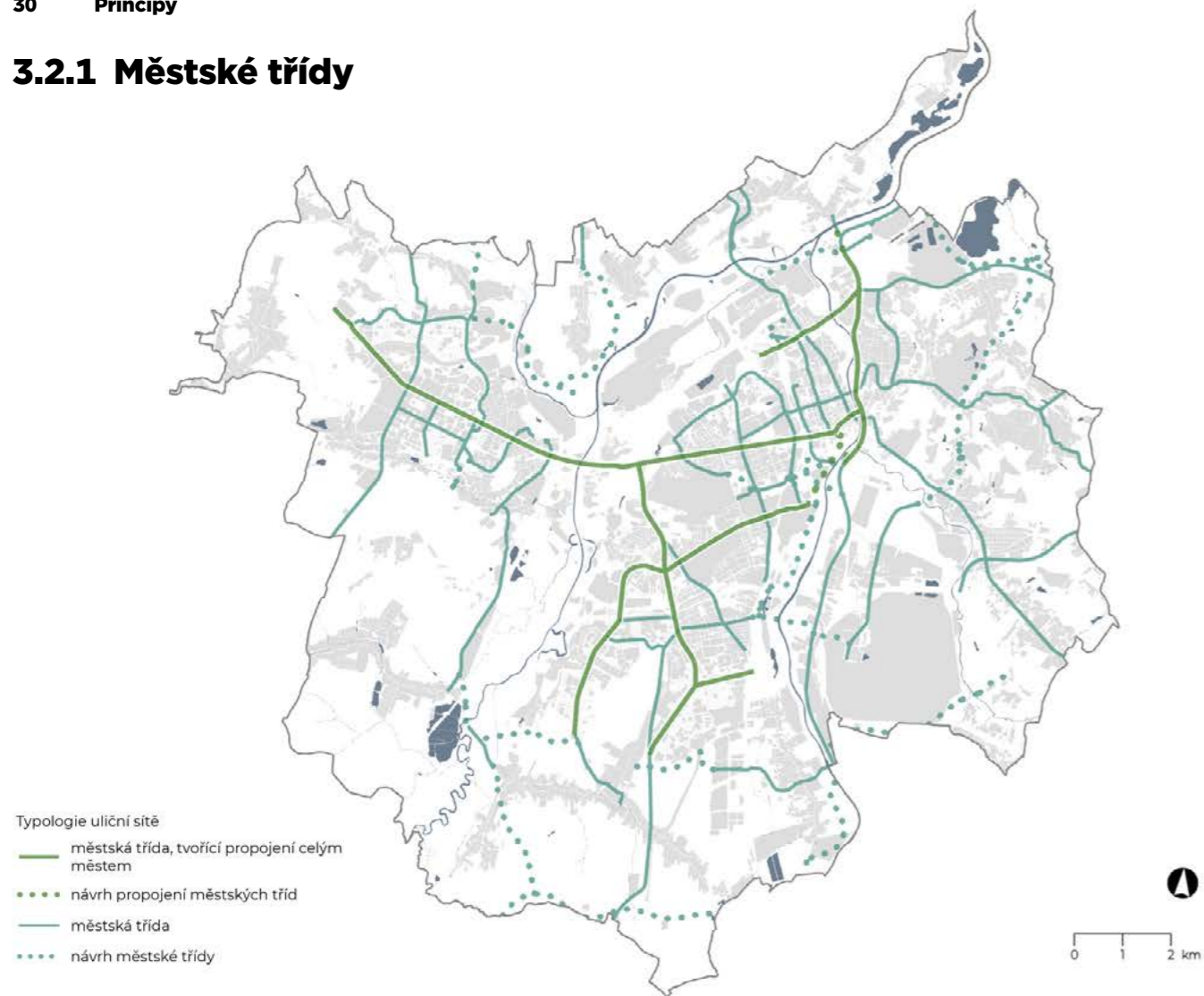
V rámci investičních akcí souvisejících s vyšší investicí do uličních prostranství (rekonstrukce sítí technické infrastruktury, komplexní úpravy vozovky, apod.) **je potřeba prověřit možnost komplexní přestavby celého uličního profilu, tak aby byly splněny soudobé nároky na ulice** (např. prvky MZI) .

Základní
<ul style="list-style-type: none">Navržený dopravní režim musí odpovídat požadavkům na přiměřené prostorové (ideálně i výškové) oddělení cyklistické dopravy od ostatních druhů dopravy v rámci jedné ulice. V základním schématu jsou cyklisté po dělených stezkách vedeni v jednom směru po obou stranách ulice. Příčný pohyb je pak možný na všech křižovatkách. V případě delších úseků zejména městských tříd, které mají delší vzdálenosti mezi křižovatkami (např. Opavská), nebo v případě větších sklonů ulice (např. Frýdlantské mosty), je vhodné umožnit obousměrnou jízdu cyklistů po obou stranách ulice.

Minimální
<ul style="list-style-type: none">Navržený dopravní režim musí odpovídat požadavkům na přiměřené prostorové (ideálně i výškové) oddělení cyklistické dopravy od ostatních druhů dopravy v rámci jedné ulice. V základním schématu jsou cyklisté po dělených stezkách vedeni v jednom směru po obou stranách ulice. Příčný pohyb je pak možný na všech křižovatkách. V případě delších úseků zejména městských tříd, které mají delší vzdálenosti mezi křižovatkami (např. Opavská), nebo v případě větších sklonů ulice (např. Frýdlantské mosty), je vhodné umožnit obousměrnou jízdu cyklistů po obou stranách ulice.

Minimální
<ul style="list-style-type: none">Navržený dopravní režim musí odpovídat požadavkům na přiměřené prostorové (ideálně i výškové) oddělení cyklistické dopravy od ostatních druhů dopravy v rámci jedné ulice. V základním schématu jsou cyklisté po dělených stezkách vedeni v jednom směru po obou stranách ulice. Příčný pohyb je pak možný na všech křižovatkách. V případě delších úseků zejména městských tříd, které mají delší vzdálenosti mezi křižovatkami (např. Opavská), nebo v případě větších sklonů ulice (např. Frýdlantské mosty), je vhodné umožnit obousměrnou jízdu cyklistů po obou stranách ulice.

3.2.1 Městské třídy



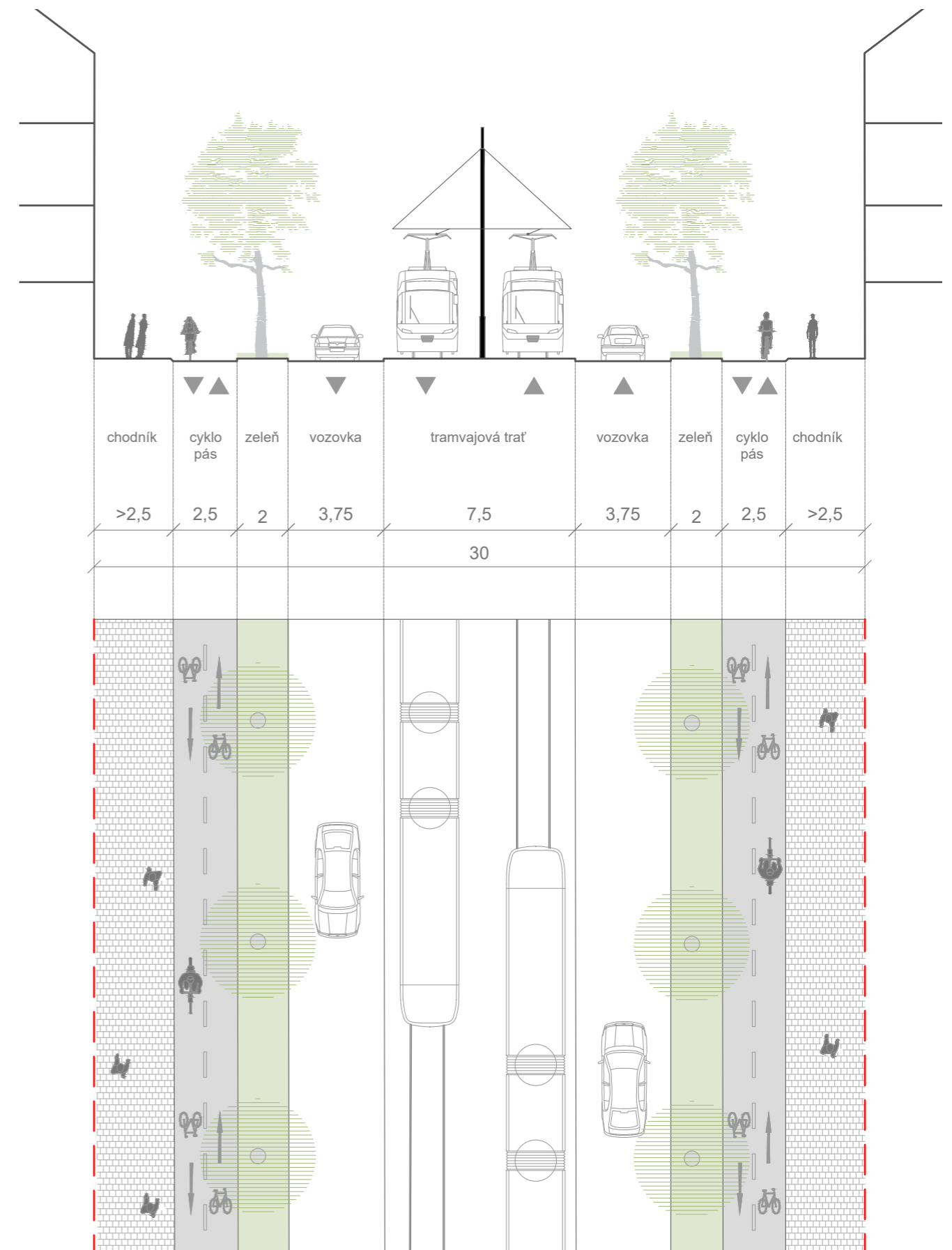
Městské třídy jsou typem veřejného prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství celého města, s vysokou mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit, s vysokou intenzitou dopravy a s vysokou vybaveností veřejného prostranství. Spoluvytváří základní osnovu uliční sítě, základní urbanistickou strukturu města a základní prvky pro orientaci v měřítku celého města.

Jsou charakteristické nejen svými prostorovými parametry, ale také mimořádnou regionální a celoměstskou občanskou vybaveností, obchodní aktivitou, páteří veřejnou dopravou a **vysokou intenzitou pěší, cyklistické, veřejné i individuální dopravy.** V neposlední řadě představují také městská prostranství s vysokou mírou společenských interakcí.

Městské třídy odrážejí charakteristickou urbanistickou strukturu Ostravy. Tvoří propojení tří obytných center (Poruba, Centrum, Jih) v podobě křížící se triády tangent, které vedou mezi nimi. V současnosti se v řadě případů jedná o ulice s primární funkcí individuální automobilové dopravy. Historicky nejvýznamnější a nejdůležitější je městská třída tvořená ulicemi 28. října - Opavská. Druhá městská třída Bohumínská - Ruská - Výškovická je dnes přerušena mezi DOV a Karolinou. Třetí městská třída Muglinovská - Mariánskohorská - Plzeňská - Horní je nejvíce zatížena individuální automobilovou dopravou (IAD).

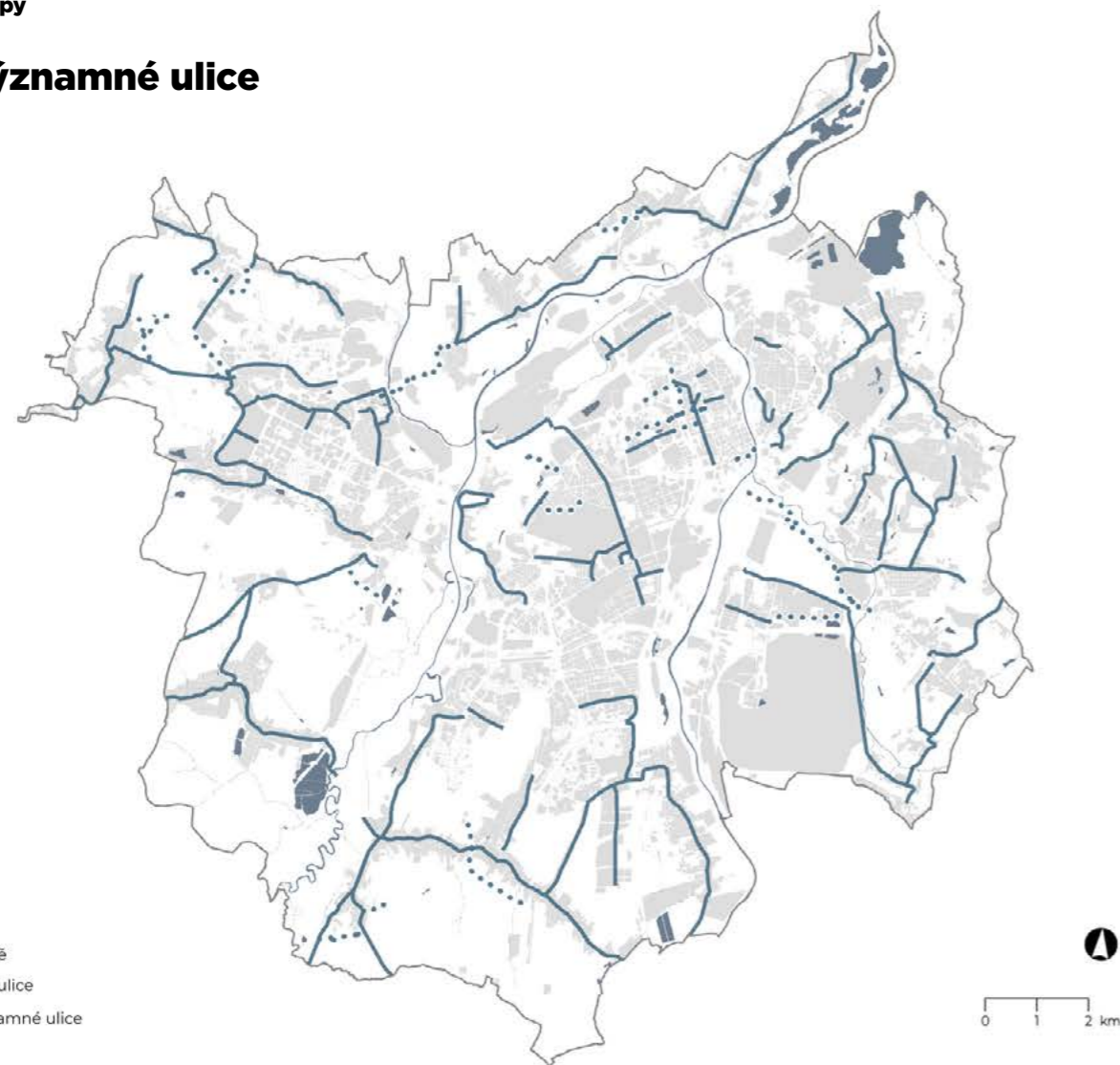
Městská třída 28. října - Opavská již v části jako městská třída funguje a je možné bez větších strukturálních zásahů proměnu dokončit. Městská třída Bohumínská - Ruská - Výškovická se na možnou proměnu připravuje, protože na mnoha místech její současná podoba limituje další rozvoj nejbližšího okolí. Městská třída Muglinovská - Mariánskohorská - Plzeňská - Horní má ve svém současném stavu nejmenší potenciál k celkové proměně. V úseku Mariánskohorská - Plzeňská ji můžeme považovat za rezervu pro dlouhodobý městský rozvoj.

Prioritou na městských třídách je zajistit prostor pro všechny druhy dopravy s důrazem na větší šířky přidruženého prostoru pro chodce i cyklisty, a také pro tramvajovou dopravu, která je jejich součástí (případně pro ni zachovat prostorovou rezervu ve formě vyhrazených pruhů pro autobusy). Městské třídy mají dostatečně široké chodníky (minimálně 2,5 m a ideálně více než 4 m). Jsou preferovány obousměrné cyklistické pásy na obou stranách ulice v přidruženém prostoru o šířce minimálně 2,5 m. Parkování automobilů je minimální, pouze podélné v pásu pro stromořadí, pokud je dodržena maximální osová vzdálenost stromů.



Ilustrační řez uličním profilem městské třídy šířky 30 m

3.2.2 Významné ulice



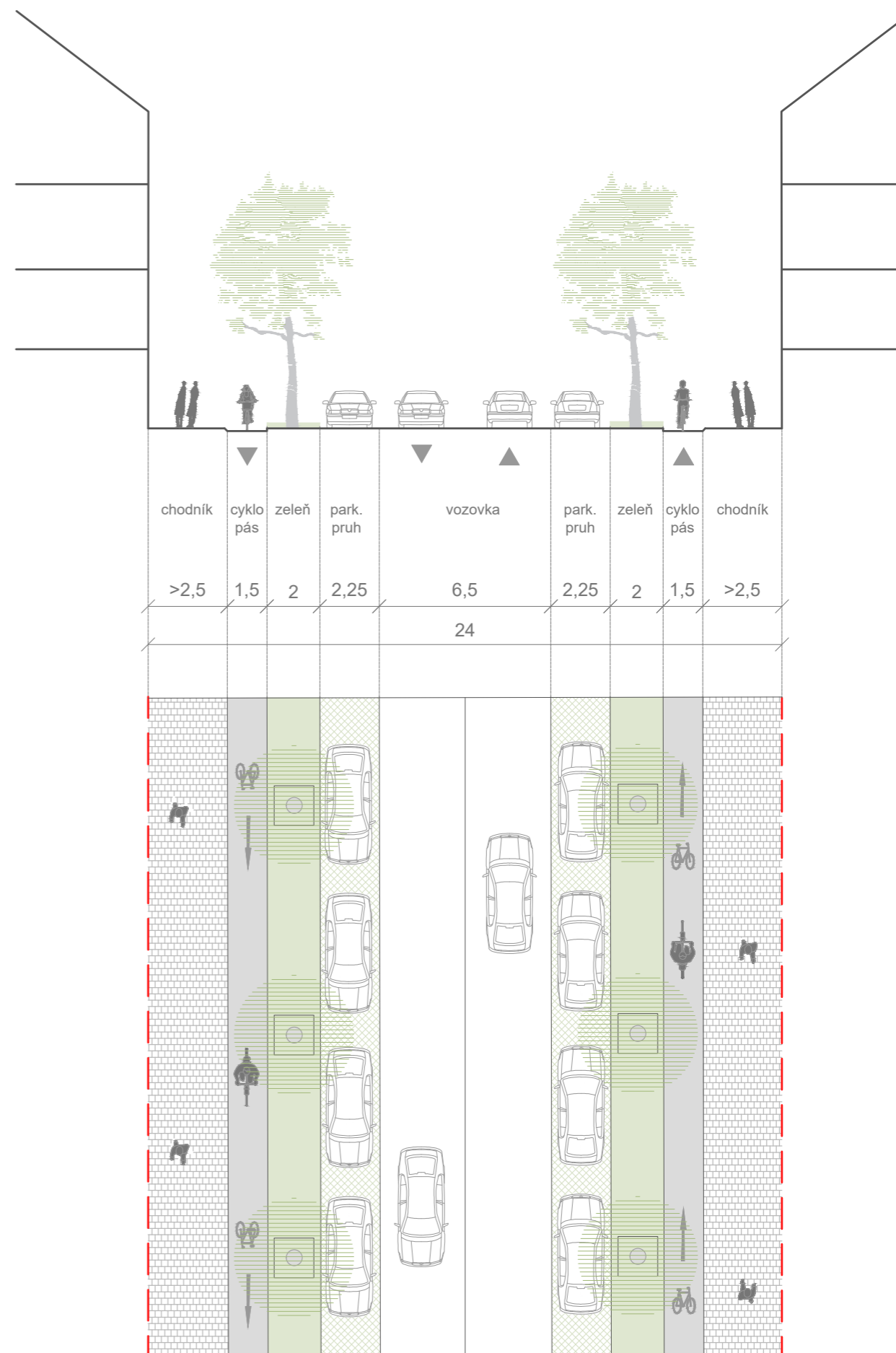
Významné ulice jsou typem veřejného prostranství s vyšší až vysokou mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství města, se zvláštním významem pro obytná centra, obytné části (městských čtvrtí) až po jednotlivé lokality. Na významných ulicích jsou ve větší či menší míře zastoupeny obchodní a společenské aktivity. Do určité míry tomu odpovídá i zatížení těchto ulic vyššími intenzitami dopravy. Významné ulice spolu vytváří základní osnovu uliční sítě, urbanistickou strukturu a jsou prvkem pro orientaci v měřítku obytných center (městských čtvrtí) a lokalit.

Významné ulice charakterizuje nejčastěji vedení linek veřejné dopravy, umístění důležité občanské vybavenosti, obchodní aktivity v parteru či alespoň na nárožích a páteřní funkce v lokálních uličních systémech uvnitř obytných center nebo obytných částí. V neposlední řadě představují také městská prostranství s vyšší společenskou interakcí, která jsou důležitá pro jednotlivá obytná centra nebo obytné části, případně lokality. Jde o jejich páteřní ulice či propojení s okolím. Typickým příkladem významné ulice jsou ulice B. Nikodéma, Janovská, Čapkova, ale také např. ul. Poděbradova, Šenovská, nebo Proskovická.

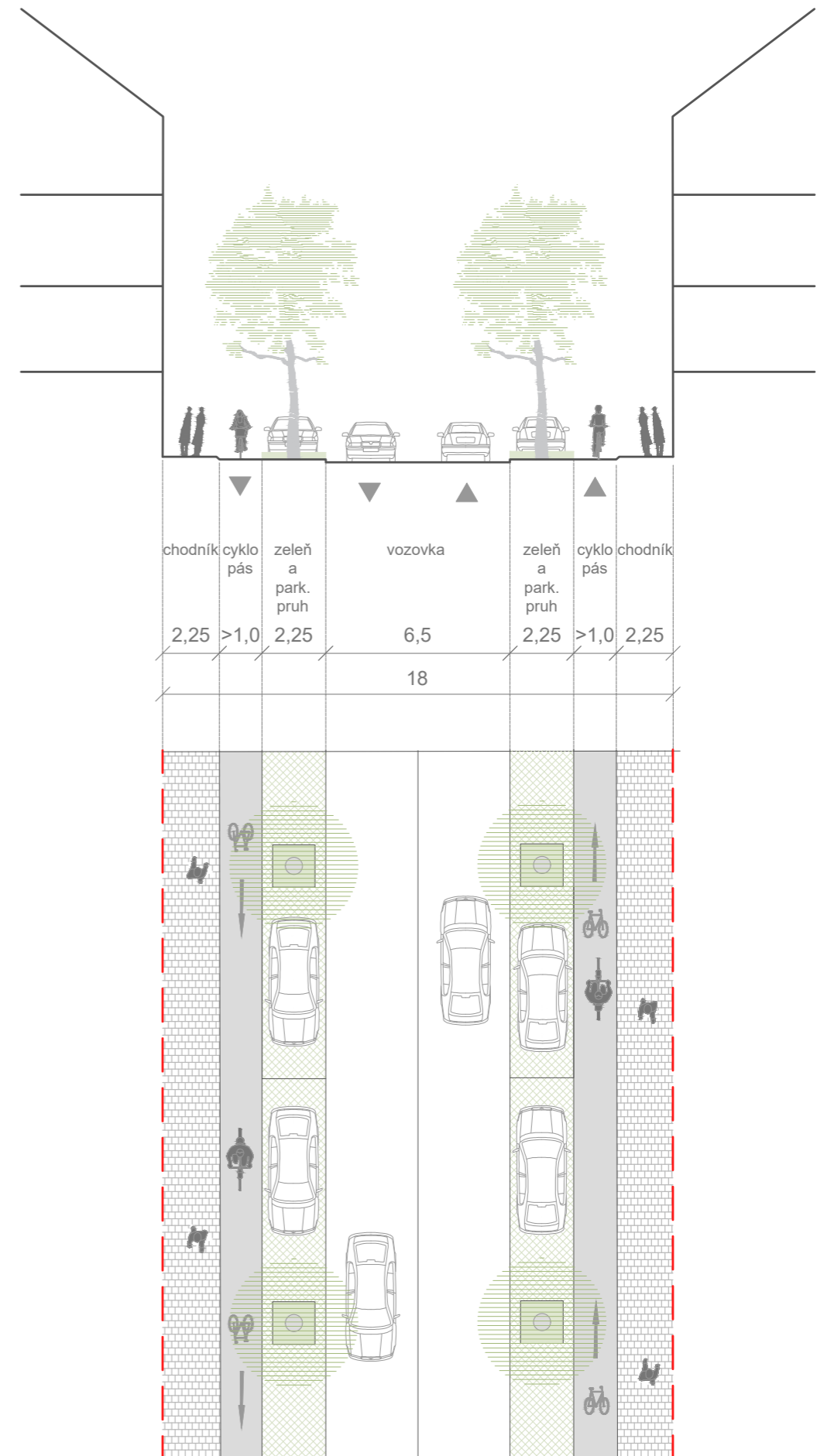
Významné ulice zajišťují napojení zón zklidněné dopravy (viz kapitola 3.3) na městské třídy a na své okolí. Z těchto důvodů je důležité na nich zajistit dostatek příčných propojení v logických vazbách na okolní zástavbu. V neposlední řadě jsou to také městská prostranství s vysokou mírou společenských interakcí, pro jednotlivé obytné části a lokality ta nejdůležitější. Tvoří jejich páteřní ulice, případně je propojují s dalšími částmi města, ať procházejí jejich středem, nebo po obvodu.

Forma a uspořádání významných ulic vychází z uspořádání daného obytného centra, obytné části nebo lokality. Reflektuje nadřazený systém městských tříd a rychlostních komunikací. Současný stav těchto ulic, jak z hlediska existujících prvků cyklistické infrastruktury, tak z hlediska jejich celkové úpravy, je různý. Konkrétní hodnocení je podrobněji popsáno v analytické části (viz kapitola 6).

Prioritou je zajistit prostor pro všechny druhy dopravy nebo dostatečnou šířku přidruženého prostoru pro chodce i cyklisty, a to podle míry aktivity v parteru. V závislosti na ní mají chodníky po obou stranách ideálně šířku 2,5–4 m. Běžně jsou dostatečné jednosměrné jednopruhové cyklistické pásy ideálně s šířkou 1,5 m. Parkování je především krátkodobé, případně pro rezidenty podélné a je umístěno v pásu pro stromořadí.



Ilustrační řez uličním profilem významné ulice šířky 24 m



Ilustrační řez uličním profilem městské ulice šířky 18 m

3.3 Zóny zklidněné dopravy

Většina cest začíná a končí v částech města, kde je doprava obvykle klidnější. Tvoří je užší a kratší ulice a veřejná prostranství, která nejsou určena pro rychlou průjezdnou dopravu.

Zklidněný charakter provozu

ovšem není v těchto částech města zcela samozřejmý. Je žádoucí jej podpořit zaváděním zón zklidněné dopravy. V nich se cyklisté a motoristé pohybují podobnou rychlostí. Nejvyšší dovolená

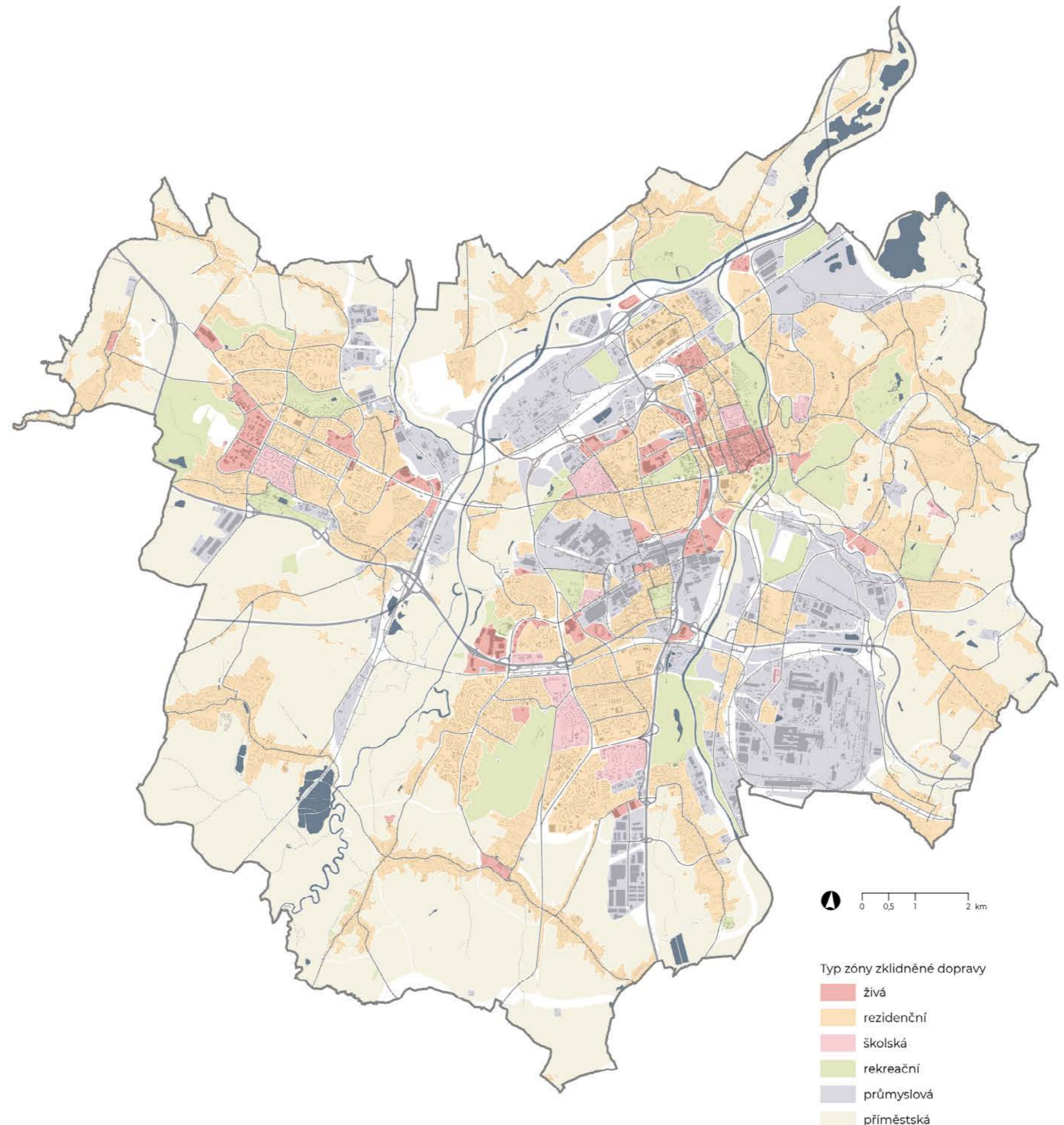
rychlost zde nepřesahuje 30 km/h.

Díky tomu zde **není nutné oddělovat pohyb cyklistů od motorové dopravy**

a prostředí je celkově bezpečnější pro všechny uživatele. Zavádění zón zklidněné dopravy klade vysoké nároky na stavební úpravu prostoru, tak aby bylo možné prostor uvnitř zón

**BEZPEČNĚ
SDÍLET,**

bez ohledu na zvolený dopravní prostředek. Podobně jako u předchozích principů, i zde je zásadní plynulé napojení zón na další prvky



Popis principu

Provoz na ulicích v rámci principu Zóny zklidněné dopravy se vyznačuje poklidným charakterem. Tyto zóny jsou tvořeny ulicemi či jinými veřejnými prostranstvími určenými pro cílovou dopravu, tj. pro dopravu, která v daných ulicích končí, nebo začíná. Komunikace v poklidných zónách z urbanistického pohledu patří k těm nejužším, z pohledu na celé město tvoří nejjemnější žilky, které jsou napojeny na významné ulice a městské třídy (viz kapitola 3.2).

Jedná se o území, kde jsou si hodnoty rychlosti všech druhů dopravy relativně nejbližší.

To umožňuje zmenšovat bezpečnostní odstupy, zkracovat potřebné rozhledové vzdálenosti i vzdálenosti pro zastavení vozidel. **Díky tomu může v prostoru zón zklidněné dopravy společně fungovat více druhů dopravy, aniž by bylo potřeba jednotlivé provozu fyzicky (stavebně) oddělovat.** Zároveň takové zóny kladou nejvyšší nároky na svou stavební a architektonickou podobu tak, aby pohyb uživatelů v těchto zónách přirozeně vedl k bezpečnému sdílení prostoru a stal se pro všechny intuitivním a příjemným.

Doprava je organizována zónově s plošným snížením nejvyšší dovolené rychlosti. Průjezd skrz zónu pro motorovou dopravu je neatraktivní. **Preferovány jsou jednosměrné komunikace s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru.** Podle stávající urbánní struktury je vhodné eliminovat slepé komunikace. Pohyb bezmotorové dopravy je co nejvolnější, přímý, s minimem závleků a překážek. Na křižovatkách se přednost v jízdě řeší pravidlem pravé ruky.

Parkování motorové dopravy se omezuje na vyznačená stání, která jsou dle potřeby vyhrazena primárně cílové dopravě, ať už jde o rezidenty (dlouhodobá stání) nebo zásobování (krátkodobá stání). **Do zóny může být omezen vjezd určitému druhu dopravy,** případně je možné podmínit vjezd či následné stání časově nebo hmotností vozidla.

V zónách **je doporučeno používat co nejmenší počet dopravního značení** a všechna omezení, práva a povinnosti vyznačit na vjezdu do zón.

Zóny zklidněné dopravy jsou nejčastějším zdrojem a cílem veškerých cest. To znamená, že se zde pohybují cyklisté všech věkových kategorií, sociálních skupin a fyzických dispozic.

V poklidných zónách se může obecně jezdit maximální rychlostí do 30 km/h včetně. Stejná, případně velmi podobná je rychlost cyklistů, a tak není potřebné cyklisty vždy oddělovat od motorové dopravy. Naopak je někdy spíše vhodné pohyb motorových a bezmotorových vozidel oddělovat od pohybu pěších. Není však vyloučeno vedení cyklistické dopravy v určeném koridoru formou stezky nebo vlastního jízdního pruhu, v případě, kdy to vyžadují širší okolnosti – hodnoty intenzit dopravy, nebo kdy to umožňuje šířka uličního prostranství. Zvláštním, ale žádoucím případem je pak obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích.

V současnosti lze Zóny zklidněné dopravy hledat v územích označených dopravním (zónovým) značením jako zóny 30 nebo 20, obytné a pěší zóny, cyklistické zóny. Takto označené ulice však většinou svým stavebním řešením nepodporují nastavený dopravní režim a umožňují rychlejší jízdu nebo stání vozidel i mimo k parkování určená místa.

Fungování Zón zklidněné dopravy je v zájmu městských obvodů. Ty jsou nejčastěji správcem ulic a dalších veřejných prostranství, které zóny tvoří.

Převažující využití

- krátké cesty v rámci zóny, které jsou krátké a komplikované pro využití městské hromadné dopravy a zároveň jsou již vzdáleností dlouhé pro pravidelné využití pěší dopravy
- každodenní běžné cesty pro čerstvé potraviny, do místního školního zařízení nebo na místní sportoviště
- první či poslední část cesty k či od zastávky MHD
- na tzv. „poslední míli“ při kombinaci s motorovým vozidlem odstaveným na parkovišti v systému P+B nebo mimo zónu s regulovaným (placeným) stáním

Umístění Zón zklidněné dopravy

Zóny zklidněné dopravy jsou navrhovány uvnitř komunikací spadajících do principu Městské třídy a významné ulice nebo na okrajích obytných center a částí, případně vymezují prostor mezi zastavěnými územími a hranicí města. Dalším hraničním prvkem zón jsou prvky jako vodní plochy či vodní toky, rozsáhlý neprůjezdný průmyslový areál, železniční nádraží či jiná lineární překážka. Pro všechny typy zón zklidněné dopravy platí společná pravidla:

- jsou ohraničeny minimálně z části ulicemi, které spadají do principu Městských tříd a významných ulic
- je na nich kladen velký důraz na pobytovou funkci prostoru
- je na nich vyloučena nebo výrazně znehodněna tranzitní motorová doprava s možnou výjimkou pro linky MHD

Mezi Zóny zklidněné dopravy jsou též řazeny plochy určené územním plánem k zastavbě zejména sloužící k bydlení a příměstská krajina, tj. území lesů, polí a podobných nezastavěných území, kudy jsou vedeny zpevněné i nezpevněné cesty využitelné pro bezmotorovou dopravu. Vedle lesních cest s omezeným přístupem pouze na povolení správce nebo majitele lesa, se jedná i o volně přístupné polní cesty a jiné komunikace související hlavně s přístupností zemědělské a jiné techniky na pozemky, které s cestou sousedí.

Typy poklidných zón:

- rezidenční zóna (viz kapitola 3.3.1)
- školská zóna (viz kapitola 3.3.2)
- živá zóna (viz kapitola 3.3.3)
- rekreační zóna (viz kapitola 3.3.4)
- průmyslová zóna (viz kapitola 3.3.5)
- příměstská zóna (viz kapitola 3.3.6)

Dopravní režimy

Vyhovující

Aktuální dopravní režim odpovídá ideálnímu stavu, který umožňuje infrastrukturu využít všem skupinám cyklistů včetně těch nejzranitelnějších. Jde o vhodné dlouhodobé řešení.

Pro daný princip se jedná o:

- jednosměrnou komunikaci s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru bez vyznačeného pruhu (IP 4b a B 2 v kombinaci s E 12a a E 12b)
- místní komunikaci s maximální povolenou rychlostí do 30 km/h (B 20a = 30 nebo IZ 8a=30)
- obytnou zónu (IZ 5a)
- pěší zónu s povoleným vjezdem cyklistů (IZ 6a)
- cyklistickou zónu (IZ 9a)
- sdílenou zónu (IZ 10a)
- veřejně přístupnou účelovou komunikaci (bez dopravního značení)
- veřejně přístupnou účelovou komunikaci se zákazem vjezdu motorových vozidel (B 11)
- veřejně přístupnou účelovou komunikaci s omezeným vjezdem motorových vozidel (B 11 + E 13)
- piktogramový koridor pro cyklisty (V 20)
- (ochranný) jízdní pruh pro cyklisty (V 14)
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (IP 20a + V 14)
- jízdní pruh pro cyklisty vyznačený v jednosměrné komunikaci (IP 4b a B 2 v kombinaci s E 12a a E 12b)
- stezku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C 7a + E13)

Ostatní dopravní režimy

Ostatní níže uvedené dopravní režimy jsou z definice principu Zón zklidněné dopravy nadbytečné. V případě, že doprava ve vozovce je reálně zklidněná, je potřeba vést cyklisty po vlastní infrastruktuře zbytečná. To ovšem neznamená, že takové řešení je špatné a má být dočasné nebo nouzové. V konkrétních případech to může být řešení v místě a čase plně vyhovující.

Jedná se o:

- cyklistický pás (C 8a + IP 20 a)
- stezku pro cyklisty (C 8a)
- stezku pro chodce a cyklisty dělenou (C 10a)
- stezku pro chodce a cyklisty společnou (C 9a)

Doporučené povrchy

Pro cyklisty sdílející vozovky s ostatními vozidly není určen zvláštní povrch. Výjimkou mohou být komunikace tvořené z dlážděných štípaných žulových kostek (ulice v památkové zóně, zvýšené prahy atd.), kde je doporučeno na povrch pojížděný cyklisty použít drobnější žulové kostky řezané (mozaika), případně použít řezané žulové desky nebo asfaltobeton či cementobeton. Zejména v pěších a sdílených zónách je toto opatření vhodné pro snížení jízd cyklistů po površích určených hlavně pro pohyb pěších.

Umístění mobiliáře

S vazbou na cyklistickou dopravu je nejčastějším mobiliářem stojan na kolo případně, box na jízdní kolo. **Stojany se umísťují v logické návaznosti na hlavní cíle v zónách, na vstupech do areálů, parků,** pokud není dovoleno jet na kole skrz ně, apod. Parkovací boxy se uplatňují zejména v místech s předpokladem delšího stání kola – v blízkosti školských zařízení, kulturních institucí (divadla, muzea) či u bytových domů a na sídlištích. Podrobnosti o řešení míst pro parkování jízdních kol jsou uvedeny v kapitole 4.4.

Pravidla pro funkční Zóny zklidněné dopravy

Zóna zklidněné dopravy je ideálně prostupná a průjezdná pro bezmotorovou dopravu. Chodci využívají veřejná prostranství pro chůzi z bodu A do bodu B a zároveň veřejná prostranství poklidných zón slouží jako atraktivní prostor pro pouhé pobývání v něm. **Lidé na kole se pohybují ve vozovce většinou spolu s dalšími vozidly, neboť zklidněná motorová doprava a stavební úpravy přispívají k pocitu bezpečí.**

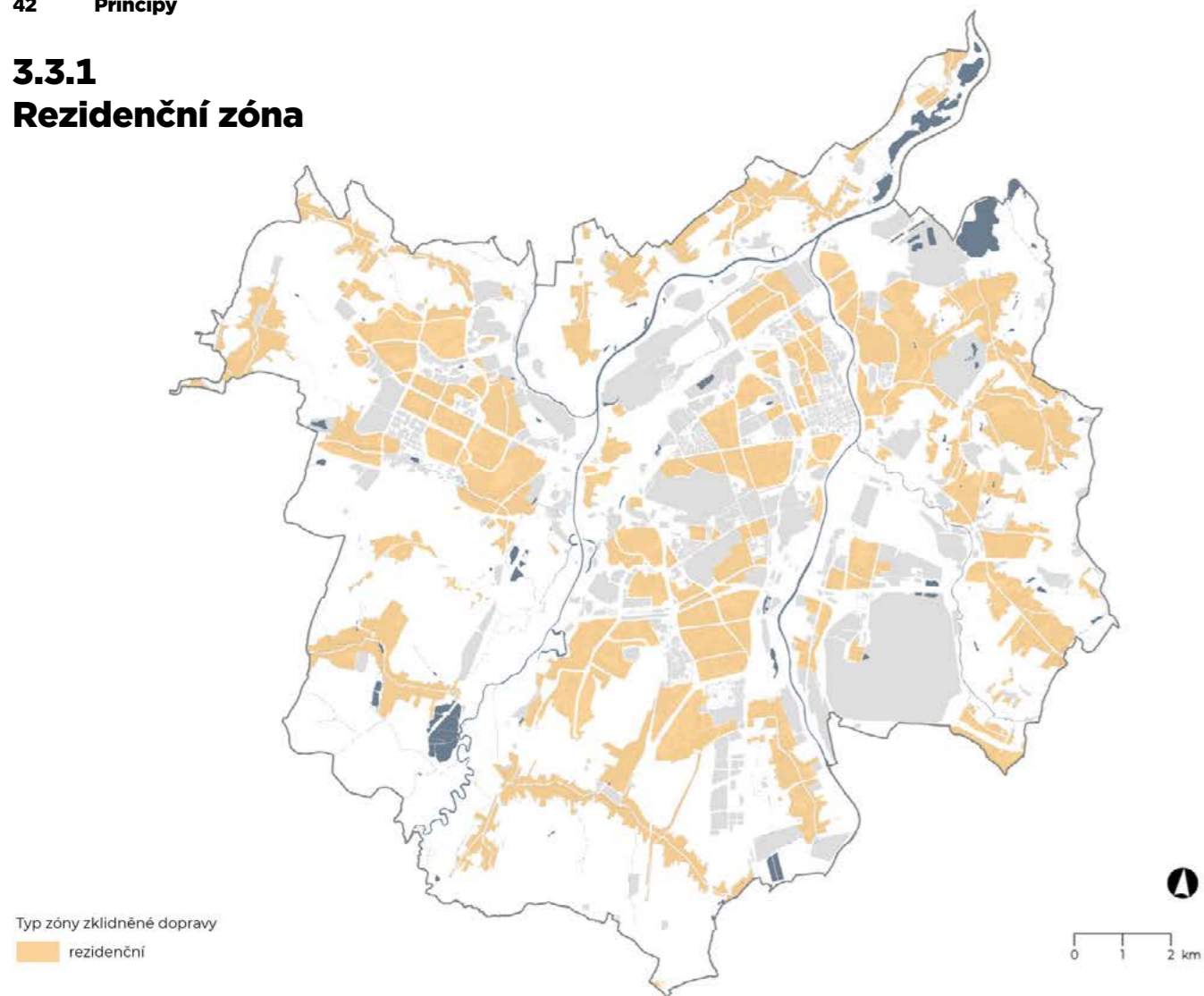
Zóna je průjezdná také pro motorovou dopravu. Avšak celý průjezd skrz zónu je natolik neatraktivní různými opatřeními jako jednosměrné či zúžené komunikace, zvýšené křižovatkové plochy, šikany atd., že většina motoristů raději zónu objíždí po okolních komunikacích v principu Městských tříd a významných ulic a cílová motorová doprava do zóny vjíždí až v místě skutečné potřeby.

Uvnitř zón jsou používány především jednosměrné komunikace pro motorovou dopravu, ale průjezdné nebo obousměrné komunikace pro jízdu na kole. V křižovatkách mohou být povoleny pouze některé křižovatkové pohyby. **Křižovatkové plochy jsou zvýšené do výše přidruženého prostoru,** pokud jsou navazující ramena křižovatek v různé výškové úrovni. U poklidných zón označených jako obytné a pěší zóny je celý veřejné prostranství v jedné výškové úrovni.

Mimo určená a vyznačená parkovací stání by podoba prostranství Zóny zklidněné dopravy neměla umožňovat odstavování motorových vozidel. Omezení dané dopravním režimem je v zónách potvrzeno užší šířkou vozovky, absencí nepojížděných zpevněných ploch, kombinací povrchů atd.

Parkovací stání jsou podrobena regulaci odvíjející se od místa bydliště nebo sídla provozovny vlastníka vozidla (tzv. rezidentní a abonentní karty), jsou zpoplatněna nebo je jejich užití umožněno pouze ve vymezeném časovém úseku či vymezeno pro určitou skupinu osob (vozidla OsOSPao, zásobování atp.), resp. jsou kombinací uvedeného.

3.3.1 Rezidenční zóna



Rezidenční zóna zklidněné dopravy je tvořena ulicemi mezi bytovými a rodinnými domy. Je typická pro území, kde výrazně převažuje funkce bydlení. Ulice plní pobytovou funkci. Je zde velká celoroční poptávka po parkování, hlavně v odpoledních a nočních hodinách.

Nejčastější uživatelé

Po ulicích Rezidenční zóny se pohybují především lidé, kteří v zóně bydlí. Většina uživatelů tak zná charakter zóny, a měli by tedy mít větší zájem o kvalitu prostranství celé zóny a dbát na dodržování daných pravidel.

Uživatelé tak jsou chodci, cyklisté, řidiči motorových osobních vozidel, případně menších nákladních vozidel zajišťujících zásobování v zóně.

Dopravní režimy a značení

Pro Rezidenční zóny se dle typu zástavby navrhuji:

- obytné zóny
- zóny s dopravním omezením – Zóny 30, Zóny 20, cyklistické zóny
- sdílené zóny

V zónách s omezenou nejvyšší dovolenou rychlostí na 20 km/h (obytné, pěší a sdílené zóny) či 30 km/h se dále navrhuje doplnění omezení:

- křižovatky s předností zprava
- zákaz stání mimo vyznačená parkoviště
- omezení vjezdu dle druhu, anebo váhy vozidla
- jednosměrné komunikace (pro cyklisty obousměrné)
- slepé pozemní komunikace pro motorovou



Šířky

Šířky Rezidenčních zón, jejich veřejných prostranství, se odvíjí od jejich stavebního řešení a vyznačení dopravního režimu. Uliční profil může být rozdělen na hlavní dopravní prostor (vozovku) a přidružený prostor, nebo na jeden sdílený prostor. Při návrhu šířek jsou preferovány potřeby pěších a pobytové funkce, a musí být zajištěna dostupnost pro vozidla integrovaného záchranného systému (IZS).

Povrchy

Použité povrchy se odvíjejí od charakteru veřejného prostranství zóny, jejího zatížení a typu uživatelů.

Mezi preferované materiály (viz kapitola 4.2) patří:

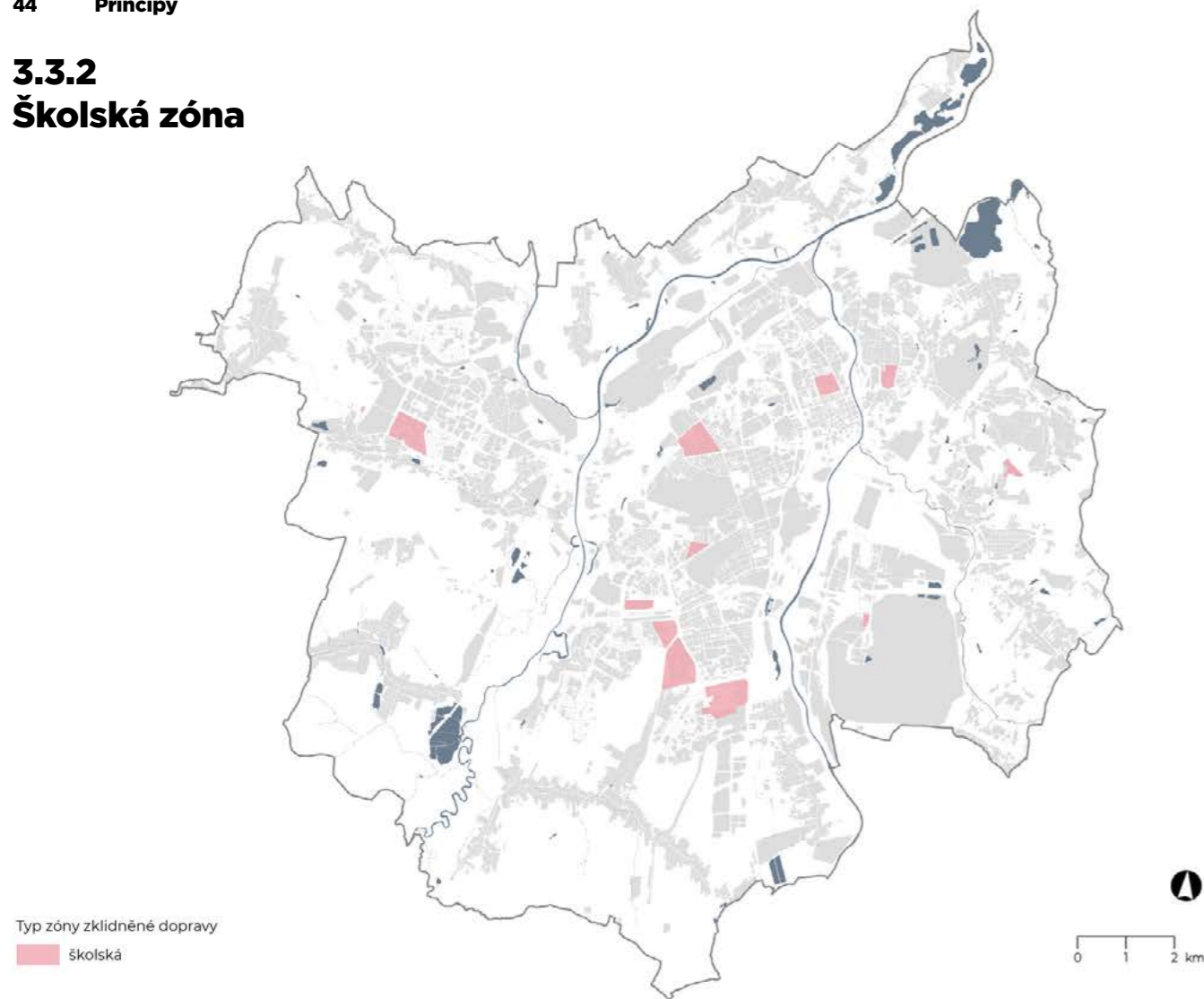
- dlážděné povrchy
- asfaltobetonový povrch

Doprovodná infrastruktura (vybavení)

Do uličního prostoru rezidenční zóny se mohou umísťovat:

- stojany, případně cyklistické boxy
- nabíječky pro elektrická jízdní kola a motorová vozidla
- lavičky, koše a další prvky podporující pobytovou funkci zóny

3.3.2 Školská zóna



Školská zóna zklidněné dopravy je tvořena zpravidla ulicemi mezi bytovými a rodinnými domy obdobně jako Rezidenční zóna zklidněné dopravy (viz kapitola 3.3.1). Rozdíl je, že uvnitř Školské zóny je významná škola nebo více školských zařízení, které ve velké míře slouží i žákům mimo nejbližší okolí. Takováto zařízení generují poptávku po dopravě motorovými vozidly, především v době příjezdu jak žáků a studentů, tak případně rodičů, kteří potřebují krátkodobě zaparkovat. Tyto lokální velké intenzity lidí a vozidel nevytváří atraktivní a pocitově bezpečný prostor pro udržitelnou dopravu (pěší, cyklo), především v čase, kdy se v těchto veřejných prostranstvích pohybuje nejvíce žáků a studentů. Dochází tak k tomu, že přímo ke škole zajiždějí i vozidla rodičů dětí, kteří by se ke škole mohly dopravit pěšky nebo na kole. Dochází také ke zhoršení pobytové kvality veřejného prostranství pro rezidenty těchto zón.

Specifika Školské zóny:

- časově omezený zákaz vjezdu do ulic v blízkosti školy
- krátkodobé parkování na okraji zóny v blízkosti nadřazené uliční sítě
- parkovací stání typu K+R pro vystoupení cestujících a následné zajištění bezpečné cesty mezi parkovištěm K+R a školským zařízením
- cyklistické ulice, nebo zóny před vstupem do školských zařízení

- opatření zvyšující bezpečí a kvalitu v hlavních ulicích sloužící k přístupu škol
- opatření zadržující bezmotorovou dopravu do škol (např. bezpečné a pohodlné parkování jízdních kol pro studenty)

Nejčastější uživatelé

Uživateli jsou zejména rezidenti a v dopravních špičkách žáci a rodiče bydlící mimo nejbližší okolí, kteří se vyskytují na ulicích s vazbou na školská zařízení.

Obecně jsou uživateli chodci, cyklisté, řidiči motorových osobních vozidel, jak v místě bydliště, tak mající vztah pouze ke školskému zařízení, řidiči menších nákladních vozidel zajišťující zásobování v zóně.

Dopravní režimy a značení

Nad rámec opatření shodných s Rezidenčními zónami je potřeba dopravním opatřením po relativně krátkou dobu, a hlavně v blízkosti školského zařízení, minimalizovat negativita vyplývající z příjezdu žáků.

Pro Školské zóny se dle typu zástavby navrhuji:

- zóny s dopravním omezením – Zóny 30, Zóny 20, cyklistické zóny (blokovaná zástavba, soubor bytových domů)
- sdílené zóny



s doplněním omezení:

- křižovatky s předností zprava
- zákaz stání mimo vyznačená parkoviště
- omezení vjezdu dle druhu, anebo váhy vozidla
- jednosměrné komunikace (pro cyklisty obousměrné)
- vymezení krátkodobých parkovacích stání, např. v režimu K+R, ideálně na nejbližší městské třídě či významné ulici

Dočasné omezení vjezdu se provede:

- svislým dopravním značením s vyznačením času omezení
- mobilními dopravními zařízeními od dopravního kuzele po plotovou zábranu na kolečkách
- dále je doporučeno krátkodobé zabránění vjezdu doprovodem pověřeným pracovníkem, který může obsluhovat dopravní zařízení, případně může směřovat řidiče automobilů na určená parkovací stání

Šířky

Šířky Školských poklidných zón, jejich veřejných prostranství, se odvíjí od jejich stavebního řešení a vyznačení dopravního režimu. U hlavních přístupových a příjezdových ulic ke školským zařízením může být uliční prostor velkorysejší

a více odpovídat požadavku na shromažďování a pobyt většího množství lidí v jednom okamžiku. Při návrhu šířek jsou preferovány potřeby pěších a pobytové funkce. Vždy zůstává podmínka dostupnosti pro vozidla IZS.

Povrchy

Mezi preferované materiály (viz kapitola 4.2) patří:

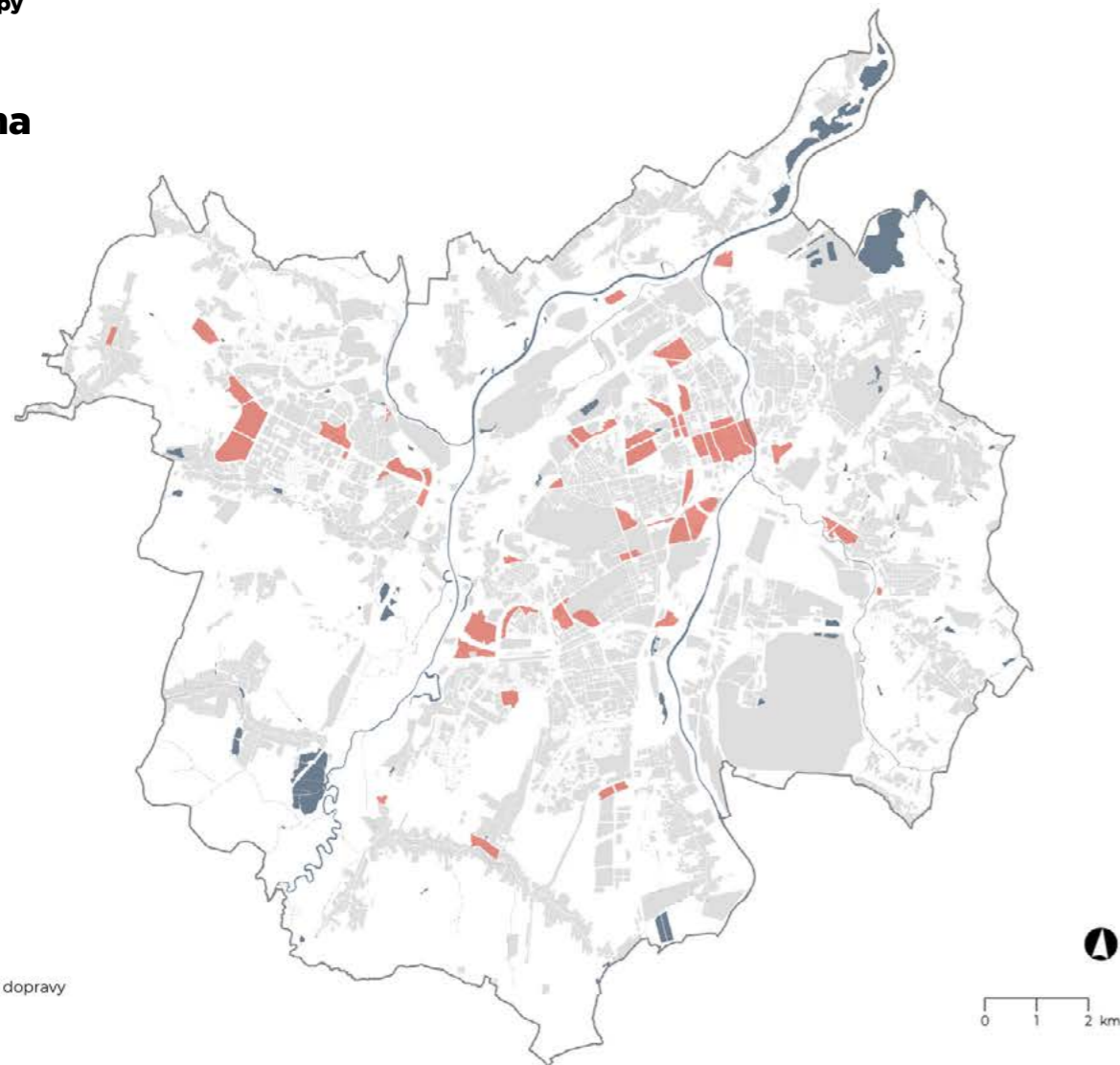
- dlážděné povrchy – jsou vhodné na plochách určených pro chůzi či jízdu na kole, nebo v místech, kde je žádoucí více upozornit na pobytové funkce nebo větší pohyb pěších a cyklistů; na místa s vyšší architektonickou hodnotou veřejného prostranství (např. předprostor historické budovy školy) je používán přírodní kámen v podobě desek
- asfaltobetonový povrch

Doprovodná infrastruktura (vybavení)

Do uličního prostranství Školské zóny se mohou umísťovat:

- stojany, případně cyklistické boxy, a to ve větší míře hlavně v předprostoru školy
- nabíječky pro elektrická jízdní kola a motorová vozidla
- lavičky, koše a další prvky podporující pobytové funkce zóny

3.3.3 Živá zóna



Živé zóna zklidněné dopravy je typická velkým pohybem lidí, velkým rozdílem počtu lidí v denních a nočních hodinách, popř. u turisticky zajímavých míst je významný rozdíl i během týdne či roku. V zóně se mixují funkce bydlení, administrativy, obchodní vybavenosti, sportovně rekreačních funkcí. Z toho vyplývají i různorodé požadavky na parkování, které tvoří požadavky především na krátkodobé a vysoce obrátkové parkování sloužící pro pravidelné odstavování vozidel rezidentů, jednorázové nebo více či méně pravidelné parkování návštěvníků a pracujících v zóně. Je zde také větší poptávka pro možnost zaparkovat na veřejném prostranství jízdní kola či tu nalézt stanice sdílených kol.

Do Živé zóny patří ulice historického centra i ulice uvnitř více či méně přístupných areálů s velkými intenzitami pohybu lidí (areál nemocnic, univerzitních kampusů, nákupní centra).

Specifika Živé zóny:

- sdílený prostor pro pohyb všech účastníků silničního provozu, zároveň výrazné omezení zejména individuální automobilové dopravy (vjezd, průjezd)
- krátkodobé parkování pro zásobování objektů
- parkování pro uživatele zóny je řešeno komerční cestou nastavením odpovídající ceny za parkování nerezidentů a návštěvníků zóny

- pravidelné parkování rezidentů nebo vlastníků nemovitostí je ve veřejném prostranství řešeno pomocí parkovacích karet, čipů atd. na parkovacích plochách mimo nejatraktivnější místa zóny nebo zcela mimo zónu
- průjezdnost cyklistické dopravy je povolena s výrazným ohledem na bezpečnost pěších
- veřejné prostranství je určeno nejen pro pohyb, ale i pro pobyt

Nejčastější uživatelé

Uživatelé Živých zón jsou rezidenti, zákazníci a zaměstnanci obchodů a služeb, cestující MHD turisté, návštěvníci úřadů a dalších veřejných i soukromých institucí mající své provozovny a sídla v zóně.

Obecně Živé zóny užívají chodci, cyklisté, řidiči motorových osobních i zásobovacích nákladních vozidel a případně vozidel MHD.

Dopravní režimy a značení

Pro Živé zóny se dle typu zástavby a funkcí v zóně navrhuji:

- pěší zóny
- obytné zóny
- sdílené zóny
- zóny s dopravním omezením



V zónách s omezenou nejvyšší dovolenou rychlostí na 20 km/h (obytné, pěší či sdílené zóny) či 30 km/h se dále navrhuje doplnění omezení:

- křižovatky s předností zprava
- zákaz stání mimo vyznačená parkoviště
- omezení vjezdu dle druhu, anebo váhy vozidla
- jednosměrné komunikace (pro cyklisty obousměrné)
- slepé pozemní komunikace pro motorovou dopravu

Šířky

Šířky Živých zón, jejich veřejných prostranství, se odvíjí od jejich stavebního řešení a vyznačení dopravního režimu. Z tohoto pohledu se může jednat o úzké uličky historického centra a až po velkoryse pojaté bulváry s náměstími.

Při budování nových Živých zón má šířka zohledňovat očekávané (a řízeně směrované) dopravní proudy a potřeby jejich uživatelů. Vždy zůstává podmínka prostupnosti pro vozidel IZS.

Povrchy

Použité povrchy se odvíjejí od významu zóny, jejího umístění, historické hodnoty místa a typu uživatelů. Díky vyšší intenzitě pohybu chodců a cyklistů v těchto veřejných prostranstvích mnohdy existují i vyšší nároky na kvalitu těchto míst (např. materiál vozovky i chodníků, četnost mobiliáře).

Mezi preferované materiály (viz kapitola 4.2) patří:

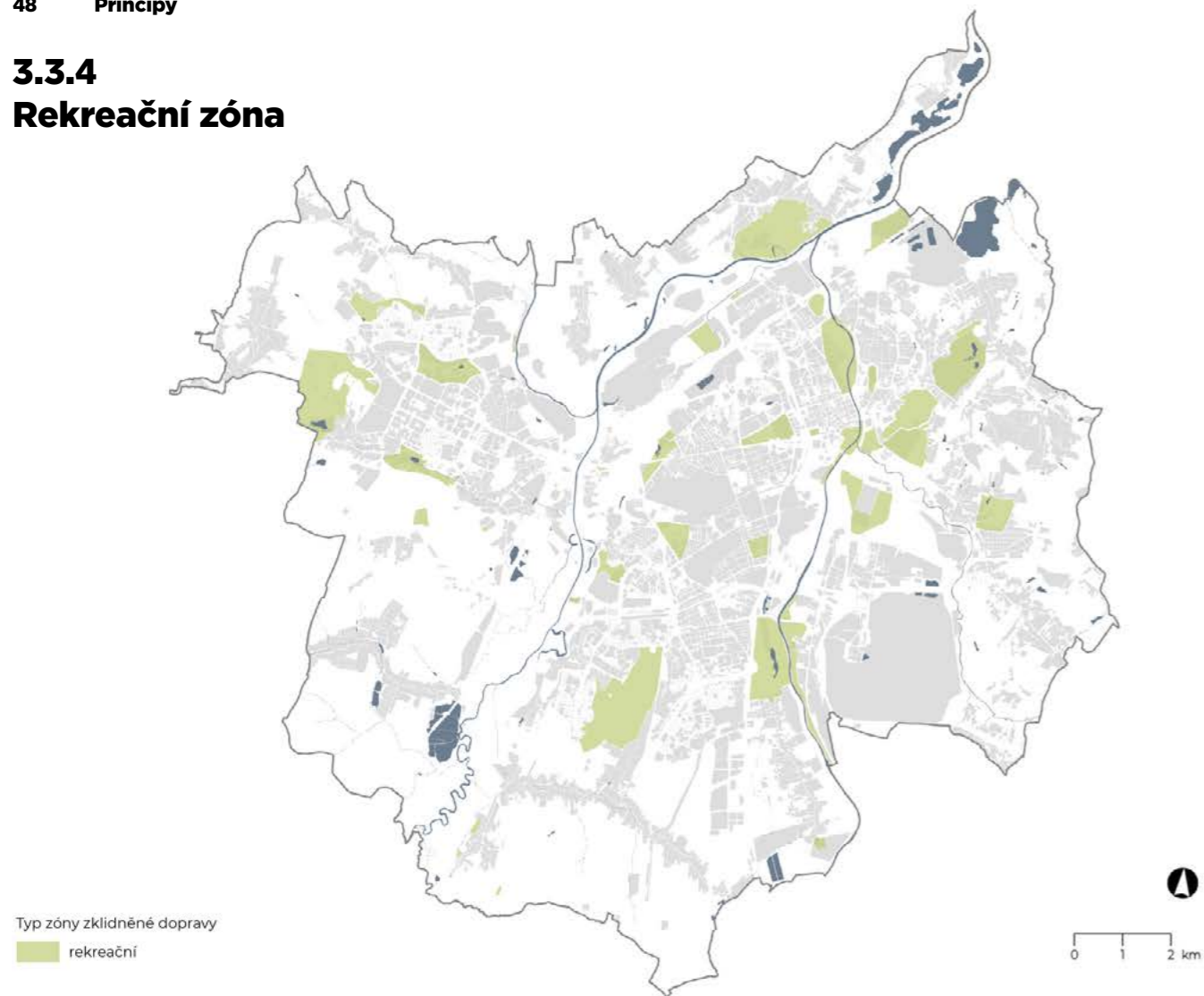
- dlážděné povrchy – jsou vhodné na plochách určených pro chůzi či jízdu na kole nebo v místech, kde je žádoucí více upozornit na pobytovost prostoru či větší pohyb pěších a cyklistů; v místech s vyšší architektonickou hodnotou veřejného prostranství (např. historické centrum) je používán přírodní kámen v podobě desek
- asfaltobetonový povrch

Doprovodná infrastruktura (vybavení)

Do uličního a veřejného prostranství se mohou umísťovat:

- stojany, případně cyklistické boxy hlavně v blízkosti navazujících cílů
- elektronabíječky pro jízdní kola
- lavičky, koše a další prvky podporující pobytovou funkci zóny

3.3.4 Rekreační zóna



Rekreační zóna zklidněné dopravy je území určené primárně pro sport a rekreaci. Jedná se převážně o parky, případně lesoparky a území navazující na břehy řek. Typický je relativně velký počet cílů jako různé odpočívadla a posezení, dětská hřiště, altány, běžecké okruhy atd. Poměr dopravní a pobytové funkce je přibližně půl na půl. Rekreační poklidná zóna je typická pro oblast s minimální hustotou bydlení, administrativy a občanské vybavenosti. Poptávka po pohybu v Rekreační zóně vzniká zejména za účelem odpočinku a sportu. Je zde největší zastoupení pobytové funkce oproti funkci dopravní.

Motorová doprava má možnost pohybu po Rekreační zóně pouze na okrajích a dále je už pohyb umožněn pouze pro dopravu bezmotorovou, výjimečně pro pohyb vozidel správců území. Parkování je vhodné situovat do parkovacích ploch, aby bylo co nejméně omezeno propojení Rekreační zóny s okolím tak, aby nevznikala liniová bariéra zaparkovaných vozidel, bránící prostupnosti zóny pro udržitelné druhy dopravy.

Zóna má být maximálně průchozí, průjezdnost cyklistické dopravy skrz zónu může být omezena z důvodu zajištění bezpečnosti pobytové funkce pěších či omezení negativních dopadů na životní prostředí zóny (jízda mimo vyznačené trasy, poničená vegetace, eroze nepevných ploch).

Pro zvýšení potenciálu využití Rekreačních zón je vhodné je napojovat na Regionální propojení (viz kapitola 3.1).

Rekreační zóna obsahuje:

- sdílený prostor pro pohyb všech účastníků silničního provozu a zároveň výrazné omezení zejména motorové dopravy
- nepravidelné parkování motorových vozidel na okrajích s propojením na síť ulic
- průjezdnost cyklistické dopravy, ale s ohledem na bezpečnost pěších a minimalizaci dopadů na přírodu
- zóna je určena především pro pobyt

Specifika Rekreační zóny:

- pozemní komunikace s vyloučenou motorovou dopravou vyjma vozidel správců či technických služeb zajišťujících údržbu
- jednapruhové obousměrné komunikace
- parkování se soustřeďuje do bodů v blízkosti turistických a sportovních cílů, nástupů na různé rekreační okruhy, vstupů do chráněných území, u řek a vodních ploch

Nejčastější uživatelé

Uživatelé Rekreační zóny jsou výletníci, sportovci, majitelé pozemků a jejich zaměstnanci s potřebnou technikou.

Obecně zóny užívají chodci a cyklisté. Řidiči motorových osobních vozidel mohou maximálně na okraje zóny. Výjimkou mohou být zaměstnanci správců a vlastníků pozemků v zóně.



Dopravní režimy a značení

Uživatelé sdílejí většinou jeden prostor, intenzity motorové dopravy jsou nízké nebo žádné a jsou odvislé od ročního období a využití pozemků.

Pro Rekreační zónu se navrhuje:

- pěší zóny
- cyklistické zóny
- komunikace se zákazem vjezdu motorové dopravy

s doplněním:

- umožnění vjezdu pro správce a majitele pozemků
- stání pouze na k tomu určených nebo vyznačených plochách

Šířky

Šířky komunikací v Rekreační zóně zklidněné dopravy, jejího veřejného prostranství, se odvíjí od funkce komunikace a jejího okolí. Může se jednat od rozsáhlé dlážděné plochy (náměstíčko, rozptylovou plochu u vstupu do parku), přes standardně širokou komunikaci pro společný provoz pěších, lidí na kolečkových bruslích, na kole, až po úzkou cestičku, po které je provoz cyklistů nežádoucí. Jednou z podmínek je, aby šířky komunikací umožňovaly průjezd vozidel komunální techniky.

Povrchy

Použité povrchy se většinou odvíjejí od okolí komunikací. Vzhledem k provozu se může jednat od vyšlapaných pěšin v louce bez nějakého zásahu člověka přes mechanicky zpevněné kamenivo až po dlážděné nebo asfaltbetonové kryty atd.

Mezi preferované materiály (viz kapitola 4.2) patří:

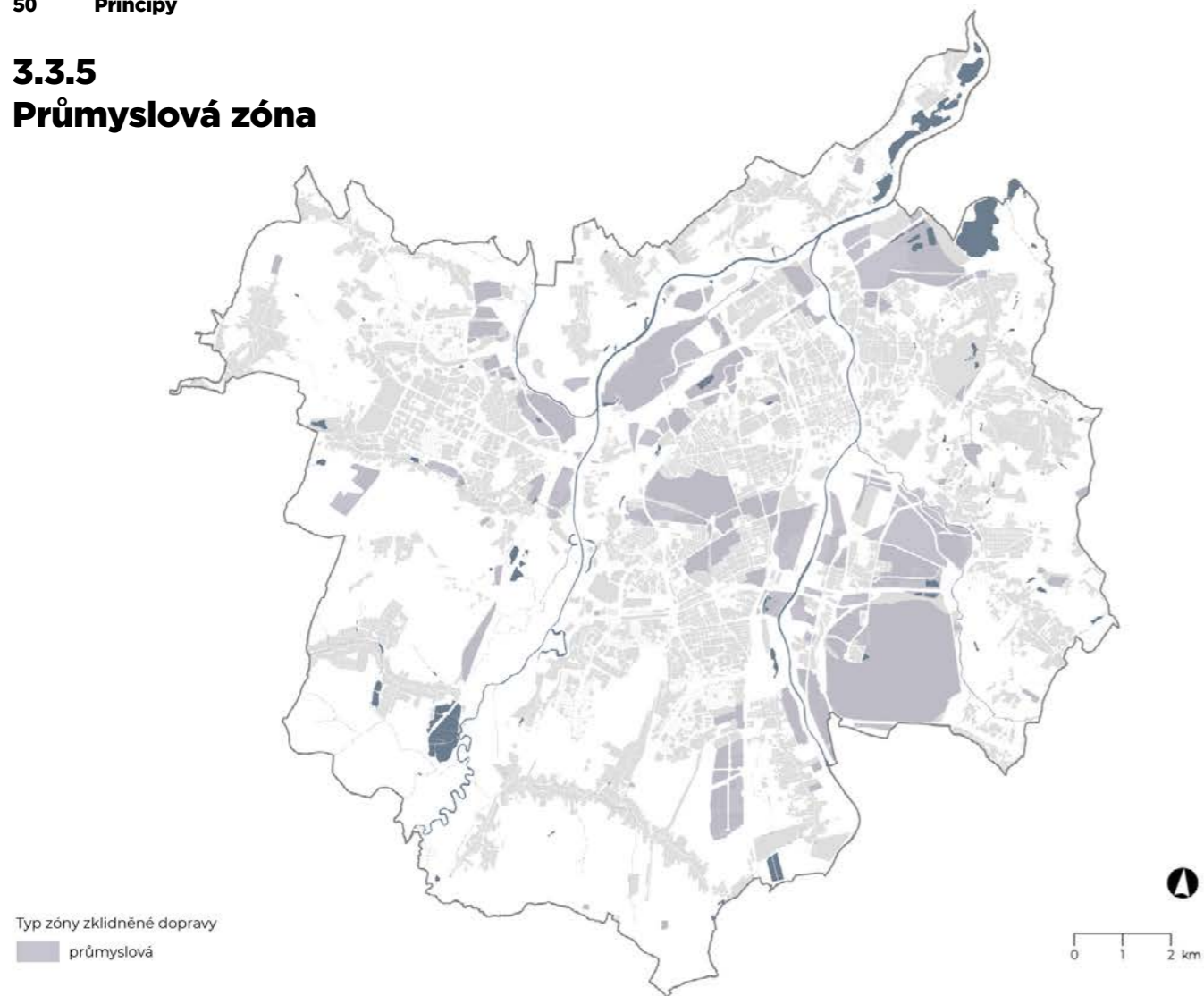
- mechanicky zpevněné plochy – jedná se o různé mlatové povrchy, které umožňují relativně pohodovou jízdu i při nepříznivých povětrnostních podmínkách
- dlážděné povrchy
- asfaltbetonový a cementbetonový povrch

Doprovodná infrastruktura (vybavení)

Do veřejného prostranství se mohou umísťovat:

- stojany, případně cyklistické boxy hlavně v blízkosti navazujících cílů
- nabíječky pro elektrická jízdní kola (s přihlédnutím k dopadům vedení přípojky)
- lavičky, koše, pítka, prvky drobné architektury a další prvky podporující pobytovou funkci zóny

3.3.5 Průmyslová zóna



Průmyslová zóna zklidněné dopravy je označení oblasti s velkým výskytem firem či areálů firem, většinou s minimem budov s funkcí bydlení. Oblast je cílem velkého počtu zaměstnanců pohybujících se v lokalitě hlavně během pracovní doby či v dobách změny směnného provozu. Dále je v oblasti velký pohyb nákladní dopravy, a to od nákladních jízdních kol až po ta největší nákladní vozidla nebo různé pracovní manipulační stroje.

Uživatel

Uživateli jsou zaměstnanci firem, zákazníci či dopravci se svými vozidly.

Dopravní režimy a značení

Dopravní režimy musí zajistit bezpečný pohyb všech uživatelů zóny se zohledněním specifik jednotlivých druhů dopravy či typů dopravních prostředků.

Pro Průmyslové zóny se navrhují:

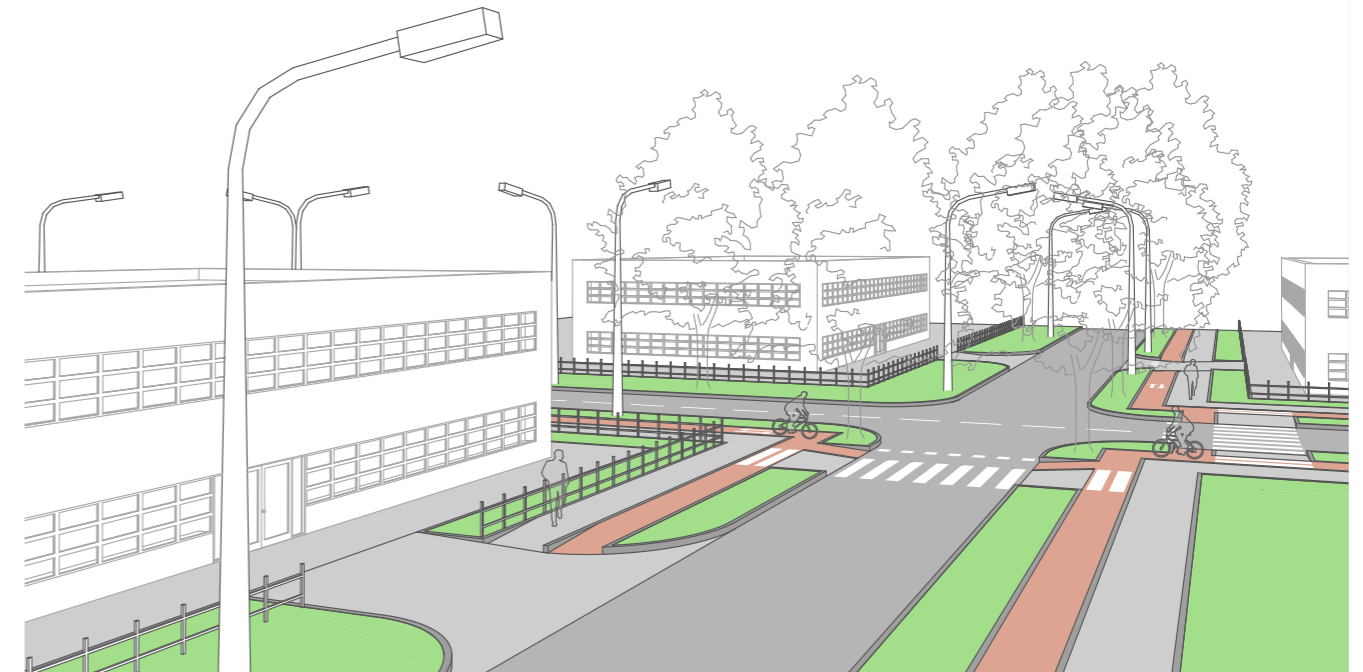
- zóny s dopravním omezením

s doplněním:

- základu stání mimo vyznačená parkoviště
- jednosměrných komunikací (pro cyklisty obousměrných)
- slepých pozemních komunikací s obratišti pro motorovou dopravu

Velký důraz je kladen na:

- bezpečné propojení zastávek MHD se vstupy do firem, do jejich areálů;
- dostatečné rozhledy při křížení nemotorové a motorové dopravy;
- v místech intenzivního průjezdu nákladní dopravy vymístění cyklistické dopravy mimo hlavní dopravní prostor (HDP)
- oddělení jednotlivých druhů dopravy a jejich křížení např. u zastávek MHD, zohlednění směnných provozů a možnosti kumulace většího počtu pěších a cyklistů v relativně krátkých intervalech během dne.



Šířky

Šířky vozovek zejména v obloucích a nárožích křižovatek mají umožňovat průjezd nákladních vozidel. Veškerá opatření v podobě zúžení či zvýšených ploch musí počítat se zatížením nákladní dopravou.

Povrchy

Povrchy souvisejí se zatížením dopravou v Průmyslových zónách.

Mezi preferované materiály (viz kapitola 4.2) patří:

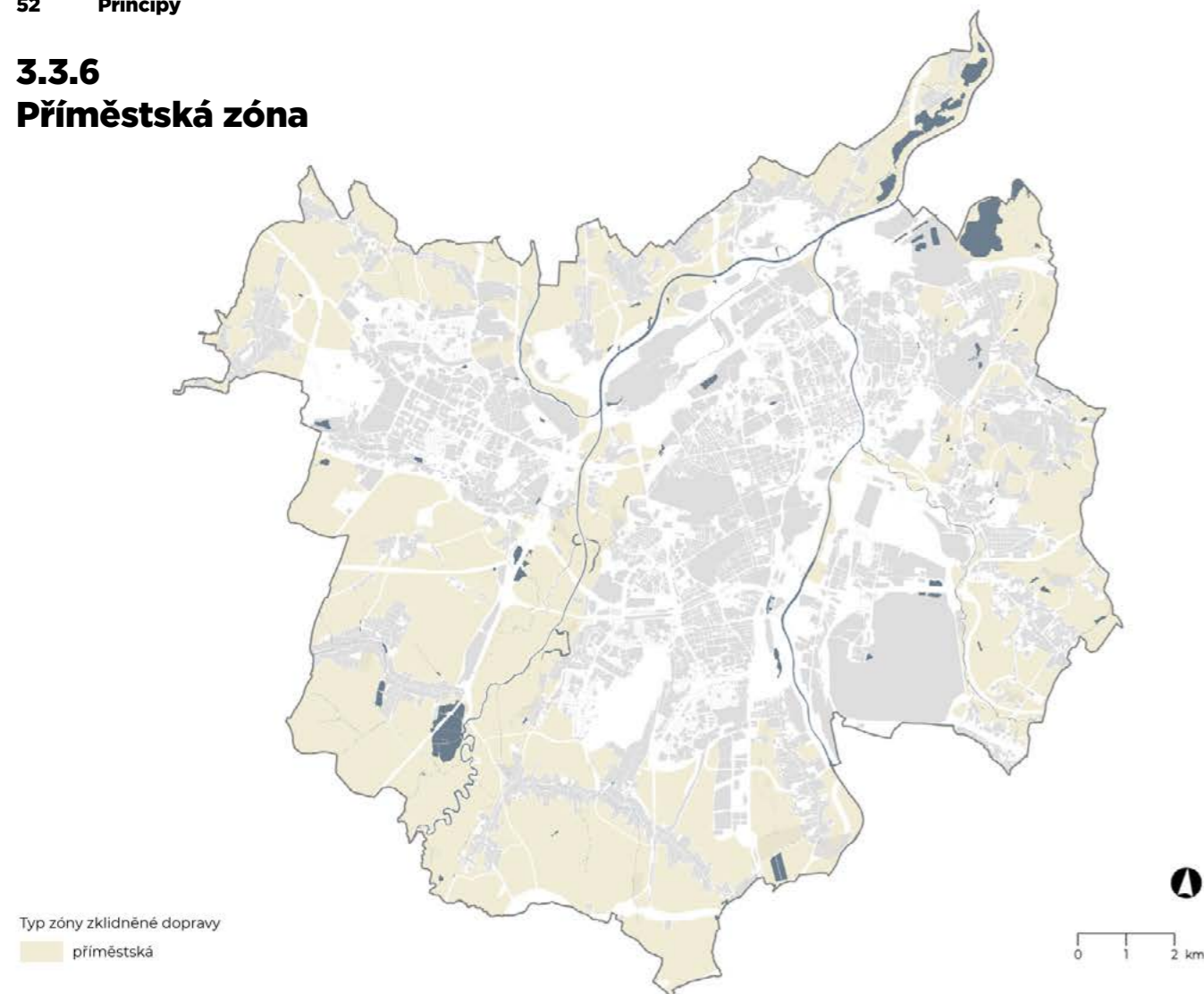
- dlážděné povrchy – do míst s vyšší intenzitou motorové (nákladní) dopravy se používá dlažba s dostatečnou tloušťkou snášející větší zatížení
- asfaltobetonový povrch
- cementobetonový kryt

Doprovodná infrastruktura (vybavení)

Do uličního prostoru se umísťují:

- stojany, přístřešky pro kola, cyklistické boxy, a to hlavně ve vazbě na vstupy do budov a do areálů firem
- lavičky, koše, hlavně v místě zastávek veřejné hromadné dopravy

3.3.6 Příměstská zóna



Příměstská zóna zklidněné dopravy se aplikuje v oblastech mimo zastavěná intenzivně využívaná území. Jedná se většinou o příměstskou krajinu využívanou pro zemědělství a lesní hospodářství. Pohyb vozidel a lidí a jejich pobyt v zóně se soustřeďuje na hospodaření na pozemcích nebo za účelem sportu a rekreace, případně na spojení s okolím města. Oproti rekreační zóně nejdou v příměstské zóně zpravidla vytvářeny atraktivní cíle pro člověka na kole. Území je méně regulováno ve smyslu podpory pohybu a pobytu lidí v něm.

Specifika Příměstské zóny:

- pozemní komunikace s nižšími intenzitami
- jednopruhové obousměrné komunikace – polní a lesní cesty
- parkování neregulováno, neboť prakticky v zóně nejsou cíle, ke kterým by se parkovací stání vztahovala
- pro odstavování vozidel slouží nezpevněné krajnice cest, široké plochy nestavebně řešených sjezdů

Nejčastější uživatelé

Uživatelé jsou výletníci, sportovci, majitelé polností a lesů s jejich zaměstnanci s potřebnou technikou.

Dopravní režimy a značení

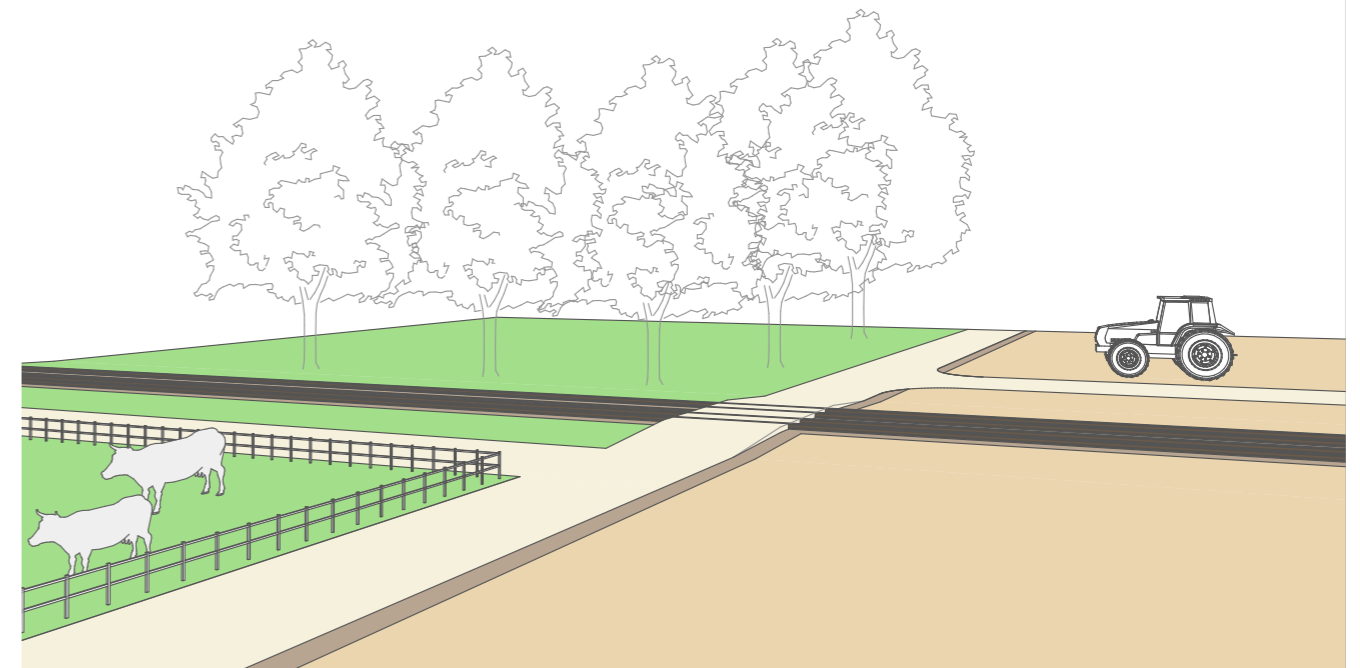
Uživatelé sdílejí většinou jeden prostor, intenzity motorové dopravy jsou nízké a jsou odvislé od ročního období a využití pozemků.

Pro Příměstské zóny zklidněné dopravy se navrhuje:

- zákazy vjezdů motorové dopravy s povolenými výjimkami
- snížení nejvyšší dovolené rychlosti
- zóny s dopravním omezením

s doplněním:

- křižovatek s předností zprava
- omezení vjezdu dle druhu, anebo váhy vozidla
- případného stání pouze na k tomu určených nebo vyznačených plochách



Šířky

Šířka komunikací se odvíjí od jejich stavebního řešení a vyznačení dopravního režimu. Zpravidla se jedná o jednopruhové obousměrné komunikace, často tvořené pouze vyjetými kolejiemi vozidel v trávě na podloží zpevněném časem a projíždějící těžkou technikou. Průjezdový profil se tvoří přirozeně průběžně průjezdem vozidel.

Další cesty vznikly využitím silničních nebo jiných betonových panelů o dané šířce, asfaltbetonovým recyklatem nebo asfaltbetonovým krytem v různé době stáří.

Povrchy

Použité povrchy se odvíjejí většinou od okolí komunikací. Vzhledem k provozu se může jednat od vyšlapaných pěšin v louce bez nějakého zásahu člověka přes mechanicky zpevněné kamenivo až po asfaltbetonové kryty nebo zpevněné povrchy tvořené betonovými panely.

Doprovodná infrastruktura (vybavení)

V Příměstských zónách se s ohledem na přírodní ráz zóny a minimalizaci atraktivních cílů doporučuje poskrovnu:

- umísťovat lavičky a stojany, zejména u různých odpočíváků či rozcestí

STANDARDY



Standardy pomáhají zajistit, aby prostor pro pohyb na kole působil v celém městě jednotně a byl pro uživatele dobře čitelný.

Využívání předem dohodnutých řešení

křížení, typů povrchu nebo způsobů označování překážek, má za následek předvídatelnější chování účastníků silničního provozu, a tudíž i vyšší bezpečnost. Schválené standardy popisují

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

na různé prvky a řešení ve veřejném prostanství.

Poskytují zásobník předjednaných řešení, čímž usnadňují proces plánování, projektování i realizace konkrétních opatření na podporu cyklistické dopravy.



4.1 Křížení

Křížení je místo, kde se střetávají všichni uživatelé veřejného prostranství a s nimi i rozdílné požadavky každého druhu dopravy. Tato kapitola se věnuje standardům křížení, u nichž je potřeba identifikovat jednotlivé typy výchozích situací křížení pěší a automobilové dopravy s cyklistickou dopravou.

Druhy křížení se liší podle kontextu, jako jsou například šířka uličního prostranství, kde ke křížení dochází, oblast (zóna), ve které se křížení nachází, její charakter a typy dopravy, jež se zde mísí.

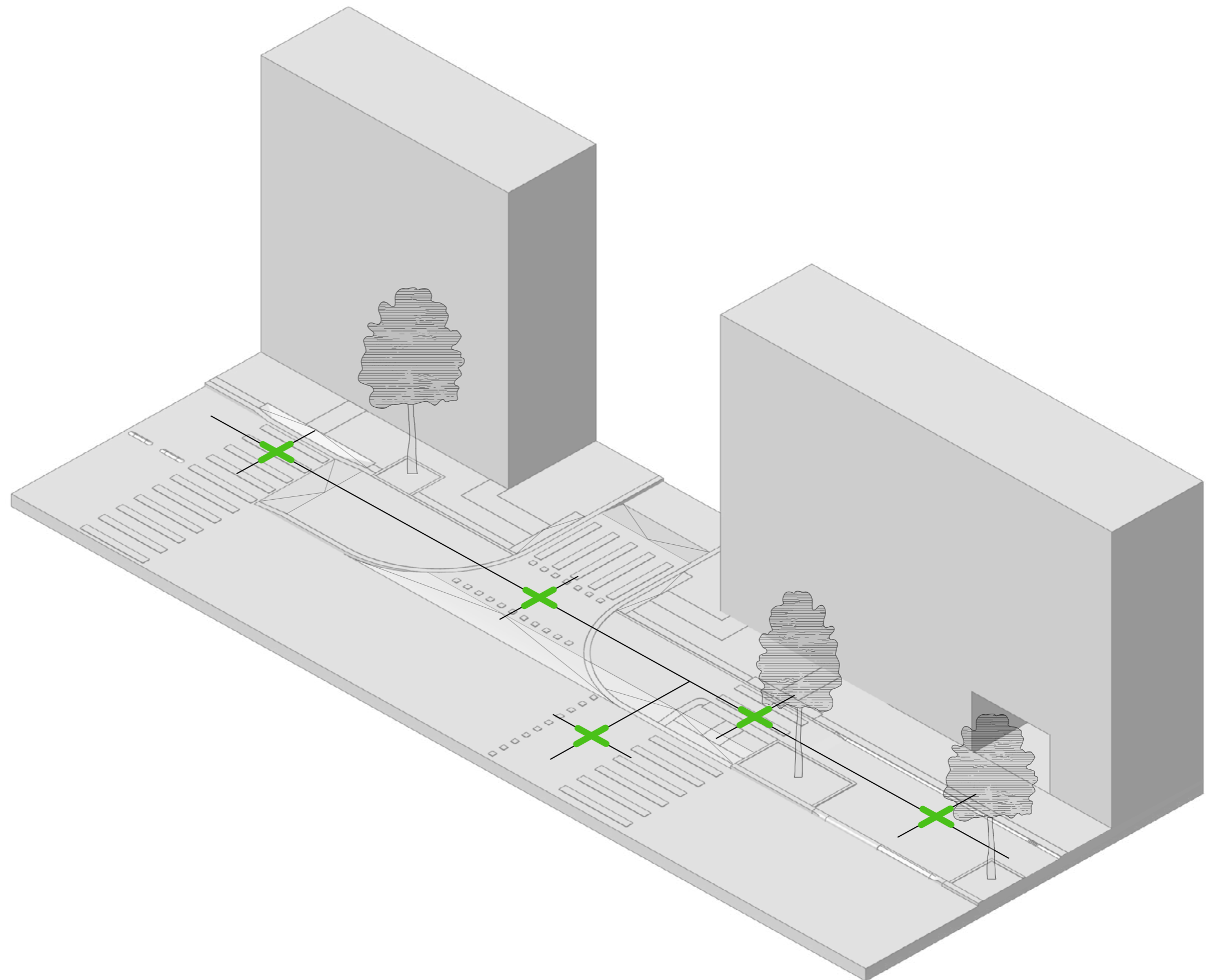
K většině konfliktů dochází právě v úseku křížení. **Vhodným návrhem lze zvýšit přehlednost a předvídatelnost**, tedy i komfort všech uživatelů veřejného prostranství. Účelný návrh křížení může zvýšit intenzitu cyklistické dopravy a osob v ulici a tím i ekonomický potenciál lokality.

Finální podoba jednotlivých křížení se odvíjí od vlastností konkrétního řešeného místa. Každá lokalita má své šířky uličního prostranství, intenzity a druhy dopravy, které se zde střetávají. **V koncepci jsou znázorněny standardní situace křížení**, které by měly být zapracovány v návrzích v takovém rozsahu, jak je to v daných místech technicky možné.

Základní požadavek

Křížení má být předvídatelné a má být přehledné pro cyklisty, chodce i řidiče motorových vozidel.

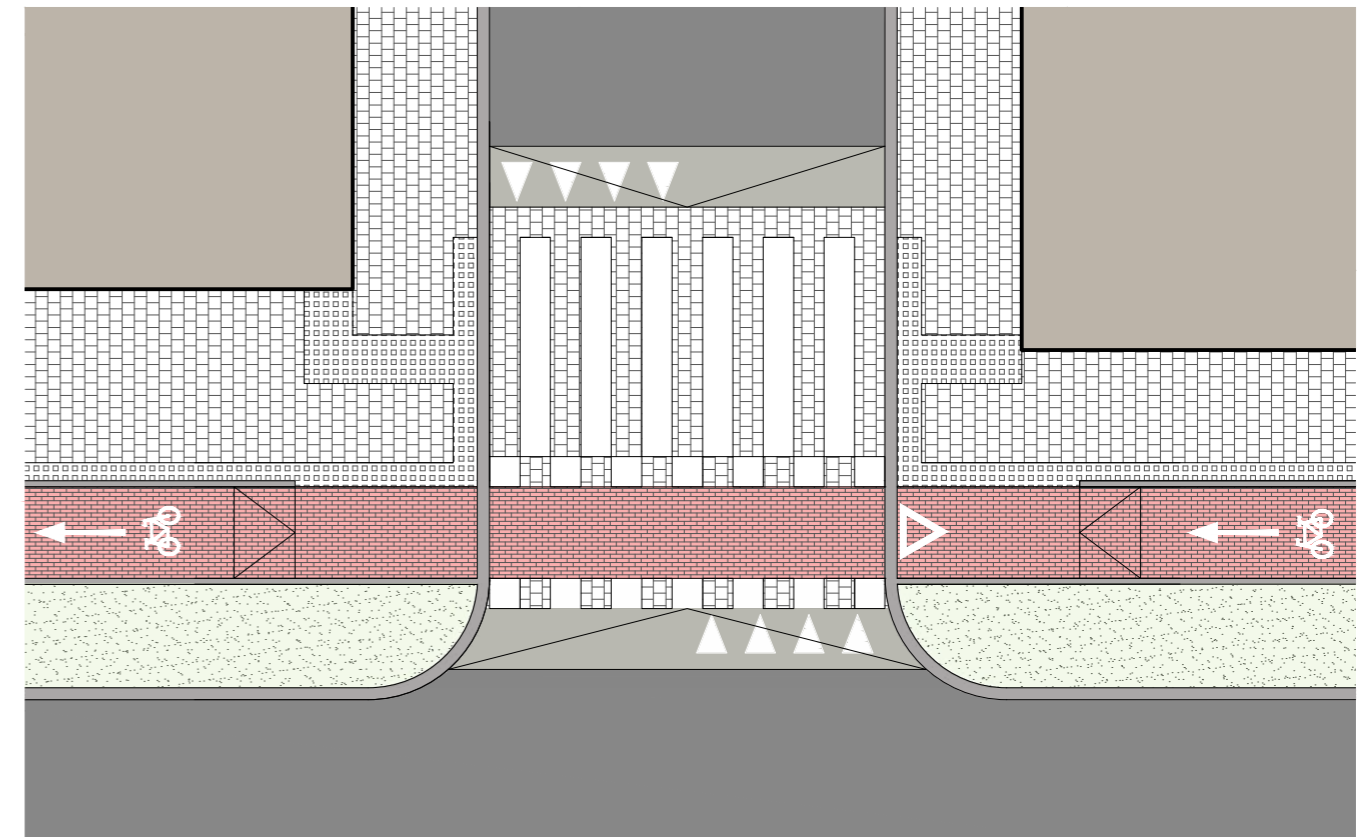
Výsledná stavební podoba křížení by měla být v souladu s organizací dopravy a měla by ukazovat jedno správné provedení křížení vč. jednoznačného určení přednosti v jízdě.



Základní principy křížení

- každé místo je potřeba řešit individuálně podle místního kontextu (intenzita jednotlivých druhů dopravy, prostorové možnosti, charakter městské části)
- z hlediska bezpečnosti, použitelnosti a kontinuity infrastruktury pro cyklisty, je nutné řešit návrh křižovatkových i mezikřižovatkových úseků jako jeden propojený celek
- cílit na návrh kompaktních křižovatek a zajistit tak bezpečnost, přehlednost a předvídatelnost pohybu jednotlivých uživatelů
- umisťovat překážky v podobě zábradlí a sloupků jen v nejnútnejších případech a tvořit volný a propustný prostor bez bariér a zábran
- přenastavení a účelné umístění světelně signalizačních zařízení pro plynulost všech druhů dopravy
- vždy začít s návrhem křížení potřebami nejzranitelnějších uživatelů – děti, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, chodci...
- v místech, kde dochází k přejíždění, dbát na výškový rozdíl +0 mm
- klást důraz na standardní vedení minimálně jednoho cyklistického pruhu po obou stranách uličního prostranství
- přednostně vést cyklisty přes křižovatky pomocí přejezdů pro cyklisty a přivést je do přidruženého prostoru (PP) již před křížením
- přejezdy pro cyklisty umisťovat blíže ke středu křižovatky a souběžně s přechody pro chodce
- v prostoru křižovatky je v PP cyklistický pruh a pás pro chodce v jedné výškové úrovni
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty musí být v úseku křížení barevně podbarven červeně, pokud probíhá po hlavní pozemní komunikaci
- pro odbočení vlevo z HDP využívat standardní nepřímé levé odbočení, tzv. „tah koněm“
- klást důraz na materiály, jejich strukturu a barevnost, pro zachování přehlednosti křižovatkových úseků
- v maximální míře pro zdůraznění povinnosti dát přednost v jízdě využívat vodorovné dopravní značení – bílý trojúhelník v ose cyklistického pruhu

4.1.1 Křížení komunikace a přejezdu pro cyklisty na zvýšeném širokém prahu

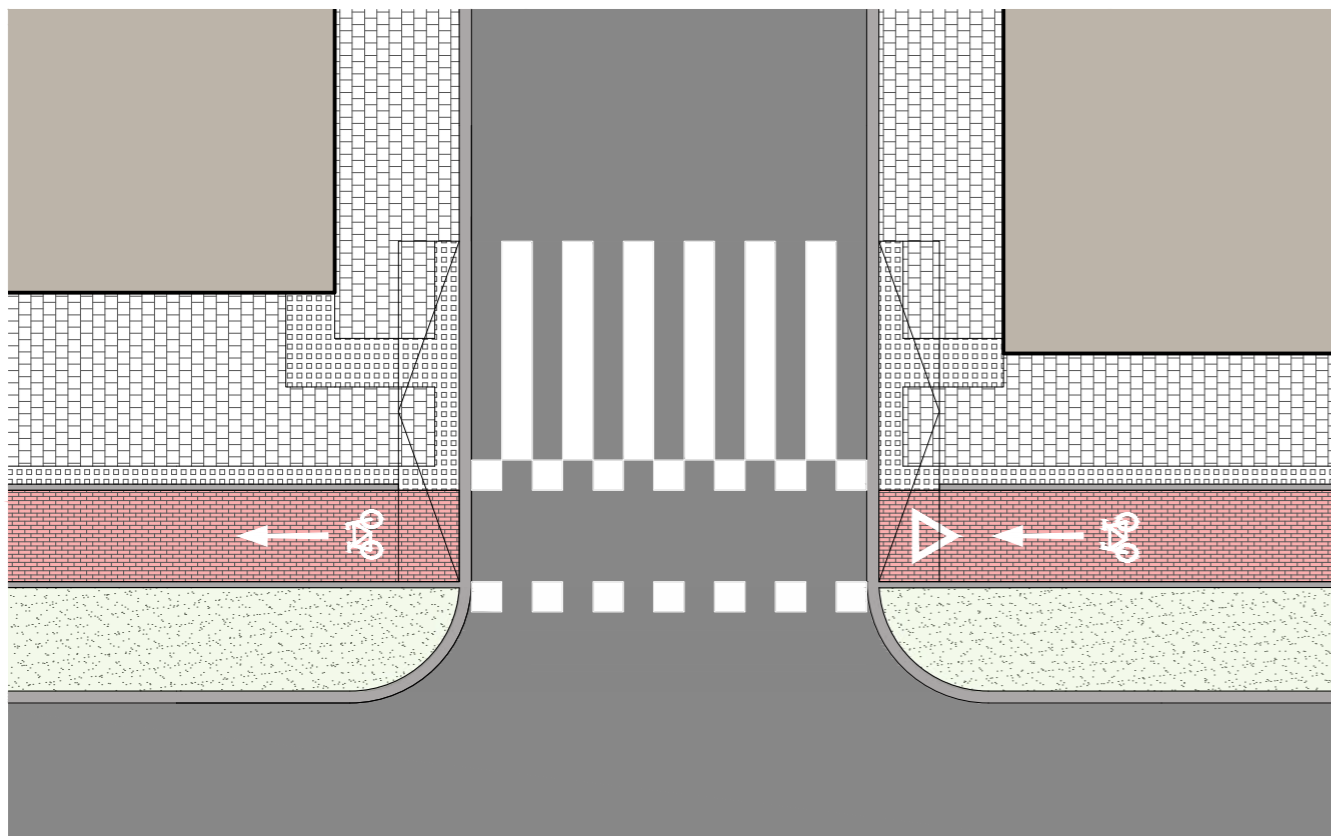


Ke křížení vedlejší komunikace a přejezdu pro cyklisty na zvýšené vozovce dochází většinou při změně dopravního režimu, např. při vjezdu do dopravně zklidněné zóny (zóna 30, obytná zóna, pěší zóna) nebo při odbočení do méně významné vedlejší komunikace. Zvýšený prah se navrhuje pro upozornění na změnu dopravního režimu a je preferován zejména v místech, kde jsou, nebo je předpoklad, zvýšené intenzity cyklistické a pěší dopravy podél hlavní komunikace. Se zvýšeným prahem stoupá míra bezpečnosti a je zajištěno větší pohodlí chodců a cyklistů při křížení vozovky.

- Chodci a cyklisté kříží komunikaci v jedné výškové úrovni.
- Výškové oddělení cyklistické části od pásu pro chodce se na dělené stezce plynule snižuje v dostatečné vzdálenosti od křížení a cyklisté před křižovatkou najíždí do stejné výškové úrovně jako chodci.
- V případě stezek pro chodce a cyklisty se, pro zvýšení přehlednosti, používá vodorovné dopravní značení (VDZ) „Přejezd pro cyklisty“, které je umisťováno střídavě vůči VDZ „Přechod pro chodce“.
- V případě navazujících úseků v režimu stezek pro chodce a cyklisty společných (nebo kombinace společné a dělené), je použito sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty.

- Materiál a barva povrchu zvýšeného prahu odpovídá povrchu navazujících stezek pro chodce a cyklisty, aby nedošlo k optickému přerušení upřednostňovaného pohybu.
- Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se umisťuje VDZ jednobarevný bílý symbol „Dej přednost v jízdě!“. Symbol se umisťuje do středu jízdního pruhu určeného pro cyklisty, tj. u obousměrné stezky pro (chodce a) cyklisty se umisťuje vpravo.
- Při umístění prahu od hlavní pozemní komunikace je primární přímot tras chodců a cyklistů oproti zajištění místa pro odbočující vozidlo, které musí před přejezdem zastavit.
- Umístění prahu zároveň musí eliminovat riziko přehlédnutí chodce nebo cyklisty motoristou vlivem mrtvého úhlu při odbočování z hlavní pozemní komunikace.
- Potřebnost zajištění místa pro odbočující vozidlo se odvíjí od intenzity vozidel na hlavní pozemní komunikaci a od možnosti objetí odbočujícího vozidla.

4.1.2 Křížení komunikace a přejezdu pro cyklisty sjetím do vozovky



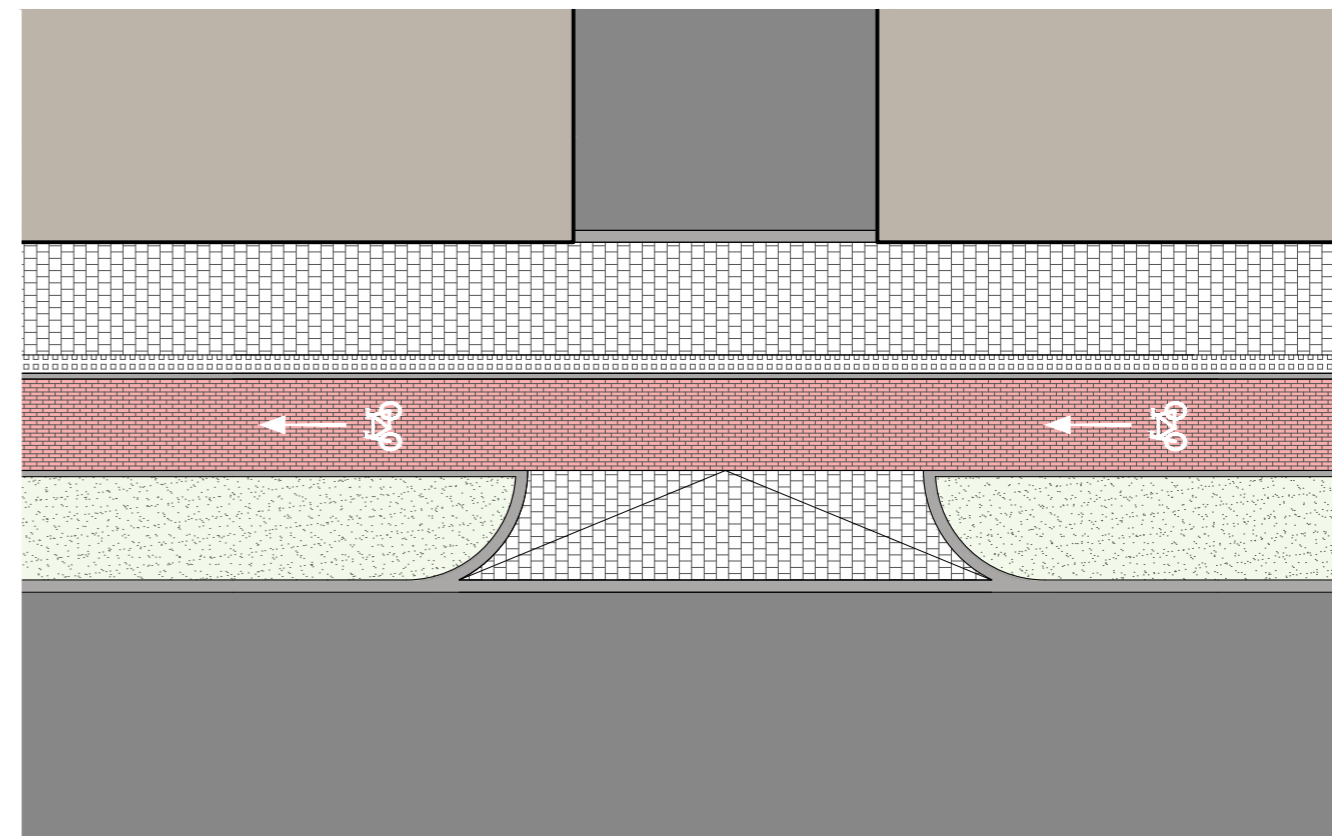
Tento způsob křížení se vyskytuje většinou v místech s vyšší intenzitou motorových vozidel. Křížení cyklistické dopravy s dopravou automobilovou probíhá sjetím cyklisty z přidruženého prostoru do úrovně vozovky na vyznačený přejezd pro cyklisty. Ve většině případů se jedná o cyklistický přejezd vedoucí souběžně s přechodem pro chodce.

Může se jednat o prosté křížení stezky s vozovkou v mezikřižovatkovém úseku, stejně tak o křížení ramene křižovatky hlavní nebo vedlejší pozemní komunikace.

Při vysokých intenzitách lze přejezd pro cyklisty odsunout dále od křižovatky pro umožnění najetí odbočujícího vozidla.

- Poloha přejezdu pro cyklisty a přechodu pro chodce by měla cílit na přímé trasy chodců a cyklistů. Poloha se odvíjí od dopravních režimů a intenzit na navazujících úsecích.
- Výškový rozdíl mezi vozovkou a navazujícím úsekem je 0 mm.
- Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se umísťuje VDZ jednobarevný bílý symbol „Dej přednost v jždě!“.
- Sloupy světelného signalizačního zařízení (SSZ) jsou umístěny dle místních možností s dodržением minimálních bezpečnostních odstupů.
- Při umístění přejezdu pro cyklisty je nutné eliminovat riziko přehlédnutí chodce nebo cyklisty motoristou vlivem mrtvého úhlu při odbočování.
- Potřeba zajištění místa pro odbočující vozidlo se odvíjí od intenzit na hlavní pozemní komunikaci a nemá být větší než hodnoty udávané příslušnou normou.

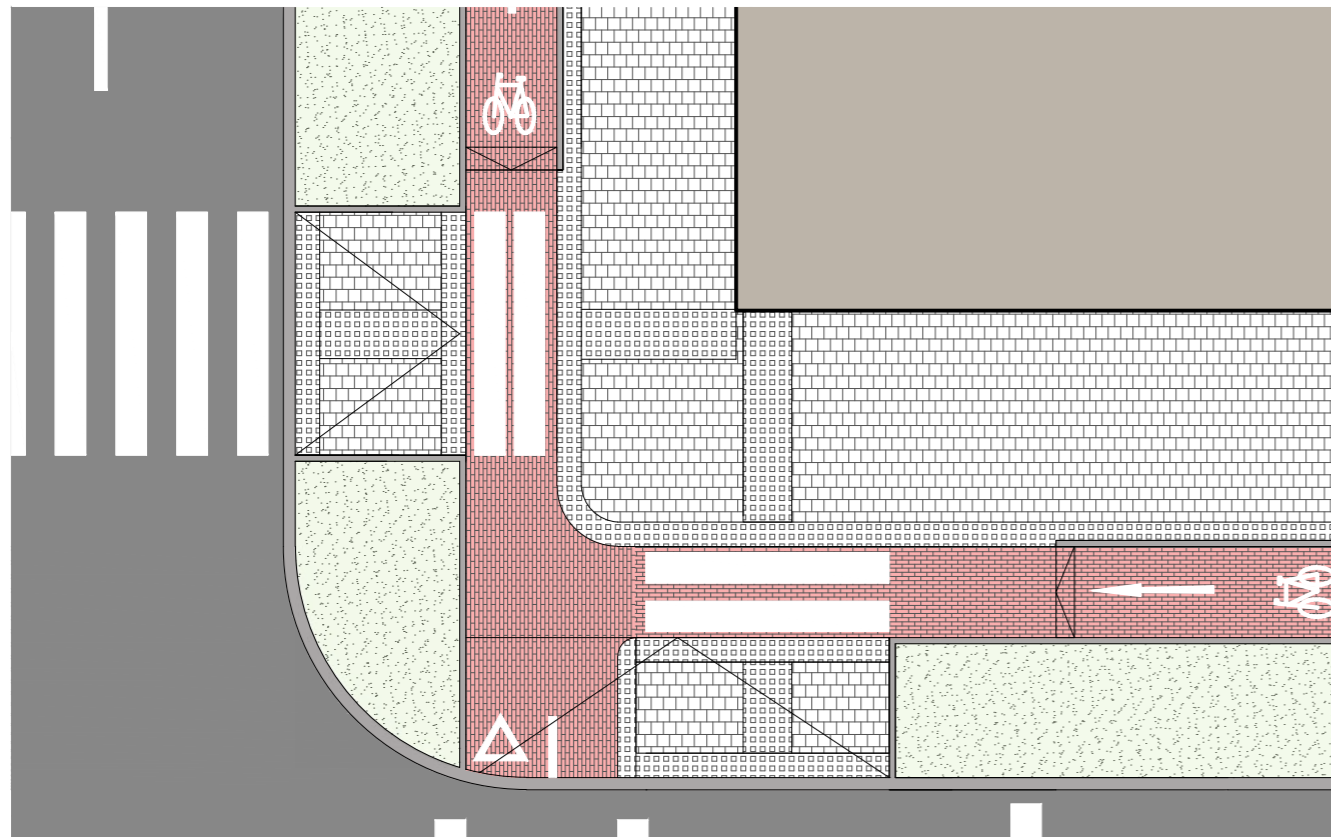
4.1.3 Křížení sjezdu na místo ležící mimo pozemní komunikaci



V případech, kdy vozidlo sjíždí na komunikaci v rámci stavebního bloku, nebo na méně významná místa jako např. parkoviště, garáže nebo dvůr, a dochází ke křížení se stezkou pro chodce a cyklisty se společným nebo děleným provozem, probíhá křížení chodníkovým, resp. stezkovým přejezdem.

- Křížení chodců a cyklistů má být ideálně v kolmém úhlu.
- Chodci a cyklisté kříží tuto část ve výškové úrovni stejné jako navazující stezka pro cyklisty a chodce, tzn. chodci ani cyklisté v křižovatkovém úseku nemění výškovou úroveň.
- V případě více křížení na menší ploše (např. na nároží) je chodecká i cyklistická část vedena v jedné úrovni.

4.1.4 Křížení s chodci



Křížení pásu pro chodce s pruhem pro cyklisty se vyskytuje jak v PP, tak HDP. V PP se jedná především o místa v blízkosti přechodů pro chodce či místa, v nichž dochází ke změně dopravního režimu, odklonění cyklistické dopravy od dopravy pěší, např. v blízkosti zastávek MHD nebo na začátku/konci stezky pro chodce a cyklisty.

- Křížení chodců a cyklistů má být standardně v kolmém úhlu.
- Chodci kříží cyklistickou část ve stejné výškové úrovni. V případě více křížení na menší ploše (např. na nároží) je chodecká i cyklistická část vedena v jedné úrovni.
- Výškové oddělení cyklistické části od pásu pro chodce se na dělené stezce plynule snižuje v dostatečné vzdálenosti od křížení.
- Křížení se vyznačuje VDZ „Přechod pro chodce“.

V případě stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem nebo pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, se jednotlivé druhy dopravy sníženou úrovní nezdůrazňují.

- V pěší zóně je žádoucí vyznačit prostor pro pohyb cyklistů, který bude natolik atraktivní, že cyklisté nebudou mít potřebu jezdit v prostoru primárně určeném chodcům.
- Chodci mají mít v pěší zóně přehled, kde cyklisté s největší pravděpodobností budou křížit jejich chůzi.
- Obecné křížení chodců a cyklistů při přecházení vozovky chodci nebo při společném využívání veřejného prostoru

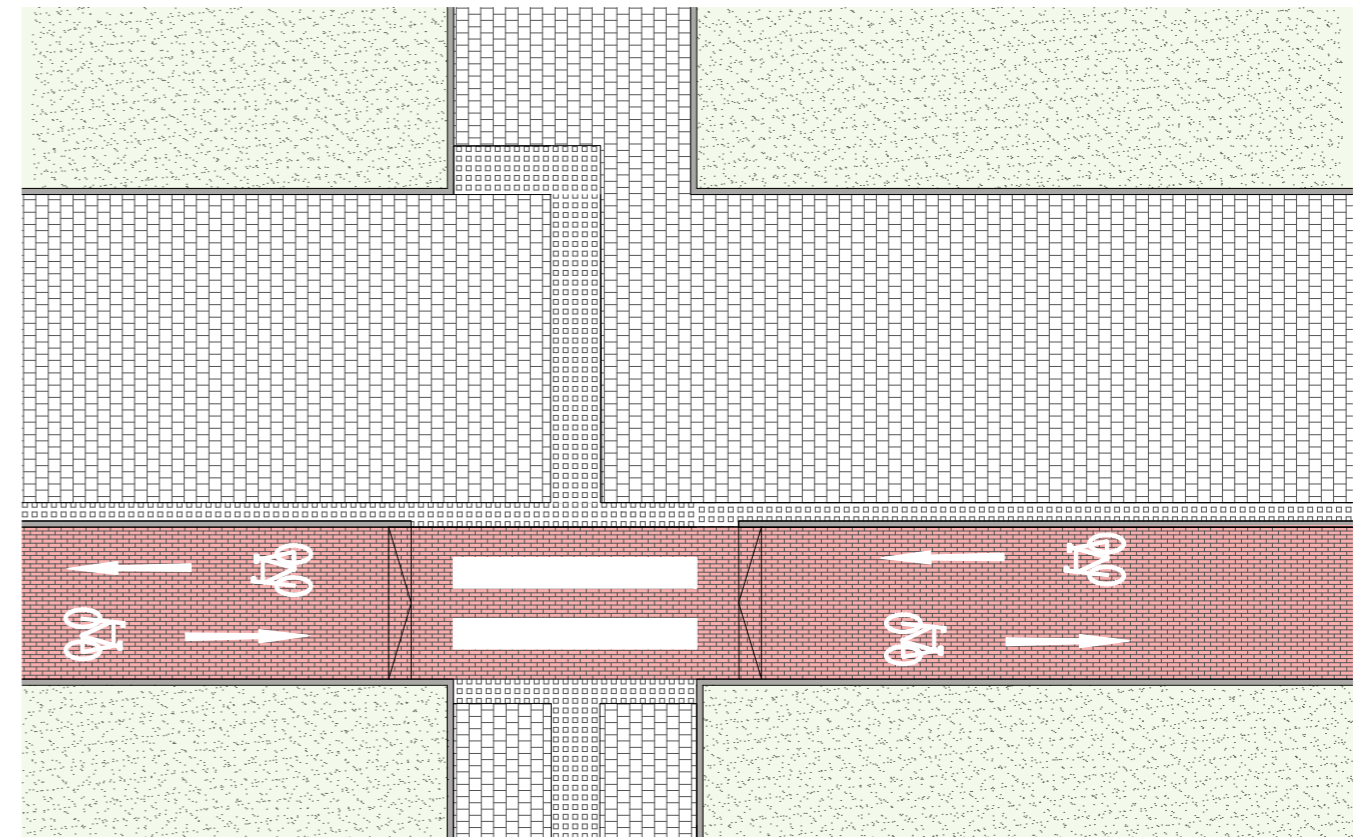
obytné zóny nebo zóny setkávání, vychází z platné legislativy a vzájemné ohleduplnosti účastníků silničního provozu.

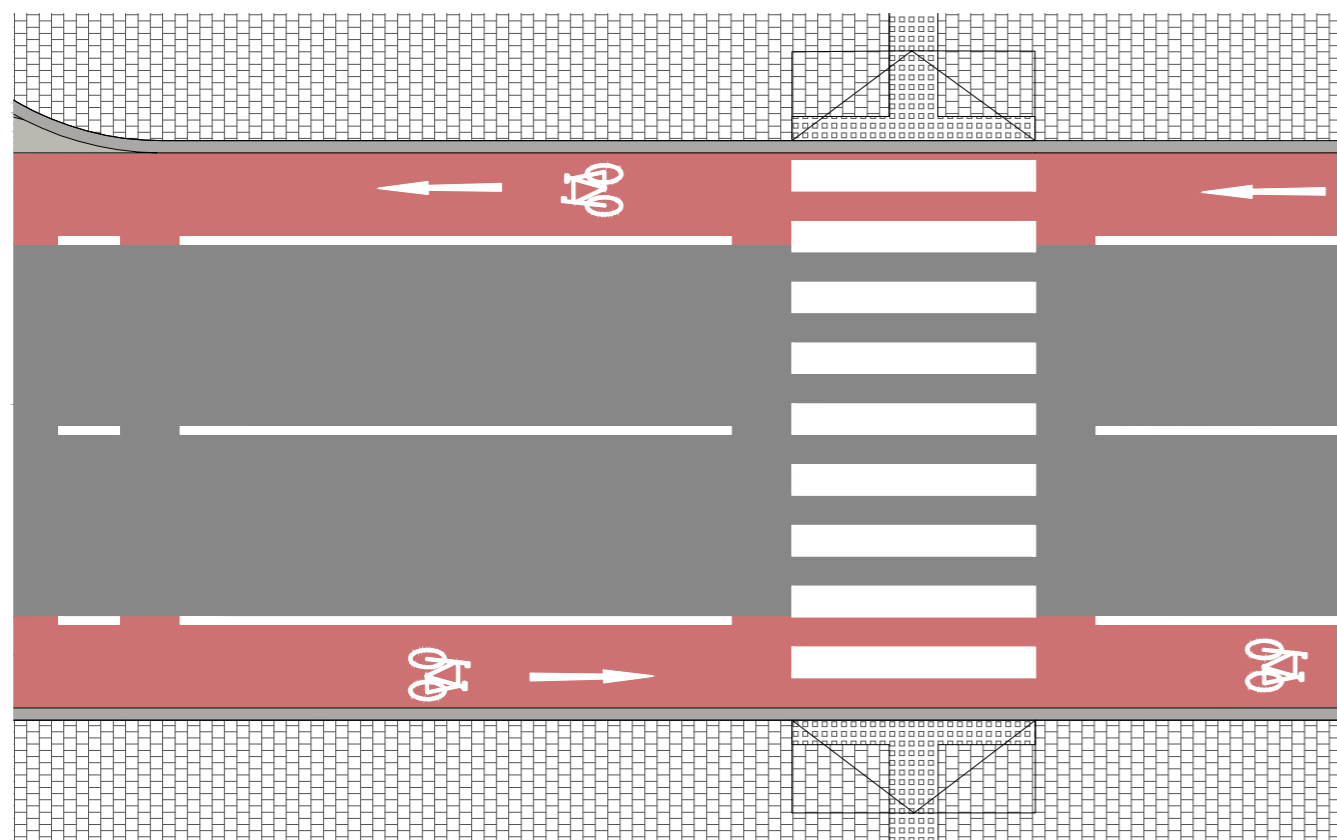
Ke křížení chodců a cyklistů v HDP dochází zejména při vedení přechodu pro chodce nebo místa pro přecházení přes vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty nebo přes ochranný jízdní pruh pro cyklisty.

- V obou případech je nutné do pruhu pro cyklisty vyznačit VDZ „Přechod pro chodce“.
- Pokud je křížení na zvýšeném širokém prahu nebo v rámci zvýšené křižovatkové plochy, je žádoucí, aby povrch pruhu pro cyklisty nespáděl cyklistu k tomu, aby tento nevyhovující povrch objížděl po přilehlém chodníku.
- S přihlédnutím k místu je možné pruh od chodníku v místě vstupu chodců oddělit sloupky.

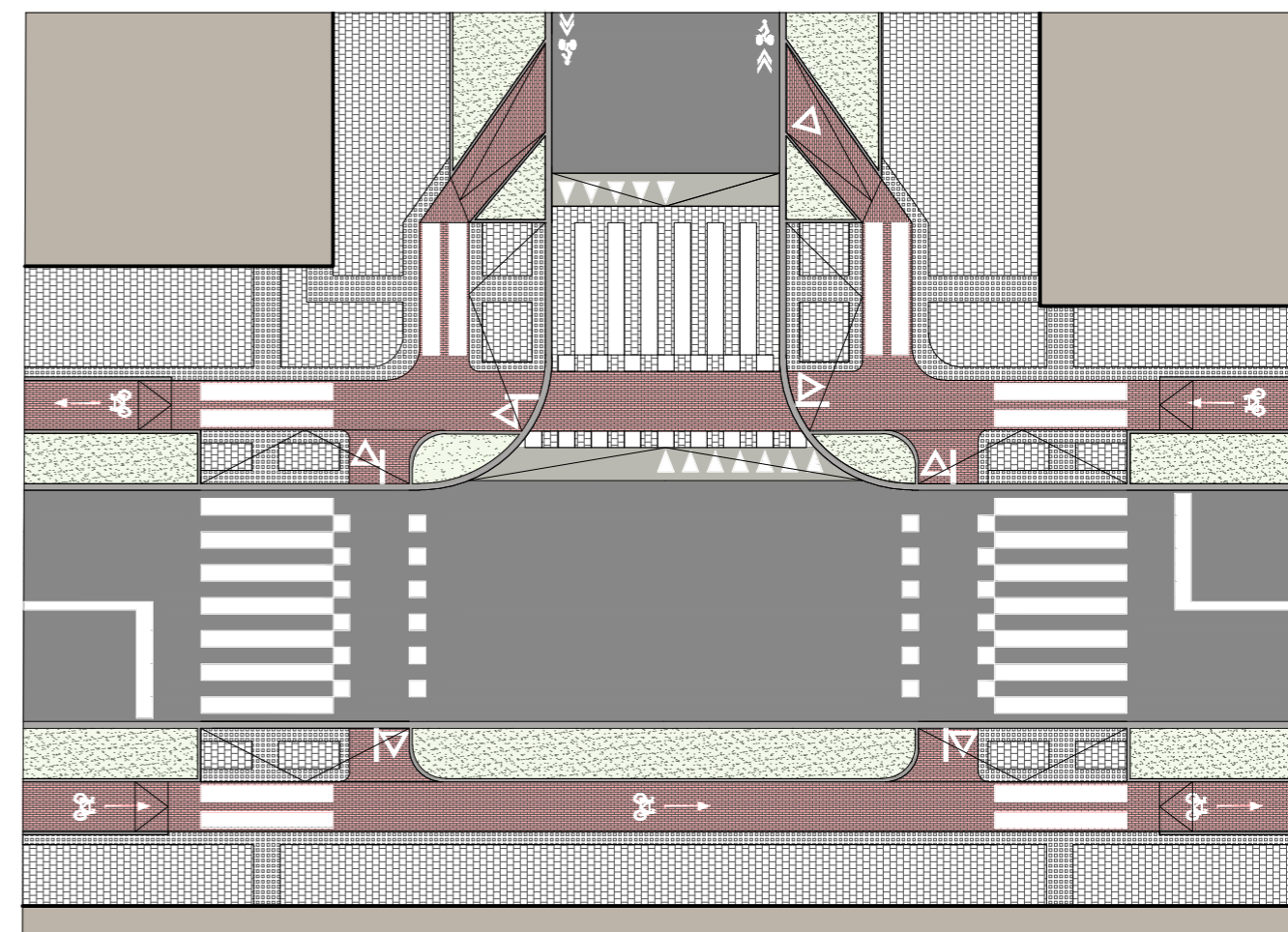
V případě křížení chodníku se stezkou pro cyklisty nebo stezkou pro chodce a cyklisty dělenou, je doporučeno přes cyklistickou část vyznačit VDZ „Přechod pro chodce“.

- V případě potřeby je možné převádět chodce přes zvýšený široký pás. Rampy zvýšeného prahu mají mít sklon a úpravu pro bezpečné přejetí cyklisty sníženou rychlostí, neumožňující skákání cyklistů přes přechod a zároveň umožňující zimní údržbu.
- Umístování příčných překážek ve formě montovaných prahů nebo zpomalovacích prahů, je krajní možností v případech rekonstrukce stávajících křížení.





4.1.5 Sjezd/vjezd ze stezky do Zóny zklidněné dopravy



Sjezdem se označuje místo, kde cyklista sjíždí z cyklistické infrastruktury v přidruženém prostoru do hlavního dopravního prostoru. Vjezdem se označuje naopak místo, kde cyklista najíždí z vozovky do přidruženého prostoru.

Sjezd/vjezd jasně definuje pro všechny účastníky silničního provozu místo, kde pro cyklistu dochází ke změně organizace dopravy. Ostatním účastníkům je znám pravděpodobný další směr jízdy cyklisty, přičemž tato předvídatelnost chování vede k vyšší bezpečnosti a snížení rizika vzniku dopravní nehody.

Určení místa sjezdu/vjezdu mimo prostor křižovatky snižuje cyklistovi množství impulzů, které by jinak musel při odbočování z přejezdu pro cyklisty sledovat (pohyb chodců přes přechod pro chodce, odbočující vozidla ze stejného směru jízdy, odbočující vozidla z protisměru jeho jízdy, odbočující vozidla jedoucí ze zóny zklidněné dopravy).

Sjezd/vjezd se umísťuje:

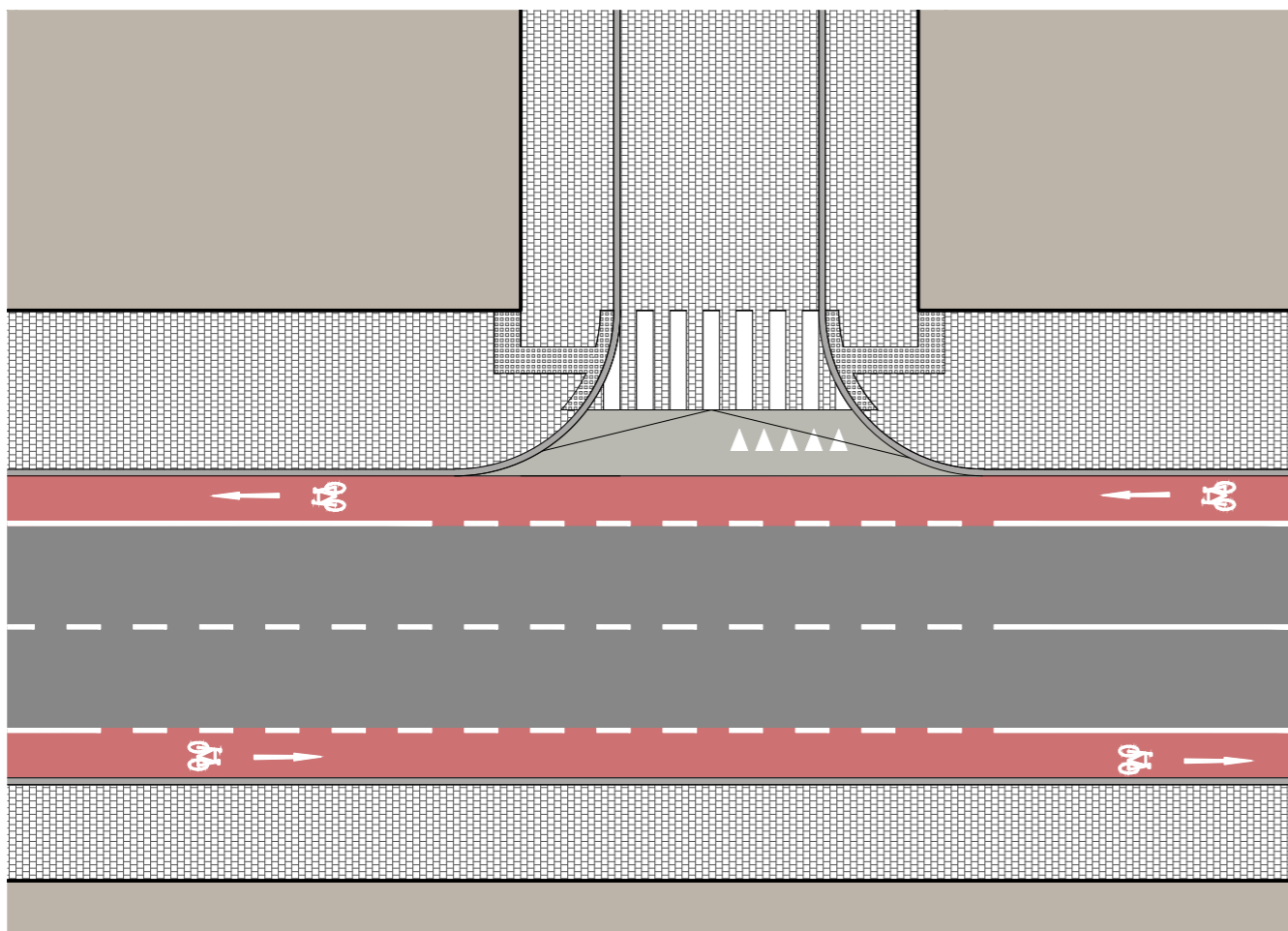
- do mezikřižovatkového úseku v blízkosti křižovatky
- pod úhlem 75-105° do vozovky, s ohledem na vyhovující rozhledové poměry

- mimo riziko zakrytí stromem nebo jinou překážkou
- s návazností na vyznačený pruh pro cyklisty, např. v případě vedení cyklistů v obou směrech v jednosměrné komunikaci
- s vhodným VDZ piktogramový koridor pro cyklisty na vozovce upozorňujícím na sjezd cyklistů do vozovky
- s VDZ bílý symbol „Dej přednost v jízdě!“ na konci sjezdu
- s vhodným VDZ upozorňujícím cyklistu na odbočení na vjezd na stezku

Mimo standardní sjezd/vjezd cyklistů do Zóny zklidněné dopravy / do vedlejší komunikace může být úkon proveden odbočením na přejezdu pro cyklisty. Tento případ může nastat z těchto důvodů:

- prostorová nouze
- nízké hodnoty intenzit odbočujících cyklistů bez výhledu na jejich zvýšení
- nízké intenzity odbočujících motorových vozidel

4.1.6 Sjezd/vjezd z vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty do Zóny zklidněné dopravy

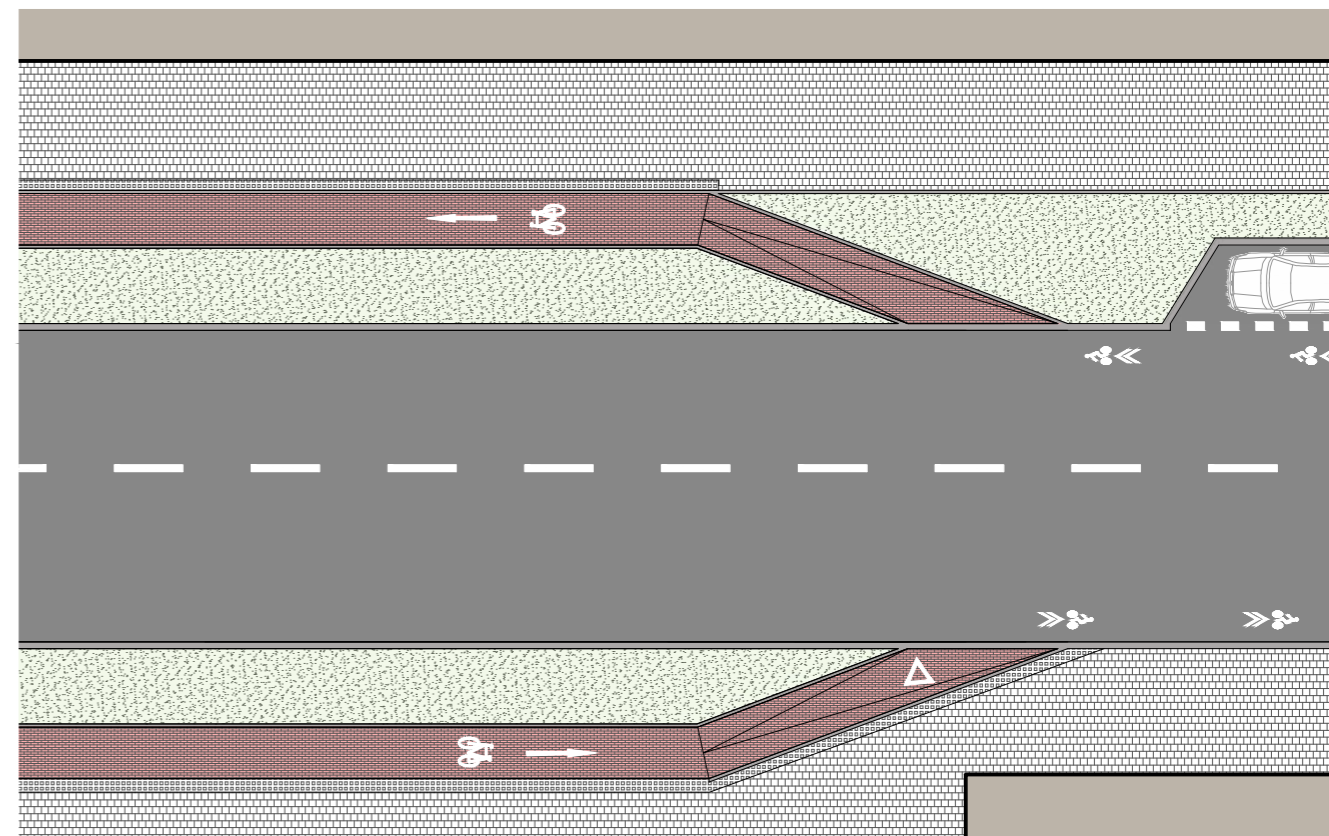


Vede-li v uličním prostoru cyklostezka v PP, je potřeba navést cyklistu do zóny zklidněné dopravy pomocí přejezdu pro cyklisty.

V případě vedení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty křižovatkou, cyklista do zóny zklidněné dopravy odbočuje prostým odbočením dle pravidel silničního provozu.

- Pokud vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v křižovatce končí, je nutné pro zvýšení bezpečnosti a čitelnosti pohybu účastníků silničního provozu vyhrazený pruh ukončit až za křižovatkou.

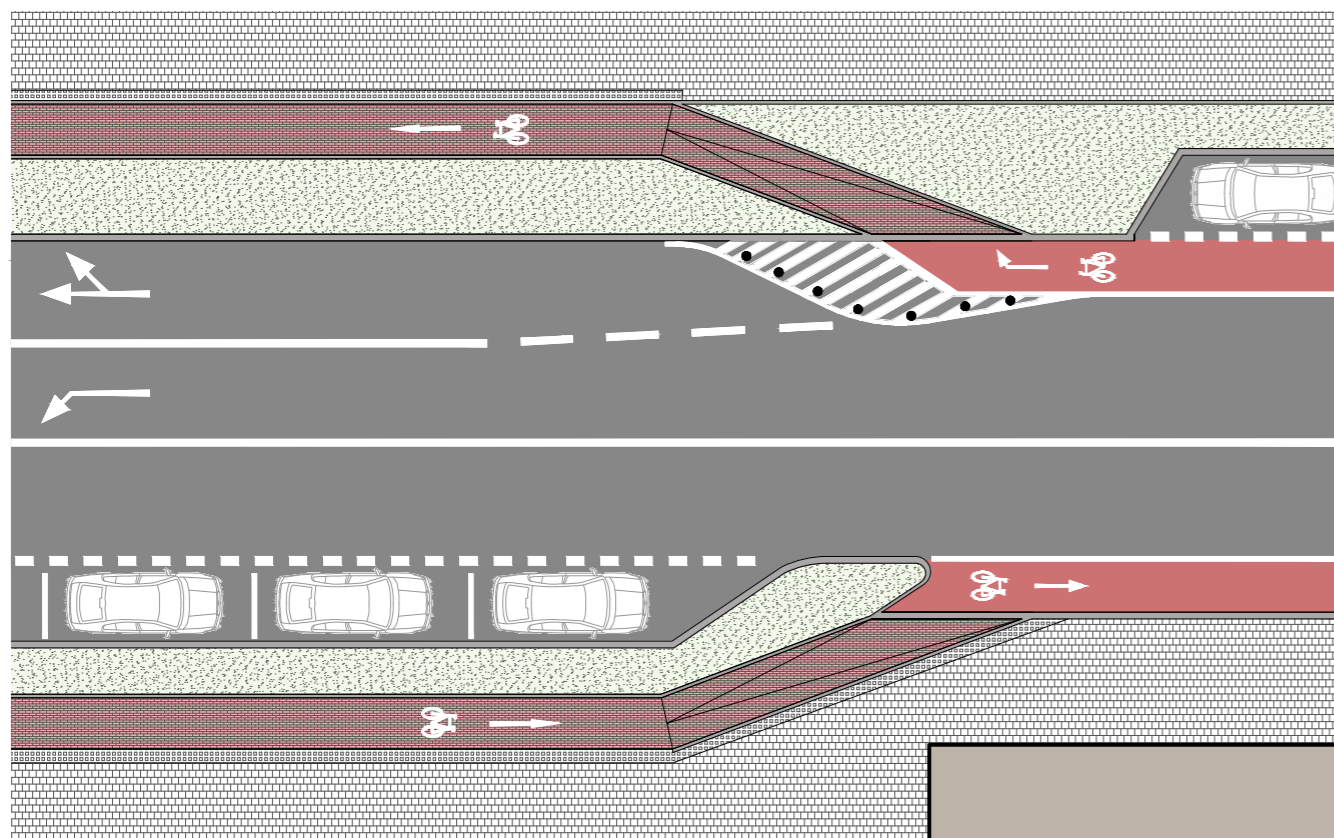
4.1.7 Sjezd/vjezd ze stezky do vozovky



Sjezd do vozovky je místo, kde končí cyklistická infrastruktura v PP a cyklista plynule pokračuje do vozovky. Může se jednat o dočasné ukončení stezky před nerekonstruovaným úsekem nebo ukončení stezky v principu Městských tříd a významných ulic a pokračováním veřejného prostoru v principu Zóny zklidněné dopravy.

- Sjezd musí být v dostatečné vzdálenosti za křižovatkou.
- Standardně pod úhlem 75–105° do vozovky, s ohledem na vyhovující rozhledové poměry.
- V případě vysokých intenzit a pokud není možné za sjezdem pokračovat, např. jízdou po dostatečně široké zpevněné krajnici, tak lze navrhnout sjezd pod úhlem 90°.
- Před sjezdem do vozovky se umísťuje VDZ jednobarevný bílý symbol „Dej přednost v jízdě!“.
- Nájezd do cyklistického pruhu v PP je navržen pod úhlem pro pohodlné zařazení na stezku.
- Výškový rozdíl mezi jednotlivými povrchy je 0 mm.

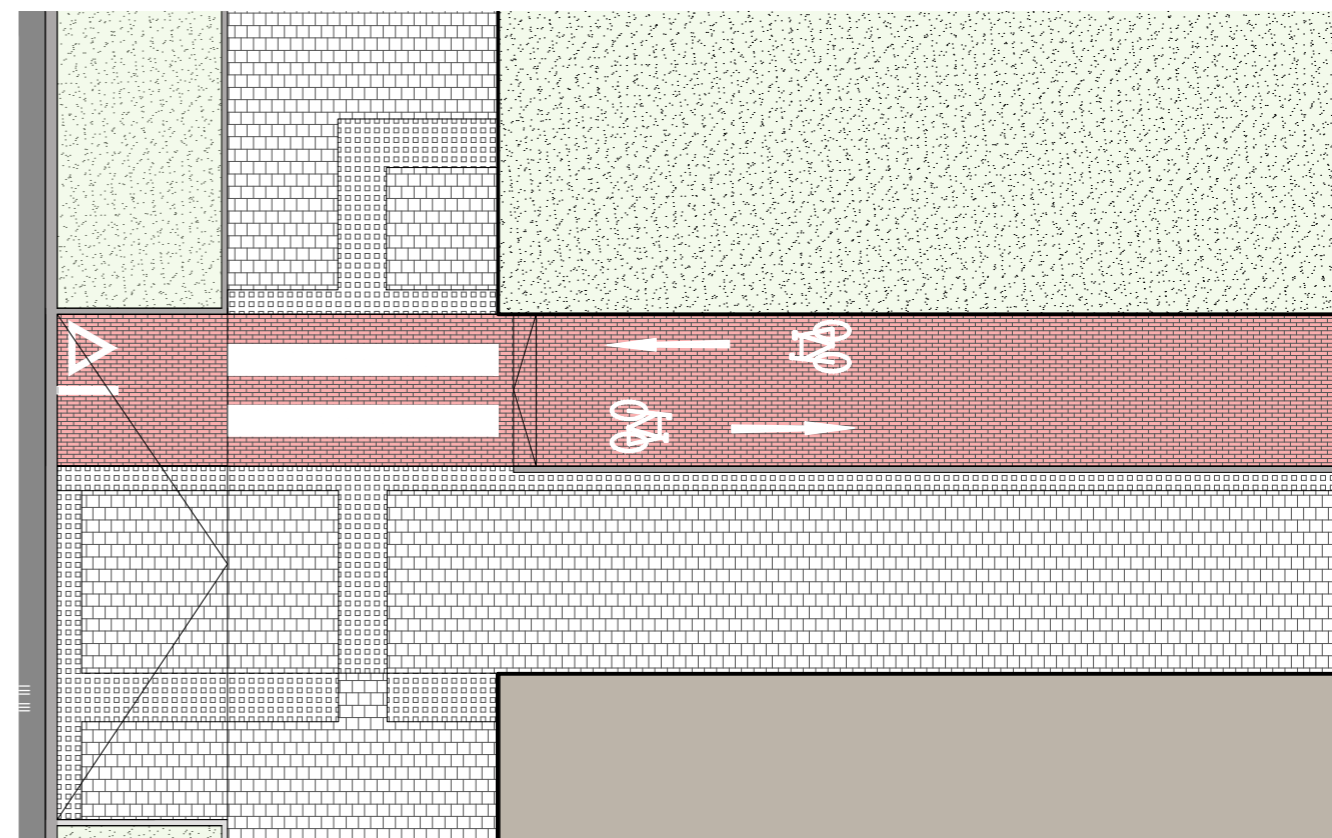
4.1.8 Sjezd/vjezd ze stezky do vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty



Jedná se o změnu organizace dopravy, kdy cyklista sjíždí z cyklistické infrastruktury v PP do cyklistické infrastruktury v HDP nebo opačně, aniž by křížil ostatní druhy dopravy.

- Je kladen důraz na označení změny organizace dopravy pomocí VDZ a SDZ.
- Sjezd i vjezd je pod úhlem 75–105°, resp. pod úhlem umožňujícím plynulou jízdu, případně zpomalujícím cyklistu při vjezdu do PP.
- Výškový rozdíl mezi jednotlivými povrchy je 0 mm.
- V HDP je vhodné začátek i konec vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty oddělit od přilehlého jízdního pruhu fyzicky nebo alespoň širším dopravním stínem. Fyzická překážka v dopravním stínu je vhodná i pro zdůraznění vyhrazeného jízdního pruhu, pro zabránění nelegálního křížení nebo parkování motorových vozidel.

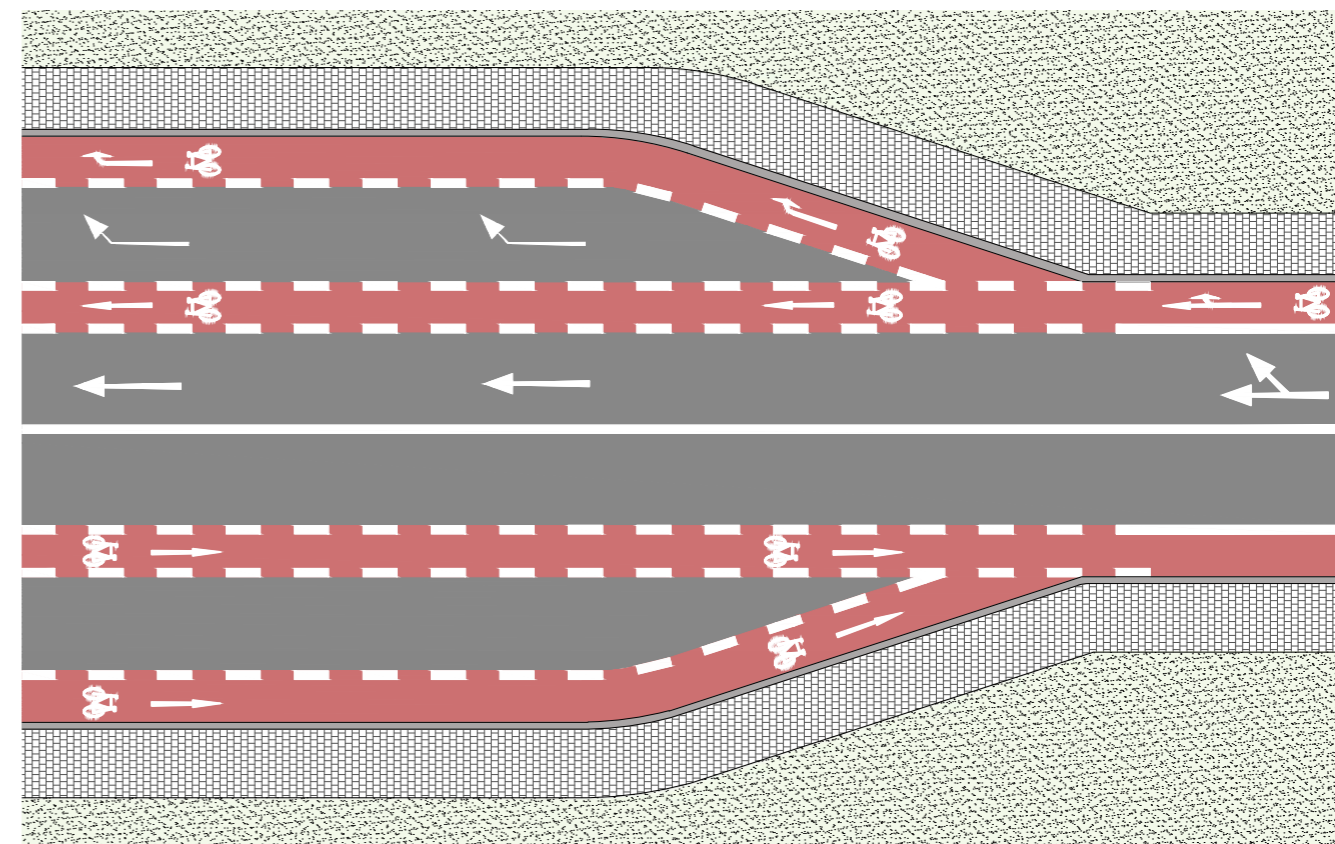
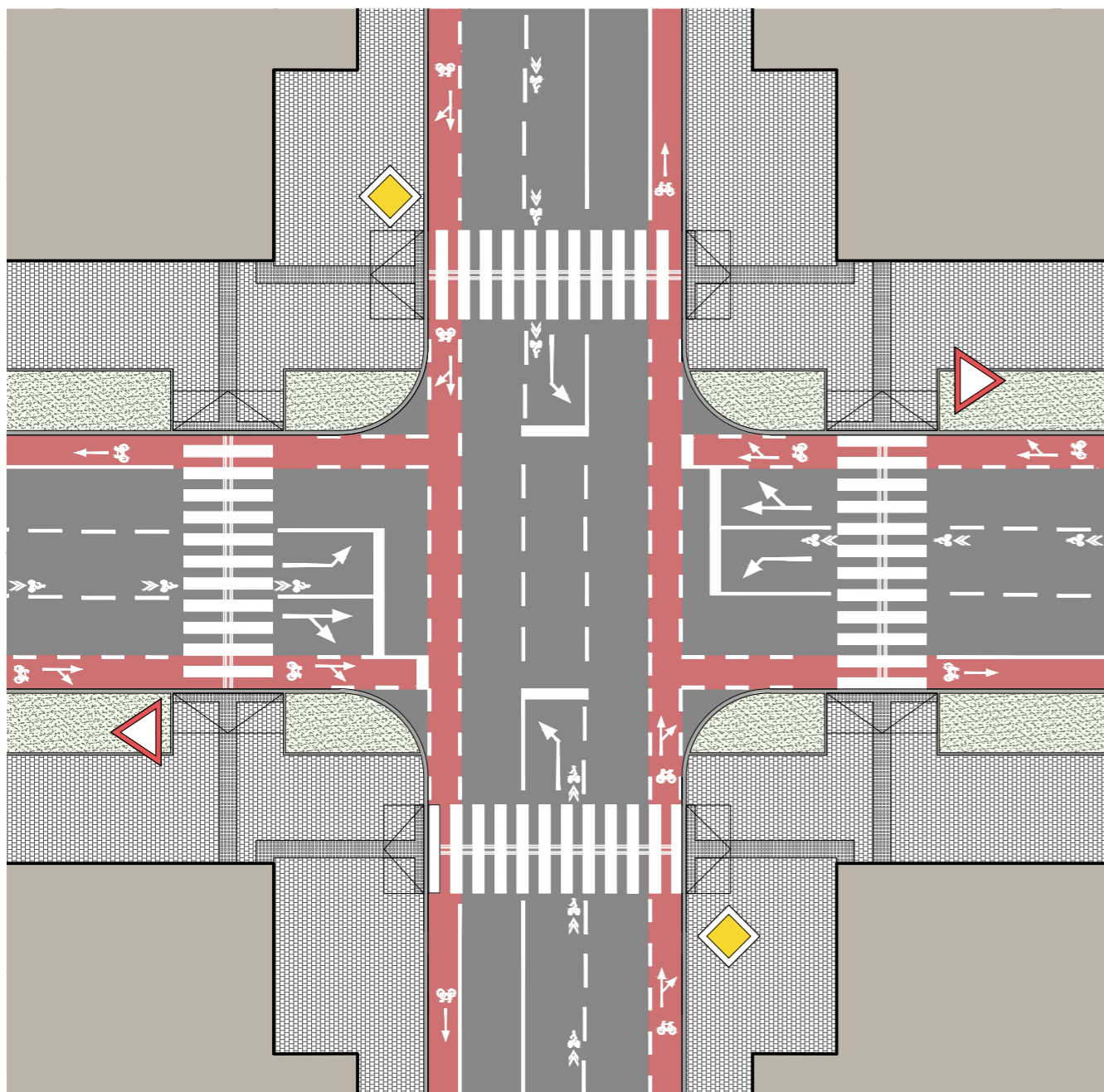
4.1.9 Ukončení stezky před sjezdem do vozovky



Tato situace může nastat v případě, kdy stezka nevede souběžně s komunikací, na kterou se připojuje. Typickým příkladem může být ukončení stezky vycházející z rekreační zóny zklidněné dopravy.

- Stezka je ukončena sníženou obrubou vozovky.
- Křížení s chodníkem vedoucím podél vozovky je v jedné výškové úrovni s vyznačeným VDZ „Přechod pro chodce“.
- Výškový rozdíl mezi vozovkou a sjezdem/vjezdem na chodníkový přejezd je 0 mm.
- Napojení sjezdu do HDP by mělo být pod úhlem 90°, ideálně jako nové čtvrté rameno původní stykové (tříramenné) křižovatky.

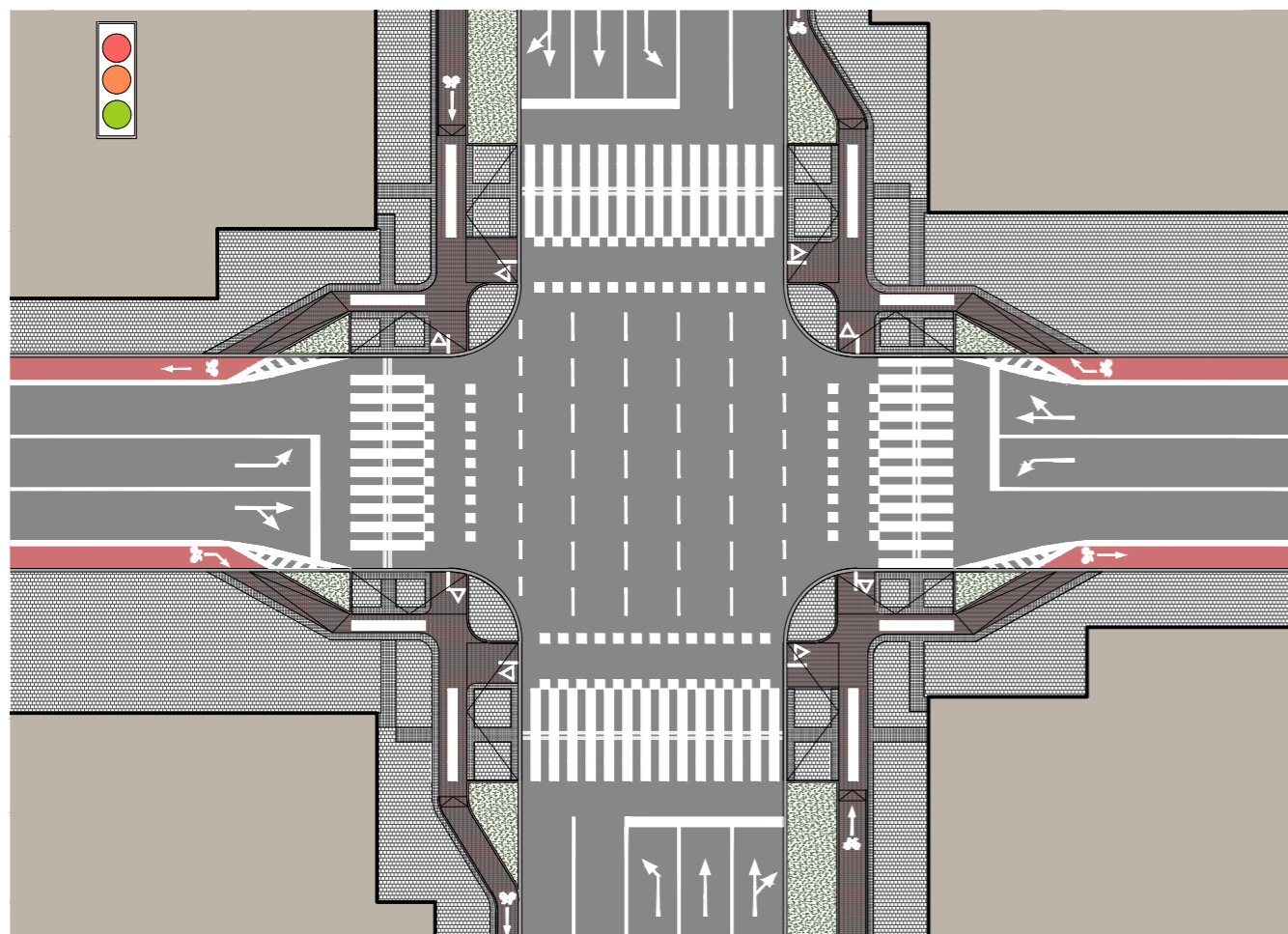
4.1.10 Vedení cyklistů křižovatkou v hlavním dopravním prostoru



Cyklisté jsou křižovatkou v HDP vedeni pomocí vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, případně pomocí (ochranných) jízdních pruhů pro cyklisty a prostory pro cyklisty u křižovatek se SSZ.

- Probíhající vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty skrz křižovátku je červeně vyznačený pouze v průběhu hlavní pozemní komunikace.
- Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty probíhající mezi vedlejšími komunikacemi jsou v prostoru křižovátky vyznačeny pouze podélnými přerušovanými čarami a příslušnými symboly bez červeného podbarvení.
- Prostor pro cyklisty při pravém okraji umožňuje vyčkávání cyklistů na signál volno v zorném poli řidičů motorových vozidel.
- Po individuálním posouzení je možné doplnit prostor pro cyklisty před ostatními řadicími pruhy.
- Cyklisté odbočují souběžně nebo společně s řidiči motorových vozidel.
- U připojovacích a odbočovacích pruhů se cyklisté řadí v jednotlivých jízdních pruzích jako řidiči motorových vozidel.
- Jako nadstandardní řešení je možné vymezit vedení cyklistů ve vyhrazených jízdních pruzích pro cyklisty souběžně s jednotlivými jízdními pruhy a jejich směry jízdy.

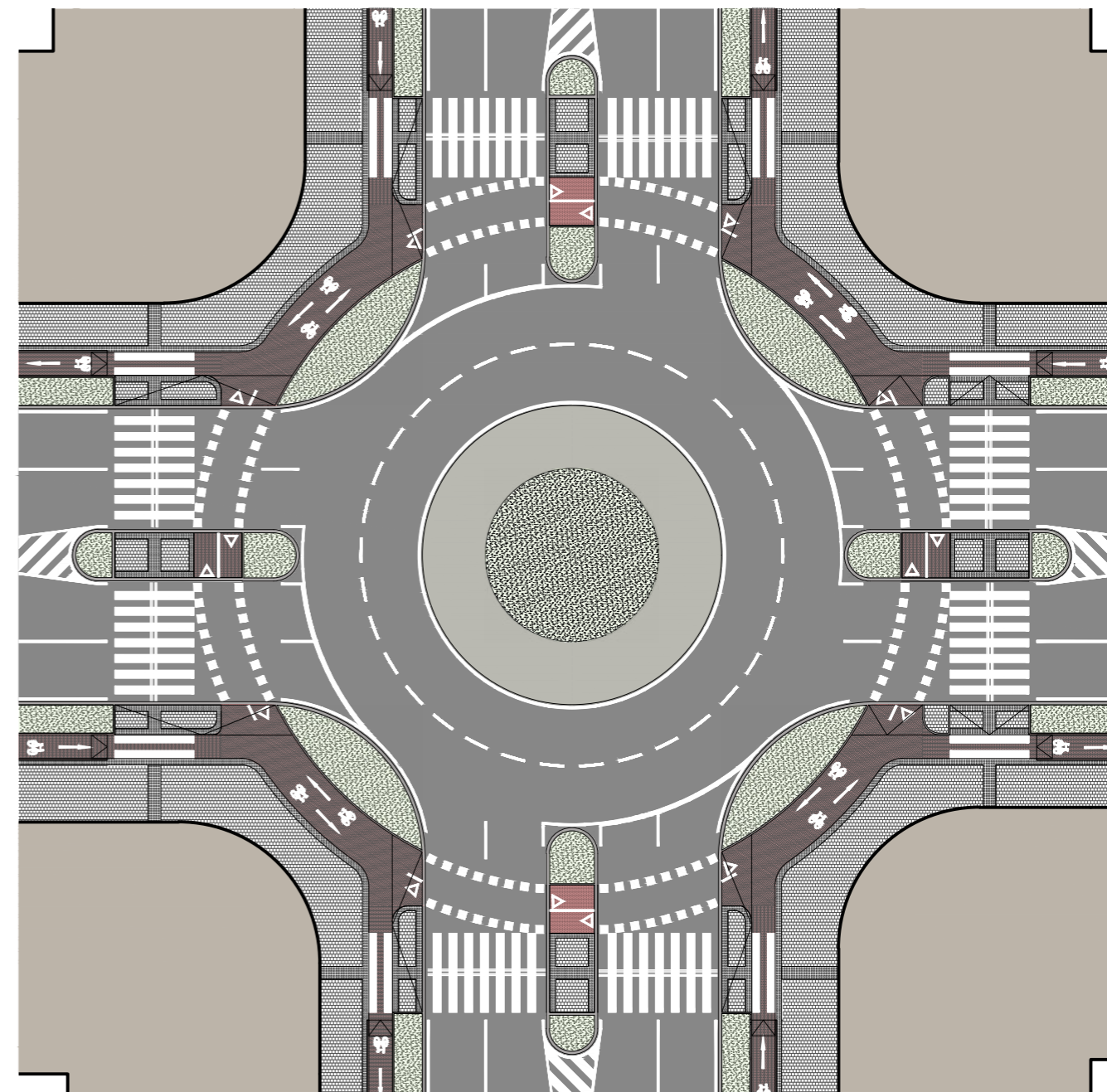
4.1.11 Vedení cyklistů světelnou křižovatkou v přidruženém prostoru



Standardně je potřeba vést cyklisty křižovatkou v přidruženém prostoru. V případě, že není v úseku zřízena cyklostezka je vhodné navést cyklisty do přidruženého prostoru nájezdem na cyklostezku z HDP.

- nájezd by měl být v dostatečné vzdálenosti od křižovatky
- více viz kapitoly 4.1.7 a 4.1.8

4.1.12 Vedení cyklistů velkou okružní křižovatkou



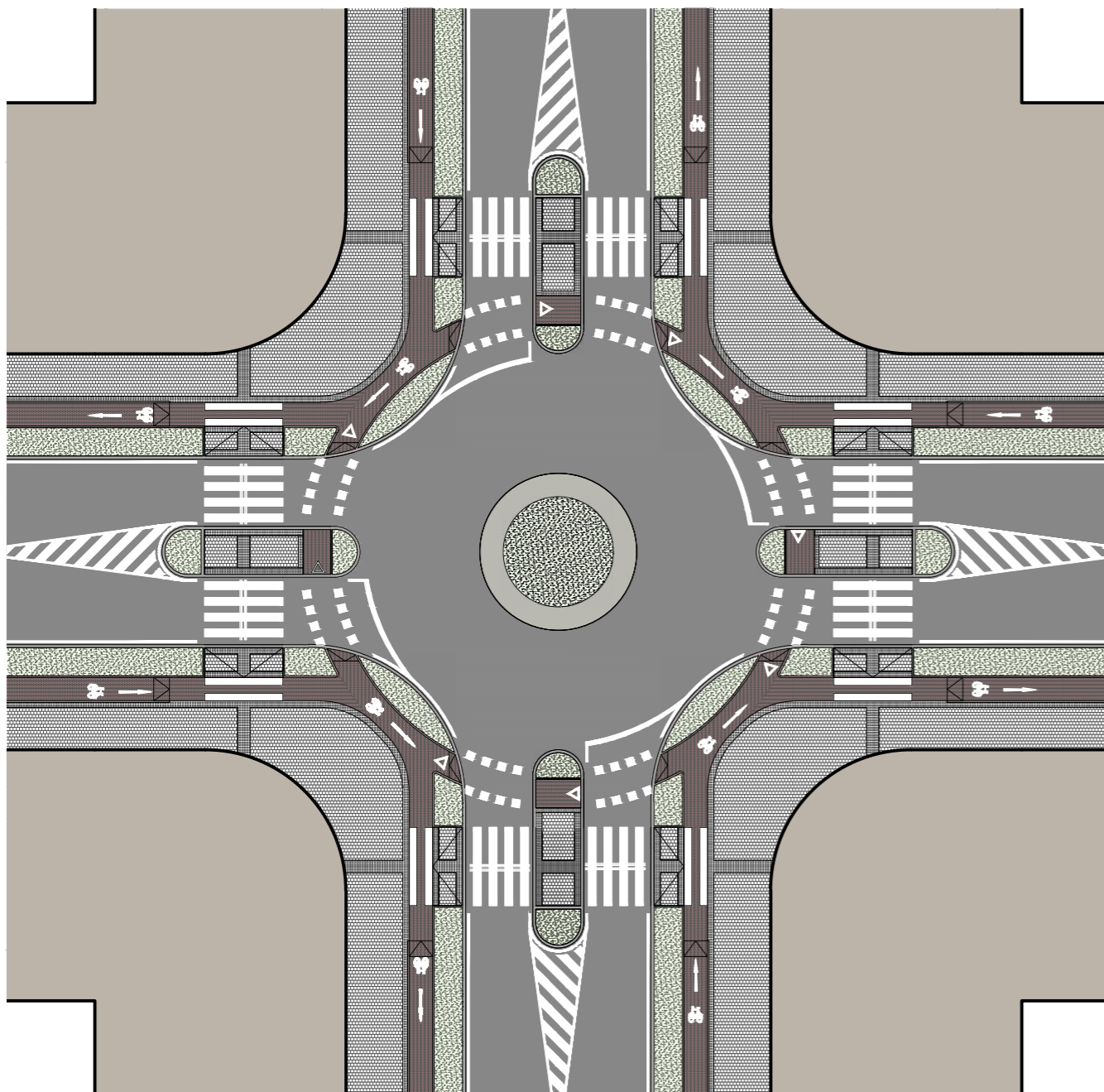
Vedení cyklistů přes velkou okružní křižovatkou standardně probíhá v PP.

V případě, kdy na rameni křižovatky cyklistická infrastruktura není, je potřebné cyklisty již před křižovatkou navést z vozovky do PP.

- Pokud to prostorové možnosti dovolí, je doporučeno standardně vést cyklisty po obvodě obousměrně.
- V cílovém stavu je nutné z důvodu ucelenosti řešení dodržet po celém obvodě křižovatky buď jedno, nebo obousměrné vedení cyklistů.

- Při navrhování umístění přejezdů pro cyklisty v místech výjezdů z křižovatky je nutné eliminovat riziko přehlédnutí chodce nebo cyklisty motoristou a omezit tak vliv mrtvého úhlu při vyjíždění.
- Na stezce pro chodce a cyklisty dělené se část pro cyklisty umísťuje blíže středu křižovatky.
- Před přejezdy pro cyklisty se umísťuje VDZ bílý symbol „Dej přednost v jíždě!“ v ose jízdního pruhu určeného pro cyklisty.

4.1.13 Vedení cyklistů okružní křižovatkou v přidruženém prostoru



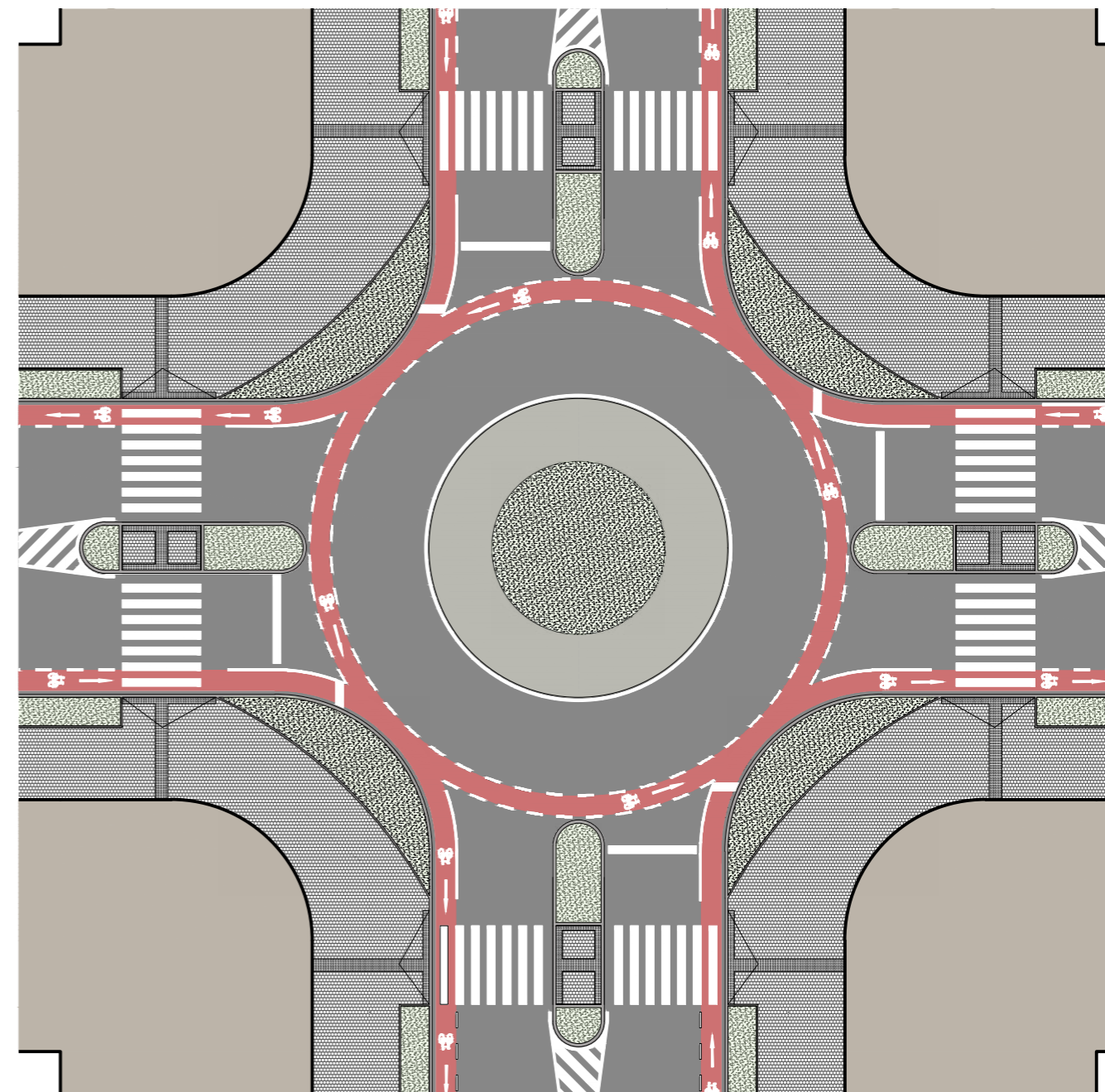
Vedení cyklistů přes okružní křižovátku standardně probíhá v PP.

V případě, kdy na rameni křižovátky cyklistická infrastruktura není, je potřebné cyklisty již před křižovátkou navést z vozovky do PP.

- Cyklisté jsou zpravidla vedeni po obvodě okružní křižovátky v protisměru hodinových ručiček.
- Stavební podoba stezky musí jasně dávat najevo směr jízdy cyklistů po dělené stezce.

- Při navrhování umístění přejezdů pro cyklisty v místech výjezdů z křižovátky je nutné eliminovat riziko přehlédnutí chodce nebo cyklisty motoristou a omezit tak vliv mrtvého úhlu při vyjíždění.
- Na stezce pro chodce a cyklisty dělené se část pro cyklisty umísťuje blíže středu křižovátky.
- Před přejezdy pro cyklisty se umísťuje VDZ bílý symbol „Dej přednost v jízdě!“ v ose jízdního pruhu určeného pro cyklisty.

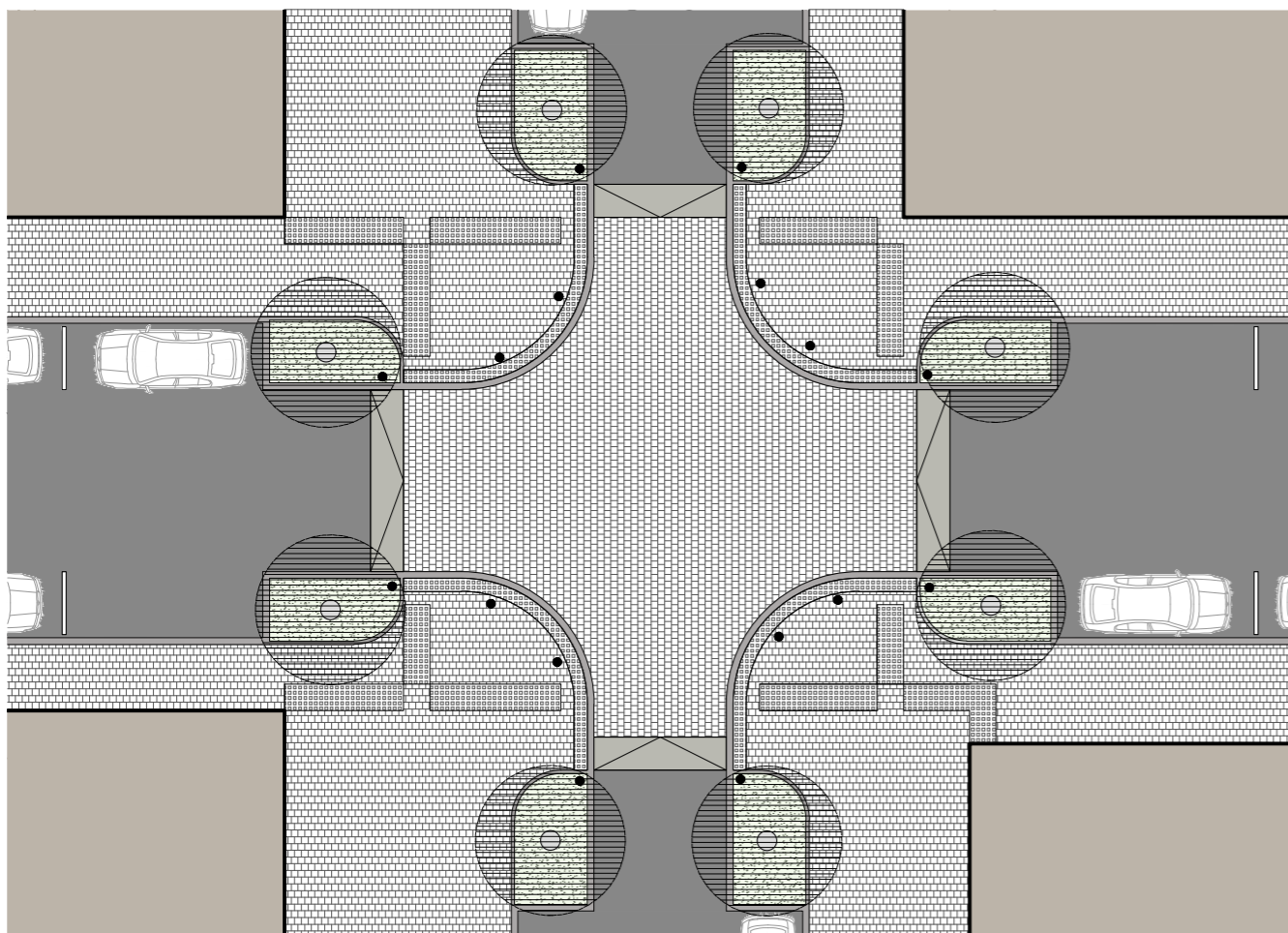
4.1.14 Vedení cyklistů okružní křižovatkou v hlavním dopravním prostoru



V případě, kdy v uličním prostranství s okružní křižovátkou není dostatek prostoru pro vytvoření oddělené stezky pro (chodce a) cyklisty, anebo jestliže se jedná o dočasné řešení či rychlý zásah, je vhodné cyklistickou dopravu provést hlavním dopravním prostorem při zohlednění následujících zásad:

- Před každý vjezd z vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty se musí umístit VDZ příčnou čárou souvislou se symbolem „Dej přednost v jízdě!“.
- Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů na kruhovém objezdu je nutné podbarvit nebo výškově upravit prostor s pohybem cyklistů a vyznačit směr jízdy cyklistů.
- V případě vyšších intenzit motorové dopravy a dle prostorových možností je vhodné stavebně oddělit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, např. podélnými obrubníky.

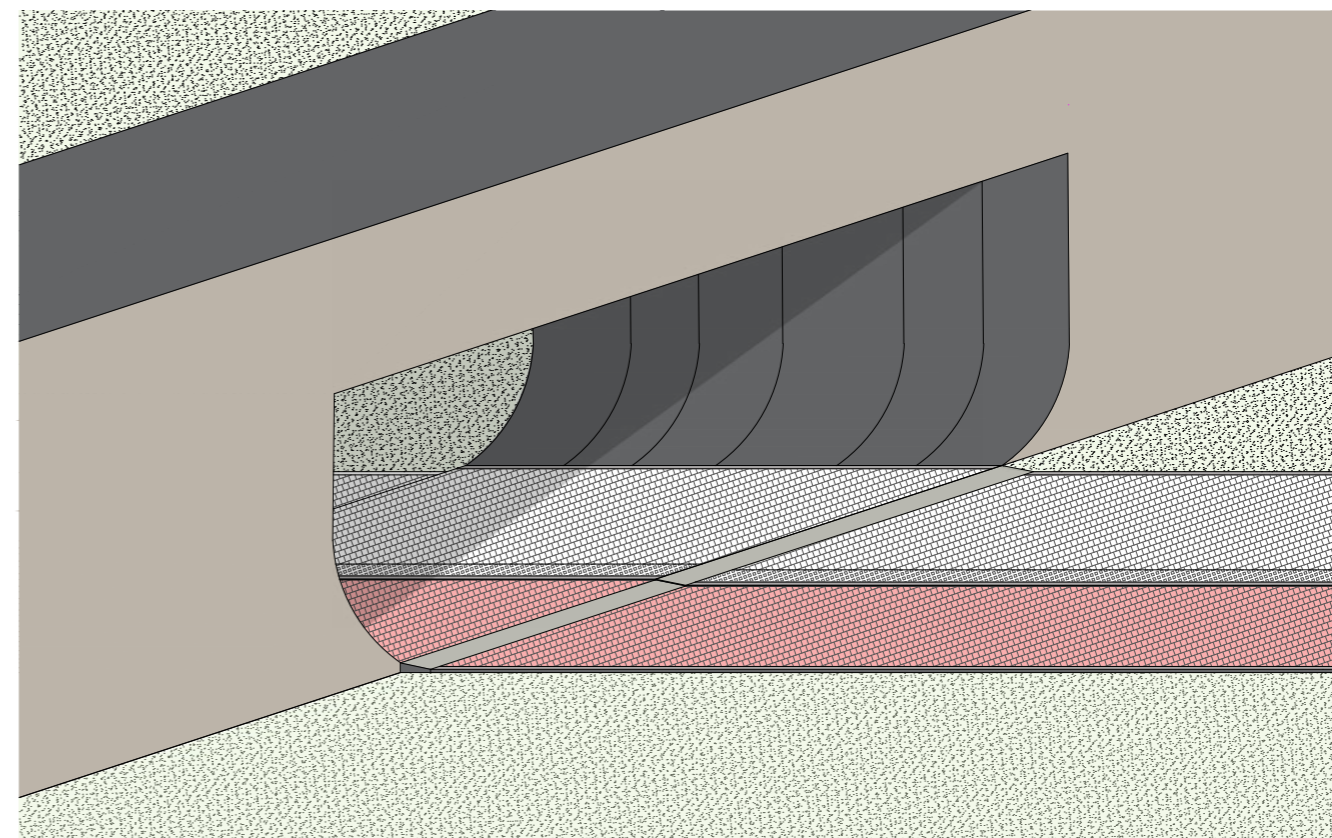
4.1.15 Křížení na zvýšené křižovatkové ploše



Zvýšená křižovatková plocha se realizuje zejména v Zónách zklidněné dopravy, kde zdůrazňuje dodržování snížené nejvyšší dovolené rychlosti. Dále upozorňuje na místo křížení vozidel, ale také pěších, kterým přináší atraktivnější místo pro přecházení komunikací z důvodu chůze mezi chodníky v jedné výškové úrovni.

- Nároží je vhodné osadit sloupky.
- Křižovatky je vhodné navrhovat s minimálními poloměry nárožních oblouků.
- Protažením zvýšených ploch lze vhodně zamezit nelegálnímu stání motorových vozidel v rozhledových polích řidičů i přecházejících chodců.

4.1.16 Mimoúrovňové křížení



Mimoúrovňové křížení cyklisty většinou nutí překonat výškový rozdíl, což s sebou přináší větší fyzickou námahu. Oproti jiným typům křížení mají **vyšší investiční i provozní náklady**. Při nedostatečné údržbě a při nízké intenzitě využití se z podchodů stávají pocitově neatraktivní místa. **Měly by být plánovány jen tam, kde jde o křížení komunikace určené o pohyb cyklistů s koridorovými železničními tratěmi, vysokorychlostními tratěmi nebo rychlostními komunikacemi.**

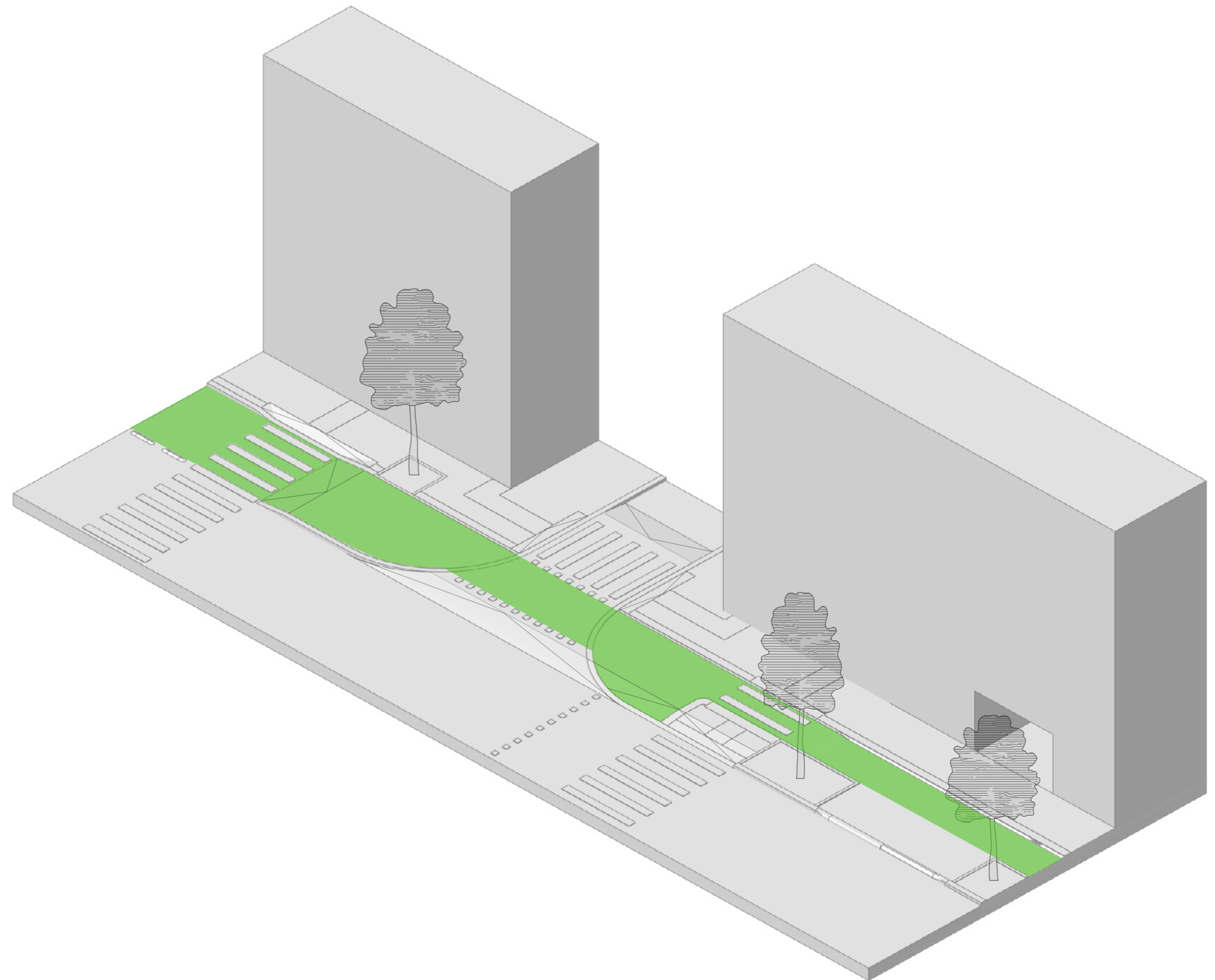
Mimoúrovňové křížení pomocí mostního objektu většinou obnáší potřebu překonat větší výškový rozdíl než za použití podchodu. Z toho vyplývá vyšší prostorová náročnost na napojení přístupových ramp do okolního terénu.

- Podjezd musí mít dostatečnou šířku profilu, ideálně ve tvaru rovnoramenného lichoběžníku s širší základnou u stropu.
- Lichoběžníkový tvar rozšiřující se směrem vzhůru je pocitově příjemnější pro průchod i průjezd a přináší lepší přehled o navazujícím úseku.
- V souvislosti s navazujícími úseky je standardně preferována organizace dopravy stezkou pro chodce a cyklisty s děleným provozem.
- S přihlédnutím k odvodnění se doporučuje dodržet výškové oddělení cyklistické a pěší části.
- Instalace fyzických zábran mezi chodeckou a pěší částí je nevhodná.
- Lávky musí unést komunální techniku pro údržbu povrchů, zvláště v zimním období.

4.2 Povrchy

Povrchy jsou jedním z rozhodujících faktorů atraktivity cyklistické dopravy. Jedná se především o rovinatost, např. počet spár (zásada Pohodlí, a schopnost být sjízd-ným za každého počasí, např. kluzkost a odstříkávající voda (zásada Pocitu bezpečí a Přitažlivosti okolí).

Povrch by však neměl být jen pohodlný pro vlastní jízdu, ale měl by být pro jízdu i bezpečný a zároveň by měl intu-itivně podporovat dodržování práv a povinností jednotlivých účastníků silničního provozu.



Typ materiálu ovlivňuje jízdní vlastnosti a komfort. Jeho výběrem lze ovlivnit chování cyklisty, podpořit respektování dopravního režimu nebo přispět k celkové atraktivitě veřejného prostranství.

Povrchy cyklistické infrastruktury dle materiálu



Asfaltobetonový povrch

Jde o kryt tvořený jednou či více vrstvami z asfaltové směsi o různé kvalitě, tloušťce či vlastnosti. Jedná se o povrch s minimálním počtem spár. Povrch je pohodlný, bez otřesů.

Rozlišujeme jej podle:

- zrnitosti a dalších vlastností asfaltového pojiva a dalších příměsí
- třídy zatížení a dalších požadovaných vlastností na provoz
- barevnosti asfaltobetonové směsi (přírodní, probarvený)
- způsobu pokládky (vytvoření celého souvrství: podkladní – ložná – obrušná vrstva, recyklace pouze obrušné vrstvy na místě, mikrokoberec, nástřík)
- + jednoduchost a rychlost pokládky
- + minimální počet spár
- Při nutných opravách je nemožné vrátit povrch do původní jednodolité podoby.
- Omezené (až nepřijatelné) použití v pásmech ochrany vodních zdrojů.

Cementobetonový kryt

Jedná se o kryty z nevyztuženého nebo vyztuženého betonu kladené v jedné nebo dvou vrstvách.

- + mají vyšší životnost než asfaltové kryty
- + (v závislosti na intenzitách provozu) nemění tvar ani strukturu
- + jsou odolné vůči kořenovým systémům
- + nepotřebují obrubníky
- + vozovka se „rozsvěcuje“ díky odrazu světla od povrchu
- + vyšší odolnost, stabilita, pevnost
- nákladná a obtížná oprava

Végécol a Bituclair

- inovativní pojiva pro všechny typy směsí
- vyrobeno z obnovitelných surovin získaných v zemědělské výrobě (Végécol)
- kvalita je srovnatelná s živičným povrchem, avšak pojiva jsou transparentní, takže bez přidání pigmentu lze zachovat přirozený vzhled aplikovaného materiálu, případně dle pigmentu volit různou škálu barevnosti
- specifickým znakem pojiva Végécol je, že výrobní teplota je snížena o 40 °C, to znamená značnou úsporu energie

Glorit

- funguje na principu recyklace původního materiálu, do něhož se přidává cement a stabilizační prostředek Glorit, čímž se šetří životní prostředí
- Glorit je stabilizační prostředek na bázi solí v práškové formě
- jedná se o velmi odolnou a pevnou vrstvu, která odolává mrazu i značnému zatížení
- půda, která je znečištěná chemikáliemi, se použitím Gloritu neutralizuje, zemina je mrazuvzdorná a částečně vodopropustná
- použití Gloritu zaručuje vyšší pevnost, vysokou mrazuvzdornost, delší životnost, rychlou výstavbu i nižší cenu
- obdobně lze ke zlepšení mechanických vlastností použít směsné hydraulické pojiva Dorosol a Doroport

Penetrační makadam

- vrstva vzniká z kamenné kostry po prolití asfaltovým pojivem a následném zaplnění
- dokud je asfalt na šterku ještě teplý, rozprostře se na povrch množství drčeného kameniva, které postačí k zaplnění mezer ve šterku a ihned se zaválčuje
- rozprostřené kamenivo se při hutnění srovnává kartáčem tak, aby byly mezery ve šterku vyplněny, nepřichycená zrna se z povrchu smetou
- dražší a pevnější vozovka než z kaleného šterku
- využívá se na zatíženějších vozovkách

R-materiál

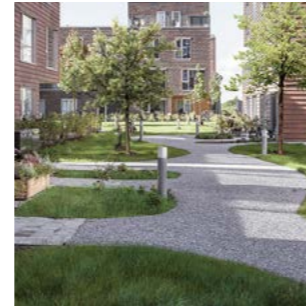
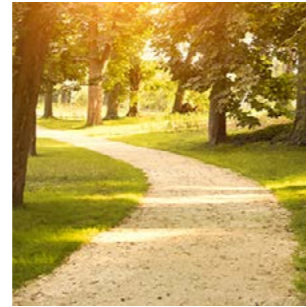
- jedná se o materiál z vyfrézované asfaltové směsi
- využití tohoto materiálu je vhodné, pokud je recyklovaný materiál lokálně dostupný
- vrstva při zatížení vykazuje dotvarování, což se projevuje jako stálé dohutňování pod zatížením.

Kalený šterk

- vrstva vznikla z kamenné kostry po prolití a zavibrování kalicí malty
- je vhodné jej použít pro polní a lesní cesty z důvodu těžké mechanizace
- není odolný vůči účinkům těžké nákladní dopravy a není vhodný pro etapovou výstavbu
- nejlevnější částečně zpevněná vozovka

Betonové zatravnňovací tvárnice

- nevhodný kryt pro pojezdové povrchy, ať už při zatravnění nebo zašterkování buněk tvárnice; v případě koloběžek prakticky nepojízditelné
- vyšší riziko pádu, zhoršená ovladatelnost kola
- špatné provádění zimní údržby
- vysoká nosnost, odolnost materiálu
- odolné vůči mrazu
- horší manipulace, nákladnější oprava
- vzhledem k větší absorpci vody betonem, hrozí usychání vegetace v jeho blízkosti



Plast

- jedná se o prefabrikované dílce z recyklovatelného plastu
- konstrukce je uvnitř dutá, lze skrz ní vést sítě, kabely, potrubí aj.
- nižší ekologická náročnost, naopak vyšší životnost
- lepší propustnost
- snadnější oprava a realizace
- nevýhodou může být vyšší citlivost na poškození UV zářením či mrazem
- stále probíhá vývoj a výzkum jako vhodný způsob recyklace plastů

Mlatové povrchy

- mlatové cesty jsou sypané z přírodního kameniva a následně jsou mechanicky zhutněné
- jsou tvořeny vrstvami bez pojiva, jedná se tedy o nestmelené vrstvy
- základem je vrstva směsi nejméně dvou frakcí kameniva (např. struska), namíchaná, rozprostřená a zhutněná tak, aby zajišťovala maximální kompaktnost a únosnost
- při správném provedení vzniká kompaktní a drsný povrch, který nepropouští vodu a kterým neproroste vegetace
- vyžadují perfektní odvodnění, v případě absence lemování obrubníky dochází k odlamování okrajů, opravy bývají dosti pracné

Prosívkové (pískované) povrchy

- jsou tvořeny vrstvami převálcovaného štěrku s drtí a vrstvou vazného písku nebo navětralou vápencovou drtí (tzv. šotolina) s prachem nebo směsí kopaného písku a vápencového hydrátu
- finální povrch je tvořen ostrým pískem nebo jemnou drtí pohozenou do zavahlého kalu navětralého materiálu nebo vápenné malty
- pískované komunikace jsou schůdné i při 25% spádu
- povrch je pružný, rozebíratelný, drsný a při řádném provedení jen mírně blátivý a prašný

Mechanicky zpevněné kamenivo (MZK)

- mechanicky zpevněné kamenivo vzniká zhutněním nestmelené směsi kameniva bez použití tmelící složky (např. cementu), ale pouze s optimální dávkou vody
- větší v sobě zaklíněná zrna MZK v nestmelené vrstvě tvoří pevnou kostru a prostor mezi nimi je vyplněn zrny menšími, zbytek mezer vyplňují zrna prachová
- ekonomicky velice výhodný materiál z důvodu absence pojiv
- povrch je špatně propustný pro vodu, při špatném odvodnění může docházet k vymývání

Dřevěné povrchy

- vlastnosti povrchu se liší s ohledem na použitý strom, vhodné je používat tvrdé dřevo
- velkou a důslednou pozornost vyžaduje styk dřevěného povrchu s vodou a odvodnění; důležité je správné ošetření dřeva, ideálně použití laků, lazur či olejů
- výhodou dřeva je snadná opracovatelnost, nízká hlučnost i estetický dojem
- nevýhodou je vyšší cena materiálu a nutnost průběžného ošetření

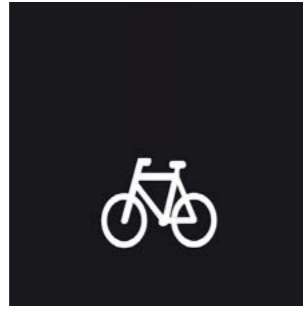
Dlážděné betonové povrchy

- povrch se skládá z dlažebních prvků či dílců pokládaných do ložné vrstvy
- povrch vykazuje vyšší míru nerovnosti a někdy i horší protismykové vlastnosti
- dlažby s fazetou lépe vyrovnávají drobné nerovnosti povrchů, hrozí menší riziko poškození hran při pokládce
- bezfazetová dlažba je příjemnější na pojezd jízdních kol, kočárků atp., oproti fazetovým dlažbám však méně propouští povrchovou vodu
- povrch má bohaté estetické vlastnosti, je možné vytvořit libovolné tvary ploch a kombinovat různé barvy
- dlážděné povrchy zpomalují odtok dešťových vod mimo zpevněnou plochu a částečně vodu skrz plochu propouští

- na površích poježděných cyklisty je preferováno kladení dlažby delší hranou po směru jízdy pro minimalizaci poježděných spár
- minimální délka hrany dlažby ve směru jízdy je 200 mm
- v místech vstupů do inženýrských sítí (kolektorů, multikanálů atd.) nebo v případě potřeby lepšího zasakování, je možné dlažbu umístit do kovových rámců a ponechat bez zapískování

Dlážděné žulové a jiné přírodní povrchy

- povrchy vhodné do historických a památkových zón
- k dispozici jsou kostky či desky různých rozměrů, štípané či řezané a v různé barevnosti
- výhodou je výborná odolnost vůči poškození a, vzhledem k množství mezer, dobré propustné vlastnosti
- materiál je znovu použitelný, tj. recyklovatelný, ať již při opravách nebo na nových místech
- opravy probíhají rychle
- nevýhodou je náročnější realizace, potřeba zkušenějších řemeslníků
- pro cyklisty se jedná o nerovný, při dešti a námraze až nebezpečný povrch s vyšším rizikem smyku
- při poježdění motorovými vozidly může v ulicích docházet k překračování hlukových limitů



Pressbeton

- jedná se o chemicko-technologický systém dláždění monolitickým betonem s dekorativní úpravou
- press znamená tisknout, tedy na betonový povrch je obtisknut dekor jiného povrchu
- výhodou je možnost vytvořit jakýkoliv povrch s lepšími vlastnostmi

Vodorovné dopravní značení

- preferovaná barva pro značení čar a dalších symbolů je bílá
- technologie značení se volí podle povrchu, na který se umísťuje, a to s ohledem na požadovanou trvanlivost a přilnavost, požadavky na protismykové vlastnosti a retroreflexi
- silniční barva s možným posypem balotiny, protismykových přísad nebo jejich kombinace patří k levnějším způsobům značení a má kratší životnost
- dvoukomponentní plasty a termoplasty mají delší životnost, instalace bývá náročnější než u jednosložkové silniční barvy
- betonová nebo žulová dlažba v kontrastní barvě oproti okolnímu povrchu komunikace má delší trvanlivost oproti silničním barvám a termoplastu, instalace je časově náročnější
- knoflíky, fluorescenční prvky nebo světelná projekce vodorovného značení na povrch komunikace je považováno za možné ale spíše doplňující

Používané povrchy

Kapitola popisuje a vyhodnocuje stávající v Ostravě používané povrchy. Popisované povrchy jsou označeny barevnou hodnotící značkou, která vyjadřuje vhodnost povrchu pro komunikaci spadající do daného principu. Zelená barva označuje povrch (téměř) ideální. Oranžová barva povrch přijatelný či vhodný k ponechání do nejbližší doby potřeby obnovy. Červená barva značí povrch nevhodný, s doporučením k co nejdřívější výměně.

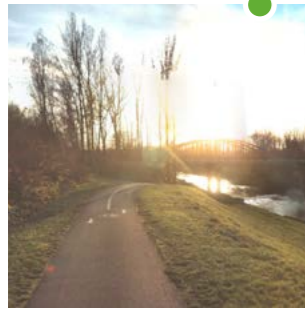
V případě nové cyklistické infrastruktury je po veřejné diskuzi a debatě se správci komunikací zvolena červená betonová dlažba. Do míst s vyšší architektonickou hodnotou veřejného prostranství (městské bulváry, náměstí atd.) a do historických center je zvoleno použití přírodního kámeně (viz kapitola 3.2). Důvodem je možnost rozebrání dlažebních kostek a desek při úpravách například podzemních inženýrských sítí, lepší zasakovatelnost dešťových srážek a nižší finanční náročnost pro správce infrastruktury v případě výměny či oprav povrchů.

Pro pohyb cyklistů je primárně určená betonová dlažba bezfazetová. Minimální délka strany betonové dlažby je 200 mm, resp. je to minimální délka hrany při položení dlažby ve směru jízdy cyklistů. V případě stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem nebo stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů bude použita barva šedá (přírodní).

Asfaltobetonový nebo cementobetonový povrch se primárně navrhuje pro cyklistickou infrastrukturu v hlavním dopravní prostoru (ve vozovce) či v nezastavěném území, např. podél vodních toků (viz kapitola 3.1). V přidruženém prostoru ho lze použít za podmínky, že v nejbližší době (min 10 let) nejsou plánované či očekávatelné zásahy do takového povrchu.

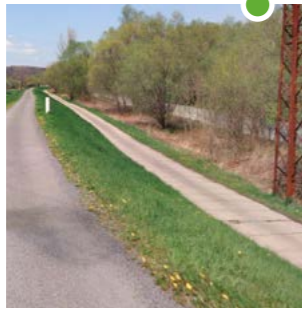
Pokud je takový povrch určený pouze pro pohyb cyklistů (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty dělená), má být zbarven do červena, případně má být opatřen červeným nátěrem barvou schválenou pro užití na pozemních komunikacích.

Regionální propojení



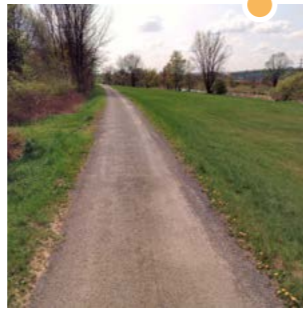
Asfaltový živičný povrch

- + celistvý povrch s minimálním počtem spár
- + jednoduchost a rychlost pokládky
- + povrch bez otřesů
- + pohodlnost při jízdě
- náročnější oprava = nemožnost vrátit povrch do původní podoby
- standardní povrch: princip Regionálních propojení, princip Městských tříd a významných ulic, princip Zón zklidněné dopravy



Cementobetonový kryt

- + celistvý povrch s minimálním počtem spár
- + odolný vůči mrazu
- + větší odolnost, pevnost a stabilita, odolný vůči kořenovým systémům
- + vyšší životnost
- + pohodlnost při jízdě
- nákladná a obtížná oprava
- standardní povrch: princip Regionálních propojení, princip Městských tříd a významných ulic, princip Zón zklidněné dopravy



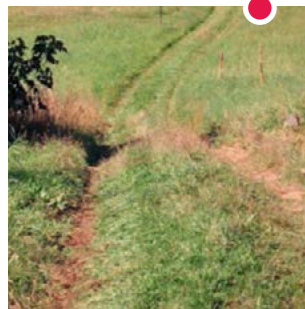
Kalený štěrk

- + jednoduchá a nenáročná realizace
- povrch s větším počtem spár, není jednotný
- vyšší nebezpečí úrazu
- vysoká prašnost při jízdě
- povrch není odolný vůči těžké dopravě
- standardní povrch: princip Regionálních propojení



Hrubý kámen

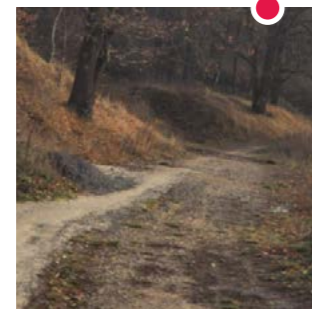
- + stálý materiál s minimálním rizikem poruch
- + velká únosnost při položení do betonového lože
- povrch s velkým počtem širokých a nepravidelných spár
- vyšší nebezpečí úrazu
- nepohodlný povrch pro takřka všechny typy kol a plášťů jízdních kol, až nepojízditelný pro jízdní kola (koloběžky) s koly o malém průměru
- Použití na komunikaci pro cyklisty je nevhodné. Jeho použití lze akceptovat ve výjimečných případech, např. z důvodu technologie založení mostních objektů, hrází apod.



Nezpevněné povrchy

Cesty vzniklé historicky v krajině, v lesích, podél řek a potoků. Cesty vzniklé pro přístupnost jednotlivých polí po rušení velkých zemědělských lánů.

Pozůstatky po např. kalamitní těžbě a potřebě vytvořit cestu pro lesnickou techniku.



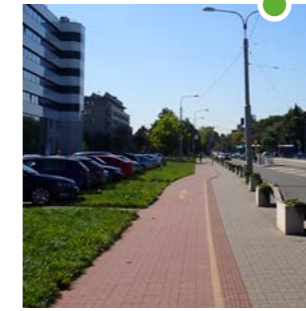
- + nulová údržba, obnova cesty je pouhým provozem
- povrch s výmoly, kořeny, různými překážkami
- vyšší nebezpečí úrazu
- sjízdnost a bezpečnost závislá na počasí
- nepohodlný povrch pro takřka všechny typy kol a plášťů jízdních kol, až nepojízditelný pro jízdní kola (koloběžky) s koly o malém průměru

Městské třídy a významné ulice



Asfaltobetonový povrch

- + celistvý povrch s minimálním počtem spár
- + povrch bez otřesů
- + pohodlnost při jízdě
- + rychlá a jednoduchá pokládka
- náročnější oprava = nemožnost vrátit povrch do původní podoby
- standardní povrch: princip Regionálních propojení, princip Městských tříd a významných ulic, princip Zón zklidněné dopravy



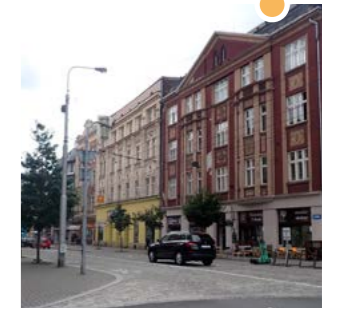
Betonová dlažba

- + dnes se již vyrábí různé tvary a tloušťky, různá barevná provedení
- + rychlá oprava
- + lepší propustné schopnosti
- + recyklovatelný materiál, odolný vůči poškození
- + možnost vytvářet symboly a VDZ
- povrch může být špatnou realizací nerovný a nepříjemný pro jízdu na kole
- náročnější realizace
- standardní povrch: princip Městských tříd a významných ulic, princip Zón zklidněné dopravy



Žulové desky

- + tento povrch se používá většinou v památkových zónách
- + rychlá oprava
- + lepší propustné vlastnosti
- + lepší odolnost vůči poškození
- + recyklovatelný materiál
- + rovný, pohodlný materiál při dodržení adhezních požadavků na pojížděný povrch
- + možnost frézovat a vytvářet symboly
- náročnější realizace
- finanční náročnost investice
- méně vhodný povrch pro kombinaci s barvou VDZ
- nadstandardní povrch: princip Regionálních propojení, princip Městských tříd a významných ulic, princip Zón zklidněné dopravy

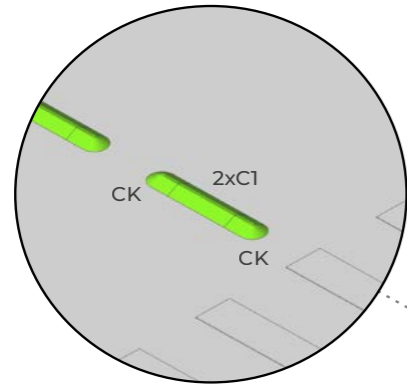


Žulové kostky

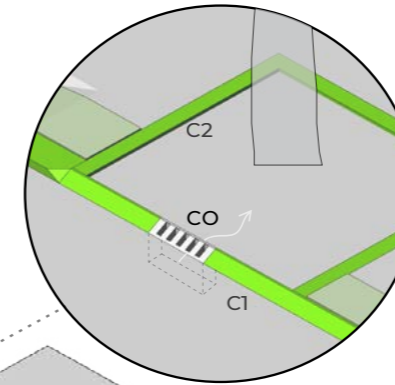
- + tento povrch se používá většinou v památkových zónách
- + rychlá oprava
- + lepší propustné vlastnosti
- + lepší odolnost vůči poškození
- + recyklovatelný materiál
- náročnější realizace
- nerovný, nepohodlný povrch, může vzniknout nebezpečí smyku při dešti
- standardní povrch: princip Zón zklidněné dopravy
- nadstandardní povrch: princip Regionálních propojení, princip Městských tříd a významných ulic

4.3 Obrubníky

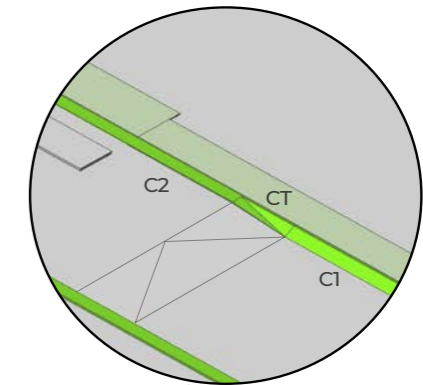
OBRUBNÍK PRO ODDĚLENÍ
CYKLISTICKÉHO PRUHU V RÁMCI SILNICE



VNITŘNĚ ODVODŇOVACÍ OBRUBNÍK
ODVÁDĚJÍCÍ VODU DO KANALIZACE
NEBO ZELENĚ
* úprava napojení na místě

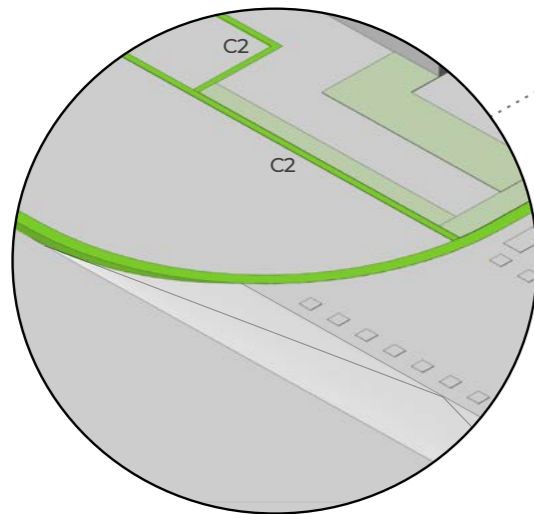


TRANSFORMAČNÍ OBRUBNÍK
MEZI PÁSEM PRO CYKLISTY
A PÁSEM PRO CHODCE
V MÍSTĚ VYROVNÁNÍ



VNITŘNĚ ODVODŇOVACÍ OBRUBNÍK
DO DEŠŤOVÉ KANALIZACE

NÁJEZDOVÝ OBRUBNÍK V MÍSTĚ KŘÍŽENÍ STEZKY
S MÉNĚ VÝZNAMNOU KOMUNIKACÍ ČI SJEZDEM
MIMO KOMUNIKACI
(DVŮR, GARÁŽ; PROFIL NÁJEZDOVÝ / SKLOPENÝ)



BEZBARIÉROVÉ ŘEŠENÍ V MÍSTĚ KŘÍŽENÍ
STEZKY S PŘECHODEM

Obrubníky jsou jedním ze základních stavebních prvků v silničním stavitelství. Obrubníky mají různou podobu, velikost a funkce. Oproti povrchům mají pevnější založení, a zajišťují tak na veřejném prostranství neměnnost jednotlivých ploch, vyznačují koridory pohybu i plochy po pobyt.

Typy používaných obrubníků

Průběžný obrubník

- odděluje zpravidla vozovku od chodníků či stezek nebo komunikaci od travnatého pásu
- odděluje různé druhy dopravy nebo různé typy povrchů, vyrovnává drobné výškové rozdíly
- primárním účelem je zábrana proti vyjetí vozidel z vozovky nebo stezky
- může plnit funkci přirozené vodící linie osob se sníženou schopností orientace
- existují různé modifikace pro odvádění povrchové vody, pro umístění polo nebo plně podobrubníkových dešťových vpustí atd.

Obrubník snížený, sklopený, nájezdový

- obrubníky mezi vozovkou a přidruženým prostorem
- obrubníky sloužící pro odbočení vozidel mimo vozovku (sjezd na místo mimo pozemní komunikaci, příjezd na přilehlý pozemek atd.)
- snížený obrubník se používá i v místech vstupu chodců nebo sjezdu cyklistů do vozovky
- výška sníženého obrubníku nad vozovkou – doporučeno 0 mm, maximálně 20 mm

Modifikované obrubníky

- obrubníky přechodové pro plynulé vyrovnání různých výšek obrubníků nad vozovkou
- obrubníky obloukové vnitřní/vnější pro vytvoření plynulých směrových změn
- obrubníky odvodňovací pro liniové odvodnění
- bezbariérové zastávkové obrubníky Kasselské, slouží pro bezkolizní najetí vozidel VHD k nástupní hraně zastávky a vstup a výstup cestujících s minimálním výškovým rozdílem mezi podlahou vozidla a nástupištěm

Cyklo-obrubník

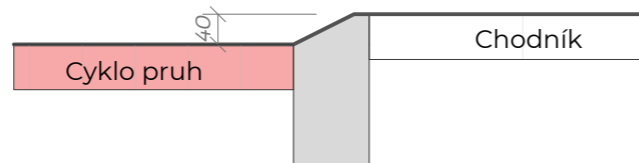
Jedná se o nový typ obrubníku vycházející z možnosti použít speciální tvarovky pro výškové oddělení cyklistické části od části chodecké¹.

Obrubník není přímo určený k přejezdění, ale v případě mimořádných situací ho lze bezpečně přejet i při téměř nulovém úhlu nájezdu.

Pozn. aut.: V době zpracování Koncepte dochází k diskusi mezi odborníky koncepčních pracovišť velkých měst a výrobními firmami nad finálními rozměry a podobou cyklo-obrubníku a jeho modifikací jdoucích do běžné výroby.

1. C1 – cyklo-obrubník sklopený

- na stezce pro chodce a cyklisty dělené mezi pruhem pro cyklisty a hmatnou dlažbou chodecké části
- výškový rozdíl 40 mm, sklon nouzově pojižděné části obrubníku cca 27°
- pro zvýšení bezpečnosti tam, kde dochází k souběhu jízdního pruhu pro automobily a vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v rámci vozovky
- další modifikace základního typu



2. C2 – cyklo-obrubník průběžný

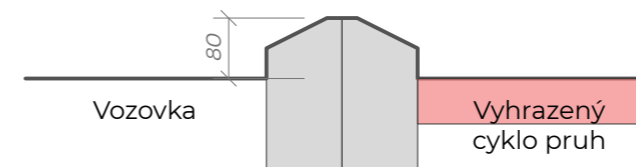
- v místech, kde je souběh pásu pro cyklisty ve stejné výškové úrovni jako pás pro chodce

3. CT – transformační cyklo-obrubník koncový

- přechodové obruby pro vyrovnání různých výškových úrovní jednotlivých obrub
- ve sjezdech nebo vjezdech na pás pro cyklisty v přidruženém prostoru
- při změně výškové úrovně pásu pro cyklisty

4. CK – koncový cyklo-obrubník

- prvek pro fyzické oddělení cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy, zejména dopravy motorové, např. v případě vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty
- Sestava ve vozovce:
 - nejkratší – dva koncové cyklo-obrubníky (CK + CK)
 - s proměnnou délkou – mezi dva koncové cyklo-obrubníky vloženy dva k sobě vyššími boky přiložené cyklo-obrubníky (CK + 2x C1 + CK)



5. CO1, CO2 – cyklo-obrubník průběžný v oblouku vnější a vnitřní

- v nepřímých úsecích tam, kde nelze umístit C2

6. CO3, CO4 – cyklo-obrubník průběžný sklopený v oblouku vnější a vnitřní

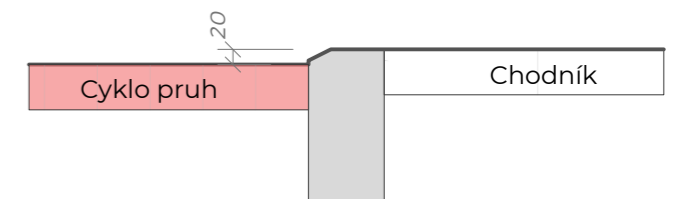
- v nepřímých úsecích tam, kde nelze umístit C1

7. CO – odvodňovací cyklo-obrubník

- cyklo-obrubník pro odvodnění povrchu cyklistické části
- štěrbinu umožňují odtok vody přes normovaný konec do hrdla navazujícího potrubí nebo např. do dešťového záhonu nebo výsadbové mísy stromu

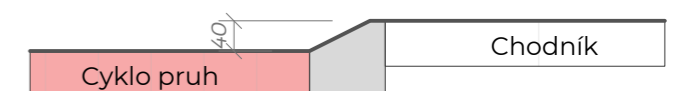
Chodníkový obrubník

- do doby příchodu certifikovaného cyklo-obrubníku na trh či alternativně lze pro alespoň minimální výškové oddělení cyklistické a chodecké části stezky využít chodníkový obrubník se sklopenou hranou
- výškový rozdíl je max 20 mm a sklopená hrana obrubníku nahrazuje požadované nouzové pojiždělné rozhraní mezi cyklistickou a chodeckou částí
- na dělené stezce mezi pásem pro cyklisty a pásem pro chodce
- v místech, kde je souběh pásu pro cyklisty v rozdílné (nižší) výškové úrovni než pás pro chodce
- pro zvýšení bezpečnosti tam, kde dochází k souběhu jízdního pruhu pro automobily a vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v rámci vozovky



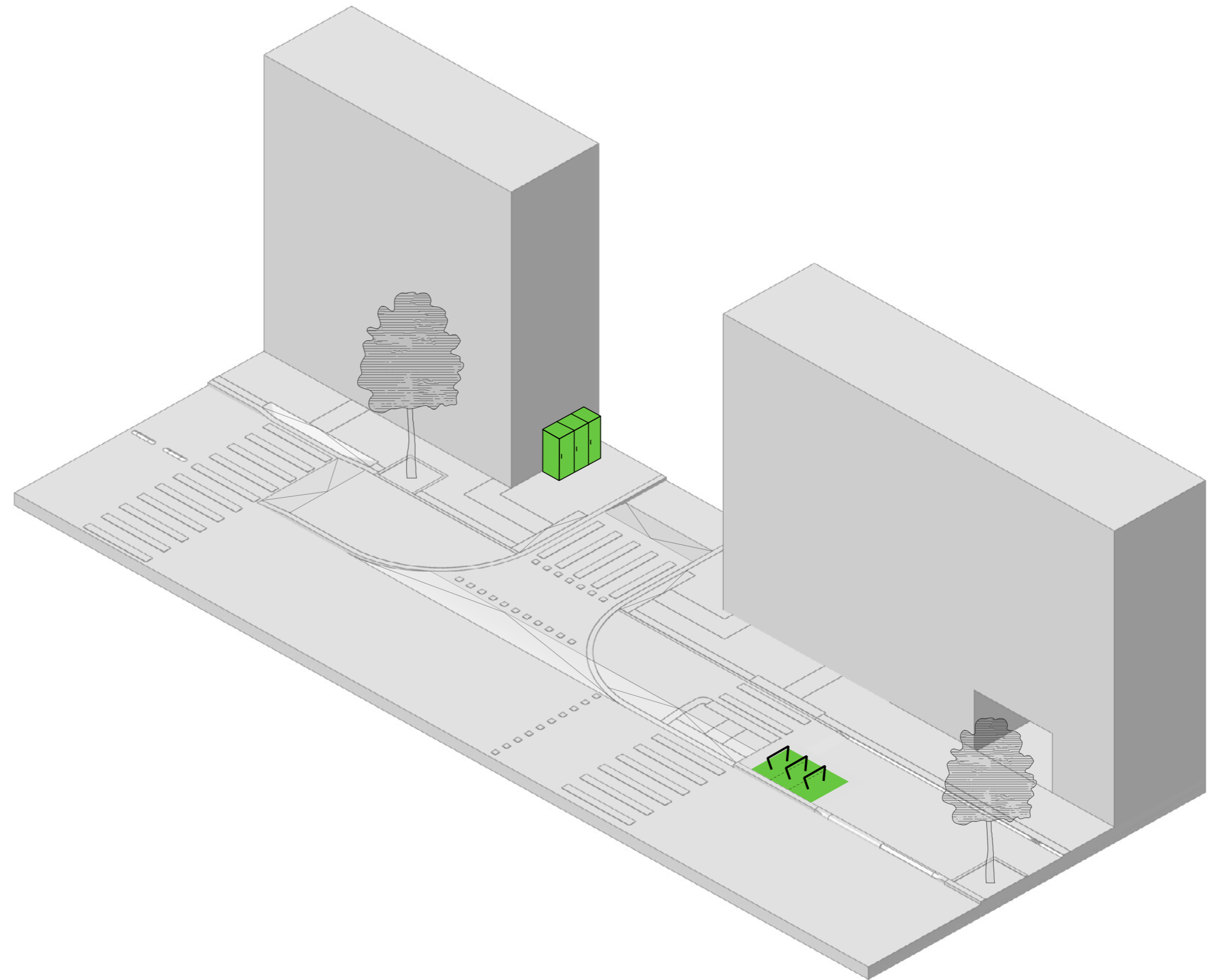
Skládaná dlažba

- na dělené stezce mezi pásem pro cyklisty a pásem pro chodce
- v místech, kde je souběh pásu pro cyklisty v rozdílné (nižší) výškové úrovni než pás pro chodce
- výškový rozdíl 40 mm, sklon nouzově pojižděné části cca 27°
- v místě, kde z důvodu vedení podzemních sítí nebo jiných důvodů není možné umístit cyklo-obrubník či chodníkový obrubník do betonového základu s opěrami
- pro zvýšení bezpečnosti tam, kde dochází k souběhu jízdního pruhu pro automobily a vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v rámci vozovky



¹ TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, kapitola 4.9.5. Stezka pro chodce a cyklisty dělená, Uspořádání

4.4 Parkování



Základní principy parkování

Pokud chceme ve městech posílit cyklistickou dopravu, je nutné také zajistit možnost krátkodobého (do 2 hod) i dlouhodobého (nad 2 hod) odstavení kol. Proto je důležité definovat principy a parametry pro vzhled a umístování prvků pro parkování. Mobiliář dotváří prostředí města a z pohodlí v něm pobyt jak jeho obyvatelům, tak návštěvníkům. Díky ucelenému vzhledu mobiliáře se jednotlivé městské části vizuálně propojí a pomáhají městu utvářet jeho identitu.

Umístění parkovacích míst ve veřejném prostoru se musí volit vhodně ke vztahu k okolí:

- i při zaparkování jízdního kola musí být zajištěna průchodnost pěších, musí být dodrženy alespoň minimální šířky chodníků (dva pruhy pro chodce,
- i při zaparkování jízdního kola musí být dodrženy bezpečnostní odstupy od jízdních pruhů, od parkovacích pruhů a pásů
- stojany pro jízdní kola a cyklistické boxy musí být umístěny na zpevněném povrchu
- preferovány jsou místa s dostatečnou sociální kontrolou, v záběru bezpečnostních kamer, v dohledu recepce veřejných budov apod.

Bezpečnost

- dobrá přístupnost, dostatečný manipulační prostor
- tvar bez ostrých rohů, pro prevenci úrazu
- možnost uzamknutí kola nejlépe za rám, ne pouze za ráfek
- pevné ukotvení
- umístění na přehledných místech
- kovový materiál
- stabilita a pevnost (nelze za běžných podmínek ohýbat)

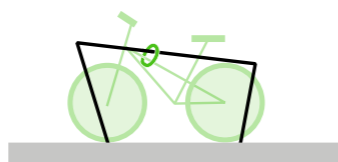
Nadstandardní typ stojanů a boxů

Na významných veřejných prostranstvích je možné odchytil se od standardního řešení. Při splnění základních požadavků na stojan (box) a po konzultaci se správcem veřejného prostranství, lze umístit i atypický stojan/stojany či boxy odpovídající jednotnému architektonickému záměru, kontextu významnější stavby nebo veřejného prostranství.

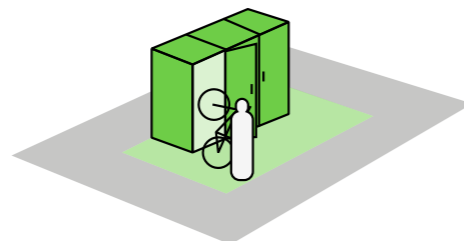
Specifický autorský design

Vzhled stojanu může mít u specifických staveb, prostranství nebo parků originální podobu, která dotváří dané místo nebo podporuje celkovou koncepci veřejného prostranství. Autorský design cyklostanů a cyklistických boxů musí splňovat základní požadavky (viz kapitola 4.4.1).

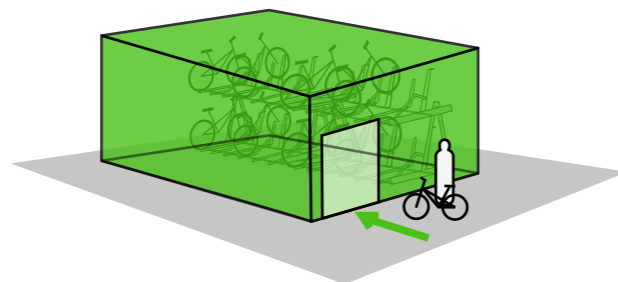
Typy mobiliáře pro parkování



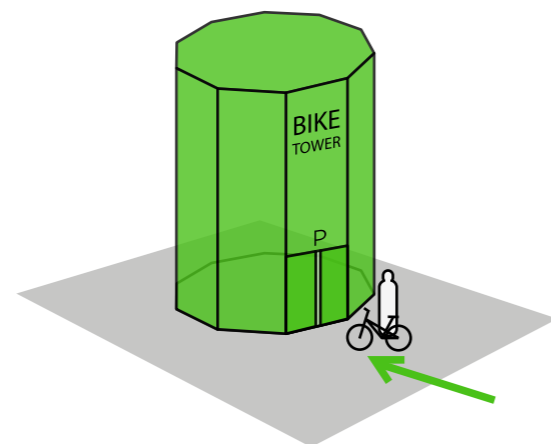
Stojany (viz kapitola 4.4.1)



Cyklistické boxy (viz kapitola 4.4.2)



Parkovací domy, veřejná parkoviště (viz kapitola 4.4.3)



Cyklistické parkovací věže (viz kapitola 4.4.4)

4.4.1 Stojany

Cyklostan jako takový je v první řadě funkční prvek. Měl by tedy být dobře přístupný a mít dostatečný manipulační prostor pro otáčení s kolem. To by se mělo pro eliminování možnosti odcizení uzamykat za rám kola, nikoliv za ráfek. Stan také musí být stabilní a kvalitně zpracován, aby byl odolný případnému vandalismu.

Při umístování stojanů se musí dbát na jejich strategickou pozici u míst, kde je velmi frekventovaný pohyb, jako přestupní a dopravní uzly, prostory u objektů občanské vybavenosti, u pracovišť, školských zařízení, na náměstích, v parcích, na nábřežích. Především pak u cyklostezek a pěších tras.

Při výběru stojanu a jeho umístění je potřeba dbát na snadnou a nenáročnou údržbu.

Standardní typ

Standardní v Ostravě používané městské cyklistické stojany jsou umístěny samostatně, tvaru obráceného U, barvy povrchu v odstínu RAL 7016 a většinou se sdružují po 3 až 6 kusech, tj. umožňují opření 6 až 12 jízdních kol. Stojany jsou střízlivé, s gumovým obložením horizontální části, neupoutávají na sebe příliš pozornosti, ale zároveň jsou pro uživatele dobře viditelné.

Za standardní typ stojanů jsou považovány také dvoupatrové stojany s mechanickým zakládacím systémem navrhovaným zejména do krytých prostor koláren, parkovacích domů atd. Umístění ve venkovním prostoru není vyloučené.

Schémata - cyklostan

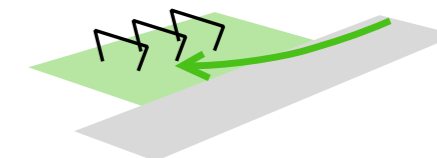


Schéma 1 - dobrá přístupnost (dojezd)

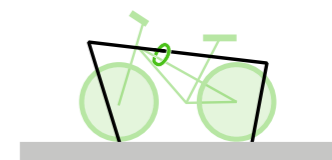


Schéma 2 - připoutání rámu (bezpečnost, vysoký oblouk)



Schéma 3 - oblý tvar (bezpečnost, bez úrazu)

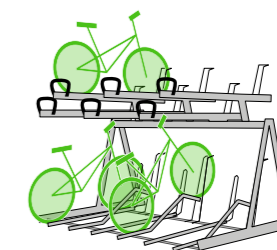


Schéma 4 - dvoupatrové mechanické stojany



Schéma 5 - jednoduchý design

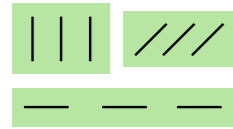


Schéma 6 - orientace stojanů příčně/šikmo/podélně

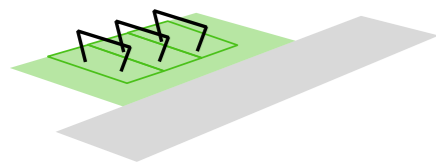


Schéma 7 - manipulační prostor (obě strany, vpředu/vzadu)



Schéma 8 - odolnost (vandalismus, ohnutí)

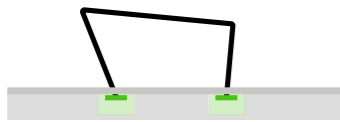


Schéma 9 - pevné ukotvení

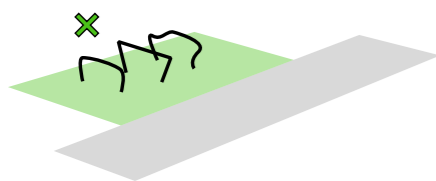


Schéma 10 - jednotný design

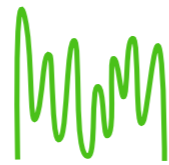


Schéma 11 - specifický vzhled (výjimky)

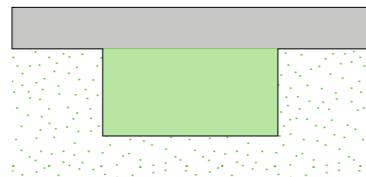


Schéma 12 - umístění na zpevněnou plochu (ne zeleň)

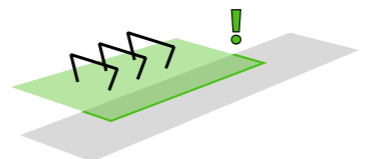


Schéma 13 - zajistit průchodnost

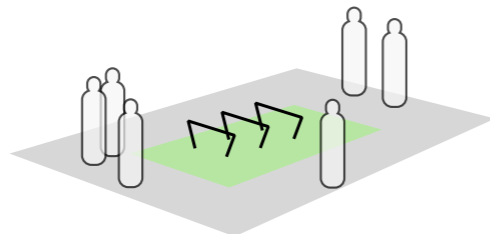


Schéma 14 - frekventovaná místa, přehledný prostor

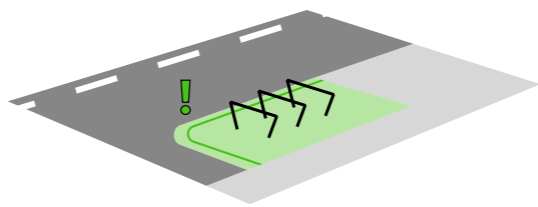


Schéma 15 - vzdálenost od vozovky

Návrh cílového stavu ZÁKLADNÍ STANDARD



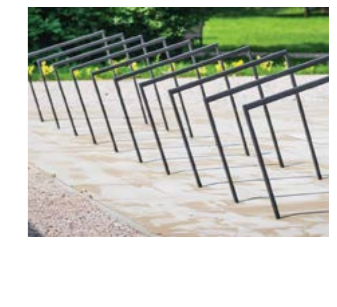
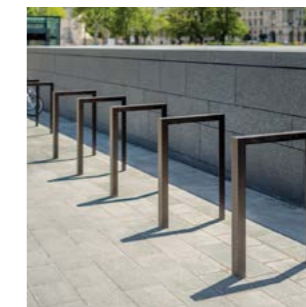
- pozinkovaná ocel s nástřikem laku, v horní části pás z odolné gumy
- antracitová barva
- kotvení pod dlažbou se skrytými šrouby
- více tvarových variant
- vhodné pro použití v přístřešcích nebo mimo ně

- stojan z galvanické ocelové trubky
- stříbrná barva
- kotvení do dlažby pomocí šroubů
- dobré také pro uzamčení mopedů

- pozinkovaná ocel opatřena práškovým vypalovacím lakem, nahoře gumová pryž
- stříbrná barva
- kotvení pod dlažbou se skrytými šrouby
- dobré také pro uzamčení mopedů

- zdvojnásobení kapacity plochy pro parkování
- stabilizace kola na více místech
- pevné ukotvení v zemi
- pozinkovaná ocel
- snadná manipulace s mechanismem druhého patra
- do míst s velkou poptávkou po parkování jízdních kol

Návrh cílového stavu VYŠŠÍ STANDARD



- pozinkovaná ocel s nástřikem laku
- antracitová barva
- kotvení pod dlažbou se skrytými šrouby

- pozinkovaná ocel opatřena práškovou vypalovací barvou
- vložena pryž zespod rámu
- antracitová barva
- kotvení do dlažby pomocí čtyř šroubů
- detail značení stojanu pro kola
- profil průřezu nepodléhá UV záření

- pozinkovaná ocel s nástřikem laku
- antracitová barva
- kotvení pod dlažbou se skrytými šrouby
- pracuje s kombinací L profilů, což usnadňuje zakomponování do jakéhokoliv projektu
- velmi dobře komunikuje jak se současnou, tak s historickou architekturou

- recyklovaná hliníková slitina
- mnoho barevných kombinací
- kotvení do dlažby pomocí čtyř šroubů
- velmi dobře komunikuje jak se současnou, tak s historickou architekturou

V této části kapitoly jsou uvedeny jednotlivé typy stojanů na kolo, které jsou rozřazeny podle jejich funkčnosti a pomocí barevných značek ohodnoceny jako vyhovující, přijatelné, nebo nevhovující.

Stávající používané stojany a prostor pro odstavení jízdních kol



Stojan vysoký, polygonový

- + vyhovující pro uzamknutí rámu
- + neutrální barevnost
- + umístění na zpevněném podkladu
- + dostatečný prostor pro kolo
- + postranní guma proti poškrábání
- ostré rohy, možnost úrazu



Stojan bezpečnostní

- + umístění na pevném podkladu
- + neutrální barevnost
- + dostatečný prostor pro kolo
- uzamknutí pouze s vlastní cylindrickou vložkou
- neudržovaný, nevhledný



Stojan nízký

- + neutrální barevnost
- + umístění na zpevněném podkladu
- + dostatečný prostor pro kolo
- nevhovující pro uzamknutí rámu
- nezajišťuje stabilitu kola



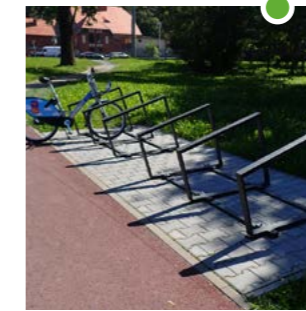
Stojan vysoký, polygonový

- + vyhovující pro uzamknutí rámu
- + neutrální barevnost
- + umístění na pevném podkladu
- + dostatečný prostor pro kolo



Stojan vysoký, sloupkového typu

- + vyhovující pro uzamknutí rámu
- + neutrální barevnost
- + umístění na zpevněném podkladu
- umístění u vodící linie
- prostor pro kolo limitovaný obrubníkem



Stojan vysoký, polygonový

- + vyhovující pro uzamknutí rámu
- + neutrální barevnost
- + umístění na pevném podkladu v zeleni
- + dostatečný prostor pro kolo



Stojan nízký

- + umístění na zpevněném podkladu
- + neutrální barevnost
- umístění u vodící linie
- nevhovující pro uzamknutí rámu
- ničí výplet a ráfek kola



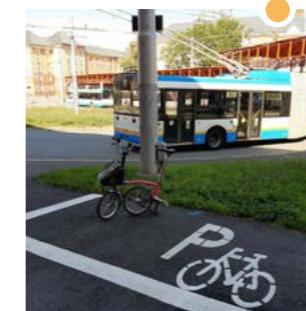
Stojan vysoký, zaoblený

- + vyhovující pro uzamknutí rámu
- + neutrální barevnost s bezpečnostními pruhy
- + umístění na pevném podkladu
- + dostatečný prostor pro kolo



Stojan vysoký, polygonový

- + vyhovující pro uzamknutí rámu
- + neutrální barevnost
- + dostatečný prostor pro kolo
- umístění na nezpevněném podkladu



Prostor pro odstavení jízdních kol

- + nízkonákladovost, minimální vandalské škody
- + rychlost realizace
- absence pevné části pro uzamčení (rámu) kola
- absence opěry, potřeba cyklistického stojánku
- při větší obsazenosti může dojít k zhoršení manipulačních podmínek

4.4.2 Cyklistické boxy

Další možností odkládání kol je pak také cyklistický box. Tyto boxy umožňují velmi bezpečné a kryté uschování kola či dvou kol s dalším příslušenstvím. Většinou se nacházejí například u nádražních prostranství nebo u školských zařízení. Tam se kola denně odkládají na delší dobu, a proto je vhodné jim zajistit kryté stání.

Umísťování cyklistických boxů je vhodné na nejvytíženější místa, kde se očekává dlouhodobější odložení – dopravní a přestupní uzly jako vlaková a autobusová nádraží, u objektů občanské vybavenosti, náměstí, pracovišť a školských zařízení.

Při výběru cyklistického boxu a jeho umístění je potřeba dbát na snadnou a nenáročnou údržbu.

Standardní typ

Cyklistické boxy jsou zatím v Ostravě použity v menší míře. Umísťovány jsou hlavně v areálu školských zařízení nebo v průmyslových zónách pro zaměstnance.

S ohledem na lokalitu a fyzickou zdatnost cílové skupiny cyklistů lze umísťovat i vertikální boxy se zavěšením jízdního kola. Tyto boxy zabírají méně plochy, ale tvoří zejména výškově větší překážku v prostoru a manipulace s jízdním kolem je fyzicky náročnější.

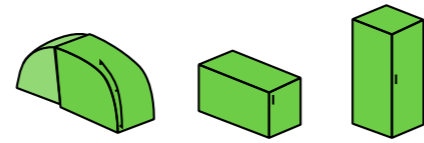


Schéma 1 - varianty boxů horizontální x vertikální

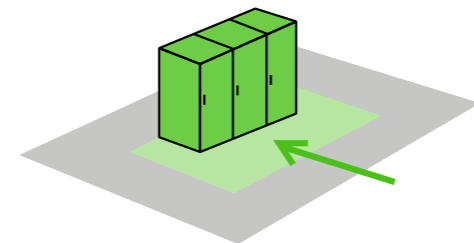


Schéma 2 - dobrá přístupnost (dojezd)

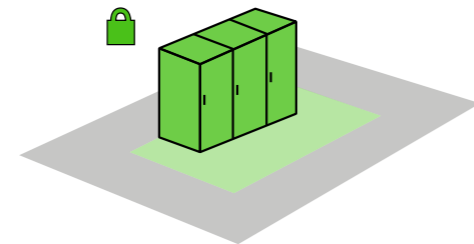


Schéma 3 - bezpečnost, uzamčení boxu (mince/karta)

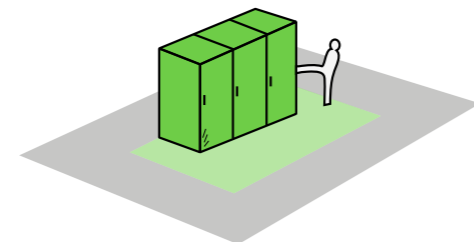


Schéma 4 - odolnost (poškrábání, vandalismus)

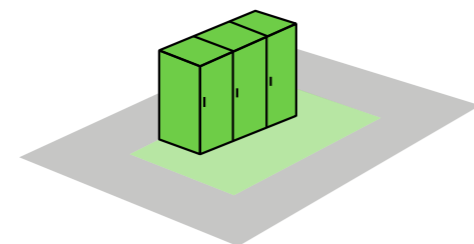


Schéma 5 - jednoduchý design (nepoutá pozornost, ale je viditelný)

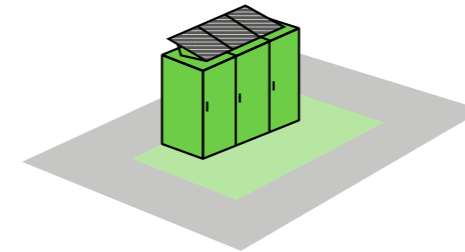


Schéma 6 - soběstačnost (možnost napájení solárem)

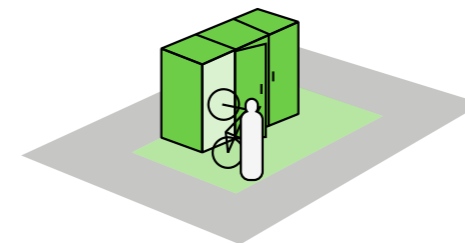


Schéma 7 - manipulační prostor (věšení kol)

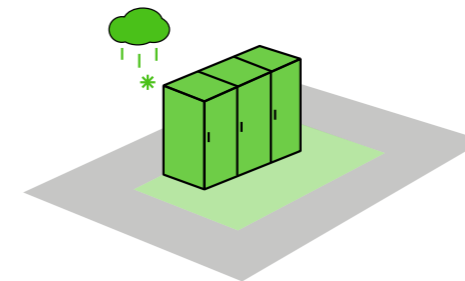


Schéma 8 - uzavřený (počasí, krytý)

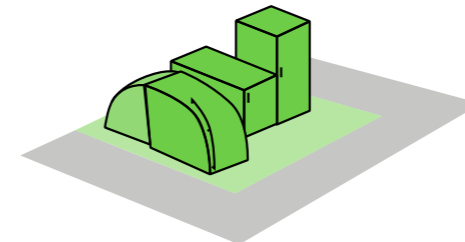


Schéma 9 - jednotný design (ladit s vyhovujícím mobiliářem)

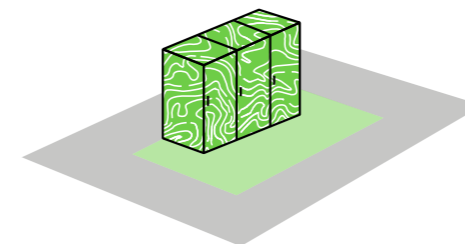


Schéma 10 - specifický vzhled (výjimky)

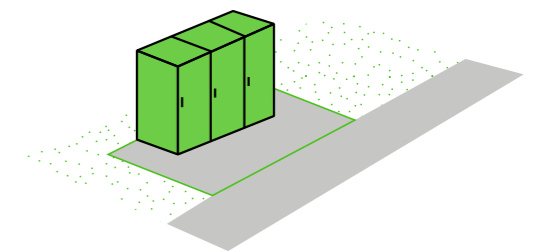


Schéma 11 - umístění na zpevněnou plochu

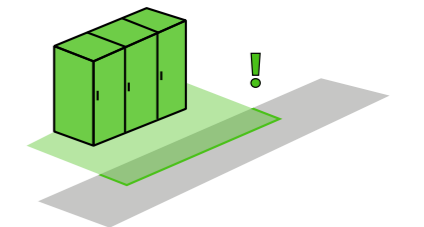


Schéma 12 - zajistit průchodnost (min. šíř. chodníku)

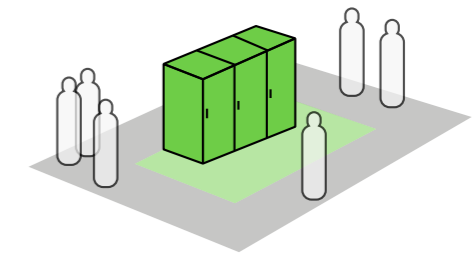


Schéma 13 - frekventovaná místa, přehledný prostor (popř. kamery)

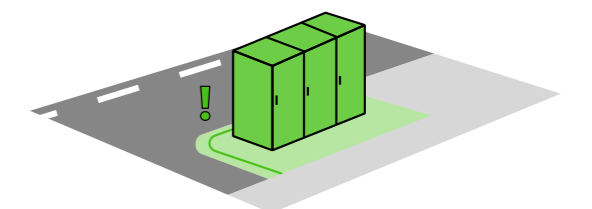


Schéma 14 - vzdálenost od vozovky

Návrh cílového stavu ZÁKLADNÍ STANDARD



- plášť boxu ze silnostěnné oceli
- povrchu je možné dát individuální design
- nastavitelné nohy - lze umístit i v nerovném terénu
- kolo je v boxu zavešené ve svislé poloze
- možný oboustranný přístup ke kolům
- variabilita sestav



- plášť boxu ze silnostěnné oceli
- povrchu je možné dát individuální design
- nastavitelné nohy - lze umístit i v nerovném terénu
- kolo v boxu zavešené ve svislé poloze
- možný oboustranný přístup ke kolům
- variabilita sestav
- boxy lze řadit do kruhu, jelikož jsou hrany zkosené



- dřevěná konstrukce, biodesky
- zaoblená střecha z trapézového ocelového plechu - odtok vody
- nastavitelné nohy - lze umístit i v nerovném terénu

Návrh cílového stavu VYŠŠÍ STANDARD



- perforovaný plech
- elektronické uzamykání kol
- design na míru



- ocelová konstrukce
- snadné a ergonomické ovládání
- rotační osa, která umožňuje naklonění kola
- šetří plochu
- stojany nešpiní stěny

Stávající používané cyklistické boxy



Cyklistický box (škola A. Kučery)

- + vyhovující pro uzamknutí
- + dostatečný prostor pro kolo + příslušenství (helma, batoh)
- + kryté stání
- + umístění na zpevněném podkladu
- + neutrální barevnost
- větší prostorové nároky



Cyklistický box (průmyslová zóna Hrabová)

- + vyhovující pro uzamknutí
- + dostatečný prostor pro kolo + příslušenství (helma, batoh)
- + kryté stání
- + umístění na zpevněném podkladu
- + neutrální barevnost
- větší prostorové nároky

4.4.3 Parkovací domy, veřejná parkoviště

Parkovací stání pro kola či kolárny by měly být automaticky součástí parkovacích domů a veřejných parkovišť, zejména pokud se jedná o parkovací domy ve správě města či městských organizací.

Parkovací domy

- stojany umístěné v blízkosti obsluhy/dohledu parkovacího domu
- kolárna vhodně zakomponovanou do parkovacího domu
- kapacitu parkovací plochy pro jízdní kola zvyšovat používáním zakládacích systémů



Městská veřejná parkoviště

- zajištění parkovacích stání pro jízdní kola je nedílnou součástí městských parkovišť pro veřejnost provozovaných v různých režimech
- nabídka počtu stání má být vyšší než poptávka
- stojany umístěné v blízkosti obsluhy/dohledu parkoviště
- umístění stojanů situovat k místě vjezdu na veřejnou komunikaci, na stezku



Soukromá veřejná parkoviště

- doporučení zpracovat řešení parkování jízdních kol

4.4.4 Cyklistické parkovací věže

Cyklistické parkovací věže je vhodné umísťovat v místech s velkou poptávkou parkování zejména dražších jízdních kol. Typické jsou předprostory nádraží, kam se na jízdních kolech sjíždějí cestující ve větších počtech.

Železniční nádraží a další přestupní uzly v Ostravě zatím nevykazují zvýšenou poptávku po místech na odložení jízdních kol. Částečně je to dáno systémem Bikesharingu a MHD pro pohyb lidí přijíždějících do města a malým počtem lidí vyjíždějících za prací z města.



Modelové situace standardů umístování

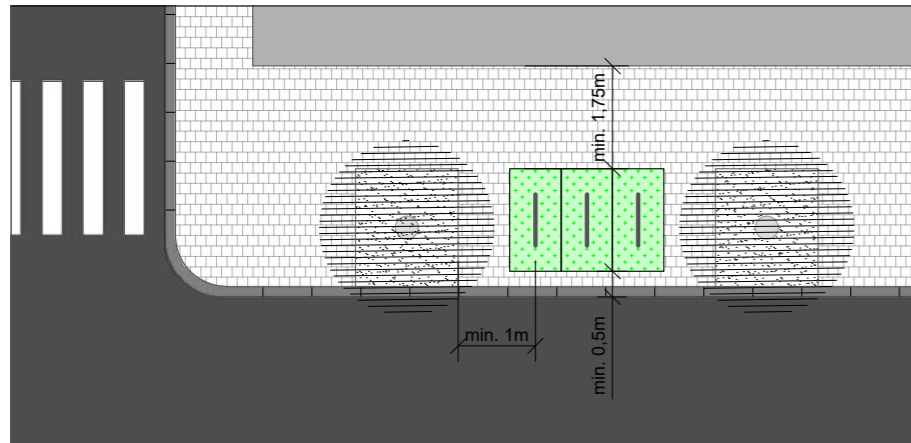
Hlavní principy

- nepřerušovat hlavní pěší trasy
- stojany a boxy vždy umísťovat v rámci jedné osy, mezi stojany jednotná vzdálenost (minimálně 1 m)
- dostatečný manipulační prostor (zpravidla prostor kolem stojanu 1 x 2 m, + odsazení 0,5 m od silnice)
- orientace cyklostanů ve vztahu k uličnímu prostranství možná příčně/podélně/šikmo
- cyklistické boxy podle potřeby a prostorových možností buď jednostranně, nebo oboustranně přístupné
- bližší podrobnosti minimálních rozměrů v TP 179, Navrhování komunikací pro cyklisty Ministerstva dopravy
- dalším místem pro zaparkování jízdních kol jsou pouze vodorovným značením vyznačené plochy. Jedná se o obdélník o rozměru min. 2 x min 2,4 m ohraničený bílou čarou uprostřed vyznačeným velkým písmenem „P“ (výška min 1,0 m) a symbolem jízdního kola (výšky min 1,0 m), šířka čáry ohraničené plochy 0,25 m

Umístění v širším kontextu lokality

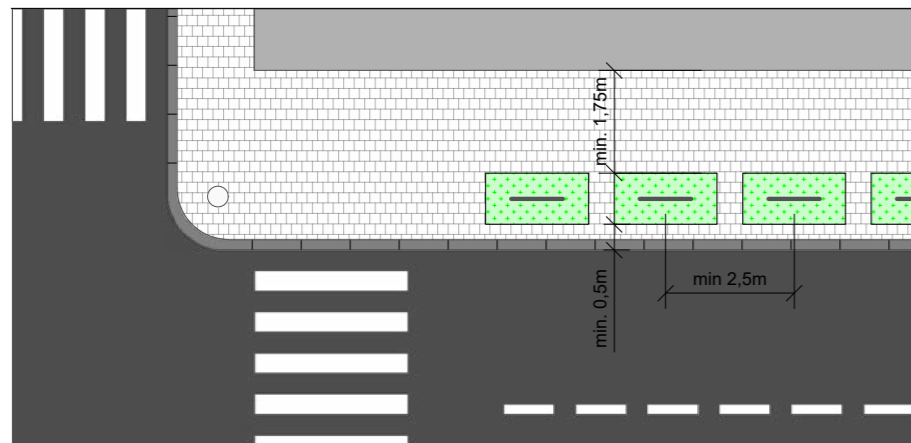
- množství stojanů navrhovat podle zátěže dané lokality a prostorových možností
- vždy analyzovat a vyhodnotit nejvhodnější umístění (zvážit na kolik nároží, největší pravděpodobnost odkládání)
- větší množství stojanů u občanské vybavenosti, v ulicích kompaktní zástavby
- vztah s domy, ploty, silnicí (místo parkovacího stání, ve stromořadí...)
- umístování u vchodů, zastávek, dopravních uzlů, jako zábrana parkování (dvojí funkce)
- zohlednit kontinuitu vodící linie zrakově postižených osob
- při umístění v křižovatce zohlednit rozhledové pole řidičů
- při umístění v ochranném pásmu technické infrastruktury nutná konzultace, možnost specifického kotvení

Principy umístování stojanů a cyklistických boxů



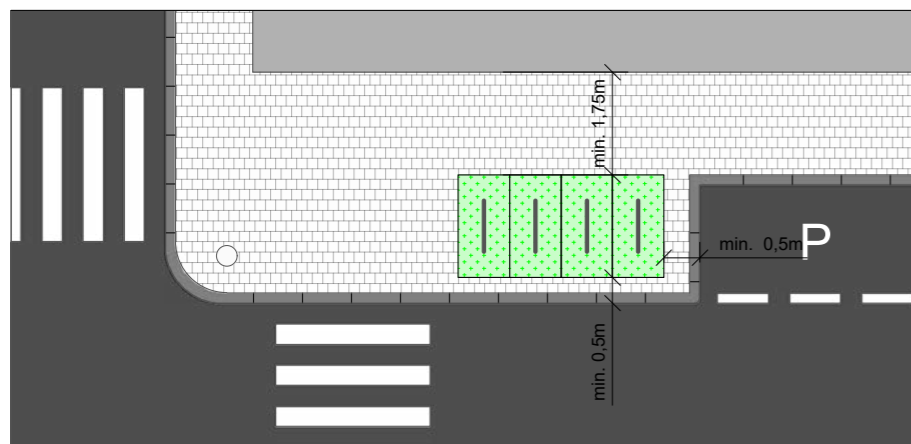
Umístění ve stromořadí

Stojany je vhodné umístit v rámci stromořadí.



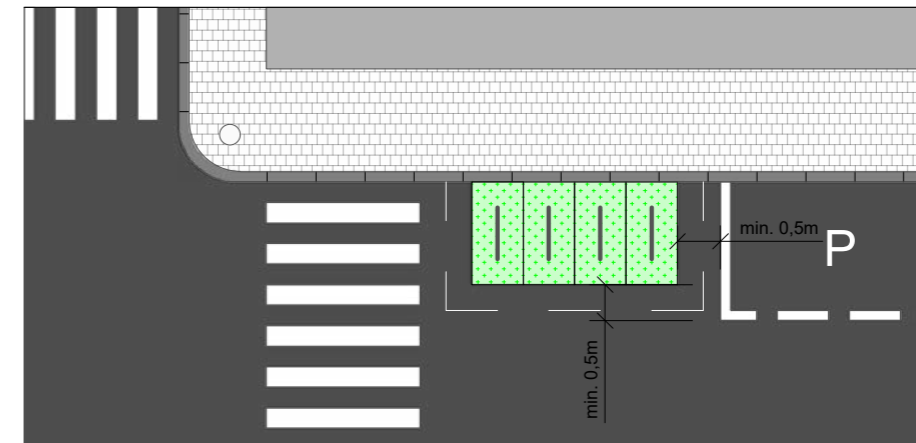
Umístění jako zábrana parkování

Stojany je možné umístit tak, aby zároveň plnily funkci bariéry vjezdu aut (částečně) na chodník. Dále snižovat atraktivitu zastavení a stání v blízkosti přechodů pro chodce nebo jiných míst s příčnou vazbou do vozovky. V blízkosti přechodů pro chodce mohou sloužit jako zábrana proti přecházení chodců mimo vyznačený přechod pro chodce.



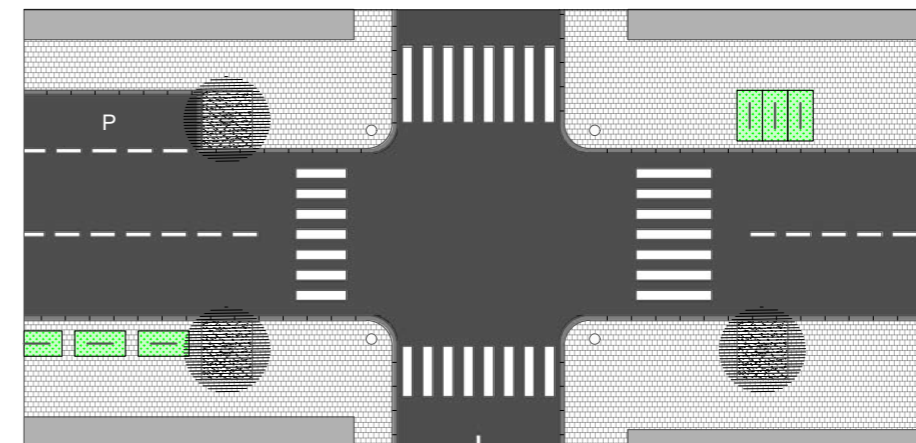
Umístění jako zábrana parkování

Stojany je vhodné umístit v rámci parkování podélného, i příčného.



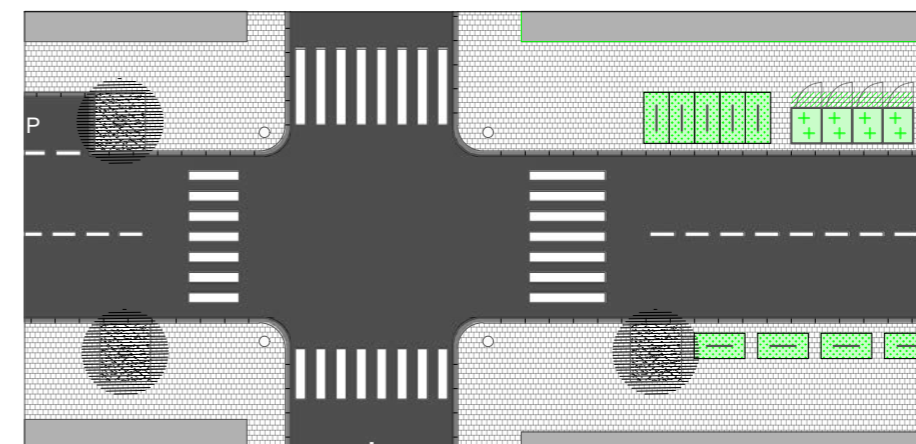
Umístění v rámci parkování na silnici

Stojany je možné umístit v rámci parkování také přímo na silnici. Zásadní je respektovat rozhledová pole všech účastníků silničního provozu.



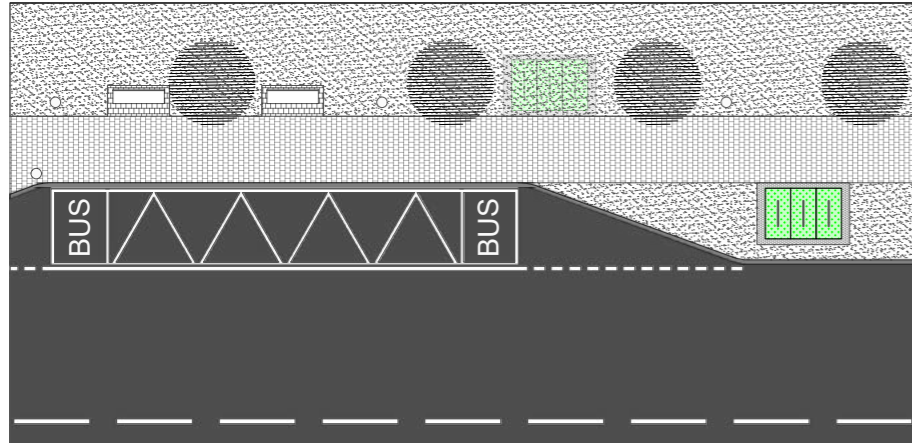
Umístění na nároží - běžná občanská vybavenost

V ulicích s běžným živým parterem, občanskou vybaveností v ulicích, je možné stojany rozmístit na nárožích a úsecích rozvolněně.



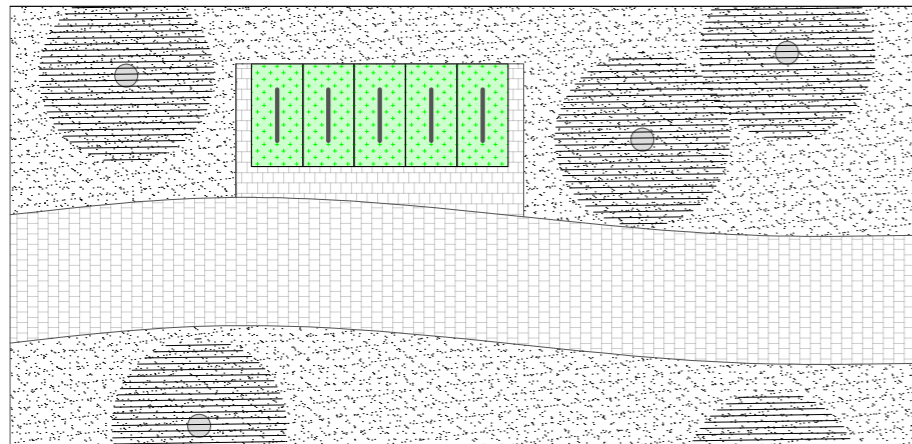
Umístění na nároží - vytížená vybavenost

V případě vytíženého nároží a větší pravděpodobnosti jeho návštěvnosti je vhodné stojany umístit koncentrovaně v jeho blízkosti.



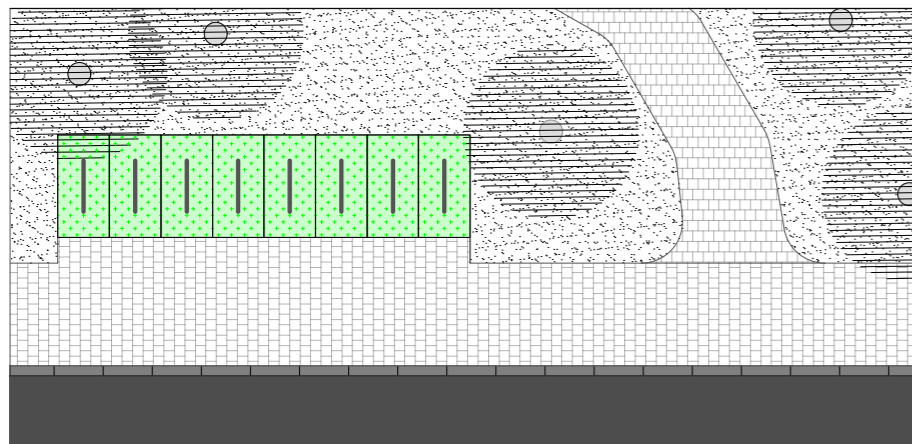
Umístění u zastávky MHD

Stojany je nutné umístit mimo nástupiště a mimo hlavní pěší trasy. Bez dodatečných opatření nesmí být umístovány v koridorech pohybu osob se sníženou schopností orientace. Počet stojanů by měl být odvozen od vytíženosti zastávky.



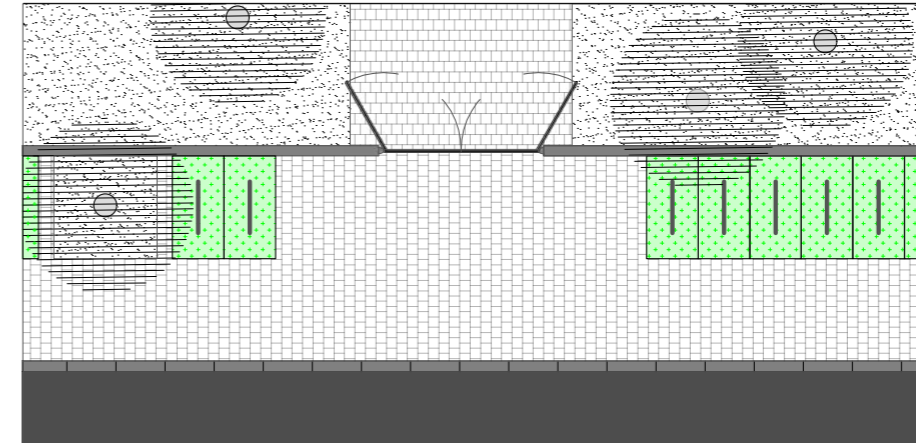
Umístění v zeleni

Stojany je nutné umístit na zpevněný povrch.



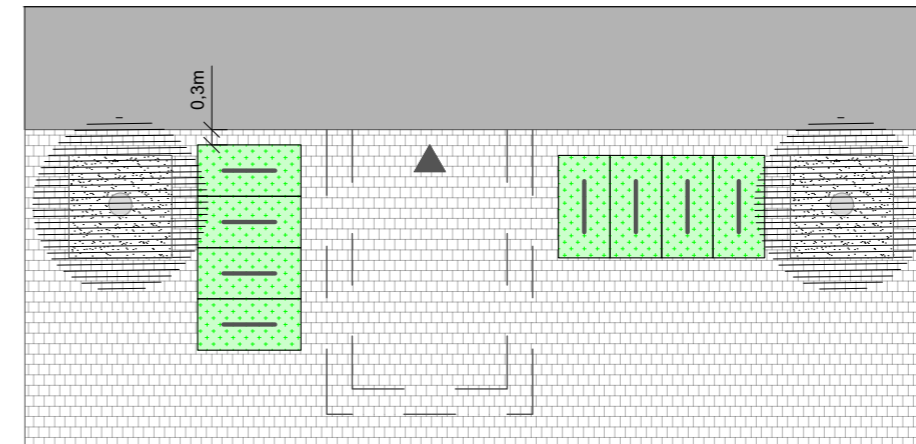
Umístění u parku

Stojany je vhodné umístit před samotný park, aby nebyl narušen klidový prostor.



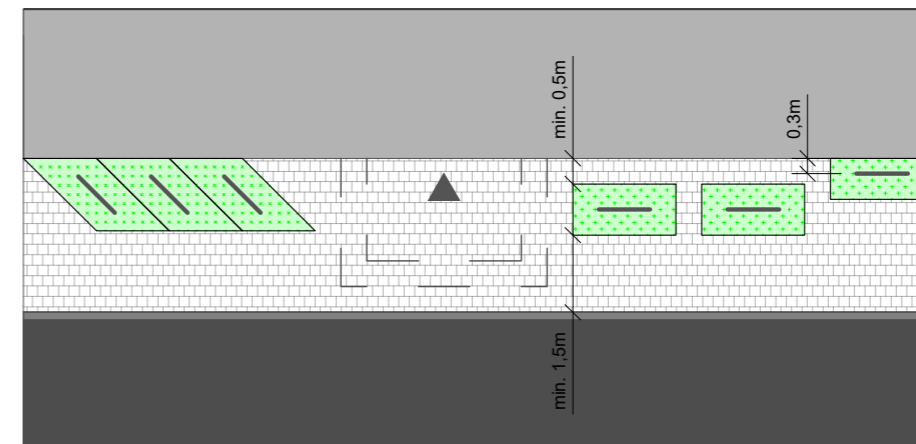
Umístění u oploceného parku

Plot je vhodným záchytným bodem pro umístování stojanů mimo park. Bez dodatečných opatření nesmí být stojany umístovány v koridorech pohybu osob se sníženou schopností orientace.



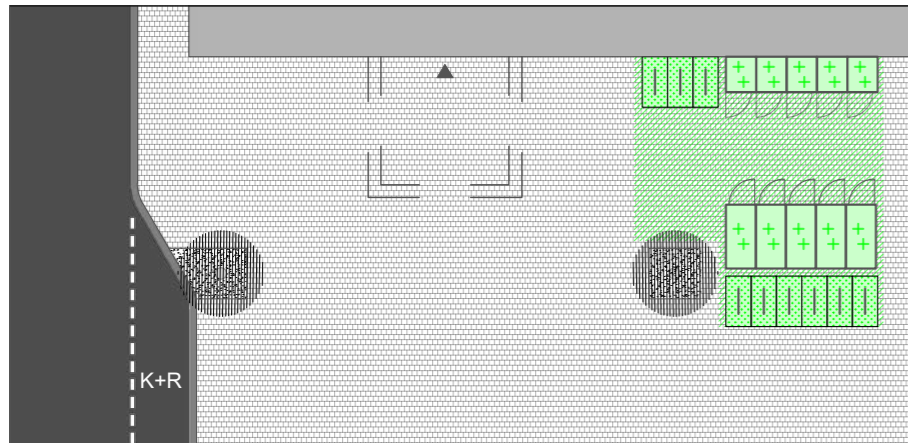
Umístění u budovy s volným prostranstvím (variací)

Stojany je vhodné umístit k budovám blízko jejich vchodů. Musí se dbát na dostatečnou vzdálenost od vchodů, aby nedošlo k narušení provozu předprostoru a přístupu do něj.



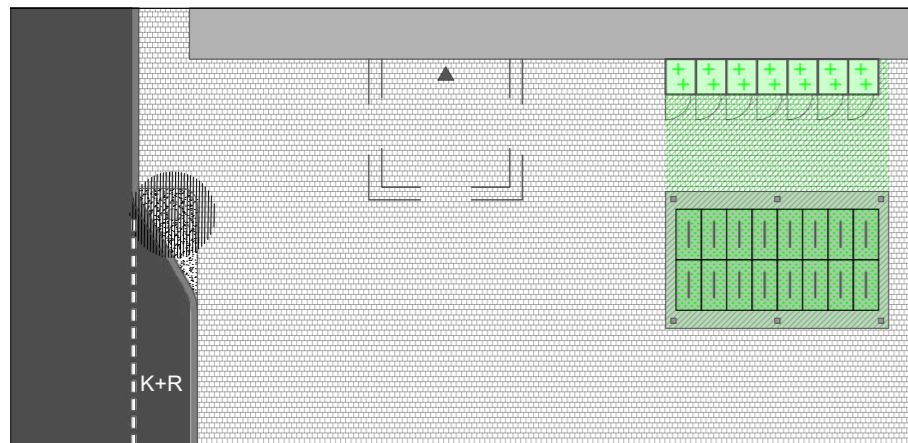
Umístění u budovy s limitovaným prostorem (variací)

V případě limitovaného prostoru je vhodné využít šikmou či podélnou polohu stojanů. Při umístování podélných stojanů lze zvážit oboustranný, nebo pouze jednostranný přístup. Nesmí dojít k narušení provozu předprostoru a přístupu do něj.



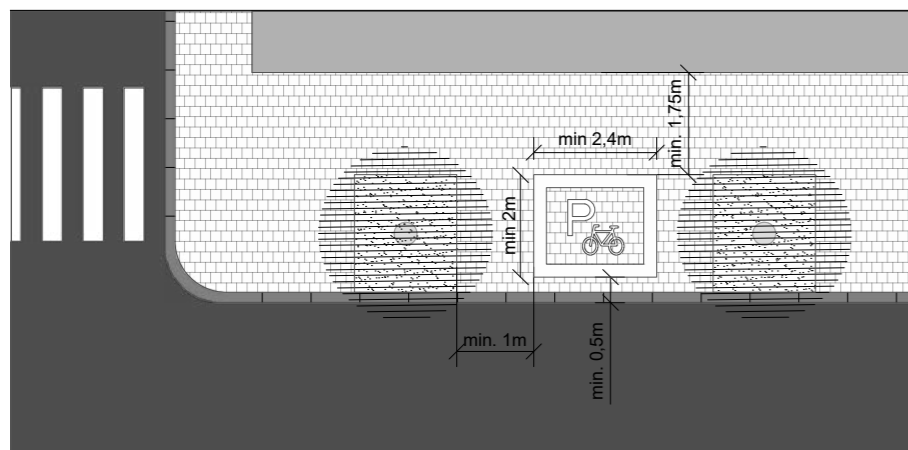
Umístění u dopravního uzlu

V rámci dopravních uzlů se počítá s delším odložením kol, proto je vhodné využít kombinace stojanů s cykloboxy. Při umísťování stojanů a boxů by nemělo dojít k rozdělení rozptylové plochy předprostoru terminálu, k narušení hlavních přestupních a přístupových pěších tras.



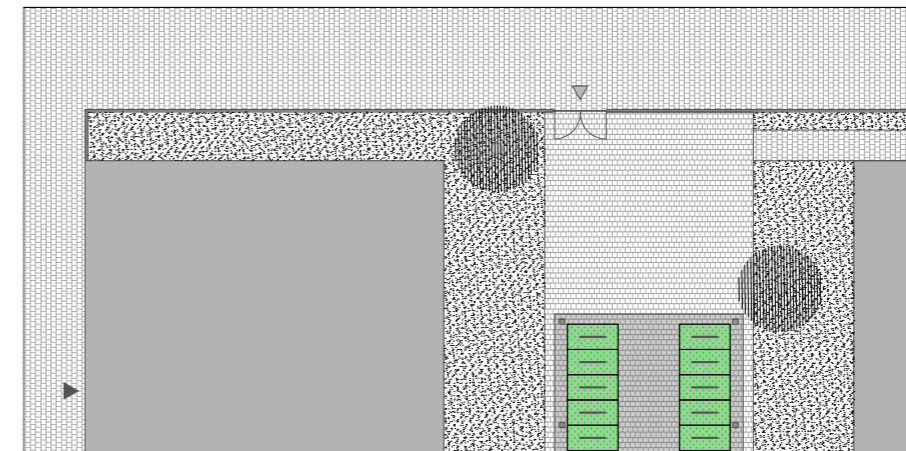
Umístění u dopravního uzlu

Z důvodu převládajícího dlouhodobého stání jízdních kol u stojanu (po dobu pracovní doby, přes dny pracovního klidu) je doporučeno zvážit zakrytí volně stojících stojanů přístřeškem.



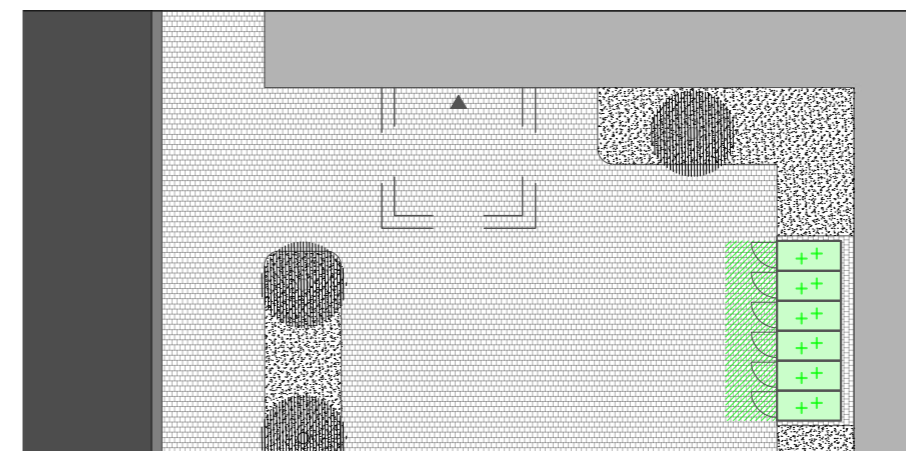
Prostor pro odstavení jízdních kol

V případě rychlého a levného zřízení místa pro odstavení jízdních kol se musí dbát na dodržení bezpečných odstupových vzdáleností.



Umístění u škol – cyklistické boxy, kolárny se stojany

U školských zařízení je vhodné využít zastřešené stojany (či kolárny) a cyklistické boxy. Předpokládá se zde dlouhodobější odložení jízdních kol, koloběžek apod. (rámec 4–8 hodin). Příjezd a umístění boxů a stojanů by mělo zohledňovat pěší vazby ostatních žáků a jejich shromažďování před hlavním vstupem, způsob uzamykání (elektronicky, vypůjčením klíčů na vrátnici) a případný dohled z vrátnice. U školek a základních škol s prvním stupněm včetně škol uměleckých, případně různých středisek dětí a mládeže je nutné při výběru stojanů a cyklistických boxů zohlednit fyzické schopnosti dětí při ukládání (zavěšování) kol.

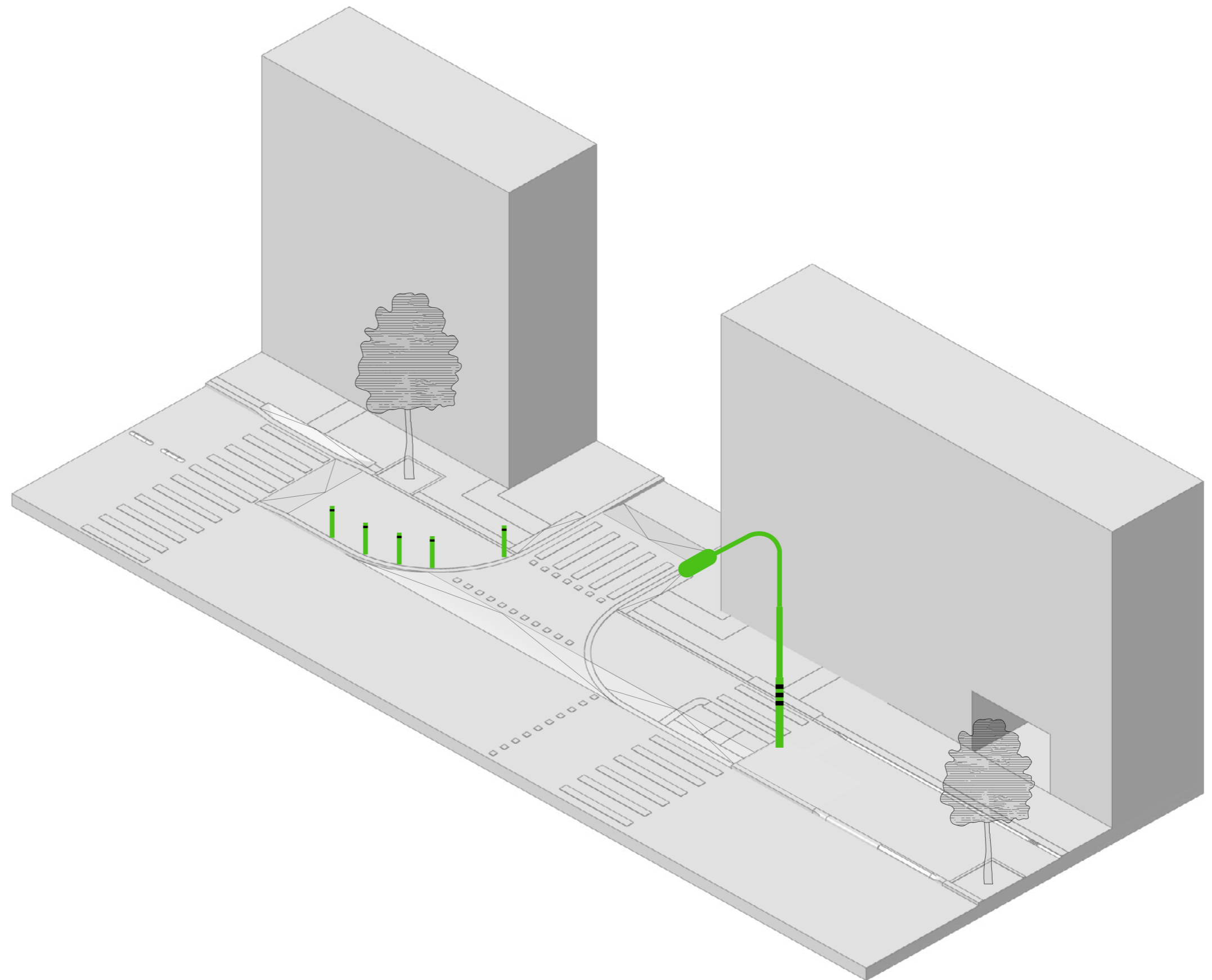


Umístění v areálu

Cyklistické boxy je vhodné využít u školních zařízení. Protože se zde předpokládá dlouhodobější odložení (rámec 4–8 hodin), možnost jejich krytého a bezpečného uzamčení je vítána. U škol, kde docházejí malé děti (ZŠ, ZUŠ, atp.) jsou preferovány horizontální boxy, pro minimální námahu dětí při ukládání kola.

4.5 Označení překážek

Překážky jsou objekty, které se dostávají do pomyslného průjezdného profilu cyklisty nebo zasahují do bezpečnostních odstupů zajišťujících bezkolizní jízdu cyklisty. Překážky mohou být přírodní, jako stromy a keře, nebo umělé vytvořené člověkem, ať už se jedná o různé sloupy, stožáry, zídky, se kterými není možné pohnout nebo které jsou z důvodu norem či bezpečnosti v průjezdném profilu umístěny záměrně.



Obecný přístup

Finální řešení překážky se odvíjí od konkrétních prostorových možností v řešeném místě, od typu překážky, míry následků a případně škody, kterou (ne)existence překážky může způsobit.

Při hledání řešení je doporučeno postupovat následovně:

- v rámci projektové fáze navrhnout řešení bez překážek vyhovující celé šíři požadavků (společenských, legislativních, normových apod.) na kvalitní veřejné prostranství
- v případě, kdy nelze takové řešení najít a překážky je nutné v projektu akceptovat, je nutné řešit jejich existenci v širším rozsahu; navrhnout konkrétními organizačními či stavebními úpravami řešení, které v rámci možností dostojí co nejlépe požadavkům na kvalitní veřejné prostranství

V případě potřeby označení překážky je doporučeno postupovat v těchto krocích:

- označení překážky provést stavební úpravou vhodně zakomponovanou do prostředí s minimálním rušícím efektem (travnatý pás, změny dlažby ve větším rozsahu apod.)
- překážku označit vodorovným dopravním značením bílé barvy; v případě podélné plné čáry užít šířku 0,125 m (v odůvodněných případech 0,25 m)
- překážku označit reflexním materiálem, pokud tak již není učiněno z důvodu splnění požadavku národní legislativy
- v prostoru místní komunikace jde o kombinaci černých a žlutých pruhů o šířce 50 mm minimálně v rozsahu výšky 1,4 až 1,6 m; pokud této výšky překážka nedosahuje, pak má být horní kontrastní pásek o šířce 50 mm umístěn v nejvyšší možné výšce s přihlédnutím k viditelnosti a funkčnosti reflexního pruhu.
- přírodní překážky se vyznačují bílou netoxickou vodou ředitelnou barvou ve výšce 0,20 až 0,4 m nad patou stromu
- překážku vyznačit svislým dopravním značením či jiným dopravním zařízením

Základní skupiny

Ve městě se lze setkat s několika skupinami překážek, které je vhodné řešit systémově:

- překážky stávající; existující historicky zejména z důvodu tehdejšího způsobu řešení a nahlížení na překážky
- překážky, které nelze v projekční fázi vymístit, ať již z důvodu velké hodnoty (zdravé vzrostlé stromy) či vyšší ceny za vymístití (zásahy do podzemních sítí)
- překážky, jejichž existence se ukázala až v realizační fázi stavby či rekonstrukci stavby
- překážky, které jsou umístěny záměrně pro zajištění respektování silničních pravidel

4.5.1 Skupina přírodních překážek

Jedná se zejména o případy dodatečného umístění komunikace pro cyklisty (a stromořadí lemujících pozemní komunikaci případně pěši) do existujících parků nebo na břeh podél vodního toku či vodní plochy.

Vzrostlý zdravý strom tvoří velmi hodnotný prvek veřejného prostranství a je potřeba jej chránit.

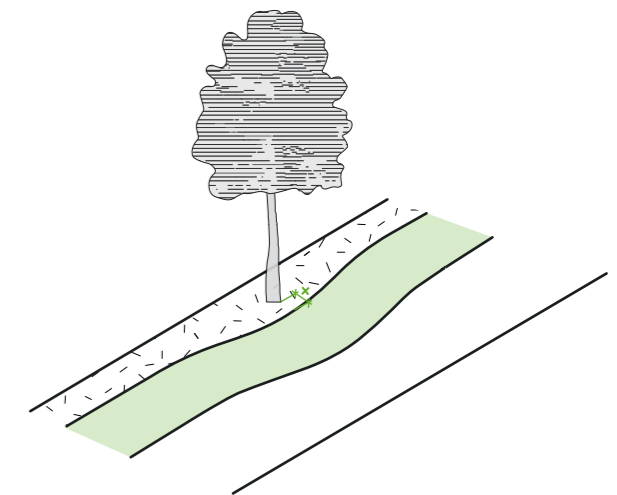
V případě kolize s navrhovanou infrastrukturou je nutné zhodnotit jeho zdravotní stav a výhled životnosti. Konkrétní řešení je nutné řešit s dendrologem dle specifik konkrétního druhu stromu a jeho potřeb a schopností přizpůsobit se realizované stavbě

Konkrétní řešení kolize závisí na místních podmínkách a na kondici stromu, jeho funkcích a významu pro lokalitu a jeho životní perspektivu.

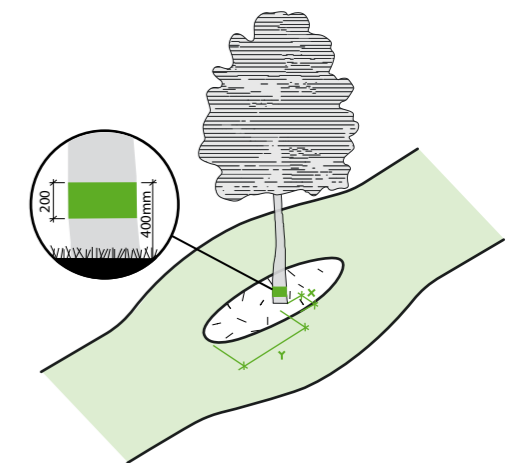
Pakliže je strom perspektivní, je nutné v projektové fázi volit takové řešení, které bude:

- šetrné ke kmeni – zajištění bezpečnostního odstupu jízdních kol
- šetrné ke kořenovému systému včetně zajištění stability v průběhu i po realizaci stavby a zajištění takového množství vody, které je pro druh dotčeného stromu vhodné

Typy řešení kolize s přírodní překážkou



Stezka obcházející strom



Označení stromu uprostřed stezky

4.5.2 Skupina překážek technické infrastruktury

Tuto skupinu tvoří stožáry veřejného osvětlení, světelně signalizačního zařízení a další sloupky technické infrastruktury, nebo různé piliře a další objekty související s ovládním a přístupem k technické infrastruktuře.

Konkrétní podoba řešení se odvíjí od podoby veřejného prostoru. Funkce daného objektu může znamenat nepřeložitelnost překážky nebo takovou finanční náročnost, že přemístění či přeložení je předem nereálné.

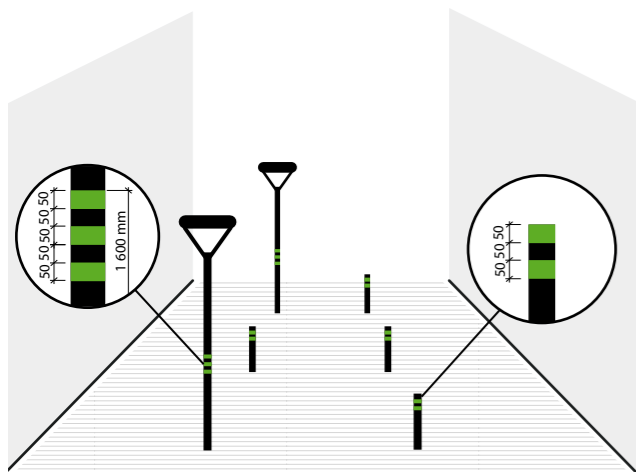
V případě překážek nacházejících se v ploše (pěší zóna s povoleným pohybem cyklistů, širší stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem apod.) je standardním opatřením kontrastní označení překážky dle příslušné vyhlášky o bezbariérovosti staveb.

Plocha se sloupy veřejného osvětlení a sloupky

V případě celkového komplexního řešení veřejného prostranství, např. v rámci městské památkové zóny, lze od označení překážek upustit.

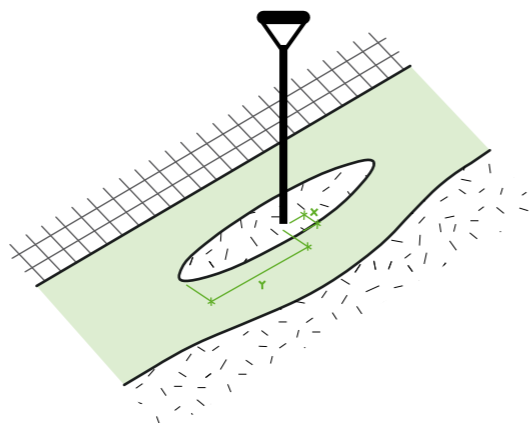
V případě lokality s minimálními šířkovými možnostmi a při nemožnosti přemístit překážku mimo průchozí/průjezdny profil:

- má být překážka řešena takovým opatřením, které přispívá k celkové podobě veřejného prostranství, např. je možné překážku umístit do zatravněného pásu (např. v podobě průlehu) a přidat mu další funkci (zasakování)
- lze překážku zvýraznit odlišným zadlážděním, např. do vypouklé podoby s výraznými spárami mezi dlaždicemi, tak aby byl povrch pojížditelný, ale na druhou stranu pojížditelný výrazně hůře, čímž upozorní na blížící se překážku
- směrové rozdíly, ať u změny povrchů nebo vodorovného značení, mají být vyrovnány plynule bez ostrých úhlů



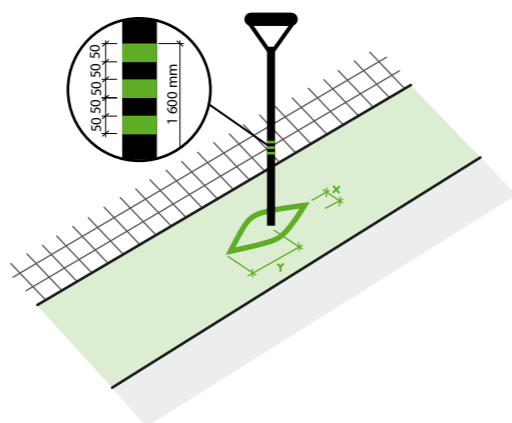
Stezka obcházející sloup

V případě prostorové nouze se překážka vyznačí vodorovným značením (standardně o šířce 125 mm), tak aby v podélném směru jízdy měl cyklista dostatečný čas na změnu směru jízdy a v příčném směru, aby byl zajištěný minimální bezpečnostní odstup od překážky.



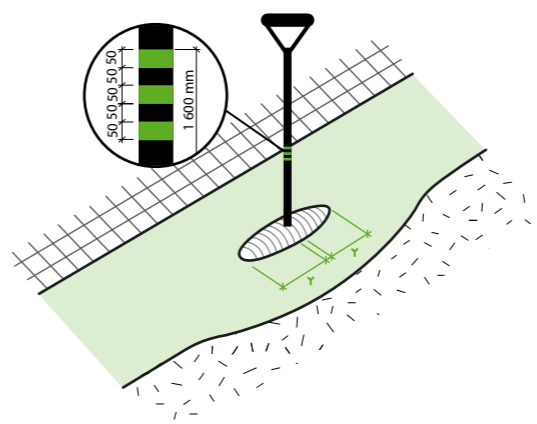
Označení sloupu vodorovným značením

V krajních, odůvodněných případech lze překážku označit dopravní značkou s příkázaným směrem objíždění nebo sloupkem (balisetou).

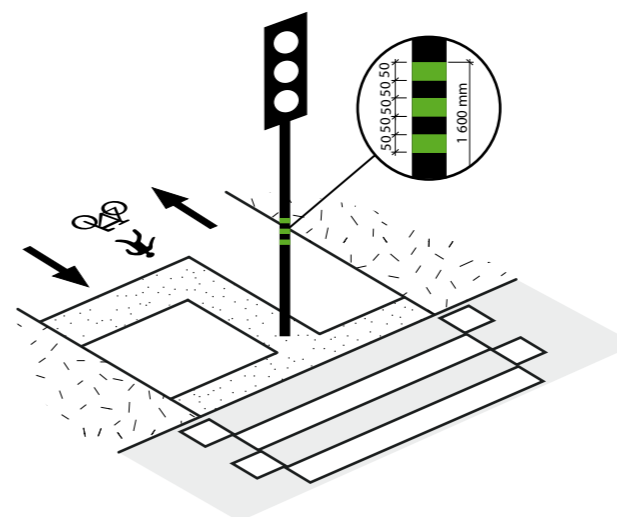


Stezka obcházející sloup se značkou

Na stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem se označený stožár světelně signalizačního zařízení chodecké signalizace zpravidla umísťuje do osy signálního pásu. V případě, že je sloup umístěn do vzdálenosti 900 až 1200 mm od okraje signálního pásu (Vyh. 398/2009, Sb.), bude vyznačen vodorovným dopravním značením o šířce 125 mm.

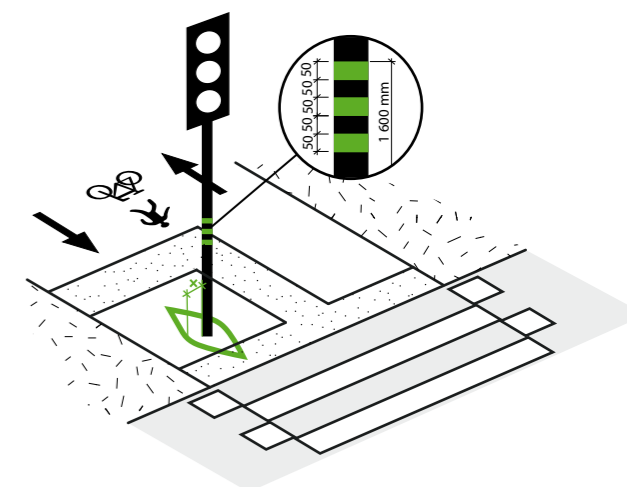


Sloup SSZ mimo signální pás na stezce pro chodce a cyklisty společně s vodorovným značením

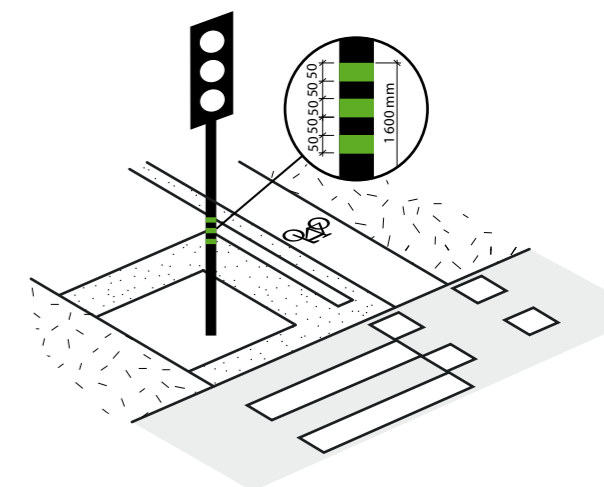


Sloup SSZ 900-1200 mm od signálního pásu směrem k hmatnému pásu na stezce pro chodce a cyklisty společně

V případě stezky pro chodce a cyklisty s děleným provozem, resp. v souběhu přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, se označený stožár světelně signalizačního zařízení chodecké signalizace zpravidla umísťuje do osy signálního pásu, popř. do vzdálenosti 900 až 1200 mm od okraje signálního pásu (Vyh. 398/2009 Sb.). Vodorovné označení se nerealizuje.



Sloup SSZ 900-1200 mm od signálního pásu směrem k hmatnému pásu na stezce pro chodce a cyklisty dělené

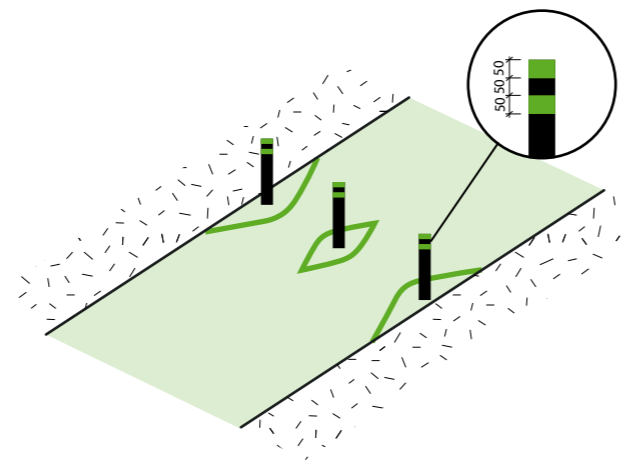


4.5.3 Skupina překážek související s provozem

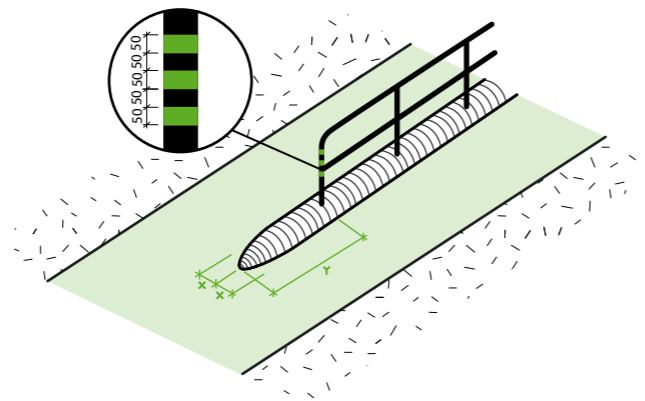
Tuto skupinu tvoří překážky, které jsou překážkami ze své podstaty. Tyto překážky jsou do prostoru pro pohyb vozidel umísťovány záměrně a není je možné vymísťovat. Pokud je nelze nahradit jiným způsobem (např. větší dohled policie), je na projektantovi, jak překážky navrhne umístit, aby jednak plnily svou funkci vůči vybrané skupině uživatelů veřejného prostoru a zároveň na ostatní skupiny uživatelů veřejného prostoru byly jejich negativní dopady co nejmenší.

- základ řešení je překážku uprostřed komunikace označit prostřednictvím vodorovného dopravního značení a reflexních folií; v případě dlažby lze VDZ nahradit kontrastní dlažbou
- překážku (sloupek, začátek zábradlí apod.) je nutné označit na nejvyšším vhodném místě (avšak ne výše než 1 600 mm nad zemí) 2x kontrastní páskou o šířce min 50 mm, s mezerou o šířce min 50 mm v barvě sloupku či kontrastní barvou vůči dvěma sousedním pásům barvy

Sloupky uprostřed a krajích stezky pro cyklisty

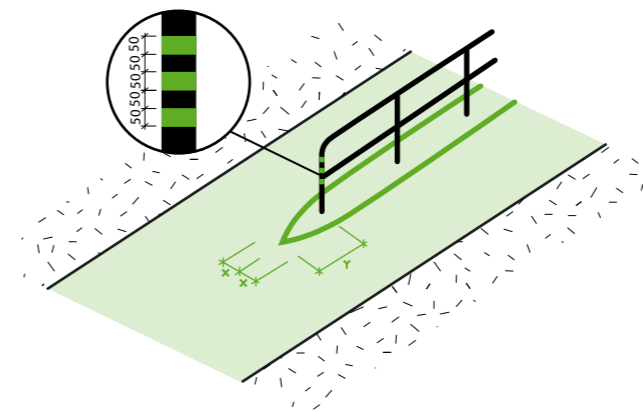


Zábradlí v kontrastním dláždění



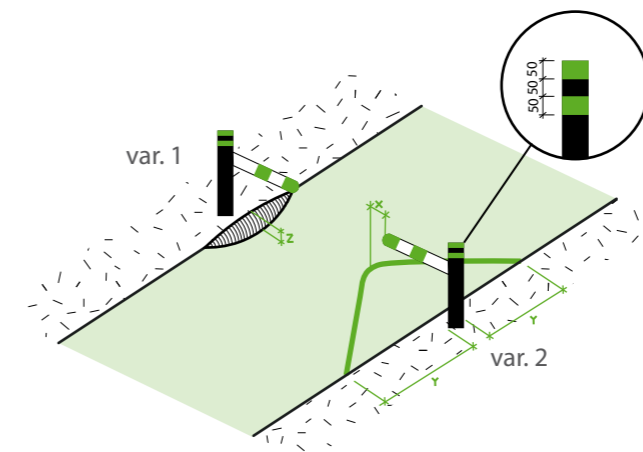
Zábradlí s vodorovným značením

Pohledová plocha břevna závory má činit min 80 mm, na její ploše se mají střídát bílé a červené pruhy šířky 250 mm, konec závory je vždy červený.

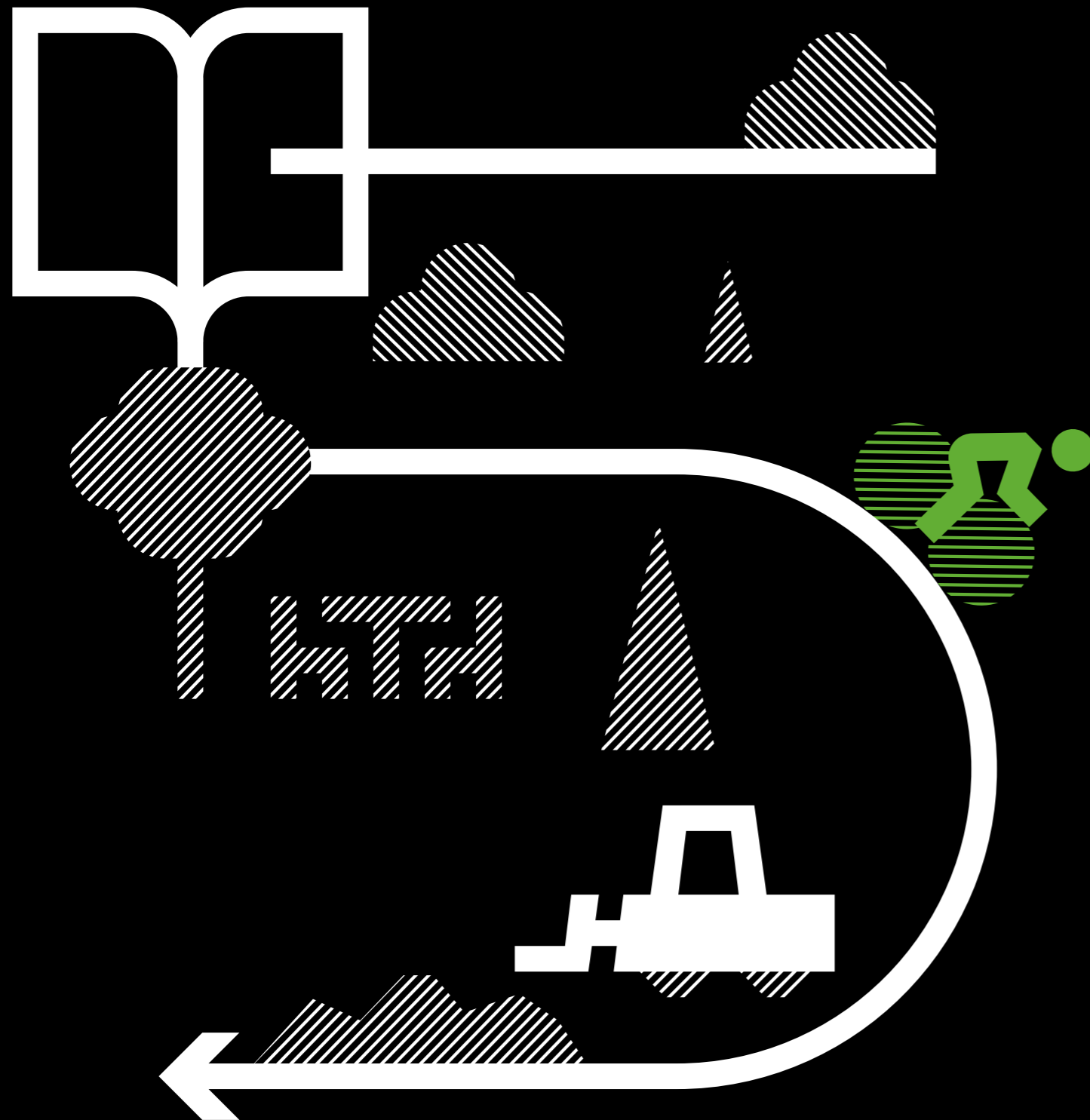
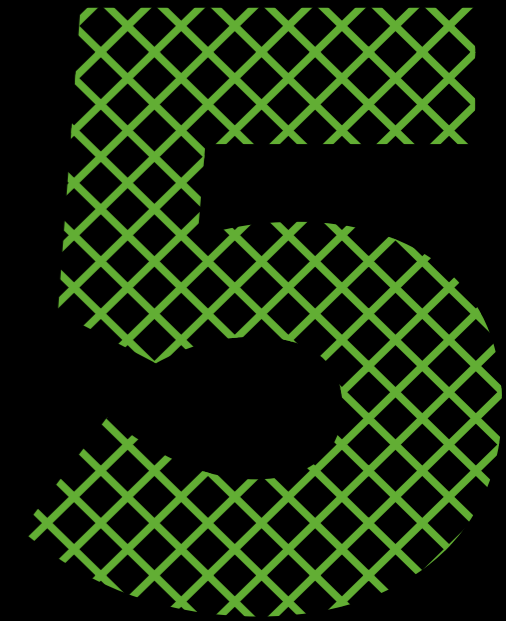


Sloupek se závorou

Sloupky proti objetí nebo sloupky závor (zvedacích nebo otočných) umístěné ve vzdálenosti větší než 250 mm od okraje stezky není nutné označovat.



IMPLEMENTACE



Naplnování koncepce je závislé na koordinovaném postupu mnoha organizací a subjektů ve městě.

Tato kapitola

pojmenovává klíčové aktéry a jejich role

při realizaci konkrétních opatření na podporu cyklistické dopravy. Zasazuje koncepci do kontextu dalších strategických dokumentů města

a definuje strategické

CÍLE

i měřitelné ukazatele úspěšnosti

pro jejich vyhodnocování.

5.1 Jak pracovat s koncepcí

Koncepce je jeden z nástrojů, který **má pomoci plánovat, rekonstruovat a stavět veřejná prostranství**. Koncepce poskytuje zásady, principy, standardy a podklady pro:

- změnu uspořádání veřejného prostranství, resp. sítěk jednotlivých částí veřejných prostranství (zejména stezek, vozovek a chodníků, aj.)
- řešení křížení jednotlivých druhů dopravy s dopravou cyklistickou
- rekonstrukci povrchů veřejného prostranství
- řešení odstavování jízdních kol
- efektivní plánování rozvoje cyklistické dopravy

Koncepce navrhuje standard veřejných prostranství v podrobnosti celoměstského pohledu. V konkrétních lokalitách a úsecích může být účelné či nezbytné pro potvrzení možností navrhovaných, zejména stavebních, úprav zpracovat dokumentaci v rozsahu studie či investičního záměru.

V odůvodněných případech v konkrétních lokalitách nebo úsecích, ať už je to zjevné nebo to vyplyne ze zpracované studie či investičního záměru, je možné se od koncepce odchýlit, pokud budou dodrženy obecné zásady (viz kapitola 2) a navržené řešení bude lépe reflektovat místní specifické podmínky. Takové řešení je nutné konzultovat s MAPPA a s koordinátorem cyklistické dopravy na území města Ostrava.

Koncepce je klíčový podklad pro předprojektovou přípravu při zadávání stavebních projektů.

Umožňuje již v úvodu efektivně definovat požadavky na veřejné prostranství, které se promítají do zadání projektu.

5.2 Role koordinátora cyklistické dopravy

Funkcí koordinátora cyklistické dopravy, resp. zajištěním poradenství a konzultací v oblasti cyklistické dopravy může být pověřena fyzická či právnická osoba, a to na základě rozhodnutí rady města. Pravomoce a možnosti koordinátora vycházejí ze znění pověření. Koordinátor cyklistické dopravy nepatří mezi dotčené orgány státní správy a jeho výstupy jsou doporučující.

Primárním úkolem koordinátora cyklistické dopravy je výklad koncepce a zajištění podkladů a poradenství pro naplňování koncepce ve veřejných prostranstvích. Práce koordinátora je určena zejména odboru dopravy a odboru investic Magistrátu města Ostravy. Svou působností je ale v určité míře k dispozici všem odborům Magistrátu města Ostravy, městským obvodům, městským organizacím, projektantům, investorům a široké veřejnosti.

Pro výkon funkce „cyklokoordinátora“ nejsou stanoveny žádné konkrétní požadavky. Nicméně je vhodné, aby se koordinátor orientoval:

- v zákonné i technické legislativě
- v GIS prostředí pro práci s mapovými podklady
- v práci s daty a statistikami
- byl schopen se aktivně účastnit různých jednání s odborníky, politiky ale i širokou veřejností na témata obecná i nad konkrétními projektovými záměry a náměty

Dle rozhodnutí Rady města Ostravy ze dne 21. prosince 2021 byl funkcí koordinátora pověřen Městský ateliér prostorového plánování a architektury, příspěvková organizace. Na návrh odboru dopravy po projednání s odborem investic byly stanoveny úkoly kladené na koordinátora:

- vytvoření a výklad Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
- návrh akčního plánu
- tvorba ostravských standardů pro nejednoznačné, variabilní či v TP a ČSN neuváděná řešení
- spolupracovat s odbory magistrátu města Ostravy a s městskými obvody při řízení výstavby a zajištění provozu infrastruktury pro cyklistickou dopravu ve městě formou výkladu ostravských standardů, případně řešení jejich nesouladu se stavbou
- pomáhat při získávání dotací ze státního a krajského rozpočtu nebo z fondů EU
- spolupracovat při návrhu ročního plánu výstavby infrastruktury pro cyklistickou dopravu na další kalendářní rok

- spolupracovat při rozvoji bikesharingu v Ostravě s vybranými firmami
- posuzovat věcné úplnosti a správnosti investičních záměrů a projektových dokumentací připravovaných cyklistických staveb z pohledu koncepce
- vyjadřovat se k záměrům města na prodej nebo pronájem pozemků nebo k záměrům a projektovým dokumentacím staveb, výsadeb a úprav na těchto pozemcích ve vztahu k platné koncepci
- pomoc při vytipování a připravování lokalit pro rozmístování dalších stojanů na kola, krytých úschoven a systému Bike & Ride
- účastnit se akcí
 - na nichž se město podílí jako člen Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. dříve Asociace měst pro cyklisty)
 - vedených v oblasti cyklistické dopravy a infrastruktury na žádost jednotlivých odborů Magistrátu města Ostravy;
 - jednání komise pro dopravu Rady města Ostravy, vedení města, rady nebo zastupitelstva města, tiskových konferencí na požádání objednatele;
 - organizovaných zpracovateli investičních záměrů a projektových dokumentací na vyzvání odboru investic Magistrátu města Ostravy
- připravovat podklady, materiály
 - na žádost odborů města do komise pro dopravu, vedení města nebo Rady města Ostravy
 - pro stanoviska a vyjádření k námětům, připomínkám, stížnostem občanů nebo pro potřeby státní správy
- poskytovat konzultace a poradenství studentům vysokých škol při přípravě bakalářských a magisterských prací
- zajistit aktualizaci datových mapových podkladů se současným stavem cyklistických stezek, tras a ostatní infrastruktury (stojany, mapy atd.)
- organizovat a provádět kampaně na propagaci městské cyklistiky či udržitelné mobility:
 - cyklojízdy pro veřejnost za účasti vedení města, obvodů
- na vyzvání Magistrátu města Ostravy se účastnit akcí pořádaných občanskou veřejností nebo zájmovými či jinými organizacemi, které mají vztah k cyklistické dopravě ve městě
- vytvářet program, organizovat, propagovat aktivity s tématem udržitelné mobility zejména souvisejících s cyklistikou dopravou pro obyvatele města
- poskytovat informace, materiály a podklady o cyklistické dopravě pro efektivní komunikaci s občany a návštěvníky městě, pro potřeby magistrátu a městských obvodů, pro média atd.

5.3 Role a zapojení dalších klíčových aktéru

5.3.1 Zástupci občanů (zastupitelé)

Zastupitelé jsou rozhodující silou pro podporu cyklistické dopravy ze strany města. Zastupitelé schvalují koncepční materiály, ať už jde o Strategické plány města a obvodů, Integrovaný plán mobility Ostrava, Konceptci cyklistické dopravy v Ostravě či jejich aktualizované akční plány.

Zastupitelé na základě podnětů svých voličů či stranických programů mohou navrhnout do akčního plnu konkrétní záměry či požadovat konkrétní analýzy. Zastupitelé prostřednictvím příslušných odborů, komisí nebo svých zasedání mohou zadávat úkoly koordinátorovi.

Zastupitelé schvalují finance na rozvoj, výstavbu a provoz cyklistické dopravy skrze rozpočet města a jeho kapitoly udělením souhlasu s financováním konkrétního projektu.

Pozvání zastupitelé se s prací na koncepci seznámili a mohli do ní přispět svými náměty hlavně na jednom z pěti pro ně pořádaných pracovních workshopů v srpnu a září 2022. Všichni se také mohli účastnit dvou veřejných setkání v MAPPA, kde byly postupné kroky na koncepci představovány a vedla se k ní diskuse.

V určitém stavu rozpracovanosti byla koncepce také na vyžádání představena zastupitelům komise dopravy Slezské Ostravy a zastupitelům Hrabová a úředníkům samosprávy MOB Ostrava-Jih.

Byla taktéž představena a diskutována v komisích města pro dopravu, Komisi investiční, architektury a rozvoje města, Komisi pro strategický rozvoj a energetiku a v Komisi pro dopravu v MOB Moravská Ostrava.

5.3.2 Veřejnost

Zástupcem aktivní veřejnosti v době vzniku koncepce byl a je spolek Ostravounakole, z.s. Zástupci spolku se spolu s koordinátorem, zástupci odboru dopravy a odboru investic MMO, zástupcem Aktivu BESIP a Městské policie Ostrava pro operativní výměnu informací o aktivitách, připomínkách a připravovaných projektech scházejí třikrát až čtyřikrát do roka v pracovní skupině, v tzv. CykloAktivu.

Pro připomínkování provozních záležitostí je pro všechny uživatele veřejných prostranství k dispozici aplikace ČistáOva na webové adrese www.cistaova.ostrava.cz. Připomínky zaslané přes tuto aplikaci jsou pravidelně předávány koordinátorovi pro další vyhodnocení.

Předseda spolku Ostravounakole, z.s. se účastnil obou workshopů s externími konzultanty, které proběhly v dubnu a listopadu 2022. Veřejnost, byť ne ostravskou, svým způsobem zastupovala i zakladatelka spolku Holky na kole. Na prvním workshopu byly diskutovány zásady a tři navržené principy řešení cyklistické dopravy v Ostravě, na druhém se diskutovaly především standardy a průběžné zpracování principů na území města.

Široká veřejnost se do diskuze o podobě a náplni koncepce zapojila zejména na veřejných setkáních v MAPPA k tématu cyklistická doprava v červnu a listopadu 2022¹.

V květnu 2022 proběhla participace s veřejností pomocí webových stránek². Zde skrze tzv. pocitové mapy respondenti (341 osob) zaznamenávali svá bydliště, nejčastější místa, kam bez ohledu na způsob dopravy v Ostravě jezdí a kde vnímají riziková místa. Připojené komentáře potvrdily správnost pěti zásad pro úspěšný rozvoj cyklistické dopravy (Příměstí, Propojenost, Pocit bezpečí, Pohodlí a Přitažlivost).

Zástupci MAPPA se také účastnili Velké jarní cyklojízdy v dubnu 2022, kde informovali o rozpracování nové koncepce a zodpovídali a zaznamenávali připomínky účastníků.

5.3.3 Projektanti

Projektantům koncepce poskytuje základní principy pohledu na veřejné prostranství. Definuje požadované vlastnosti řešeného úseku a pomáhá s výběrem některých standardů. Popsání vlastností řešeného úseku, návržení minimálního standardu v otázce povrchů, stojanů apod. může projektantovi ulehčit práci při navrhování i následný proces diskuze a schvalování s dotčenými městskými orgány a organizací.

Projektanti městské společnosti Ostravské komunikace, a.s. se mohli s koncepcí seznámit a mohli do ní přispět svými náměty hlavně na jednom z pěti pro ně pořádaných pracovních workshopů v srpnu a září 2022.

Mezi členy workshopů s externími konzultanty byli zástupci dopravních projektantů a architekt-urbanista. Někteří externí konzultanti se také aktivně zúčastnili druhého veřejného setkání v MAPPA.

5.3.4 Státní správa

Pro úředníky vykonávající svou práci v rámci samosprávné působnosti slouží koncepce jako pomoc při plánování rozvoje města či městského obvodu. Koncepce úředníkům nabízí popis standardních řešení, které mohou propisovat do zadání projektů, studií. Schválená koncepce poskytuje úředníkům oporu v diskusi s projektanty, investory ale i občany, jejich zastupiteli nebo s úředníky státní správy a zástupci dalších dotčených orgánů státní správy v diskusích o návrzích a podobě řešení veřejných prostranství.

Úředníci státní správy se účastnili zejména některého z pěti pro ně pořádaných pracovních workshopů v srpnu a září 2022. Někteří jejich zástupci se také účastnili městským ateliérem pořádané Cyklojízdy odborníků v říjnu 2022. Tato projížďka městem na konkrétních příkladech ukazovala problémová místa a byla vedena diskuze k návrhu řešení dle nové koncepce.

5.3.5 Krajský koordinátor cyklistické dopravy

Pozice zřízena samosprávnými kraji pro zajištění koordinované činnosti cyklistické dopravy na území jednotlivých krajů a pro spolupráci mezi nimi. Může se jednat o pozici v rámci krajského úřadu nebo pozici přidruženou k některé organizaci zřízené krajem. V Moravskoslezském kraji je tato pozice vykonávána prostřednictvím zaměstnanců krajské destinační společnosti Moravian-Silesian Tourism, s.r.o.¹.

Náplní krajského koordinátora je:

- kontinuální průzkum sítě cyklistických tras a intenzita jejího využívání
- zaměření se na inovace a invence v cyklistické dopravě
- zajištění osvěty a popularizace cyklo dopravy
- spolupráce na tvorbě strategických koncepčních dokumentů týkajících se cyklistické dopravy
- součinnost při zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací v rozsahu prověření možnosti začlenění cyklistických opatření do plánovaných záměrů
- spolupráce se strategickými partnery (Povodí Odry, Lesy ČR, Biskupstvem ostravsko-opavským, pozemkovým fondem, Policií ČR, BESIPem aj.)

- zajištění souladu značení cyklistických tras a cyklostezek ve vztahu na platné generely a normy. Postupné značení a příp. přeznačení mezinárodních, dálkových a regionálních tras na území Moravskoslezského kraje.
- podpora příprav investičních záměrů (tvorba projektových dokumentací, studií a záměrů) a realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.

Z pohledu koncepce je pro krajského koordinátora nejdůležitější princip Regionálních propojení. Komunikace řešené v tomto principu jsou ideální pro vedení národních a regionálních cyklistických tras přes území města.

Krajský cyklokoordinátor se účastnil jak pracovního workshopu pro zastupitele a úředníky v září 2022 a druhého veřejného představení koncepce v listopadu 2022, tak byl také přítomen Cyklojízde odborníků v říjnu 2022. Zvláště pak byla koncepce za jeho účasti prezentována vedení Moravian-Silesian Tourism.

S krajským koordinátorem byly konzultovány koridory výhledových regionálních propojení, tak aby došlo k napojení na jím chystané cyklistické trasy z regionů. Úzká spolupráce je také domluvena ve věci zpracování a předání dat o cyklistické infrastruktuře města do mapových podkladů spravovaných krajským koordinátorem.

5.3.6 Dotčené orgány státní správy

Dotčené orgány státní správy, tzv. DOSS mj. hlídají dodržení legislativních pravidel a norem souvisejících se stavební činností, ale i s bezpečností různých provozů včetně silničního, zajištění zájmů státu v oblasti ochrany zdraví a majetku obyvatelstva, ochrany životního prostředí atd. Orgány státní správy jsou oficiálně nezávislé na samosprávě, a tedy schválená a platná koncepce města pro ně není žádným způsobem závazná.

Nicméně koncepce může zástupcům DOSS, poskytnout odpovědi nebo ukázat směr řešení v případech, kdy legislativní pravidla a příslušné normy umožňují volnější výklad nebo širší škálu možností řešení určitého místa. Žadoucí z pohledu města je též, aby koncepci zástupci DOSS používali jako oporu ve svých vyjádřeních.

Zástupci dopravní policie se účastnili i pro ně pořádaných pracovních workshopů v srpnu a září 2022 a Cyklojízdy odborníků v říjnu 2022.

1 zápis z druhého veřejného projednání <https://url.cz/Or8LX>

2 <https://www.pocitovemapy.cz/ostravoukolmo/nahled>

1 www.mstourism.cz

5.4 Akční plán

Akční plán **popisuje konkrétní aktivity, opatření či projekty, které povedou k plnění koncepce a k dosažení předem stanovených cílů.** Akční plán je stanovený na konkrétní časové období. Platnost akčního plánu je zpravidla kratší než platnost koncepce. Díky častější aktualizaci může operativně reagovat na změny ve směřování rozvoje města či jeho dopravní politice. Jednodušší postup aktualizace a schvalování akčního plánu umožňuje snáze reagovat např. na vypsání dotačních titulů.

Akční plán je jedním z podkladů pro tvorbu rozpočtu města i městských obvodů na následující rok či ve výhledu na roky nejbližší. O obsahu a časovém horizontu akčního plánu rozhoduje rada města.

Návrh akčního plánu obsahuje podněty, které v průběhu přípravy koncepce vzešly od vedení města a městských obvodů, veřejnosti či samotného zpracovatelského týmu. Akční plán dále přebírá doposud nerealizované náměty a projekty z předchozí koncepce, které svou podstatou odpovídají přístupu nové koncepce. Součástí přípravy akčního plánu bylo také zhodnocení všech projektů evidovaných v databázi investičních projektů města Ostrava BePlan. Do akčního plánu byly zařazeny ty z nich, které mají potenciál podpořit rozvoj cyklistické dopravy.

Výsledkem sběru podnětů je samostatný pracovní dokument Návrh opatření Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě. Ten byl na začátku roku 2024 aktualizován na základě osobních konzultací se zástupci městských obvodů a s náměstkem pro dopravu za účasti zástupců odboru dopravy a investic MMO. Návrh byl zpracován jak v tabulkové, tak v mapové podobě.

Již uzavřený návrh opatření se dělí na části Akční plán pro období 2024–2026 a Zásobník projektů. Akční plán je strukturován do pěti tematických okruhů:

1. Realizace principů návrhu v koordinaci s dalšími investicemi
2. Realizace principů návrhu v uzlových místech
3. Posílení regionálních propojení
4. Vybudovat „více s méně“
5. Měkká opatření

5.5 Ukazatele úspěšnosti

Klíčové výkonnostní ukazatele (Key Performance Indicators) jsou kvantifikovatelné ukazatele, které **umožňují průběžně sledovat a vyhodnocovat pokrok směrem k dosažení vytyčených cílů.** Pro každý strategický cíl této koncepce (viz kapitola 1.1) jsme zvolili sadu ukazatelů, které nejlépe vypovídají o jeho naplňování. Při jejich výběru jsme brali v potaz také to, aby sběr dat pro dané ukazatele bylo možné periodicky opakovat při dodržení stejné metodiky.

Strategické cíle a ukazatele úspěšnosti jsou součástí Akčního plánu. Jednotlivé projektové záměry jsou navrhovány tak, aby ve stanoveném čase došlo k naplnění vytyčeného cíle, tj. byla dosažena cílová hodnota příslušného ukazatele. Na druhé straně průběžné vyhodnocování ukazatelů úspěšnosti signalizuje, zda jsou realizovaná opatření efektivní.

STRATEGICKÝ CÍL 1 Dosáhnout většího podílu cyklistické dopravy

Poměr, kterým se jednotlivé druhy dopravy podílejí na přepravě lidí po městě se nazývá modal split. Vypočítává se pomocí socio-dopravního průzkumu.

Při pravidelném opakovaném měření lze pomocí tohoto ukazatele sledovat změny v podílu cyklistické dopravy na přepravě lidí.

Kromě hodnoty modal splitu za celé město je vhodné sledovat tento indikátor také pro vybrané menší celky, uvnitř kterých se odehrává převážná většina cest na krátkou a střední vzdálenost.

Počty průjezdů cyklistů měřené na daných profilech v režimu 24/7 pomocí automatických sčítačů naměřené v průběhu delšího časového intervalu ukazují změny chování cyklistů. Zjištěné změny lze využít pro vyhodnocení dopadu provedených opatření, efektivnější plánování rozvoje cyklistické infrastruktury nebo k plánování údržby.

NÁZEV UKAZATELE	POPIS	Aktuální stav/ výchozí stav 2023	Výsledný stav k roku 2040
modal split města	Průměrná hodnota za celé město podle socio-dopravního průzkumu provedeného na 2,5 tis. respondentů v rámci Integrovaného plánu mobility Ostrava z roku 2014.	3,8 %	15 %
modal split centrum	hodnota za obytnou oblast MHaH, MOaP, Slezská Ostrava ad.	nebylo počítáno	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu
modal split Poruba	hodnota za obytnou oblast Poruba, Svinov, Martinov ad.	nebylo počítáno	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu
modal split Ostrava-Jih	hodnota za obytnou oblast Ostrava-Jih, Vítkovice, Hrabová ad.	nebylo počítáno	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu
počty cyklistů - Antošovice	stávající automatický sčítač 24/7	91 553 průjezdů	183 106
počty cyklistů - Petřkovice (Landek)	stávající automatický sčítač 24/7	133 193 průjezdů	266 386
počty cyklistů - Třebovice	stávající automatický sčítač 24/7	134 352 průjezdů	268 704
počty cyklistů - Stará Bělá (Na Honculi)	stávající automatický sčítač 24/7	142 711 průjezdů	285 422
počty cyklistů - Hrabová	stávající automatický sčítač 24/7	179 891 průjezdů	359 782
počty cyklistů - 28. října, U Boříka	nový automatický sčítač 24/7	0 průjezdů	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu
počty cyklistů - 28. října, Černá kostka	nový automatický sčítač 24/7	0 průjezdů	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu
počty cyklistů - Vodárna Zábřeh	nový automatický sčítač 24/7	0 průjezdů	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu
počty cyklistů - Hradní lávka (pravý břeh)	nový automatický sčítač 24/7	0 průjezdů	bude stanoveno v následujících letech podle výsledků průzkumu

STRATEGICKÝ CÍL 2 Snižovat podíl nehod cyklistů vůči jejich celkovému počtu

Statistika nehodovosti ukazuje, zda počet dopravních nehod (DN) s účastí cyklistů klesá či naopak. O bezpečnosti cyklistické infrastruktury lépe než absolutní hodnota nehod vypovídá srovnání počtu nehod s účastí cyklisty a nasčítaný počet cyklistů v ulicích.

Lze očekávat, že při zvýšení počtu cyklistů se bude zvyšovat počet DN s jejich účastí. Cílem tedy je, aby počet DN rostl pomaleji než počet cyklistů (zvyšující se modal split).

Dopravní nehody se smrtelným nebo těžkým zraněním nejsou akceptovatelné ani při zvýšení intenzit cyklistů. Výhledovým cílem je tyto hodnoty dostat na nulu (v souladu s VIZÍ NULA, viz Strategie BESIP 2021-2030, Ministerstvo dopravy ČR, 2021)

NÁZEV UKAZATELE	POPIS	Aktuální stav/ výchozí stav 2023	Výsledný stav k roku 2040
počet dopravních nehod na území Ostravy	hodnota policejní statistiky	3 073 DN	4 389 DN
počet dopravních nehod s účastí cyklisty	hodnota policejní statistiky	133 DN	399 DN
počet dopravních nehod s účastí cyklisty jako viníka	hodnota policejní statistiky	98 DN	294 DN
počet smrtelně zraněných cyklistů při DN	hodnota policejní statistiky	1 os.	0 os.
počet těžce zraněných cyklistů při DN	hodnota policejní statistiky	3 os.	0 os.
počet lehce zraněných cyklistů při DN	hodnota policejní statistiky	93 os.	279 os.

STRATEGICKÝ CÍL 3

Vybudovat přitažlivější, bezpečnější a pohodlnější prostor pro cyklisty v rámci veřejných prostranství

Každoročním vyhodnocením délky komunikací vystavěných či zrekonstruovaných podle koncepčního návrhu lze určit, zda se k vytyčeným cílům daří přibližovat či budou dosaženy dříve než ve stanoveném časovém horizontu.

NÁZEV UKAZATELE	POPIS	Aktuální stav/ výchozí stav 2023	Výsledný stav k roku 2040
délka nových komunikací postavených podle principu Regionální propojení	Údaj ukazuje jak se rozšiřuje síť komunikací zařazených do principu Regionální propojení. Koncepce navrhuje postavit 40,3 km nových komunikací pro dosažení cílové délky 110,9 km.	0 km	17,75 km
délka úseků komunikací upravených podle principu Regionální propojení	Údaj ukazuje, na kolika kilometrech délky komunikací došlo k úpravě dopravního režimu sloužících pro regionální propojení. Pro dosažení hodnocení vyhovující je potřeba upravit celkem 29,7 km úseků hodnocených jako přijatelné a 10,6 km úseků hodnocených jako nevyhovující (viz kapitola 5.1 B).	30,3 km	40,43 km
délka nových ulic podle principu Městské třídy a významné ulice	Údaj ukazuje délku nových zatížených komunikací dle ÚPO, které byly navrženy a následně realizovány podle principu Městské třídy a významné ulice. Koncepce navrhuje postavit 78,7 km nových komunikací (dle ÚPO) pro dosažení cílové délky 377,6 km komunikací odpovídajících principu Městské třídy a významné ulice.	0 km	15,75 km
délka stávajících ulic přestavěných podle principu Městské třídy a významné ulice	Údaj ukazuje délku významných pozemních komunikací, u kterých došlo k celkové či významné přestavbě uličního profilu. Pro dosažení hodnocení vyhovující je potřeba upravit celkem 39,6 km úseků hodnocených jako přijatelné a 230,4 km úseků hodnocených jako nevyhovující (viz kapitola 5.2 B).	28,9 km	62,9 km
délka rekonstruované infrastruktury na městských třídách a významných ulicích	Údaj ukazuje délku cyklistické infrastruktury na městských třídách a významných ulicích, na které došlo k opravě povrchů či obnově VDZ.	8 km	76 km
délka úseků městských tříd a významných ulic opatřených nestavebními prvky infrastruktury	Hodnota zahrnuje úseky vybavené nestavebními tj. operativními opatřeními jako vyhrazené a ochranné jízdní pruhy pro cyklisty případně přeznačení chodníků na stezky s legálním průjezdem cyklistů.	28 km	41,6 km
délka nových ulic podle principu Zóny zklidněné dopravy	Ukazatel sleduje rozvoj nových rezidenčních a dalších typů poklidných zón, které jsou vyznačeny a jejichž stavební podoba podporuje fungování zóny TEMPO 30 (a méně), obytné či pěší zóny nebo cyklistické zóny či ulice.	0 km	17,75 km
délka ulic upravených podle principu Zóny zklidněné dopravy	Hodnota ukazuje na kolika km stávajících zón TEMPO 30 (a méně), obytných, pěších či cyklistických zón došlo ke stavebním i nestavebním úpravám, které zlepšily dodržování dopravních režimů nastavených dopravním značením.	0 km	186 km
počet křižovatek přestavěných podle principu Zóny zklidněné dopravy	Jedná se o počet křižovatek, které prošly rekonstrukcí, při níž došlo například ke zvýšení křižovatkové plochy. V případě křižovatek na dopravně významných komunikacích je skrze křižovatky zajištěno propojení cyklistické infrastruktury na jednotlivých ramenech. Hodnota zahrnuje i stavební úpravy křižovatkových ramen na vjezdech do zón zklidněné dopravy či na komunikace spadající do principu Regionální propojení.	0 ks	34 ks

STRATEGICKÝ CÍL 4

Vytvořit rychle přímou a propojenou síť cyklistické infrastruktury

Jedná se o základní statistické ukazatele, ze kterých lze meziročně určit tempo a úspěšnost při zavádění střednědobých cílů koncepce. Sledované hodnoty vyjadřují délky ulic či pozemních komunikací, na kterých je prostor

rozdělen optimálně pro různé typy městské mobility včetně cyklistické dopravy. Umožňují také porovnávat rozvoj cyklistické dopravy v Ostravě a v dalších městech.

NÁZEV UKAZATELE	POPIS	Aktuální stav/ výchozí stav 2023	Výsledný stav k roku 2040
délka cyklistických stezek samostatných	délka nemotorových komunikací určených pouze pro provoz cyklistů	24 km	45 km
délka stezek pro chodce a cyklisty (dělené)	délka nemotorových komunikací určených pro provoz chodců a cyklistů s odděleným provozem	31 km	52 km
délka stezek pro chodce a cyklisty (společné)	délka nemotorových komunikací určených pro provoz chodců a cyklistů se společným provozem	58 km	92 km
délka cyklistických pruhů značených na vozovce	společná délka vyhrazených a (ochranných) jízdních pruhů pro cyklisty vyznačených ve vozovce	28 km	56 km
délka cyklistických tras na účelových komunikacích spadajících do principu Regionální propojení	délka účelových komunikací se zákazem nebo omezeným vjezdem motorových vozidel (správcí toků apod.)	20 km	38 km
délka stezek pro chodce s povoleným provozem cyklistů	délka nemotorových komunikací pro provoz chodců s legální jízdou cyklistů	1 km	2 km
délka cyklistických zón	délka pozemních komunikací označených příslušnou značkou s umožněním vjezdu dalších (motorových) vozidel	1 km	3,95 km
počet křižovatek a křižení se SSZ pro cyklisty	počet křižení (křižovatek), které jsou řízeny světelně signalizačním zařízením	24 ks	65 ks
počet křižovatek a křižení s předsazeným prostorem pro cyklisty	počet křižovatek a křižení, na nichž je vyznačen předsazený prostor pro cyklisty	24 ks	38 ks

STRATEGICKÝ CÍL 5 Zlepšovat kvality bikesharingu

Sledované počty stanic a kol ukazují, jak je pro obyvatele dostupná městem podporovaná služba sdílených kol. Ukazatele mohou pomoci stanovit optimální počet stojanů a jízdních kola.

Z hodnot nájezdu, počtu výpůjček a dotace města lze vyčíst chování uživatelů sdílených kol během roku či efektivitu vynakládání veřejných prostředků na podporu provozu bikesharingu. Nárůsty hodnot ukazují zvyšující se atraktivitu či kvalitu služby.

NÁZEV UKAZATELE	POPIS	Aktuální stav/ výchozí stav 2023	Výsledný stav k roku 2040
počet stanic sdílených kol	počet stojanových hnízd na území celé Ostravy, které umožňují výpůjčku a vrácení sdílených kol	380 ks	475 ks
počet sdílených kol hlavní sezóna	průměrný počet sdílených kol, které mají k dispozici uživatelé bikesharingu od dubna do října	800 - 1 100 ks	1 000 - 1 370 ks
počet sdílených kol zimní období	průměrný počet sdílených kol, které mají k dispozici uživatelé bikesharingu od listopadu do března	400 ks	440 ks
počet obyvatel do vzdálenosti 200 m od stojanu sdílených kol	průměrný počet obyvatel do vzdálenosti 200 m od nejbližšího stojanu sdílených kol	161 440	242 160
provoz sdílených kol	Z jednotlivých hodnot lze vyčíst chování uživatelů během roku či efektivitu vynakládání veřejných prostředků na podporu provozu bikesharingu. Nárůsty hodnot ukazují zvyšující se atraktivitu či kvalitu služby.		
roční nájezd sdílených kol		658 797 km	1 317 594 km
počet výpůjček sdílených kol do 15 minut (s podporou města)		429 106 jízdy	858 212 jízdy
dotace města na provoz sdílených kol	Hodnota udává souhrnnou roční dotaci města na první minuty jízdy hrazené za uživatele.	4,3 mil Kč s DPH	8,6 mil Kč s DPH

STRATEGICKÝ CÍL 6 Propagovat a podporovat aktivní a udržitelnou mobilitu

Statistika uvádí počet realizovaných měkkých opatření na podporu cyklistické (bezmotorové, udržitelné) dopravy. Ukazatel zahrnuje práci s veřejností jako např. průzkumy, dotazníky, osvětové či edukační akce, kampaně

BESIP apod., které vedou lidi k zamyšlení nad způsobem vlastní dopravy pro město a motivuje je využívat udržitelné formy dopravy.

NÁZEV UKAZATELE	POPIS	Aktuální stav/ výchozí stav 2023	Výsledný stav k roku 2040
počet školských zařízení poskytujících úschovu kol během výuky	počet školských zařízení, které oficiálně umožňují svým žákům, zaměstnancům a návštěvám po čas výuky nebo pracovní doby bezpečně odložit jízdní kolo v určených prostorách. V budoucnu by to mělo umožňovat všech 123 školských zařízení a SVC spadajících pod MMO.	Data nejsou k dispozici	123 zařízení
pravidelné dotazníkové šetření spokojenosti s cyklistickou infrastrukturou	průzkum subjektivního vnímání podmínek pro dopravu na kole v Ostravě mezi pravidelnými i příležitostnými uživateli jízdního kola. Slouží mimo jiné pro ověření zpětné vazby na zaváděná opatření a nedávné proměny veřejných prostranství.		
počet dětí účastnících se akcí BESIP (DSMC, dopravní výuka)		2 333 dětí	6 999 dětí
počet kampaní či aktivit na podporu cyklistické dopravy	„počet veřejných akcí zvyšujících povědomí (popularizujících) cyklistickou dopravu: - aktivní zapojení města Ostrava do výzvy Do práce na kole - cyklojízda spolků a komunit (Ostravounakole, Spolek elegant...) - cyklojízda starostů - cyklojízdy a tematické akce MAPPA - práce s veřejností ze strany Aktivu BESIP Ostrava a Koordinátora BESIP pro MSK“		0
počet hlášení souvisejících s cyklistickou infrastrukturou skrze web cistaova.ostrava.cz		57 hlášení	228 hlášení
počet významných budov ve vzdálenosti do 100 m od cyklistické infrastruktury	Celkový počet vybraných budov 122.	41 budov	82 budov
počet školských zařízení v těsné blízkosti cyklistické infrastruktury nebo v zóně klidné dopravy		186 zařízení	356 zařízení

5.6 Databáze projektových záměrů

Databáze projektových záměrů je součástí samostatné dokumentace Akčního plánu (AP).

Databáze slouží jako přehled připravovaných záměrů s vazbou na cyklistickou dopravu a zároveň plní funkci zásobníku záměrů. Nejedná se nutně pouze o stavební záměry, ale může jít i o nestavební projekty podporující naplňování koncepce cyklistické dopravy.

Aktualizace AP umožní do databáze operativně zařazovat záměry vzniklé:

- v rámci jiných strategických a koncepčních dokumentů kraje, města nebo obvodů
- od zástupců samosprávy (zastupitelé, úředníci)
- od veřejnosti (jednotlivců, zájmových skupin)
- od správců komunikací, Policie ČR apod.
- po změně organizace dopravy v určité lokalitě
- po významné změně využívání území (rozvoj nebo transformace lokalit)-

5.7 Financování výstavby

Stavební záměry lze rozdělit na soukromé a veřejné, přičemž i soukromé stavební záměry mohou a často mají přesah do veřejného prostranství, zejména v místech vjezdů a vstupů do budov, areálů. Koncepce může být podkladem pro diskusi mezi státní správou, samosprávou a soukromým investorem v otázkách, co se má stavět, kde se co má stavět, kdo co bude financovat či komu co má zůstat a co se má komu po výstavbě předat.

V případě veřejného sektoru se v ideálním případě při výstavbě postupuje od strategických záměrů přes studie a investiční záměry až po projekční dokumentaci. S každou zpřesňující se dokumentací se také zpřesňují odhady nákladů. Souběžně se vede diskuze o rozdělení na jednotlivé stavební objekty, které získávají své správce, případně své dílčí investory, a zároveň se upřesňuje majetkové vypořádání a možnosti místních, národních, evropských či soukromých dotací.

Z pohledu principiálního rozdělení koncepce se obecně předpokládá, že investiční náklady se dělí:

- princip Regionálních propojení – statutární město Ostrava, příp. spolupráce města a Moravskoslezského kraje
- princip Městských tříd a významných ulic – statutární město Ostrava
- princip Zón zklidněné dopravy – městské obvody, případně spolupráce obvodů a města

Provozní náklady na údržbu povrchů či zařízení pro cyklistickou dopravu jdou k tíži majetkového správce příslušné komunikace nebo zařízení. Hlavním zdrojem provozních financí je rozpočet statutárního města Ostravy.

5.8 Vztah ke strategickým dokumentacím

5.8.1 Cíle udržitelného rozvoje (SDGs = Sustainable Development Goals)

Jedná se o program udržitelného rozvoje pro období 2015–2030. Cíle udržitelného rozvoje jsou výsledkem tříletého procesu vyjednávání, který začal na Konferenci OSN o udržitelném rozvoji v roce 2012. Na formulaci SDGs se podílely všechny členské státy OSN, zástupci občanské společnosti, podnikatelské sféry, akademické obce i občané ze všech kontinentů. Agendu udržitelného rozvoje oficiálně schválil summit OSN 25. září 2015 v dokumentu Přeměna našeho světa.

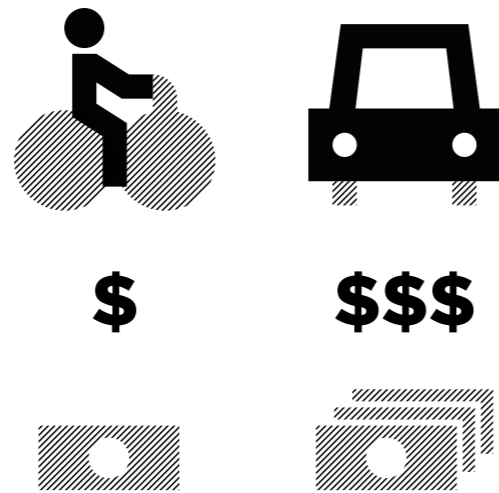
Pro tuto koncepci jsou cíle udržitelného rozvoje základní společenský rámec, týkající se širší dohody než jen mobility a cyklistické dopravy. Některé z celkem 17 cílů udržitelného rozvoje se výrazně dotýkají mobility, a tedy odráží fakt, že řešení dopravy má zásadní vliv na dosahování cílů udržitelného rozvoje sídel.

Zpracování koncepce a její naplňování pomáhá zajistit:

- bezpečnou a organizovanou dopravu, která šetří životní prostředí a vyhovuje potřebám dětí, žen a znevýhodněných lidí
- zvyšování dostupnosti kvalitního bydlení a základních služeb
- zapojení obyvatel do procesů plánování rozvoje měst, v nichž žijí

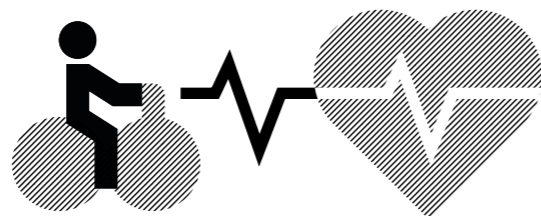
Dostupný dopravní prostředek

Jízdní kolo jako levný dopravní prostředek s relativně malými náklady na údržbu. Zvyšuje dostupnost, zpřístupňuje místa i v odlehlých lokalitách a snižuje finanční závislost.



Zdraví a kvalitní život

Používání jízdního kola jako každodenního pohybu po městě zlepšuje zdravotní stav. Oproti individuální automobilové dopravě nedochází k lokálnímu znečištění emisemi. Bezpečná organizace všech druhů dopravy snižuje počet úmrtí a zranění při dopravních nehodách.



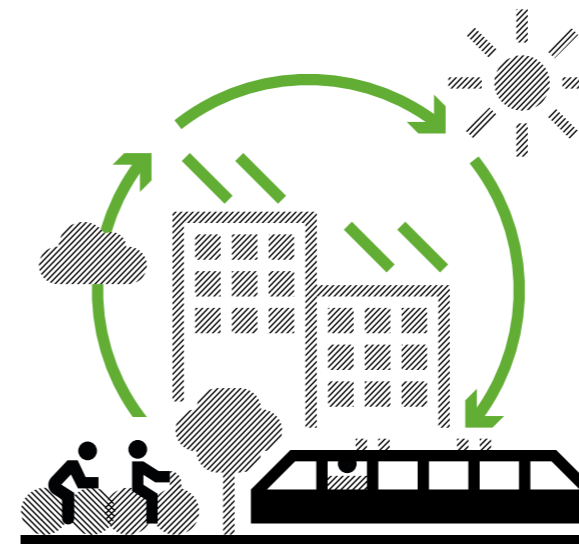
Kvalitní vzdělání

Jízdní kolo zvyšuje dostupnost vzdělávacích zařízení.



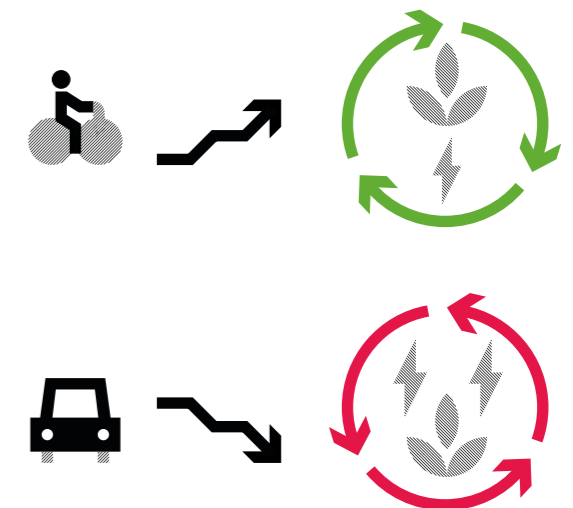
Udržitelná města a obce

Jízdní kolo je bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním prostředkem, který rozšiřuje mobilitu. Správná integrace cyklistické infrastruktury do uličních prostranství je jedním ze způsobů udržitelného urbanismu a plánování měst.



Odpovědná výroba a spotřeba

Využíváním jízdního kola na krátké vzdálenosti, oproti jízdě



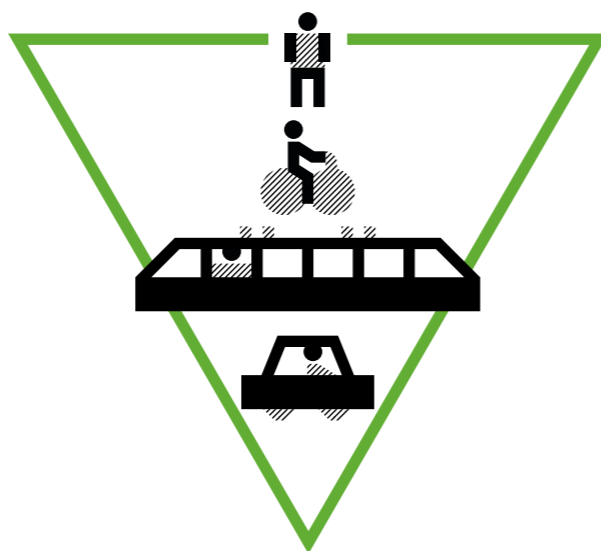
5.8.2 SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan (Plán udržitelné městské mobility)

Jedná se o plán určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí, za účelem zlepšování kvality života. Vychází ze stávajících plánovacích zvyklostí a zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.

SUMP je určen pro veřejnou i individuální dopravu a osobní i nákladní dopravu a má přispívat k naplňování následujících cílů:

- zlepšit kvalitu života
- snížit objemy individuální motorové dopravy a motorové dopravy jako celku jejich náhradou za udržitelné dopravní způsoby
- snížit objem zbytných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy (ve smyslu infrastrukturního vybavení i výkonu)
- snížit dopady dopravy na životní prostředí vyšší efektivitou všech cest, úsporami a pomocí environmentálně příznivějšího dopravního systému založeného na podpoře udržitelnějších druhů dopravy: veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, čistých vozidel a alternativních energií
- snížit negativní dopady dopravy na zdraví
- zajistit přístupnost dopravy pro všechny občany včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace
- zlepšit integraci plánování dopravy a souvisejících sektorů, především: územní plánování, otázky životního prostředí a energetického hospodářství, oblast zdraví, školství a sociální otázky

SUMP je tedy nástroj, který směřuje vývoj mobility k principům udržitelnosti. Je založen na základním pravidlu, které říká, že pozornost musí být věnována všem druhům dopravy a jejich vzájemnému propojení v dopravním systému.



5.8.3 Strategický plán rozvoje města Ostravy na období 2024–2030

Jedná se o dokument, který určuje směr a priority dalšího rozvoje statutárního města Ostravy. Promítá se do rozhodování o investicích města, v diskusích o směřování Ostravy v mnoha oblastech každodenního života jeho obyvatel.

Priority Strategického plánu jsou rozděleny do třech skupin: Metropole regionu (Propojit město uvnitř i se světem, Oživit centrum města), Bohatství v lidech (Být centrem prvotřídního vzdělávání, Rozvíjet mimořádné prostředí pro podnikání a inovace, Podporovat komunitní život a zapojit občany do řízení města) a Zdravé město (Kultivovat prostředí pro život všech generací, Přiblížit město přírodě a šetrně nakládat se zdroji). Jedním ze tří klíčových ukazatelů úspěchu Strategického plánu je snížení imisního zatížení na území Ostravy, což významně souvisí s dopravou ve městě, konkrétně s klíčovou oblastí změny C.6.3–UDRŽITELNÁ MOBILITA. Cílem této oblasti je podporovat využívání ekologických forem dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, a zpříjemnit tak lidem pohyb v městském prostoru.

Příklady typových opatření, které mají pomoci naplňovat cíle strategického plánu:

- dobudovat páteřní cyklistické stezky na městských třídách a ve významných ulicích, umožňující přímé spojení mezi městskými obvody a skrze ně, včetně doprovodné infrastruktury a prvků posilujících bezpečnost uživatelů
- zvyšování kvality cyklistických stezek a pěších tras
- při aktualizaci územního plánu zajistit v oblasti dopravy preferenci udržitelné městské mobility
- příklady projektů, které mají pomoci naplňovat cíle strategického plánu: Bikesharing – podpora konceptu sdílených kol, Dobudování páteřních cyklostezek a cyklotras propojujících městské obvody

5.8.4 Územní plán Ostravy

V platném územním plánu Ostravy (ÚPO) po změně č. 3 je cyklistická doprava často dávana do kontextu s rekreací a cestovním ruchem. V kapitole Koncepte veřejné infrastruktury odkazuje územní plán na Konceptu cyklistické dopravy v Ostravě.

V ÚPO je samostatná část řešící problematiku cyklodopravy. Je zde pokládán hlavní akcent na dálkové (zejména rekreační) trasy, dále pak trasy krajského významu a páteřní trasy městského významu, které jsou znázorněny ve výkrese V2.2 – Hlavní výkres – Koncepte veřejné infrastruktury – Doprava ÚPO. V odůvodnění v kategorii schémata jsou dva výkresy: Hierarchie cyklistických tras – cílový stav a Návrh řešení cyklistických tras. V této části je mimo jiné zmíněno preferování segregace automobilové a cyklistické dopravy tam, kde je to technicky možné, a vedení cyklistické dopravy v kterékoliv části uličního profilu.

V textové části ÚPO (úplné znění po změně č.3) v kapitole 5.5 Prostupnost krajiny, je zdůrazněna prostupnost i pro cyklistickou dopravu. Explicitně je uveden požadavek na plošné oddělení cyklistické dopravy od dopravy automobilové.

Navrhované koridory pro cyklistickou a pěší dopravu:

- Svinovské mosty
- podchod Ostravská pod Rudnou
- lávka přes Polaneckou spojku
- podchod Zkrácená pod Rudnou
- mimoúrovňové křížení Rudné s Ocelářskou
- stezka podél ulice 17. listopadu
- propojení Fifejdy – Plynární (územní rezerva)
- stavba Bártova - obslužná komunikace s cyklostezkou jako součástí stavby

Cyklistická infrastruktura není uvedena v parametrech

návrhových prvků ostatních komunikací. Výjimkou je požadavek na cyklistickou trasu v rámci řešení křižovatky Nová ves Vodárna.

Cyklistická infrastruktura je uvedena v rámci kapitoly 6 – Podmínky využití ploch s rozdílným způsobem využití u těchto ploch:

Hlavní využití:

- plochy pozemních komunikací

Přípustné využití:

- plochy železniční dopravy
- plochy tramvajové dopravy
- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech
- plochy smíšené – bydlení a občanské vybavení
- plochy smíšené – bydlení a služby
- sport
- volný čas
- volný čas – ZOO
- individuální rekreace – chaty
- individuální rekreace – zahrady
- občanské vybavení
- občanské vybavení – střední a vysoké školy
- občanské vybavení – zdravotnictví
- občanské vybavení – věda a výzkum
- veřejná prostranství
- hřbitovy
- parky
- lehký průmysl
- těžký průmysl
- plochy smíšené výrobní – lehký průmysl a občanské vybavení
- orná půda
- lesy

- krajinná zeleň
- ochranná zeleň
- plochy vodní a vodohospodářské
- plochy železniční dopravy
- plochy tramvajové dopravy
- skládka průmyslového odpadu – rekultivace les
- skládka průmyslového odpadu – technická rekultivace
- louky

Plochy, které svým charakterem v mnohých případech vylučují umístění cyklistické infrastruktury:

- plochy zemědělské výroby
- plochy ostatní dopravy
- plochy technické infrastruktury

Územní rozvoj Ostravy je nutné systémově orientovat směrem k aktivní mobilitě, a proto je nutné v rámci územního plánu zohledňovat požadavky na cyklistickou infrastrukturu, a to jak v rámci stávající struktury města, tak i při realizaci nových městských částí, tak aby výsledné řešení odpovídalo požadavkům na kvalitu vystavěného prostředí.

5.8.5 Víze prostorového rozvoje Ostravy

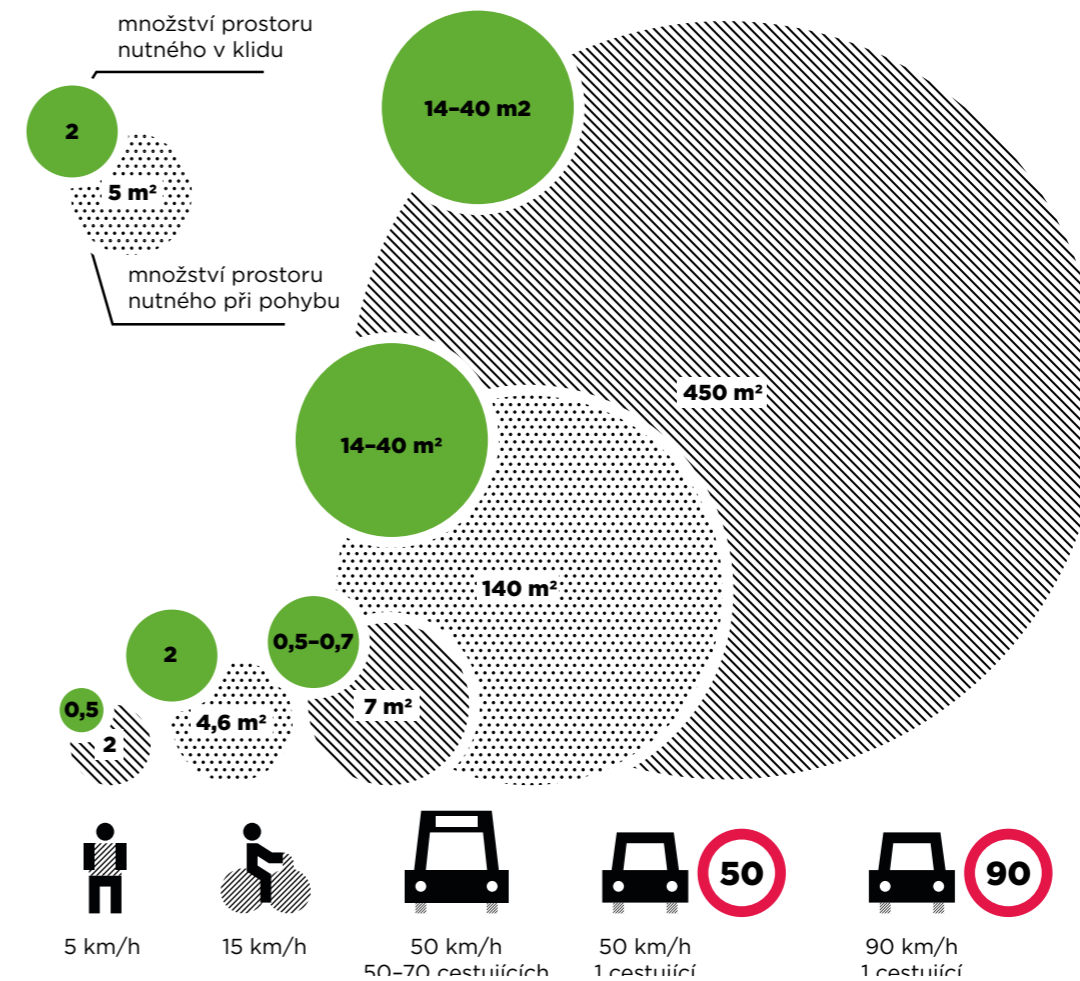
Vize prostorového rozvoje Ostravy (Vize) je nástroj, který pomáhá při plánování města. Vznikl v MAPPA v roce 2020. Ukazuje, jak se má město Ostrava rozvíjet, aby bylo vitálnější, obytnější a udržitelnější. Navazuje na Strategický plán rozvoje města Ostravy, jehož priority a strategické cíle rozvíjí a převádí do prostoru.

Jedno z témat, kterému se Vize věnuje je dopravní infrastruktura, kde jsou zmapované a popsány veškeré typy dopravy, včetně námětů na zlepšení.

Větší vitality města lze dosáhnout mj. podporou cyklistické dopravy, která za kratší čas (než pěšky) zpřístupňuje různá místa v něm a vytváří příležitosti pro podnikání, kulturu nebo rekreaci a komunitní život. Zohlednění cyklistické

dopravy vede k pozitivní proměně ulic a veřejných prostranství. Zvýšením podílu cyklistické dopravy město nakládá s prostorem efektivněji. Uvolněné místo může najít nové, přínosnější využití, např. pro nové stromy a zeleň, místa setkávání nebo předzahrádky podniků. Zvyšuje se tak kvalita a atraktivita veřejných prostranství, ve kterých se může odehrávat více aktivit. Cyklistická doprava tak pomáhá čelit různým výzvám včetně požadavku na ekologickou, ekonomickou a prostorovou udržitelnost města.

Cyklodoprava je zdůrazněna zejména u městských tříd. Ty propojují jednotlivá obytná centra a odráží způsob založení Ostravy. Soustředí se zde řada aktivit městského života. Kromě dopravní funkce a nabídky občanské vybavenosti by městské třídy měly také propojovat kvalitní veřejná prostranství. Na městských třídách by jednotlivé druhy dopravy měly být fyzicky odděleny, tak aby byla zajištěna bezpečnost a přehlednost dopravních situací.



Porovnání potřeby cestovního prostoru na osobu¹

Plochy ilustrují množství prostoru potřebného pro stání a pohyb jednotlivých druhů dopravy přepočítané na průměrný počet cestujících.

V případě dopravy v klidu se jedná o plochu parkovacích stání pro daný dopravní prostředek, příp. manipulační prostor pro zajetí do místa stání.

Do prostoru potřebného pro pohyb je započítána šířka jízdního pruhu a plocha potřebná pro zastavení z dané rychlosti.

¹ Data od Victoria Transport Policy Institute

5.8.6 Plán udržitelné mobility

V letech 2014–2015 byl zpracován SUMP pro Ostravu pod názvem Integrovaný plán mobility Ostrava¹. V roce 2021 proběhla aktualizace klíčových úkolů a v roce 2022 další aktualizace strategického rámce, akčních plánů a klíčových úkolů.

Jednotlivé druhy dopravy jsou seřazeny podle priority v tomto pořadí: pěší doprava, veřejná doprava, cyklistická doprava a automobilová doprava. Automobilová doprava se neřadí mezi udržitelné druhy dopravy.

Strategické cíle plánu mobility úzce souvisí s Konceptí cyklistické dopravy v Ostravě:

Strategický cíl 1 – Zlepšení mobility a dostupnosti

Plán řeší mimo jiné dostavbu páteřních cyklostezek a jejich vzájemné propojování, zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek, doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu nebo zlepšení dostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu.

Strategický cíl 2 – Zvýšení bezpečnosti

Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy.

Strategický cíl 3 – Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

Vytváření podmínek pro vznik zástavby s přiměřenou hustotou obyvatelstva a s možností zajistit efektivní obsluhu veřejnou dopravou. Navrhovat urbanistická řešení, která snižují nároky aglomerace na dopravu a zároveň zajišťují všechny důležité funkce pro obyvatele v lokalitě bydliště.

Strategický cíl 4 – Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury

Eliminace zbytečné dopravy v centrální části města a rezidentním území, např. pomocí nákladních kol pro doručování a jejich logistického centra v dotyku s centrem. Výstavba městských tříd s odděleným prostorem pro všechny druhy dopravy. Podpora udržitelné dopravy pomocí měkkých opatření pro podporu cyklistické dopravy, jako jsou kampaně nebo výzva Do práce na kole. Komunikační strategie se zdůrazněním podpory udržitelných typů mobility – hromadná, cyklistická a pěší doprava.

Pro realizaci a přípravu staveb uvádí plán jasný pokyn respektovat Koncepti cyklistické dopravy, která nabízí detailnější pohled na specifika tohoto typu dopravy.

5.8.7 Koncepte rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy 2010

Cílem současné platné Koncepte rozvoje cyklistické dopravy na území města Ostravy (2010), resp. její aktualizace z ledna 2018¹ je především:

- dokončit čtyři koridory podél největších řek pro potřeby denní dojíždky i rekreace,
- v koridorech páteřních komunikací pro motorovou dopravu 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 konceptu 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.

Pro cyklistické stezky jsou preferovány povrchy asfalto-betonové nebo z betonové dlažby bez fazet, obě varianty v červené barvě. Případně je možné použít pouze stabilizované kamenivo, nebo naopak kvalitnější materiál v podobě žulových desek apod. U dělených stezek pro chodce a cyklisty je mezi prostorem pro cyklisty a prostorem pro chodce běžně používána žlutá podélná čára, případně žluté kostky. U vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty se používá červená barva. U (ochranných) jízdních pruhů je povrch shodný s povrchem vedlejšího jízdního pruhu.

Koncepte požaduje minimalizaci dopravního značení. Upřednostněno má být zdůraznění organizace dopravy pomocí stavebního řešení a celkové podoby uličního profilu. Nutné použití dopravního značení vychází z obecně platných požadavků příslušných technických podmínek a platné legislativy (včetně možnosti používat zmenšené formáty značek).

Koncepte nespecifikuje kritická místa v infrastruktuře, ani to, jak se v nich chovat. U jednotlivých projektů mohlo docházet k nestandardním řešením. Příklady dobré praxe ukazují, že právě tato kritická místa jsou důležitá pro kvalitu celé sítě.

Hlavní body původní koncepte jsou do nové propsány jako součásti hlavních principů (dobudování chybějících úseků a propojení) anebo promítnuty do akčních plánů (řešení údržby, dobudování systému stojanů, krytých úschoven kol, sčítačů atd., výchova dětí a mládeže, deponování financí na projektovou přípravu a realizaci staveb, diskuze a kontrola uplatňování koncepte při přípravě projektů skrze činnost odborů MMO a úřadů městských obvodů).

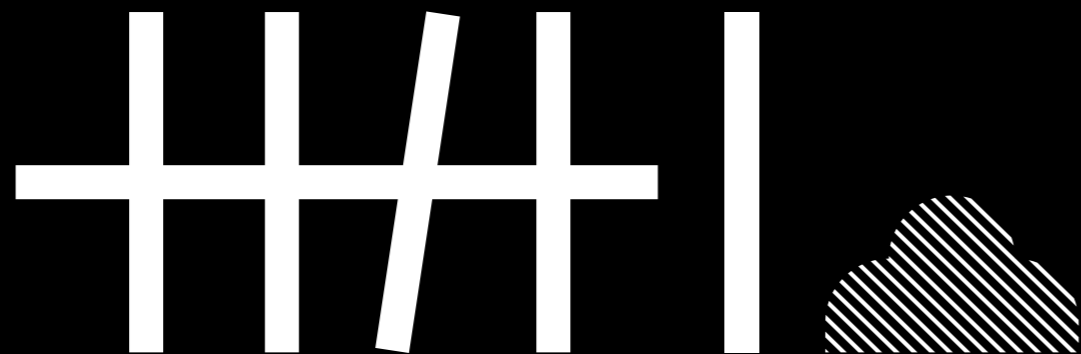
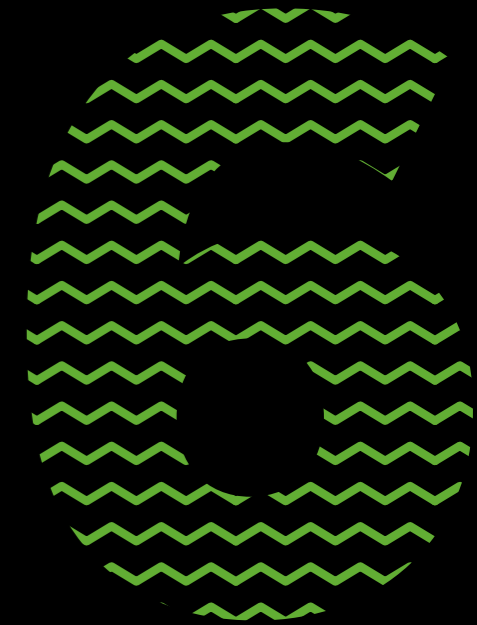
Přes uvedené hlavní cíle koncepte se město, ve vztahu k cyklistické infrastruktuře, v minulosti, s ohledem na nedostatečné finanční prostředky, které byly alokovány na rozvoj cyklistické infrastruktury, zaměřovalo spíše na projekční připravenost v méně konfliktních územích nebo tak, aby vznikaly co nejmenší dopady na automobilovou dopravu.

Připravované a následně realizované projekty se odvíjejí zejména od navržených cyklistických tras skrze město.

¹ Integrovaný plán mobility Ostrava, <https://mobilita-ostava.cz/ke-stazeni/>

¹ https://www.ostava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/aktualizace-koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-v-ostave/copy_of_Textovst.pdf

ANALYTICKÁ ČÁST



Tato kapitola se zabývá faktory, které ovlivňují nebo mohou ovlivňovat rozvoj cyklistické dopravy.

ZKOUMÁ A HODNOTÍ

geografický potenciál města, propojenost stávající infrastruktury, dopravní režimy, kvalitu povrchů nebo šířky ulic.

Závěry analýz obsahují doporučení,

která se odrážejí v koncepčním návrhu a budou zohledňována při tvorbě akčních plánů.

Analýzy také naznačují, kde ve městě se nacházejí ohniska vyšší poptávky po cyklistické dopravě a nabízí tak možné

vodítko pro prioritizaci investic

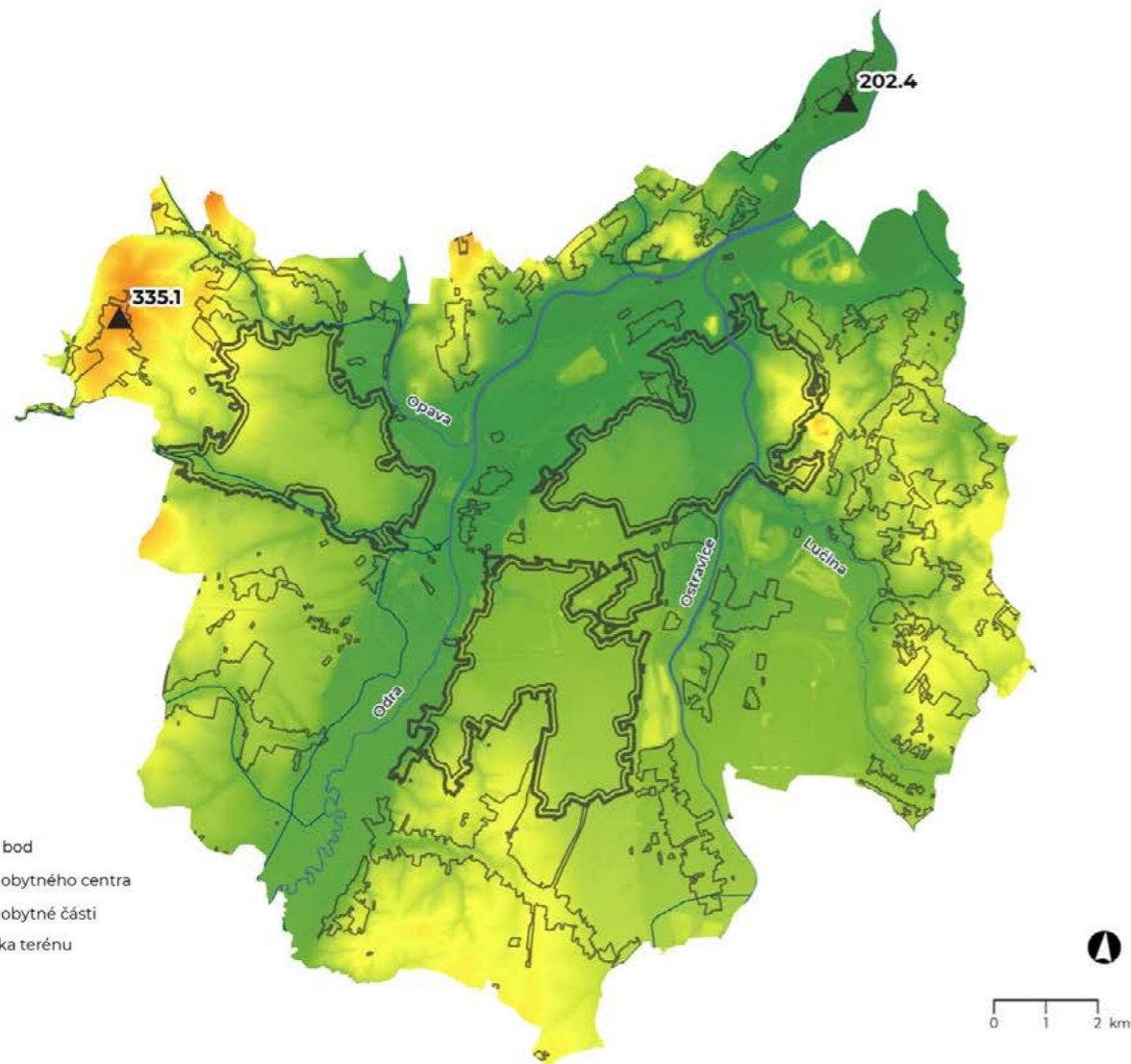
a předpověď jejich potenciálního přínosu.

Geografický potenciál Ostravy pro cyklistickou dopravu

Geomorfologie

Město leží převážně v oblasti Ostravské pánve náležící k Vněkarpatským sníženinám, okrajově pak v Nízkém Jeseníku a Opavské pahorkatině, na soutoku řek Odry, Opavy, Ostravice a Lučiny. Nejvyšší místo ve městě se nachází v nadmořské výšce 335 m n. m. a nejnižší v nadmořské výšce 202 m. n. m. Průměrná nadmořská výška pro celé město činí 237 m n. m. Přes **50 % území je rovinatého charakteru** (do sklonu 3°), dalších **30 % území má mírný sklon** (do 8°).

Geomorfologický profil Ostravy s minimálními výškovými rozdíly a minimálními sklony na většině území města přispívá k příhodným podmínkám pro rozvoj cyklistické dopravy. Význam geomorfologických podmínek se však v poslední době snižuje v souvislosti s nárůstem popularity elektrokol, která cyklistům ulehčují překonání náročného terénu.



Fyzickogeografický potenciál Ostravy

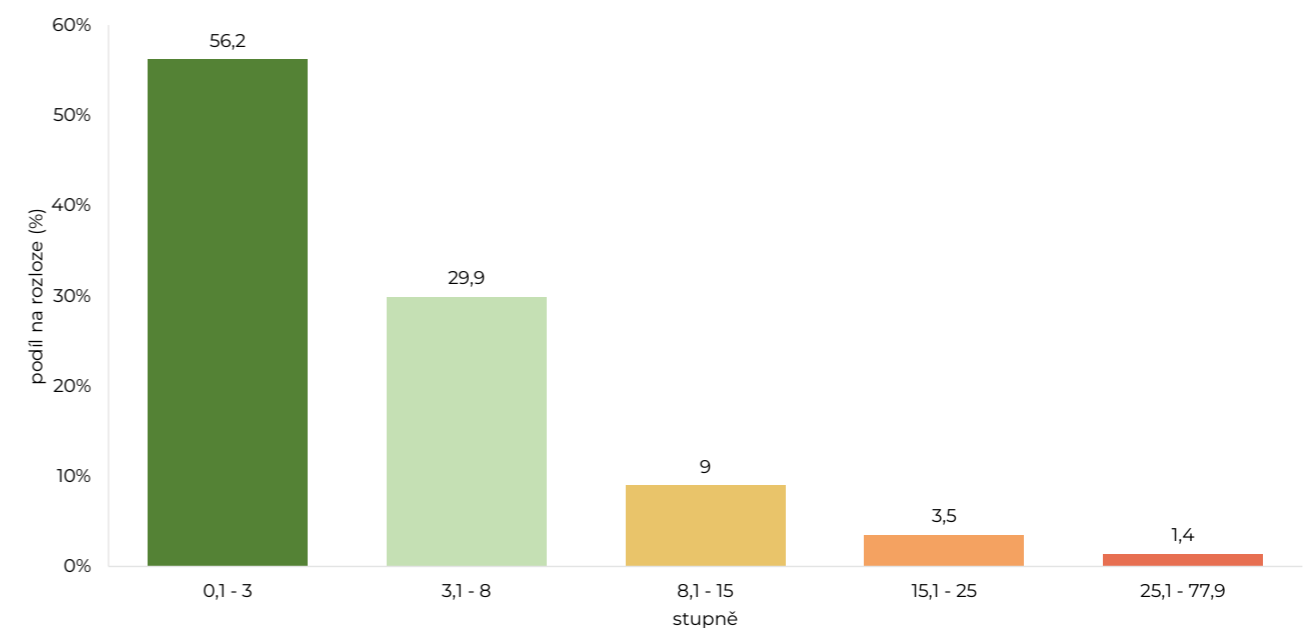
Klima

Klimatické podmínky mírného pásu standardně dělí rok na čtyři roční období. Z nich jsou tři pro jízdu na kole plně využitelná, s předvídatelným deštěm a nízkým výskytem náhlých změn počasí. Celkový úhrn ročních srážek se pohybuje okolo 600 mm. Zimní období je mírné a při průměrné zimní údržbě komunikací je i v tuto část roku jízdni kolo možné používat.

Socio-demografie

Většina obyvatelstva v katastru Ostravy je rozložena do třech významných obytných center s vazbami na několik dalších menších obytných částí. Mimo obytné části se zde vyskytují rozsáhlé produkční celky – funkční i nefunkční průmyslové areály. Mezi obytnými a průmyslovými částmi města i s širším územím celé ostravské aglomerace dochází k intenzivní přepravě osob a materiálu. Největší celky fungují v systému jako menší města.

Ve významných obytných celcích může cyklistická doprava představovat efektivní způsob dopravy osob i menších nákladů. U cest mezi jednotlivými celky je potřeba počítat s větší energetickou a časovou náročností.



Graf 1 Podíl sklonitosti na rozloze

Hodnocení stávající cyklistické infrastruktury

V rámci tvorby konceptu došlo také ke zhodnocení existující cyklistické infrastruktury optikou navržených principů. Hodnoceno bylo to, do jaké míry stávající infrastruktura odpovídá navrženému cílovému stavu.

Mapový přehled hodnocení hlavních parametrů je uveden v mapové příloze č. 2: Hodnocení současného stavu dle navržených principů a okomentován v úvodu kapitol 6.1, 6.2 a 6.3.

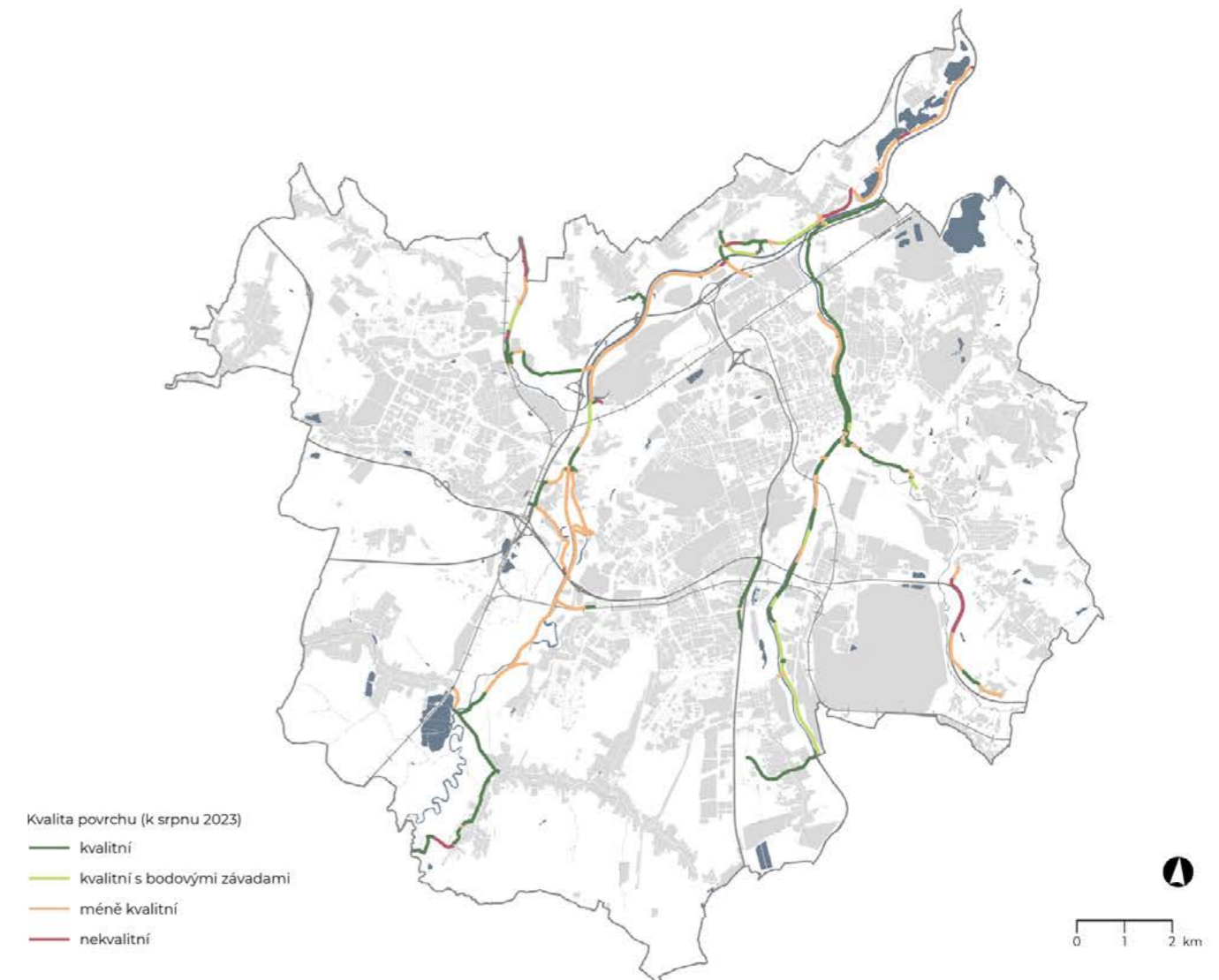
Metodika

Hodnocení ukazuje, do jaké míry je dopravní režim daného úseku infrastruktury vhodný pro cyklistickou dopravu a odpovídá principu, který byl v rámci návrhu pro úsek stanoven. Hodnoceny byly pozemní komunikace, kterými jsou vedeny cyklistické trasy nebo se na nich nachází infrastruktura v podobě stezek, dopravního značení atd. Hodnoceny nejsou rychlostní a tranzitní komunikace a stavby realizované a plánované realizovat v letech 2023 a 2024.

Hodnotící škála má tři stupně, jejichž význam je popsán níže a blíže rozebrán v kapitole 3.1, 3.2, 3.3, kde je uvedeno, které dopravní režimy jsou pro infrastrukturu daného principu vyhovující.

- Vyhovující**
 Aktuální dopravní režim odpovídá ideálnímu stavu, který umožňuje infrastrukturu využít všem skupinám cyklistů včetně těch nejzranitelnějších. Jde o vhodné dlouhodobé řešení.
- Přijatelné**
 Dopravní režim vyhovuje jen části cyklistů, těm zkušenějším a fyzicky zdatným. Zranitelnější cyklisté ji využívají pouze za příznivých okolností, např. v doprovodu zkušenějšího průvodce, mimo dopravní špičku, případně pokud daným úsekem jezdí pravidelně a již získali sebevědomí. Aktuální dopravní režim je možné pro daný úsek dočasně ponechat.
- Nevyhovující**
 Dopravní režim legislativně umožňuje jízdu cyklisty po komunikaci, ale společensky je nechtěná či nežádoucí. Dopravní režim neodpovídá principu, který byl pro daný úsek infrastruktury navržen. Při nejbližší příležitosti je vhodné dopravní režim změnit.

6.1 Hodnocení komunikací spadajících do principu Regionální propojení



Koncepce navrhuje na území města Ostravy v cílovém stavu přes 110 km komunikací odpovídající principu Regionálních propojení.

Jde o komunikace vhodné pro jízdu cyklistů, které jsou vedené podél významných toků či liniových staveb. Technickým provedením musejí odpovídat svému dopravnímu významu. Takováto infrastruktura umožní rychlý průjezd skrze město, dojíždku do něj nebo cesty do okolních obcí a přírody. Zajišťují propojení mezi jednotlivými částmi města a vedou po nich národní a krajské cyklistické trasy (dle Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji, Moravian-Silesian Tourism, s.r.o, předpoklad 2023).

Existující infrastruktura podle principu Regionálních propojení (70 km) se vyskytuje především podél vodních toků (Odra, Opava, Ostravice, Lučina) a významných liniových staveb. Tato existující regionální propojení je potřeba zlepšit dopravně (změnou dopravního režimu), kapacitně (rozšířením komunikace) a povrchovou úpravou. Navrhovaných je zhruba 40 km nových regionálních propojení.

Hodnocení bere v potaz dva pohledy na kvalitu regionálních propojení:

- kvalita povrchu
- vhodnost dopravního režimu

HODNOCENÍ KVALITY POVRCHU	Celkem v km	Procentuálně
kvalitní	29,6 km	26,7 %
kvalitní s bodovými závadami	7,3 km	6,6 %
méně kvalitní	28,9 km	26,1 %
nekvalitní	4,8 km	4,3 %
navrhované	40,3 km	36,3 %
celková síť regionálního propojení (vč. navrhovaných)	110,9 km	100,0 %

Tab. 1 Hodnocení kvality povrchu v principu Regionálních propojení

A) Hodnocení kvality povrchu

Metodika

Analýza se opírá o kvalifikované hodnocení prováděné v terénu. Zjišťování stavu infrastruktury probíhalo při průjezdu na městském jízdním kole. Hodnocení pracuje se čtyřmi kvalitativními stupni. Hodnocení je založeno na terénním průzkumu provedeném v srpnu 2023 (poté bylo opraveno ještě necelých 8 km).

- **Kvalitní povrch**
Povrchová úprava nepotřebuje zásah, je potřeba ji průběžně monitorovat.
- **Kvalitní povrch s bodovými závadami**
Závady lze opravit bez zásadního omezení provozu na komunikaci
- **Méně kvalitní povrch**
Na povrchu jsou znát poškození způsobená provozním opotřebením, případně méně kvalitním zpracováním; výhledově je zapotřebí povrch opravit či nahradit; předpokládané stavební práce si vyžadují plné uzavření úseku; do tohoto hodnocení spadá také nezpevněný povrch
- **Nekvalitní povrch**
Povrch nespĺňuje požadavky na komunikace navržené v principu Regionálních propojení (viz kapitola 4.2)

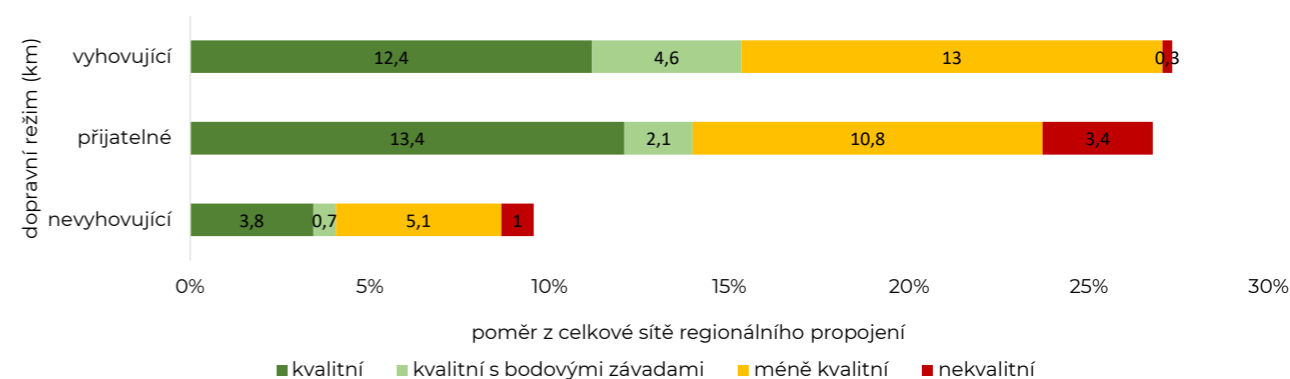
B) Hodnocení dopravního režimu

Hodnocení vychází z terénního průzkumu provedeného v roce 2023 (viz kapitola 3.1). Současný dopravní režim na hodnocených komunikacích je porovnáván (viz příloha 3) s režimy, které tato koncepce navrhuje pro infrastrukturu spadající pod princip Regionální propojení.

Výsledky hodnocení jsou uvedeny v následující tabulce a grafu. Graficky je toto hodnocení znázorněno na mapové příloze č. 2 Hodnocení současného stavu dle navržených principů.

HODNOCENÍ DOPRAVNÍHO REŽIMU	Celkem v km	Procentuálně
vyhovující	30,3 km	27,3 %
přijatelné	29,7 km	26,8 %
nevyhovující	10,6 km	9,6 %
navrhované	40,3 km	36,3 %
celková síť regionálního propojení (vč. navrhovaných)	110,9 km	100,0 %

Tab. 2 Hodnocení dopravního režimu na komunikacích v principu Regionálních propojení



Graf 2 Hodnocení kvality povrchu podle typu hodnocení dopravního režimu komunikací v principu Regionálních propojení

Závěry vyplývající z analýz

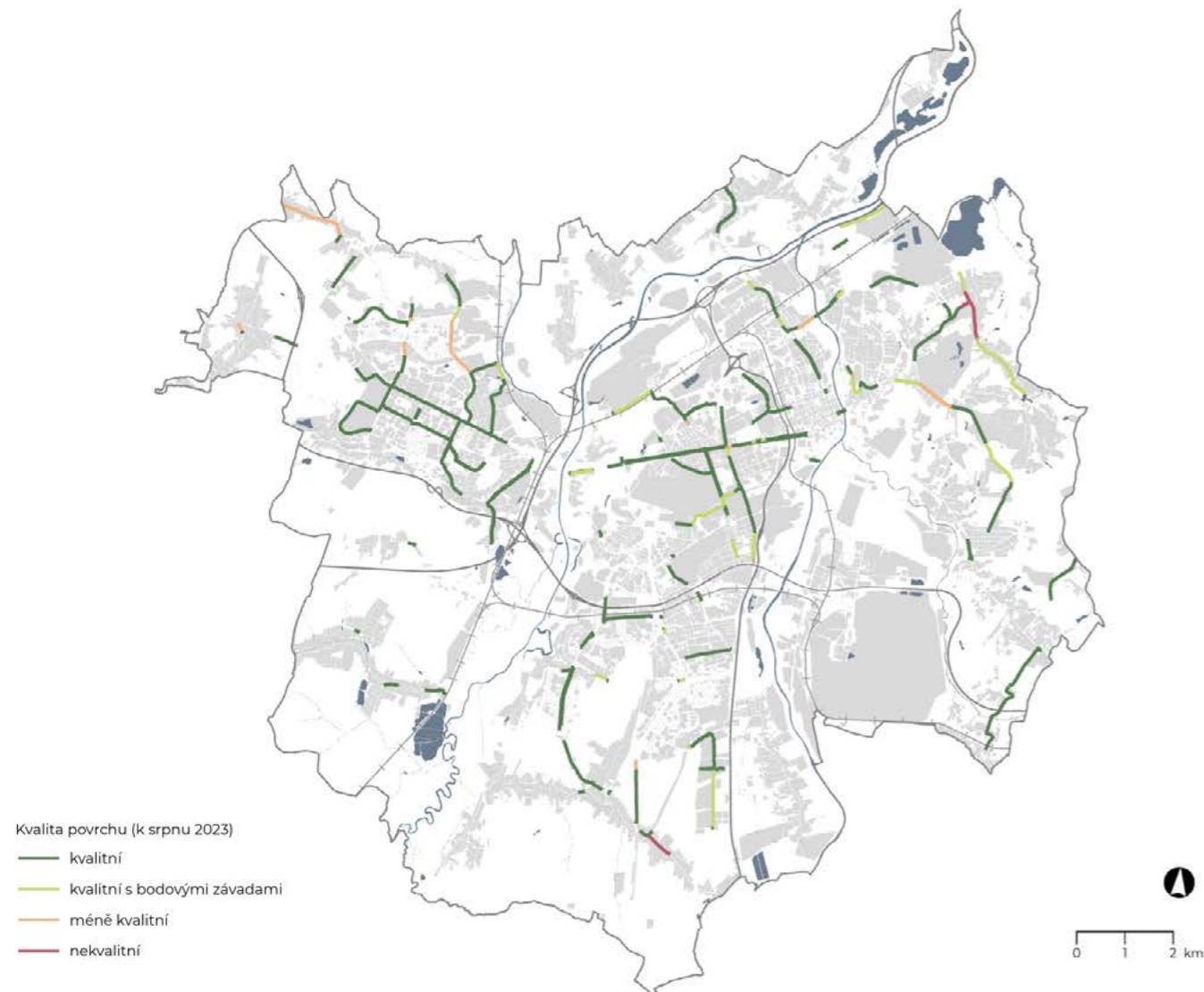
Z kombinace výstupů hodnocení kvality povrchu a hodnocení dopravního režimu lze vyvodit následující závěry.

Na 32,5 km komunikací, které návrh koncepce počítá mezi regionální propojení, odpovídá organizace dopravy a kvalita povrchu požadavkům tohoto principu (vyhovující či přijatelný dopravní režim a kvalitní povrch maximálně s bodovými závadami).

Úpravy povrchů doporučujeme provádět především na těch úsecích komunikací, jejichž dopravní režim je vyhovující. **Na úsecích s nevyhovujícím dopravním režimem je doporučeno využít případné opravy jako příležitost k prověření změny dopravního režimu.**

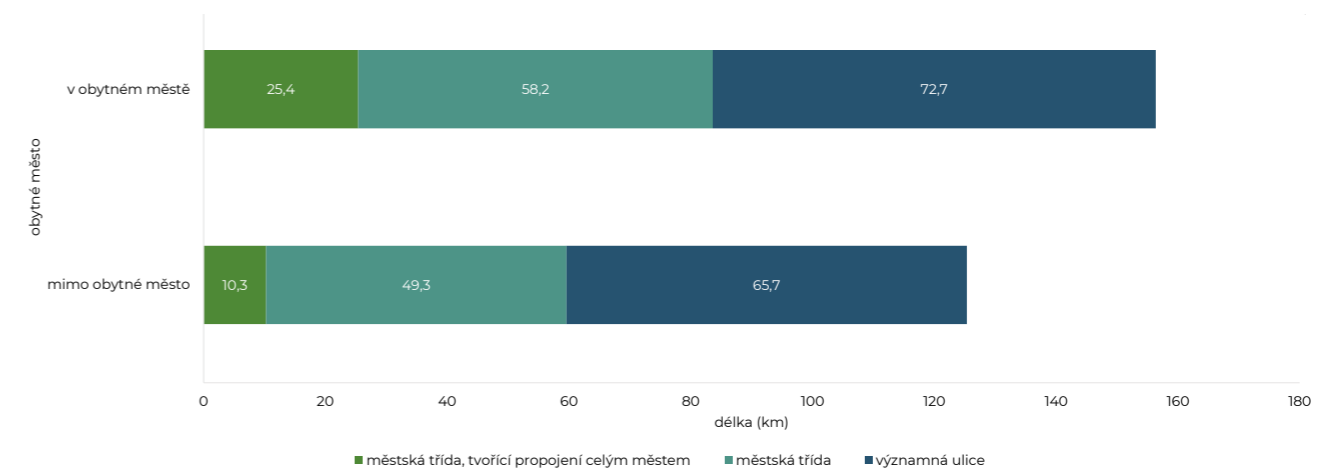
To, zda obnovit povrchy na úsecích komunikací, které byly z pohledu dopravního režimu hodnoceny jako přijatelné či nevyhovující, vyžaduje důkladnější posouzení.

6.2 Hodnocení komunikací spadajících do principu Městské třídy a významné ulice



Cyklistická infrastruktura, která se řídí principem Městských tříd a významných ulic, je součástí uliční sítě tvořené dopravně důležitými ulicemi s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h, vedením linek MHD apod. (viz kapitola 3.2).

Koncepte navrhuje opatřit až 360 km ostravských ulic cyklistickou infrastrukturou, která splňuje požadavky definované principem Městských tříd a významných ulic (viz kapitola 3.2). Kromě nové infrastruktury na již existujících ulicích, má vzniknout také na 78 km zcela nových ulic, jejichž výstavba se připravuje.



Graf 3 Typologie uliční sítě v obytném městě a mimo obytné město (aktuální stav)

A) Hodnocení kvality povrchu

Metodika

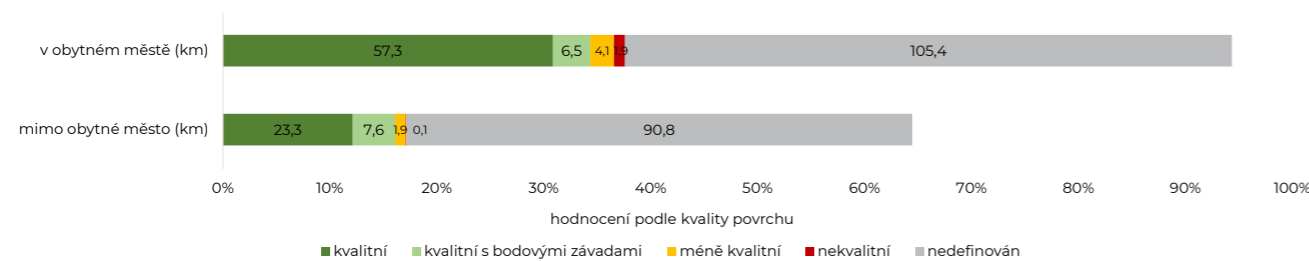
Analýza se opírá o kvalifikované hodnocení prováděné v terénu. Zjišťování stavu infrastruktury probíhalo při průjezdu na městském jízdním kole, případně na koloběžce. Hodnocení pracuje se čtyřmi kvalitativními stupni. Hodnocení je založeno na terénním průzkumu provedeném v srpnu 2023 (poté bylo opraveno ještě necelých 8 km).

- **Kvalitní povrch**
Povrchová úprava nepotřebuje zásah, je potřeba ji průběžně monitorovat.
- **Kvalitní povrch s bodovými závadami**
Závady lze opravit bez zásadního omezení provozu na komunikaci.

- **Méně kvalitní povrch**
Na povrchu jsou znát poškození způsobená provozním opotřebením, případně méně kvalitním zpracováním, výhledově je zapotřebí povrch opravit či nahradit. Předpokládané stavební práce si vyžádá plné uzavření úseku.
- **Nekvalitní povrch**
Povrch nespĺňuje požadavky pro cyklistickou infrastrukturu, která spadá pod princip Městské třídy a významné ulice.

HODNOCENÍ KVALITY POVRCHU	Celkem v km	Procentuálně
kvalitní	80,6 km	21,3 %
kvalitní s bodovými závadami	14,2 km	3,8 %
méně kvalitní	6 km	1,6 %
nekvalitní	1,9 km	0,5 %
nedefinován	196,2 km	52,0 %
navrhované ulice	78,7 km	20,8 %
síť ulic určená pro cykloopatření (vč. navrhovaných)	377,6 km	100,0 %

Tab. 3 Hodnocení kvality povrchu komunikací v principu Městských tříd a významných ulic



Graf 4 Hodnocení kvality povrchu komunikací v principu Městských tříd a významných ulic

B) Hodnocení dopravního režimu

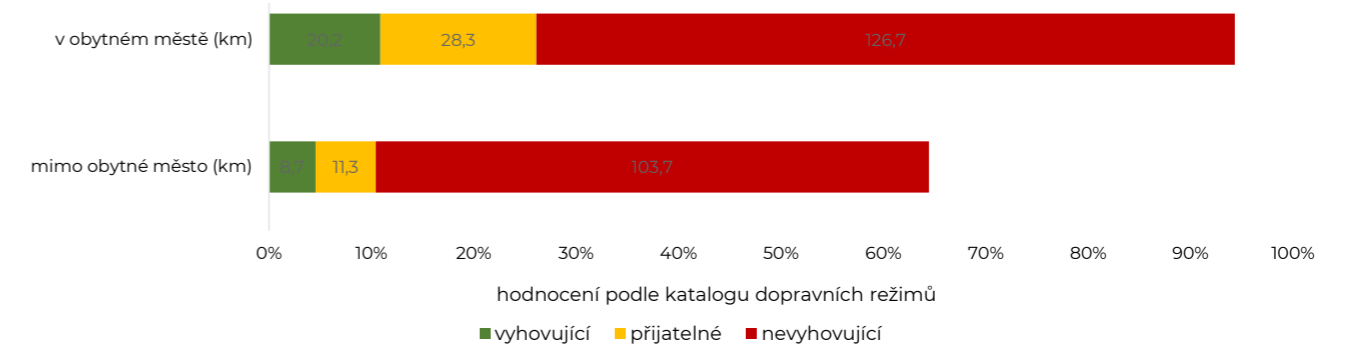
Hodnocení vychází z terénního průzkumu provedeného v roce 2023 (viz kapitola 3.2). Současný dopravní režim na hodnocených komunikacích je porovnáván s režimem navrženým touto koncepcí.

Hodnocení dopravního režimu na stávajících komunikacích, které koncepce klasifikuje jako Městské třídy a významné ulice, je vyjádřeno v tabulce Dopravní režimy

a jejich hodnocení dle principů (Příloha 5). U principu Městských tříd a významných ulic se hodnotila hlavně míra oddělení jednotlivých druhů dopravy a míra zajištění fyzického bezpečí.

HODNOCENÍ DOPRAVNÍHO REŽIMU	Celkem v km	Procentuálně
vyhovující	28,9 km	7,7 %
přijatelné	39,6 km	10,5 %
nevyhovující	230,4 km	61,0 %
navrhované	78,7 km	20,8 %
síť ulic určená pro cykloopatření (vč. navrhovaných)	377,6 km	100,0 %

Tab. 4 Hodnocení dopravního režimu u komunikací v principu Městských tříd a významných ulic (viz kapitola 3.1.)



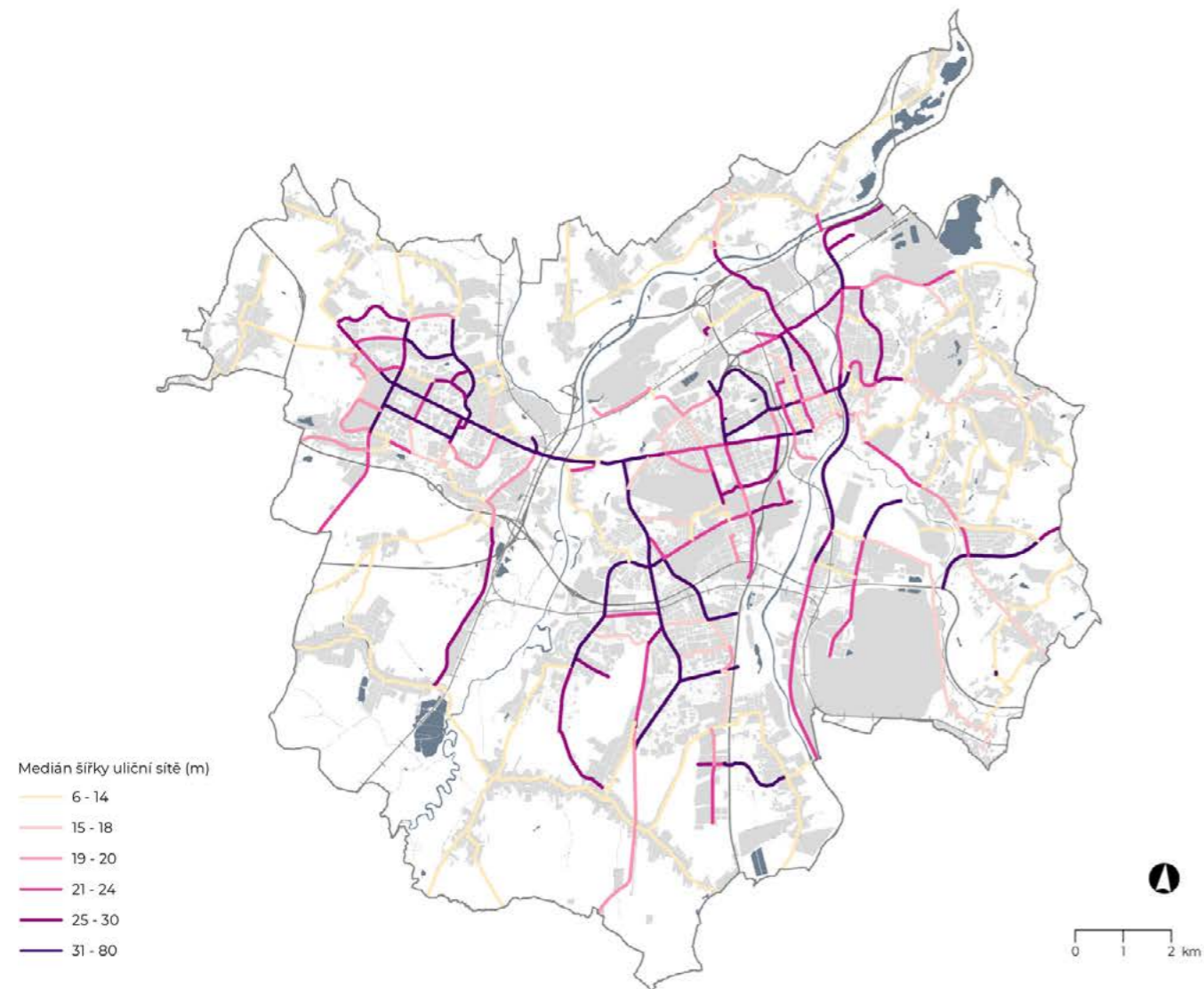
Graf 5 Hodnocení dopravního režimu komunikací v principu Městských tříd a významných ulic

Závěry hodnocení

Na 29 km hodnocené uliční sítě se dnes nachází cyklistická infrastruktura řešená vyhovujícím způsobem. Na dalších 40 km najdeme přijatelná řešení. Na zbývajících úsecích s hodnocením „nevyhovující“ dopravní režim nesplňuje požadavky, které koncepce klade na tyto komunikace. Jako problémy byly identifikovány jednak malá propojenost jednotlivých úseků, jednak špatná čitelnost změn dopravního režimu, ke kterým na komunikacích dochází.

Z pohledu vedení cyklistických tras je v tomto principu vyznačeno 98 km tras, z nichž 64 km je vedeno po vyhovujícím a 34 km po nevyhovujícím dopravním režimu.

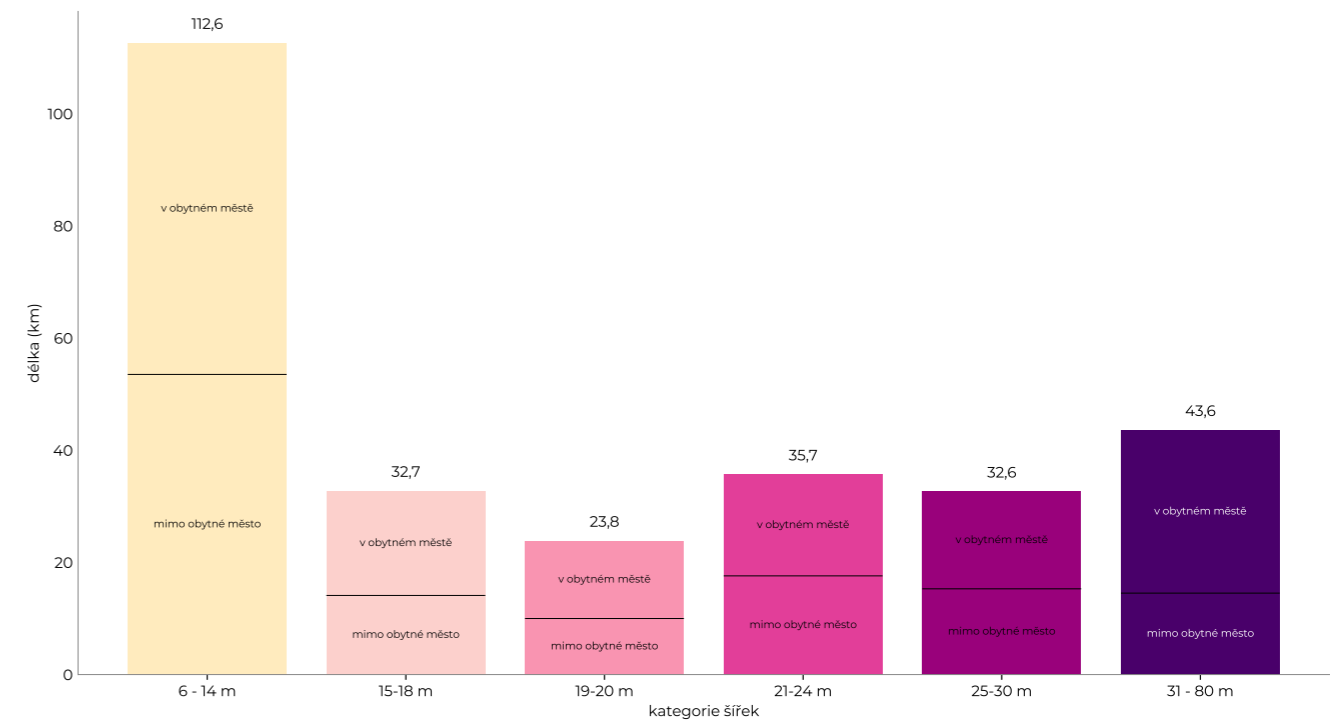
6.2.1 Střední šířka uličního profilu



Pro ověření prostorových možností jednotlivých ulic a jejich rozdělení podle vytvořené typologie, byly zjištěny střední šířky uličního profilu. Tato analýza se opírá o informace z Digitálně technické mapy města Ostravy (DTM). Výsledná získaná hodnota je mediánem šířek měřených co 5 m v úseku ulice mezi křižovatkami. Šířka ulic byla počítána mezi budovami na obou stranách ulice. Měření proto zahrnuje prostor chodníků, vozovek, tramvajových pásů či pásů zeleně. Celkem takto bylo analyzováno 280 km stávajících ulic.

Závěry analýzy

Z analýzy vyplývá, že 83 km ulic, které se nacházejí v obytných částech města, je širších než 18 m. To je minimální šíře, která umožňuje umístit do uličního profilu jak cyklistickou infrastrukturu, tak stromořadí. Úzké ulice se nacházejí především mimo zastavěné části města a je to dáno menším množstvím informací z DTM a také jejich neukončením zástavbou. Šířky ulic výrazně odráží historické období, ve kterém tyto ulice vznikaly.



Graf 6 Střední šířka uličního profilu v uliční síti

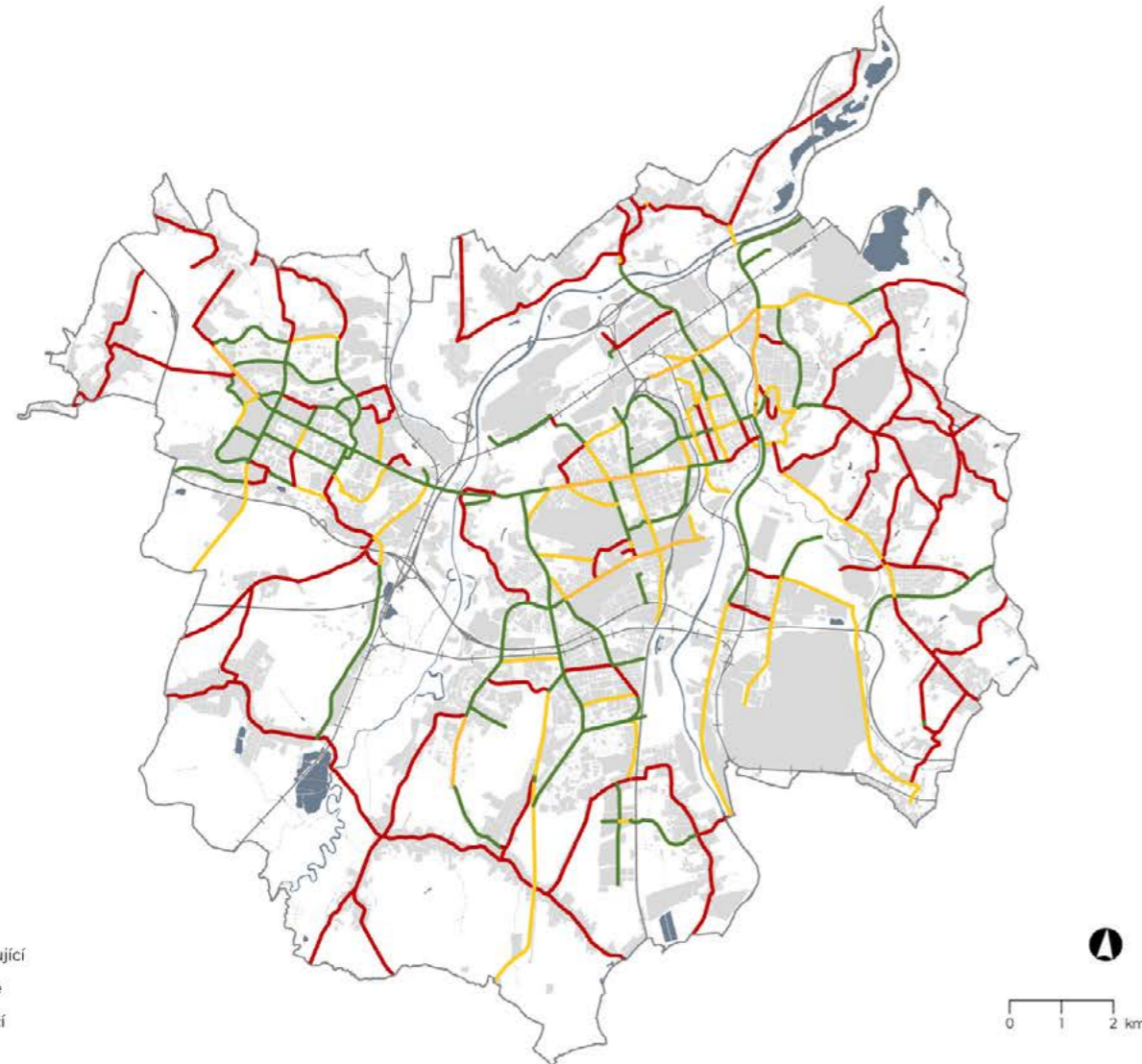
6.2.2 Šířky uličních profilů ve vztahu k typologii ulic

Závěry analýzy

V této analýze jsme zkoumali, zda zjištěná šířka ulic umožňuje realizaci navržené cyklistické infrastruktury, resp. optimálního uspořádání uličního profilu (viz kapitola 3.2).

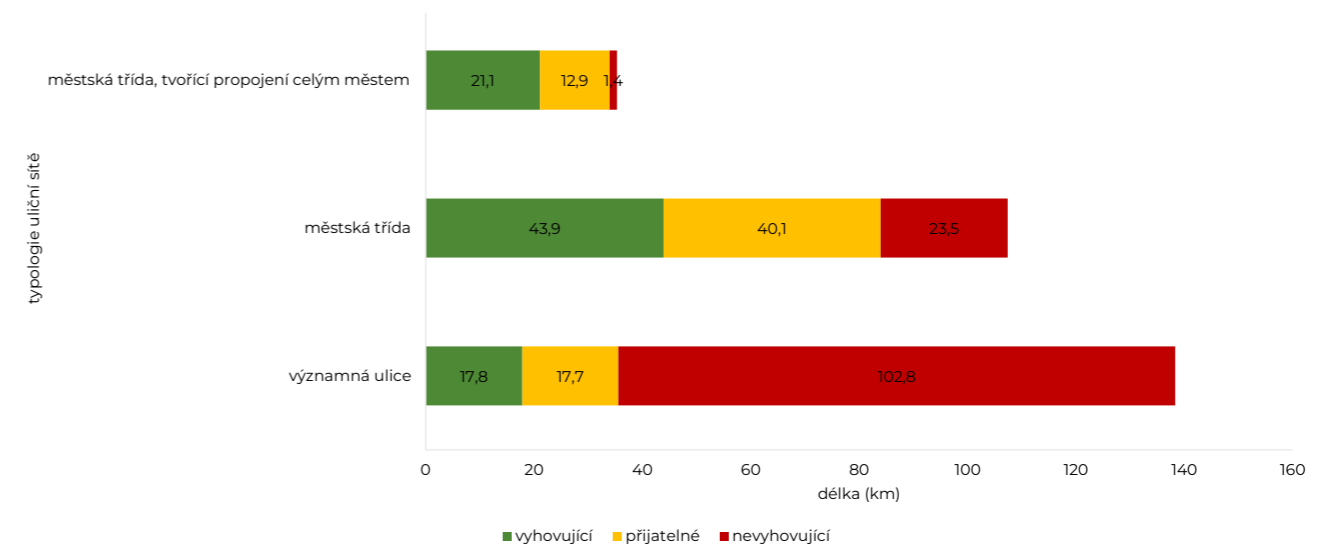
Z porovnání prostorových nároků navržených optimálních uspořádání uličních profilů se zjištěnými šířkami konkrétních ulic vyplývá, že na 80 % délky všech městských tříd lze realizovat navrhovaná opatření (po detailnějším proověření dalších limitů).

V případě významných ulic je tento poměr obrácený a opatření lze realizovat pouze na 20 % jejich délky. Tento závěr je však zkreslen tím, že značná část hodnocených komunikací prochází nezastavěnými částmi města, kde je přesná hodnota šířky ulice hůře definovatelná.



TYPOLOGIE	vyhovující	příjemné	nevhovující
městská třída, tvořící propojení celým městem	> 31 m	21 - 30 m	< 20 m
městská třída	> 25 m	19 - 24 m	< 18 m
významná ulice	> 19 m	15 - 18 m	< 14 m

Tab. 5 Katalog šířek pro typologii uliční sítě

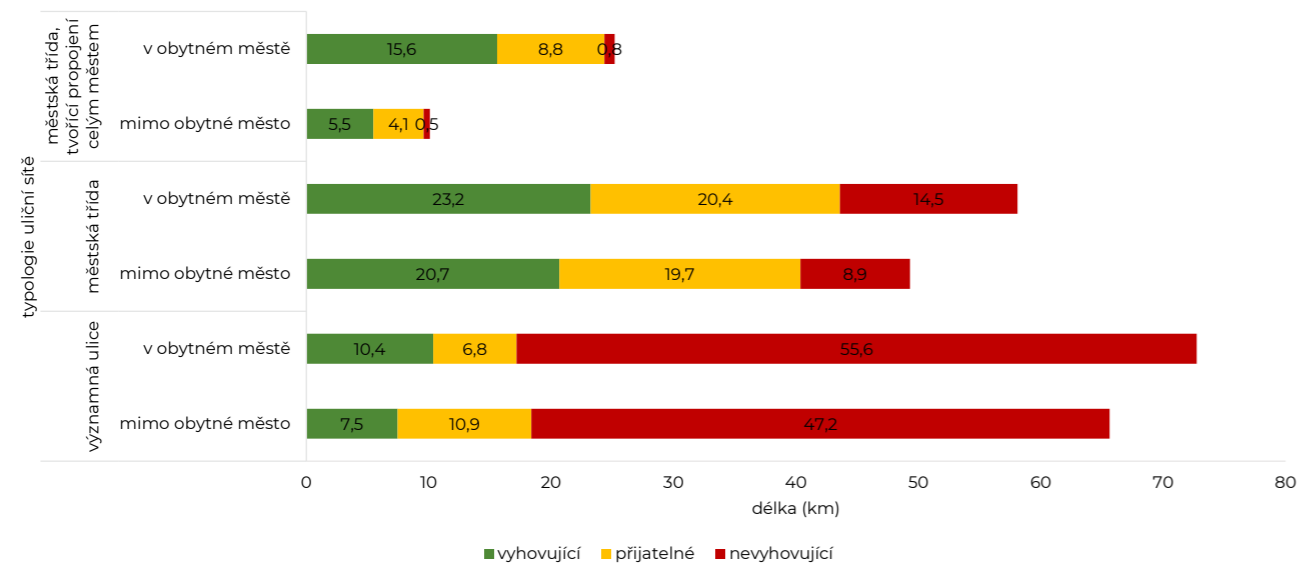


Graf 7 Vyhodnocení šířky uličního profilu vzhledem k typologii uliční sítě

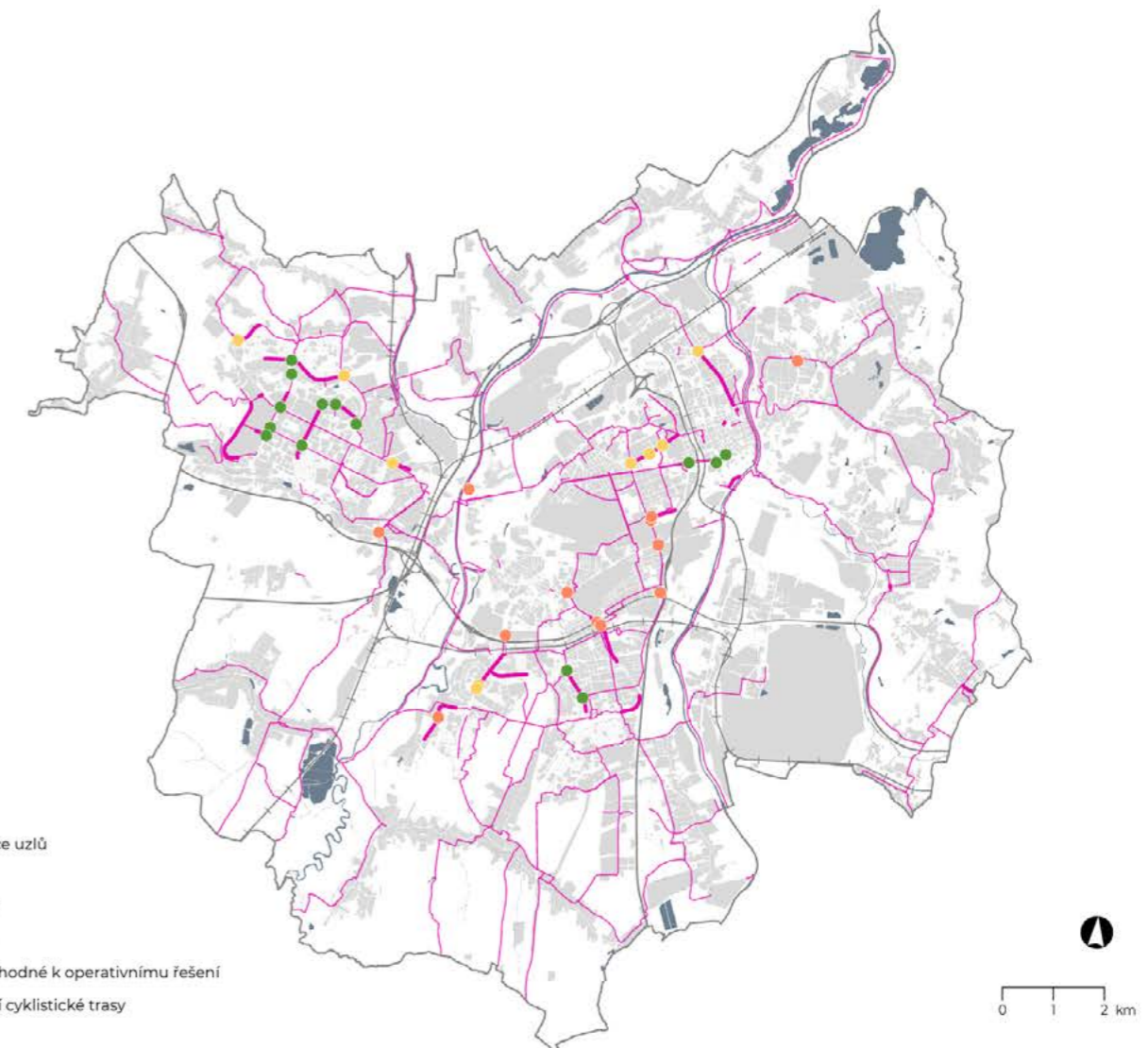
6.2.3 Priority křížení a propojení cyklistické infrastruktury

TYPOLOGIE	vyhovující	přijatelné	nevyhovující
městská třída, tvořící propojení celým městem	60 %	36 %	4 %
městská třída	41 %	37 %	22 %
významná ulice	13 %	13 %	74 %

Tab. 6 Rozdělení typologie uliční sítě dle katalogu z pohledu možnosti realizace navrhovaných opatření



Graf 8 Vyhodnocení uličního profilu vzhledem k typologii uliční sítě



Analýza se věnuje vyhodnocení prioritizace identifikovaných křížení nebo propojení cyklistické infrastruktury.

Metodika

Z odborného posouzení vzešel návrh uzlů a úseků vhodných k operativnímu řešení. Pro všechny identifikované uzly byla provedena analýza využitelnosti, která pracuje se dvěma základními indikátory. První z nich je prostý počet obyvatel žijící v dojezdové vzdálenosti na kole, druhý pak obrát stanic Nextbike v dojezdové vzdálenosti na kole. Analýzy byly provedeny pro hodnoty dojezdu 3,5 a 7 minut. Z dat poskytnutých provozovatelem sdílených kol za květen 2023 víme, že mediánová doba výpůjčky sdílených kol Nextbike je 6 minut. Spojením obou indikátorů získáme představu o obslužnosti daného místa. Pouhý počet obyvatel v dojezdové vzdálenosti neposkytuje

ucelený obraz o současné intenzitě cyklistické dopravy v místě, protože existuje mnoho oblastí s nízkou mírou zalidnění, ale velkým cyklistickým provozem. Příkladem může být areál VŠB.

Výsledné informace byly podkladem pro určení priorit.

Závěry analýzy

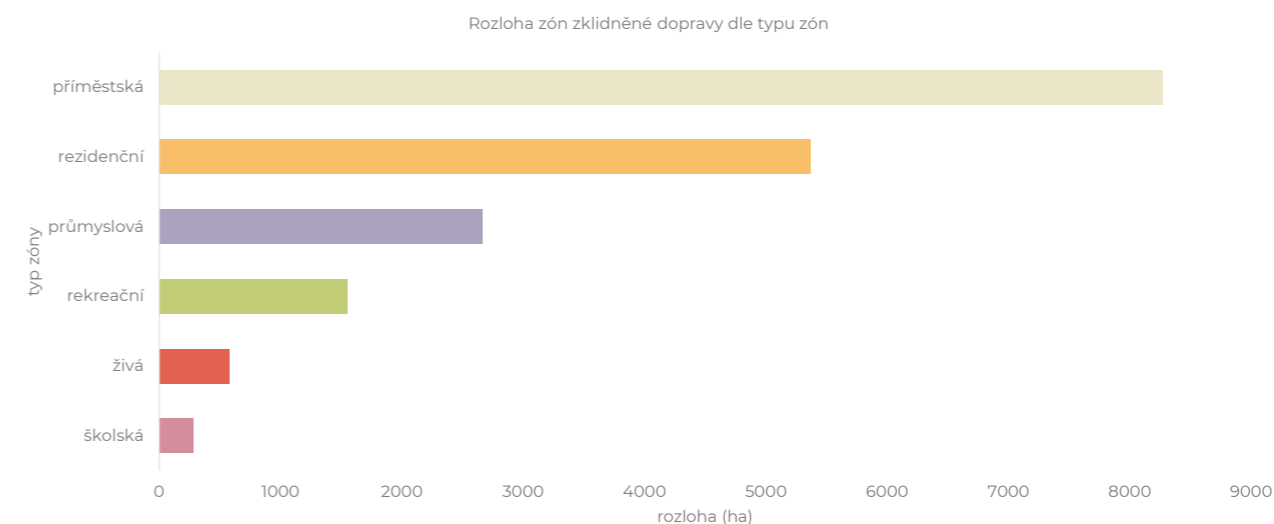
Uzly s největším potenciálem využití obyvateli i uživateli Ostravy jsou znázorněny zelenou barvou. Bylo jich zjištěno 14 s dopadem na téměř 145 000 obyvatel a nevyčíslené množství uživatelů. Střední prioritu má 9 uzlů, nižší prioritu dalších 12. Do samotné realizace však mohou vstupovat i další faktory jako realizace jiných staveb v místě, preference spojení nadregionálního charakteru a podobně.

6.3 Hodnocení komunikací spadajících do principu Zóny zklidněné dopravy

Zóny jsou rozděleny do kategorií (viz kapitola 3.3):

- Rezidenční zóna
- Školská zóna
- Živá zóna
- Rekreační zóna
- Průmyslová zóna
- Příměstská zóna

Statistika zón zklidněné dopravy:

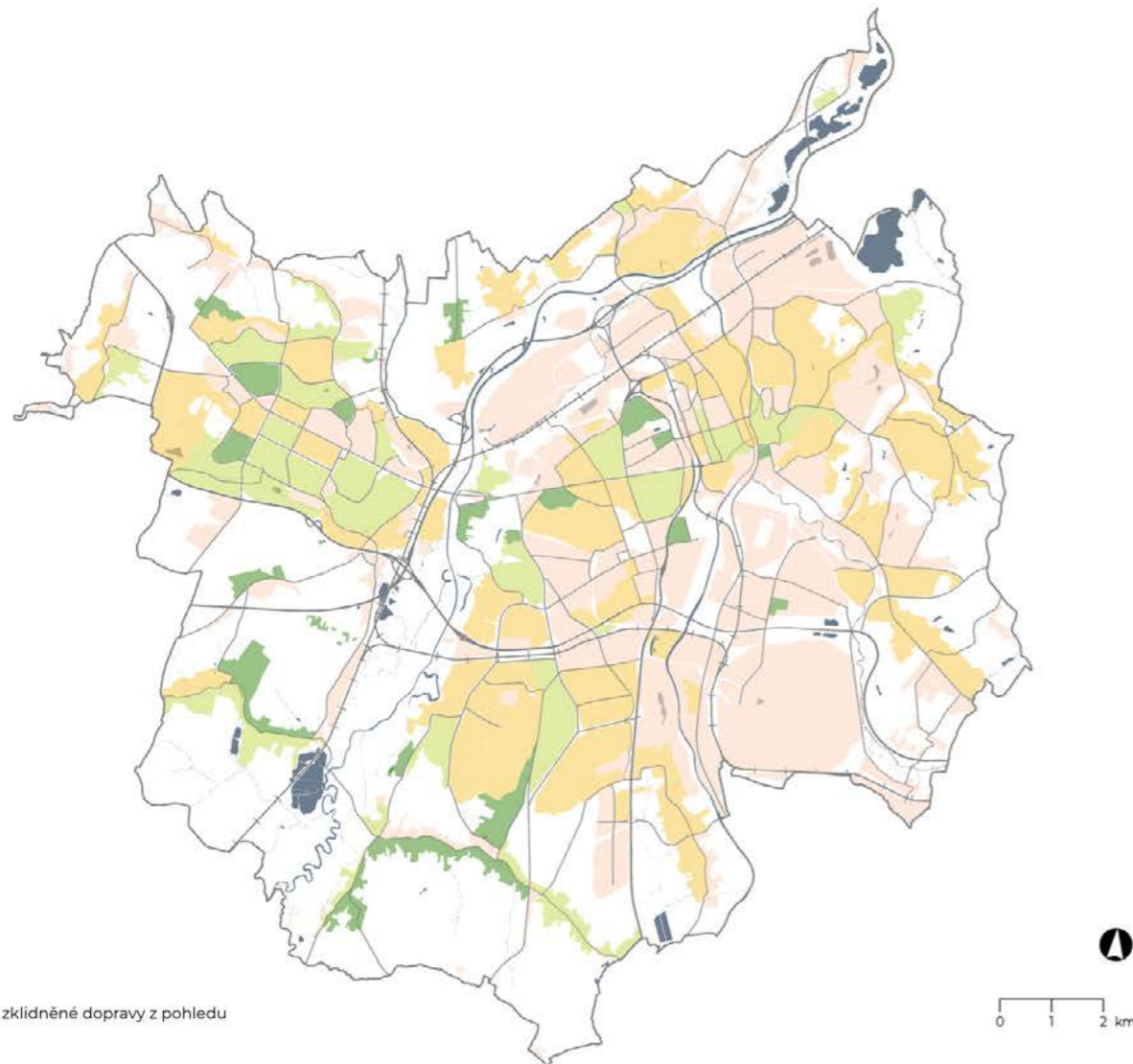


Graf 9. Rozloha Zón zklidněné dopravy

Pro další práci s principem zón zklidněné dopravy bylo nezbytné vyhodnotit, do jaké míry komunikace, které se nacházejí uvnitř navržených zón skutečně jsou formálně (dopravním značením) zklidněné. Zkoumán byl výskyt těchto konkrétních dopravních značení: pěší zóna, obytná zóna, cyklistická zóna, Zóna 30 km/h a méně, resp. na vozovce je nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h.

Toto hodnocení neobsahuje analýzu, zda je dopravní režim daný dopravním značením současně podpořen stavebním řešením ulice. Například umístěním fyzických zklidňujících prvků jako jsou zvýšené křižovatkové plochy. Hodnoceno nebylo to, zda jsou splněny požadavky, které koncepce klade na komunikace spadající pod principu Zón zklidněné dopravy. Rozsah zón je patrný na přiložené mapě.

Připravenost zón zklidněné dopravy



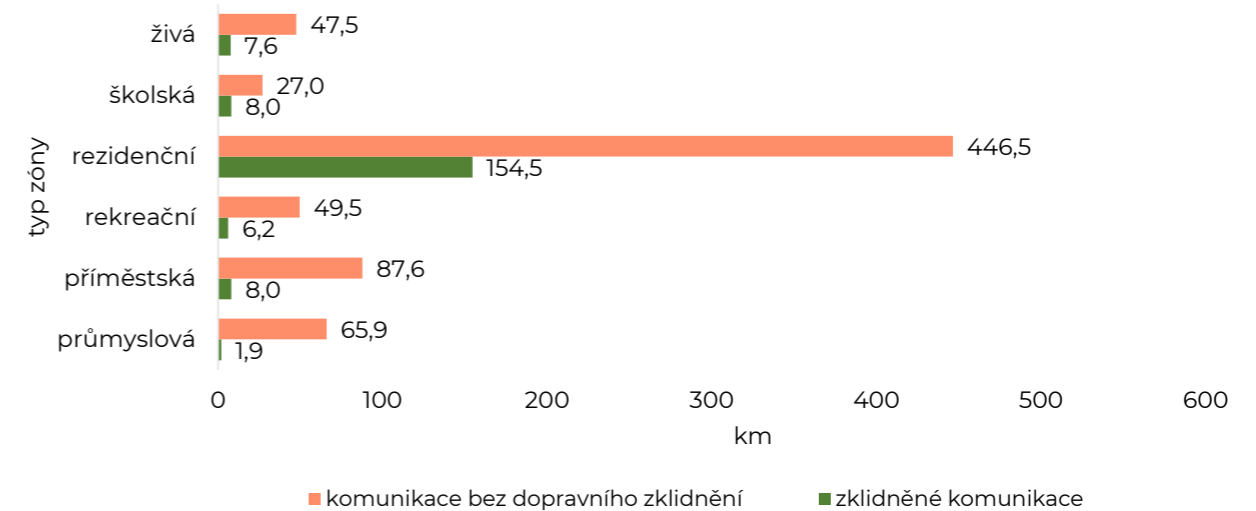
Závěry analýzy

Zklidnění silničního provozu je dopravním značením vyznačeno, případně stavební podobou podpořeno, na 187 km komunikací (20 %) zařazených v principu Zón zklidněné dopravy.

Na zbývajících 730 km komunikací zařazených v tomto principu má nejvyšší dovolenou rychlost vyšší než 30 km/h a svou stavební podobou nijak nepodporují zklidnění provozu.

Při zohlednění dalšího parametru – kategorizace Zón zklidněné dopravy, lze konstatovat, že nejčastěji je v současnosti doprava zklidněná v zónách rezidenčních a školských. Nachází se v nich až 25 % zklidněných komunikací.

Míra zklidnění pro konkrétní zóny je zobrazena v grafu.



Graf 10. Délka dopravně zklidněných komunikací k délce komunikací bez dopravního zklidnění v zónách zklidněné dopravy

Na komunikacích, které se nacházejí v navržených zónách zklidněné dopravy je vyznačeno 130 km cyklistických tras. Z toho 46 km je značeno po komunikacích, na kterých je podle kritérií konceptu dopravní řešení nevyhovující.

Na dalších 35 km komunikací s vyznačenými trasami naopak nalezneme dopravní řešení, které lze označit jako nadbytečné či zbytečně nákladné.

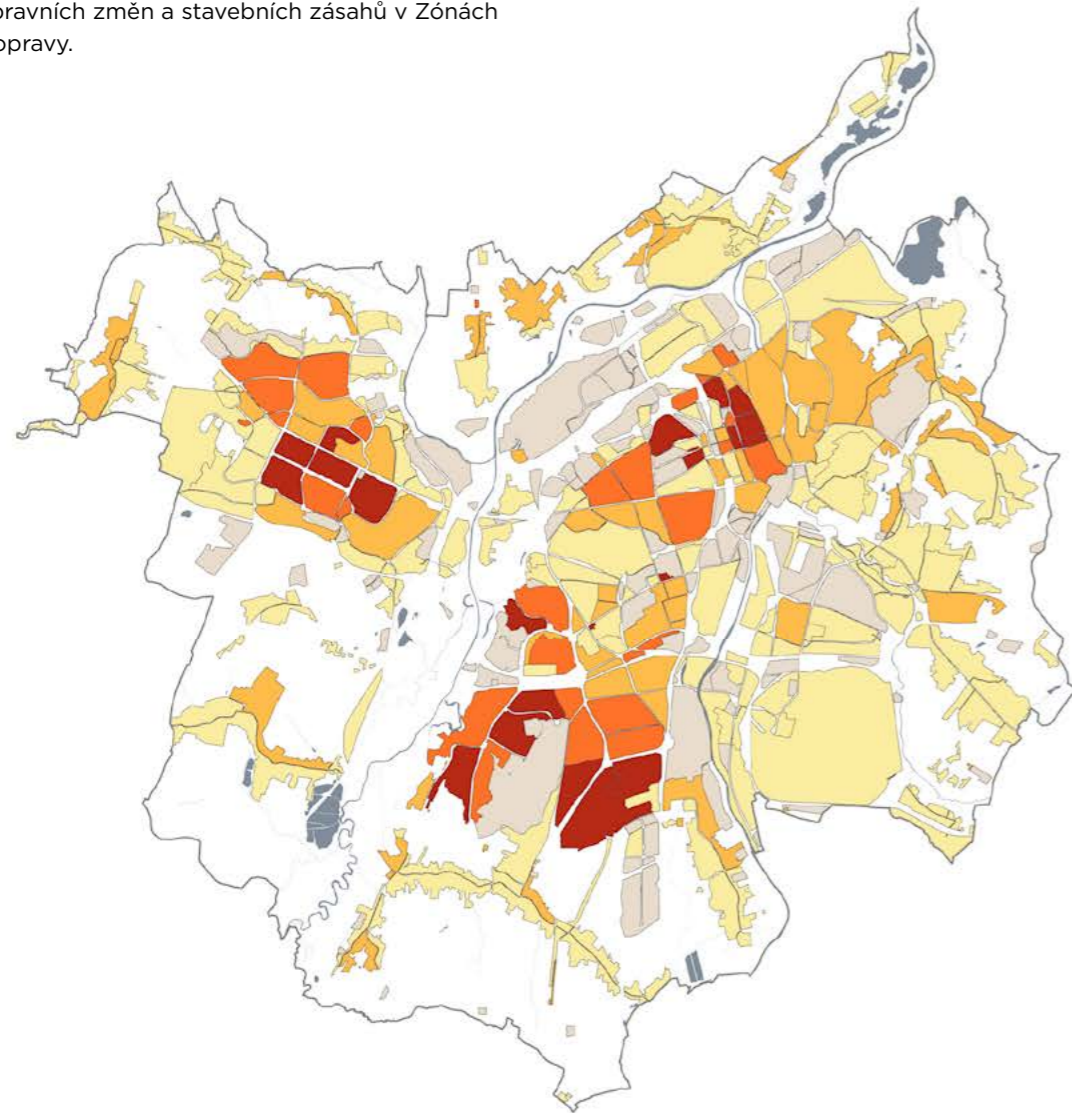
Analyzovaná data jsou dále vyhodnocena v širším kontextu. Uvedené analýzy se snaží zachytit množství potenciálních uživatelů, jejich různé potřeby, resp. cíle cest, které v zónách mohou uspokojovat a denní rytmus zón. Závěry analýz mohou posloužit jako vodítko ke stanovování priorit při provádění úprav veřejných prostranství.

6.3.1 Hustota zalidnění

Hustota zalidnění vypovídá o způsobu využívání zón, tedy kolik stálých obyvatel může potenciálně využívat pro dopravu jízdní kolo.

Lze z ní vyčíst také pravděpodobný denní rytmus jednotlivých zón – ranní opuštění a odpolední návrat zpět domů, nebo možné přesuny za účelem rekreace.

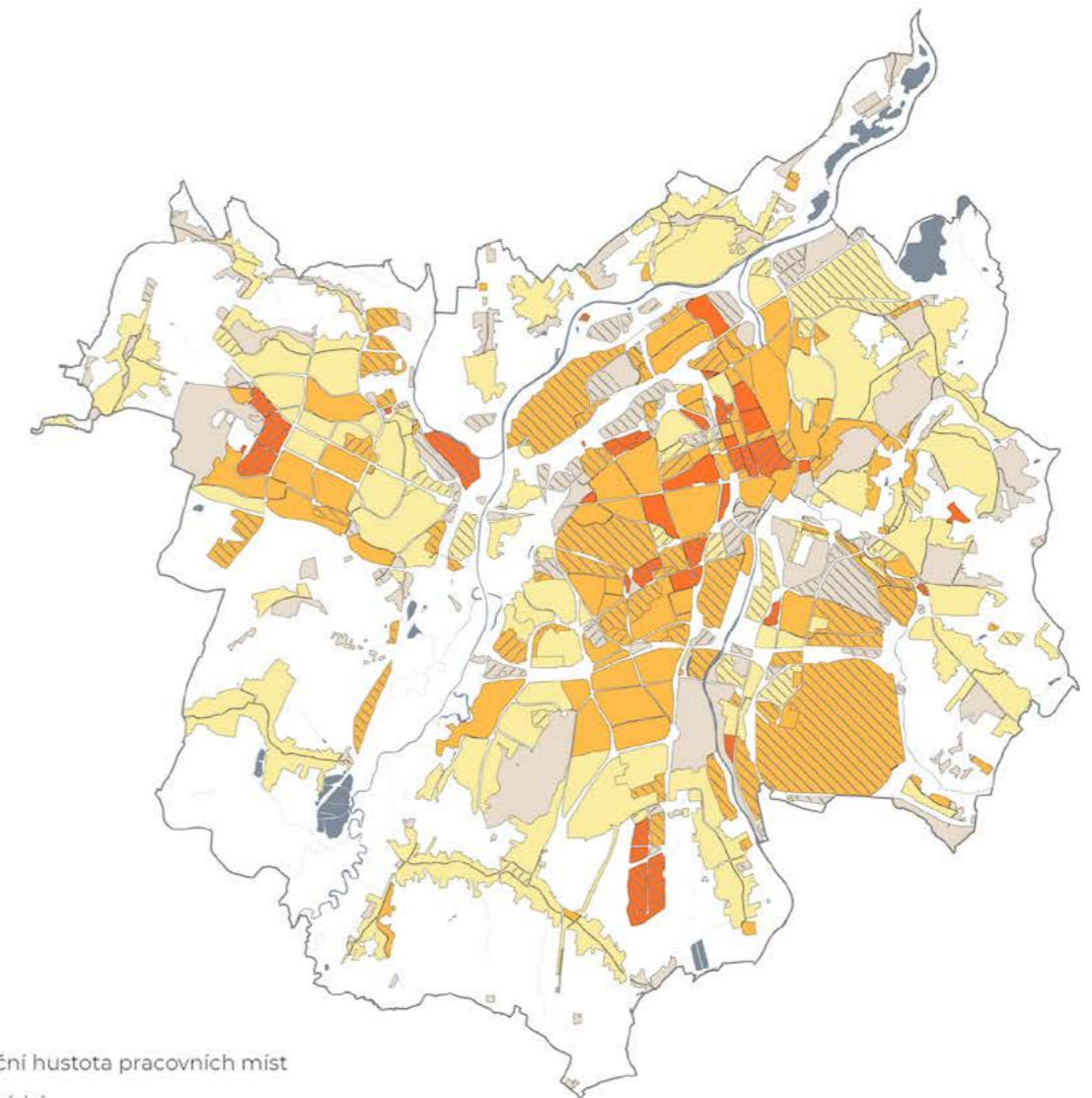
Údaj o hustotě zalidnění může sloužit jako vodítko při prioritizaci dopravních změn a stavebních zásahů v Zónách zklidněné dopravy.



Počet obyvatel na hektar (SLDB 2021)



6.3.2 Orientační hustota pracovních míst



Orientační hustota pracovních míst



Typ zóny zklidněné dopravy



Metodika

Analýza hustoty pracovních míst pracuje s orientačním zařazením zaměstnavatelských subjektů do kategorií podle počtu jejich zaměstnanců.

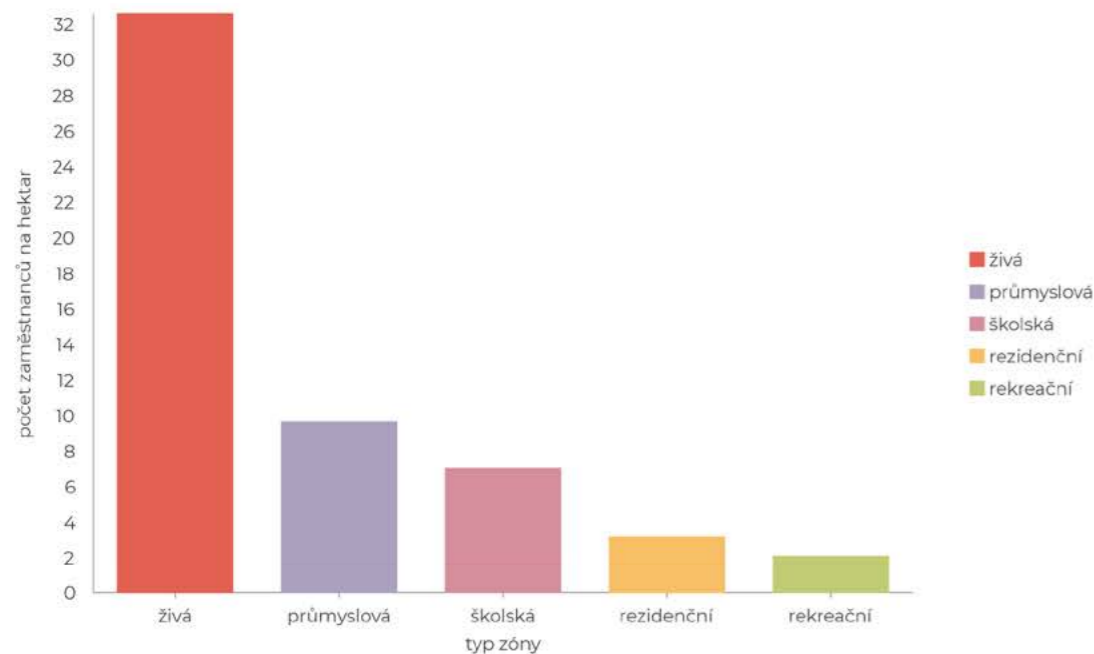
Analýza poskytuje představu o proměnách v množství uživatelů zóny v průběhu dne. Větší hustota pracovních míst uvnitř zóny s sebou nese větší nároky na dopravu na hranicích zóny, uvnitř ní i na dopravu v klidu (parkování).

Důsledkem vyšší hustoty je zvýšená doprava lidí do/ze zóny ve špičkách, které kopírují dobu začátku a konce pracovní doby.

Závěry analýzy

Živé zóny zklidněné dopravy poskytují širokou nabídku zaměstnání. Lze je rozdělit na dva typy. Ty jejichž veřejný (uliční) prostor má charakter:

- **Veřejný**
Jedná se především o centrum města (pěší zóna Moravské Ostravy), kde samospráva může výrazně přispět k realizaci vhodných opatření.
- **Poloveřejný**
Jde o areály fakultní nemocnice a VŠB-TUO, kde o uliční prostor pečuje zřizovatel instituce.



Graf 11. Orientační hustota pracovních míst v Zónách zklidněné dopravy

Průmyslové zóny zklidněné dopravy lze rozdělit na:

- **Stabilní areály v soukromém vlastnictví**, kde rozvoj vnitřního systému podléhá pravidlům závodu. Město by v jejich případě mělo usilovat o napojení těchto areálů na veřejnou cyklistickou infrastrukturu umožňující dojíždku za prací.
- **Nové areály**, kde by podmínkou při výstavbě veřejných prostranství mělo být vytvoření podmínek pro bezpečnou dojíždku zaměstnanců a napojení areálu na veřejnou cyklistickou infrastrukturu.
- **Transformační areály**, kde v rámci proměny lokality dochází k nastavení nových podmínek rozvoje. Ty by neměly opomíjet potřeby cyklistické dopravy.

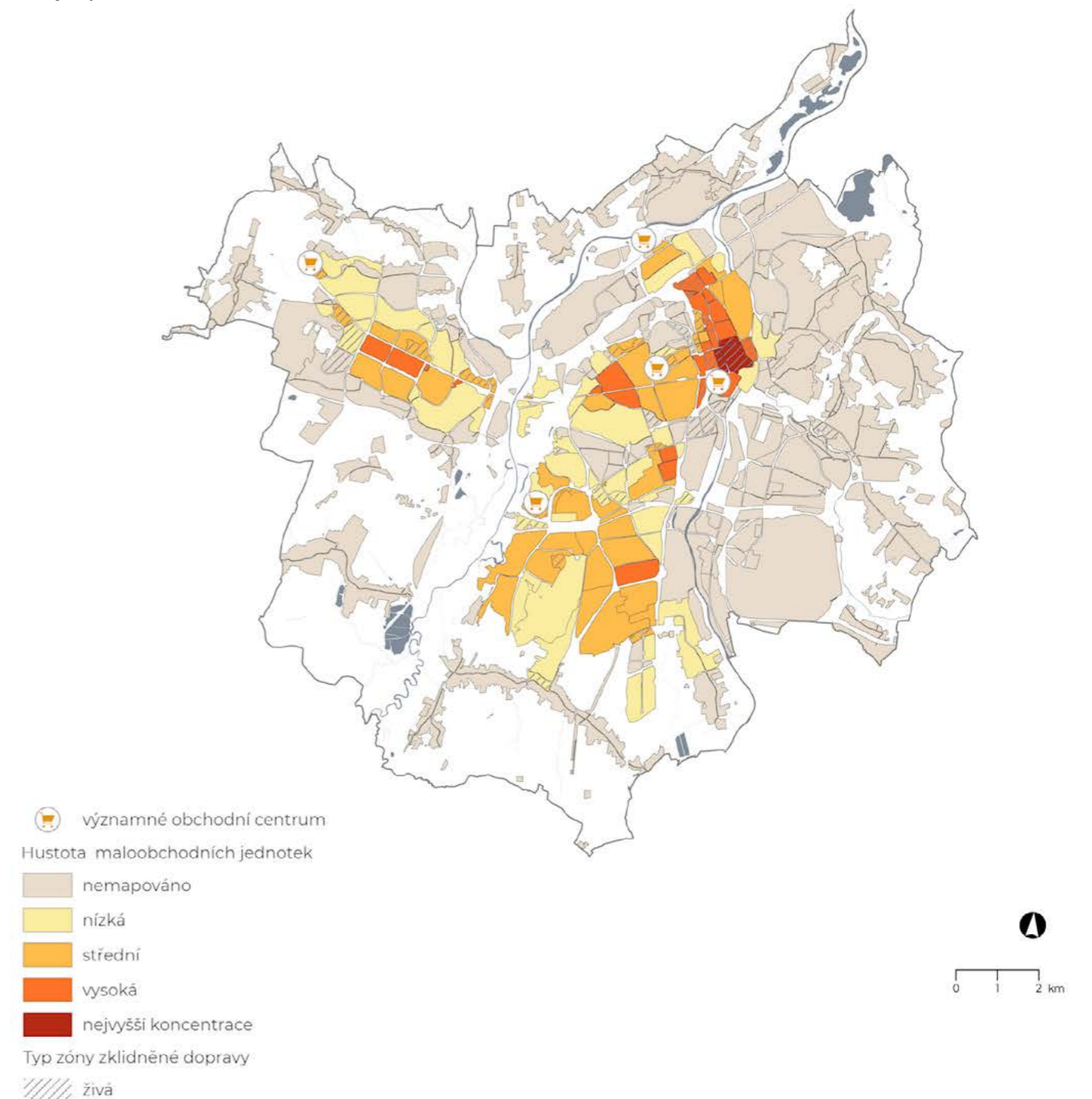
Následující graf ukazuje, že právě živé zóny zklidněné dopravy mají největší hustotu pracovních míst. Z té pramení vysoké nároky na dopravu v konkrétních časových oknech v průběhu dne. Dopravní špičky kladou vysoké nároky také na napojení těchto zón na další cyklistickou infrastrukturu.

6.3.3 Hustota maloobchodních jednotek

Tento údaj vypovídá o potenciální návštěvnosti lokality, ať už pravidelné nebo příležitostné. Velká koncentrace obchodů (maloobchodní jednotky) je zásadní charakteristikou živých zón zklidněné dopravy. Obráceně lze říct, že tyto zóny poskytují optimální prostředí pro vznik a prosperitu maloobchodních jednotek. Jízdní kolo je vedle chůze ideální dopravní prostředek pro obsluhu takových jednotek.

Závěry analýzy

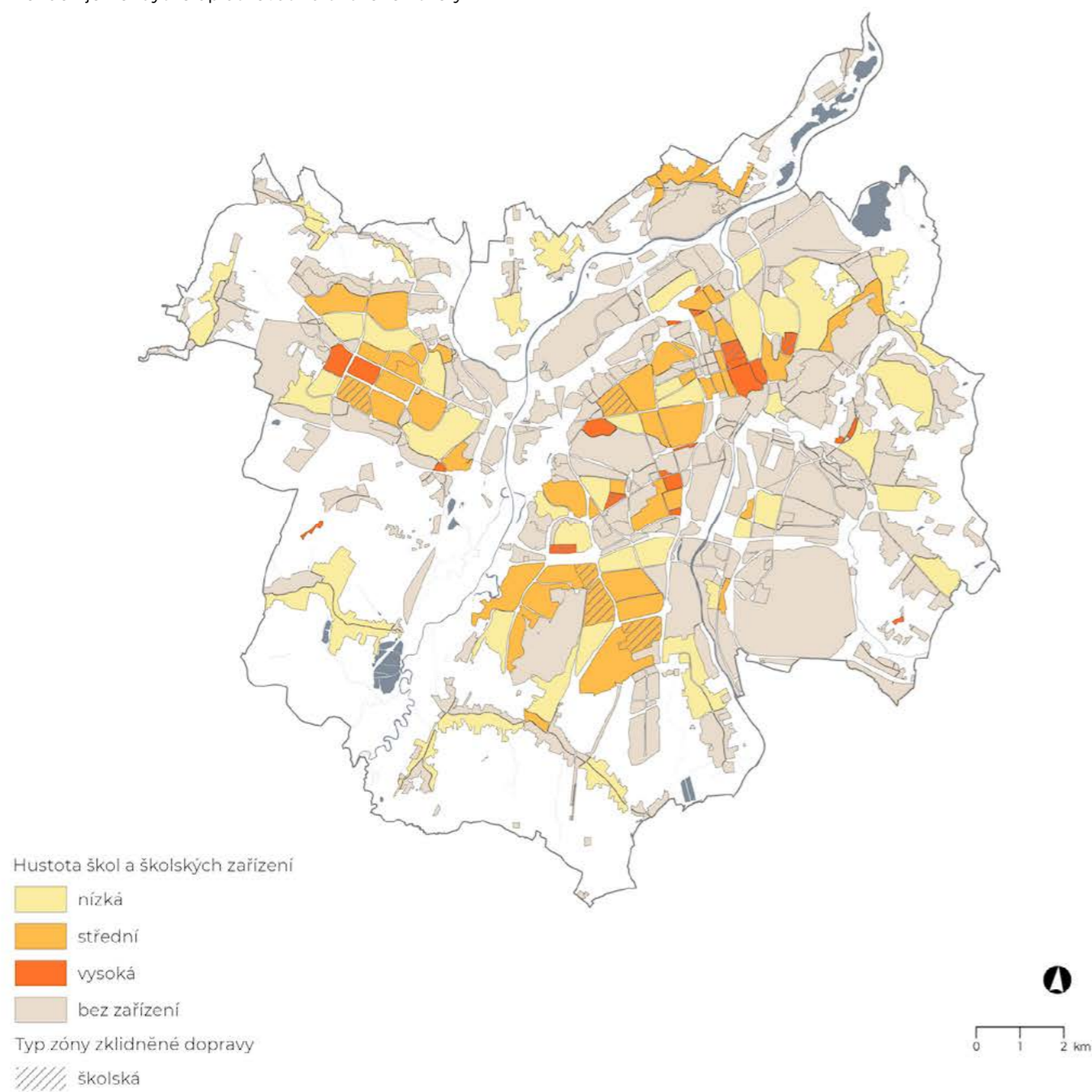
Maloobchodní jednotky roztroušené uvnitř zón zklidněné dopravy významně oživují veřejná prostranství. Obzvláště pokud jsou dostupné i jinou než automobilovou dopravou. Rozvoj podmínek pro cyklistickou dopravu by se měl prioritně zaměřit vedle rezidenčních i na živé zóny zklidněné dopravy.



6.3.4 Hustota škol a školských zařízení

Informace o hustotě školských zařízení je dobrým vodítkem při určení uživatelů zóny v různých denních časech. Poptávka po dopravě uvnitř zón, které zahrnují školská zařízení, roste v ranních a brzkých odpoledních hodinách.

Nároky na bezpečnost dětí a mládeže při pohybu na kole jsou vysoké. Požadavky na bezpečnost ulic ve školských zónách je nezbytné uplatňovat na širší okolí školy.



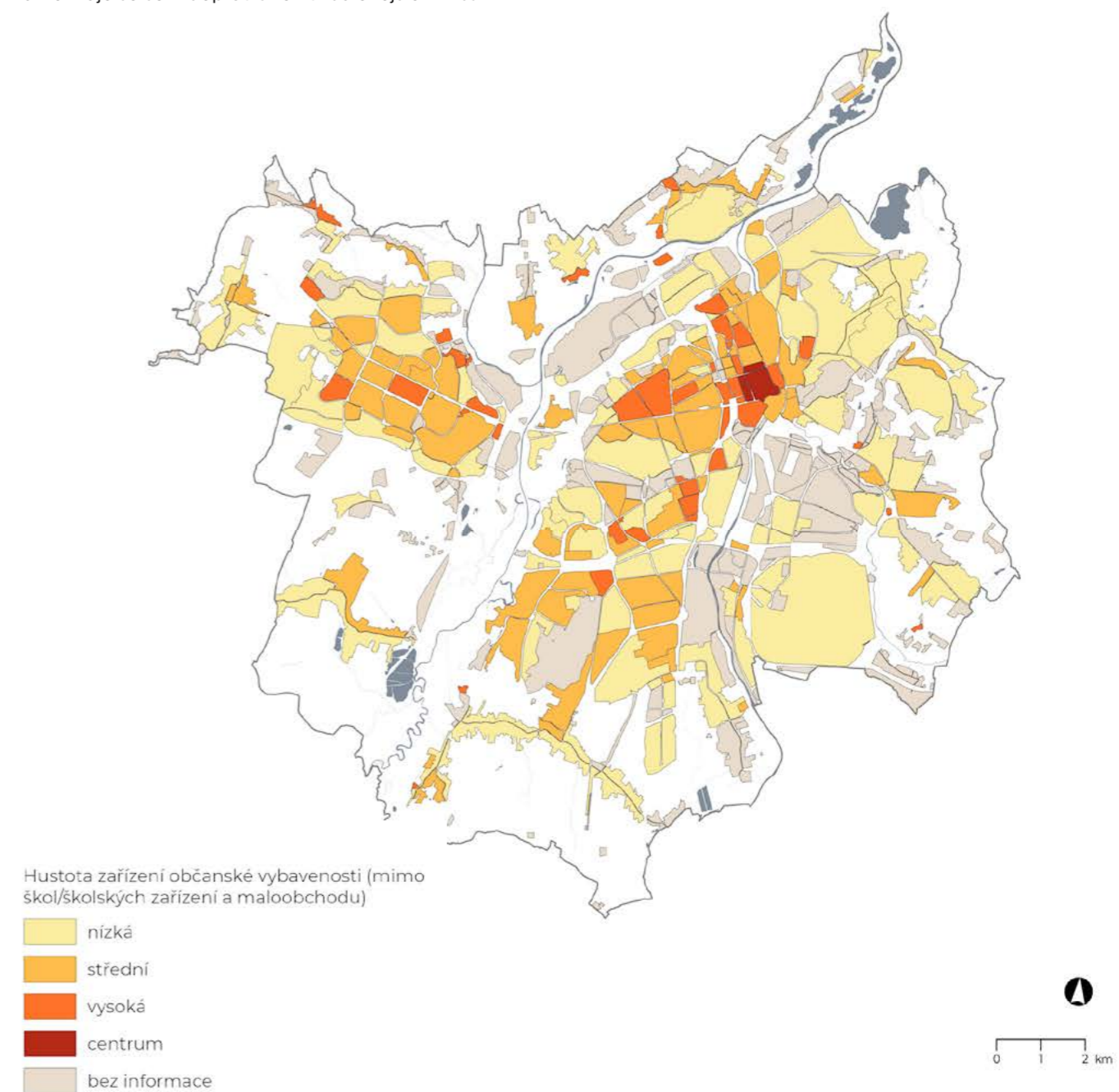
6.3.5 Hustota zařízení občanské vybavenosti

Občanská vybavenost je důležitým faktorem ovlivňujícím využívání zóny. Občanská vybavenost generuje spíše nepravidelné (jedinečné) cesty.

Větší hustota zařízení občanské vybavenosti klade zvýšené nároky na snadnou orientaci uvnitř zóny a na dobré napojení zóny na další cyklistickou infrastrukturu, která umožňuje se sem dopravit ze i vzdálenějších míst.

Závěry analýzy

Velká hustota zařízení občanské vybavenosti a maloobchodními jednotkami je patrná v centru města. Zde vytváří vysoké požadavky na vnitřní dopravu i na dostupnost této části města všemi druhy dopravy včetně cyklistické.



PŘÍLOHOVÁ ČÁST

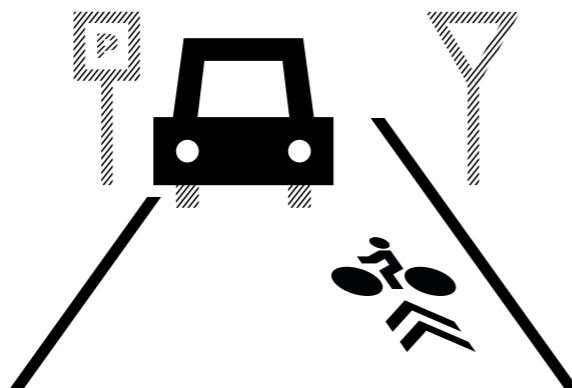
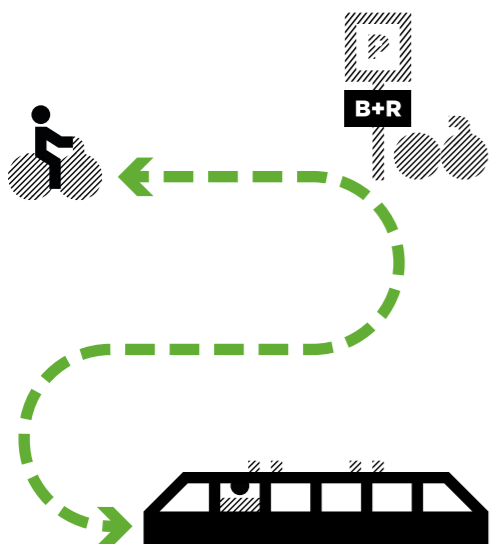


PŘÍLOHA 1

Pojmy a zkratky

B+R

- BIKE AND RIDE, česky: „přijed na kole a jed“
- možnost kvalitně a bezpečně zaparkovat kolo cestou do práce, školy apod.
- stojany (umístěny volně, pod přístřeškem, v kolárně), cyklistické boxy a sdílená jízdní kola u terminálů a zastávek veřejné hromadné dopravy

**HDP**

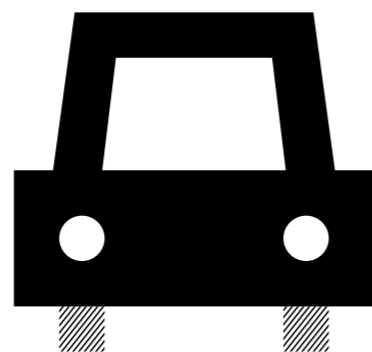
- hlavní dopravní prostor, prostor vozovky s bezpečnostním přesahem 0,5 m do prostoru chodníku
- v hlavním dopravním prostoru jsou jízdní pruhy, vodící proužky, přidružené pruhy (nouzové, zastavovací, parkovací), případně střední dělicí pás nebo tramvajový pás

**DZ – Dopravní značení**

- **SDZ – Svislé dopravní značení**
Jedná se o dopravní značky výstražné, příkazové, zákazové, informativní jiné, informativní směrové, informativní provozní, upravující přednost, dodatkové tabulky a dopravní zařízení.
- **VDZ – Vodorovné dopravní značení**
Jsou značky vyobrazeny na povrchu pozemní komunikace bílou, žlutou, oranžovou či modrou barvou, vyznačují nejen jízdní pruhy a přechody, ale také krajnice, místa pro stání či piktogramy.
- **ODZ – Orientační dopravní značení**
Je soubor dopravních značek sloužících k orientaci účastníka silničního provozu, k vyhledání a dosažení vybraného cíle.

IAD

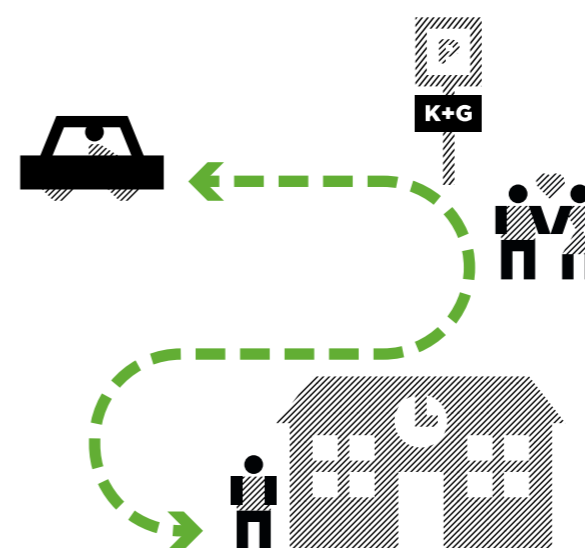
- individuální automobilová doprava
- doprava sloužící individuálním potřebám řidiče, vlastníka, pronajímatele vozidla

**KČT**

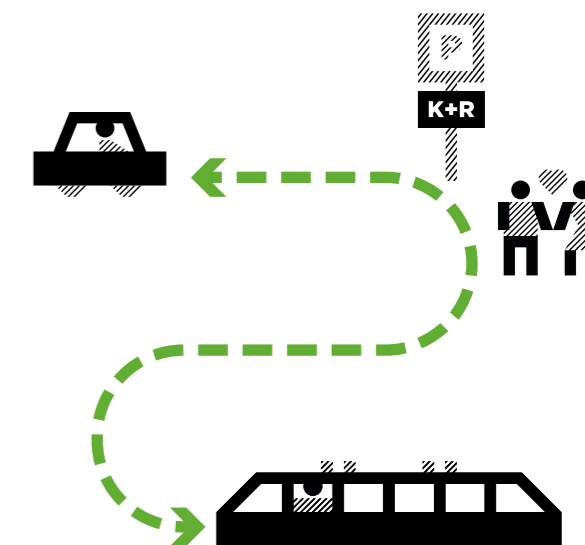
- Klub českých turistů
- organizace zajišťující obnovu značení cyklistických tras

**K+G**

- KISS AND GO, česky: „políbit a odejít“
- jde o vymezený prostor, na kterém lze krátkodobě zastavit za účelem vystoupení či nastoupení osob
- jsou umístovány před vstupem do školy
- zóna funguje ve špičce a umožňuje rodičům zaparkovat svá vozidla až na dobu udávanou dodatkovou tabulí

**K+R**

- KISS AND RIDE, česky: „políbit a odjet“
- slouží pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel
- jedná se o parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení či nastoupení osob, které dále využívají veřejnou hromadnou dopravu
- smyslem je vytvořit bezpečné místo pro zastavení tam, kde lze očekávat větší koncentraci lidí
- jsou umístovány především u nádraží, letišť a důležitých přestupních uzlů
- dobu stání většinou udává dodatková tabulka

**OsOSPao**

- osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- jsou jimi osoby postižené pohybově, zrakově a sluchově, osoby pokročilého věku, těhotné ženy a rodič s dětmi do tří let
- pro tuto skupinu lidí platí specifická pravidla, která je potřeba respektovat při navrhování budov i veřejných prostranství
- veřejná prostranství mají být ve své cílové podobě bezbariérová



Obytné centrum

- území s převládajícím využitím staveb pro bydlení, administrativu a občanskou vybavenost
- hranice tří polyfunkčních obytných celků (Centrum, Poruba, Jih)

Obytné části

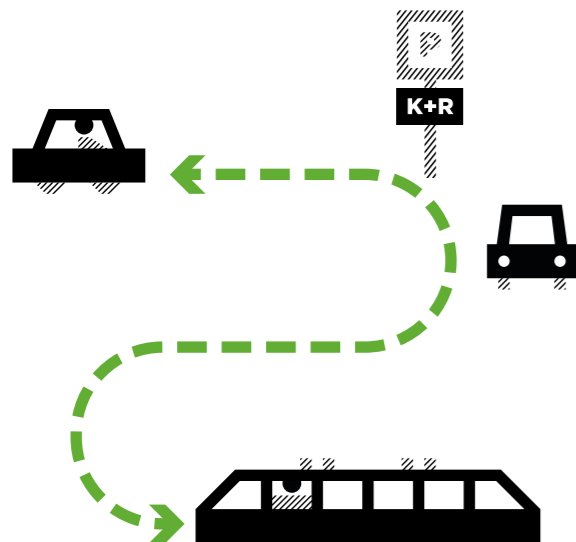
- území s obytným využitím mimo obytná centra
- zpravidla jde o části s převažujícím individuálním bydlením

Obytné město

- území zahrnující dohromady obytná centra i obytné části

P+R

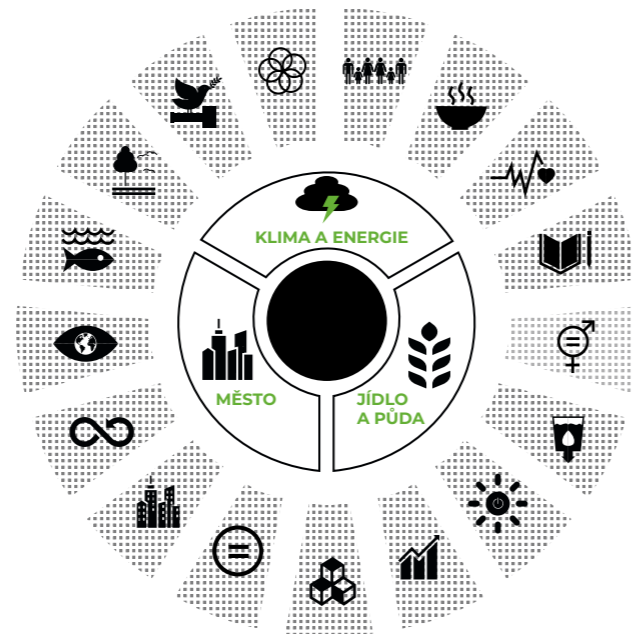
- PARK AND RIDE, česky „zaparkuj a jed“
- slouží pro odstavení vozidla na záchytném parkovišti a pokračování v cestě městskou hromadnou dopravou
- smyslem je vytvořit místo pro odstavení osobních vozidel mimo zastavěnou oblast, tak aby vozidla celodenně nezabírala prostor uvnitř města
- důraz musí být kladen na krátké přestupní vazby a cenovou politiku, která k takovému chování motivuje

**PP**

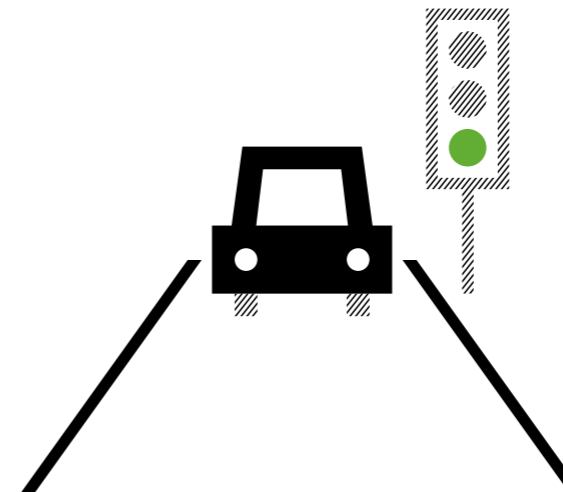
- přidružený prostor, prostor ulice mimo HDP
- umísťují se zde chodníky, stromy a vegetace, eventuálně cyklistické pruhy či pásy za postranním dělicím pásem

**SDGs**

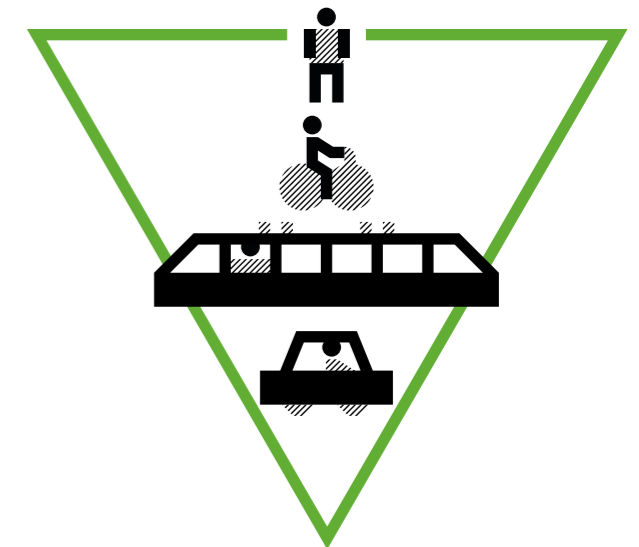
- The Sustainable Development Goals, česky cíle udržitelného rozvoje
- jedná o sedmáct cílů udržitelného rozvoje, které přijaly všechny členské státy OSN a mají tyto problémy vyřešit do roku 2030
- SDGs přináší plán vedoucí k vymýcení extrémní chudoby, boji s nerovností a nespravedlností a k ochraně naší planety před změnou klimatu
- cílem projektu je motivovat další aktéry z byznysu ale i z neziskových organizací, veřejné správy i široké veřejnosti, aby začlenili SDGs do svých každodenních aktivit

**SSZ**

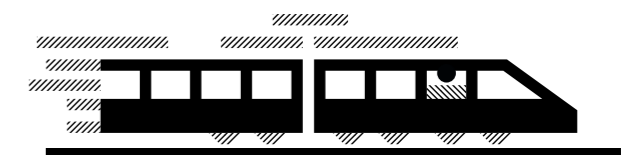
- světelné signalizační zařízení
- jedná se o zařízení určené k řízení provozu na pozemních komunikacích pomocí světelných signálů
- používá se zejména na křižovatkách pozemních komunikací či tramvajových drah a v místech jejich vzájemného styku (přejezd, vyústění, odbočení), v místech přechodu pro chodce nebo přejezdů pro cyklisty přes pozemní komunikaci nebo tramvajovou dráhu, ve zúžených místech nebo jízdnicích se střídavým provozem, k vytváření časového ostrůvku, ale i v jiných místech

**SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan**

- Plán udržitelné městské mobility
- dokument zpracovaný jednotlivými městy
- strategický plán určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života
- SUMP určen pro veřejnou i individuální dopravu a osobní i nákladní dopravu a měl by přispět k naplnění vyšších cílů
- zdůrazňuje dlouhodobé sledování a kvantitativní vyhodnocování dopadů investic a dopravních opatření jako běžnou praxi
- SUMP je tedy nástrojem, který nám umožní řídit mobilitu udržitelným směrem

**VRT**

- vysokorychlostní trať
- prvek vysokorychlostní železniční sítě pro systém rychlého spojení expresními vlaky
- minimální rychlost je 250 km/h.



PŘÍLOHA 2

Typologie způsobů vedení cyklistické dopravy

Kapitola popisuje typy vedení cyklistické dopravy a nad rámec národní legislativy zpřesňuje jejich konkrétní vlastnosti, tak aby odpovídaly standardům, které tato koncepce navrhuje pro území města Ostrava. U konkrétních projektů či lokalit, kde nelze použít standardní řešení, je možné po konzultaci s cyklokoordinátorem postupovat odlišně. Vždy je však nutné postupovat v souladu s platnou legislativou, právně závaznými ustanoveními technických norem dle zák. ustanovení bez připomínek.

Přehled typologických způsobů:

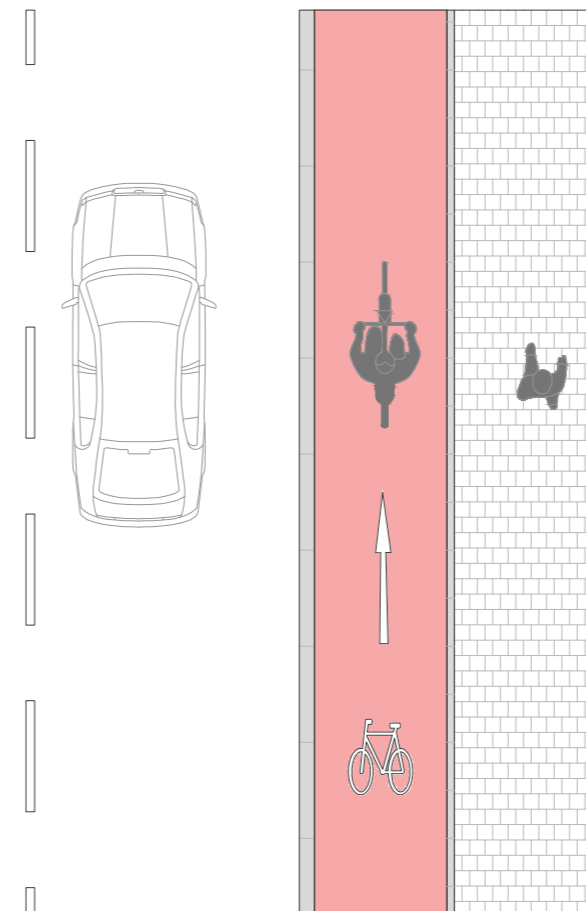
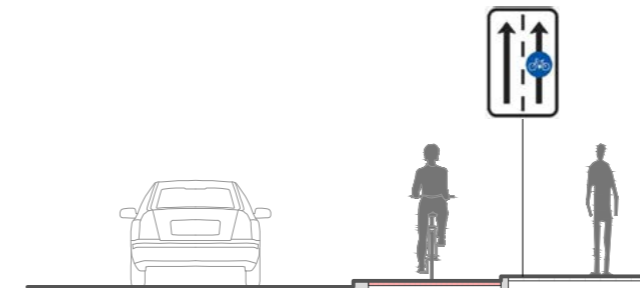
- samostatný jednosměrný cyklistický pás
- stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol
- stezka pro cyklisty
- stezka pro chodce a cyklisty společná
- stezka pro chodce a cyklisty dělená
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty
- (ochranný) jízdní pruh pro cyklisty
- piktogramový koridor pro cyklisty
- obytná zóna
- cyklistická zóna
- pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů
- sdílená zóna¹
- jednosměrná komunikace s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru
- místní komunikace – Zóna 30, nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h
- místní komunikace – Zóna 40, nejvyšší dovolená rychlost 40 km/h
- silnice a místní komunikace
- veřejně přístupná účelová komunikace
- veřejně přístupná účelová komunikace s omezeným vjezdem
- veřejně přístupná účelová komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel
- rychlostní komunikace² (z pohledu koncepce)
- cyklistická trasa

Vybrané právní a technické normy relevantní při projektování infrastruktury pro aktivní mobilitu v Česku:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
 - Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)
 - Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (účinnost do začátku účinnosti nového stavebního zákona – viz níže)
 - Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (účinnost do začátku účinnosti nového stavebního zákona – viz níže)
- Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek pozemních komunikací
- Technické podmínky: TP 103 Navrhování obytných a pěších zón
- Technické podmínky: TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- Technické podmínky: TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- Technické podmínky: TP 218 Navrhování zón 30

Samostatný jednosměrný cyklistický pás

Jde o samostatný jednosměrný cyklistický pás v HDP, který je fyzicky oddělen od všech ostatních druhů dopravy. Oddělen má být v celé délce mezikřížovatkových úseků. Prioritně je umístěn v jiné výškové úrovni než chodník nebo vozovka. Ve stejné výškové úrovni s vozovkou může být výjimečně, a to pouze pokud bude fyzicky oddělen (např. pásem zeleně, montovaným silničním vo-



dícím prahem, tzv. bumlíkem aj.). Používá se na klíčových dopravně-urbanistických osách v zastavěném území a tam, kde se předpokládá zvýšený cyklistický provoz.

Šířka pásu

- základní hodnota je 1,75 m nebo širší – dle předpokládaných intenzit cyklistické dopravy, respektive významu daného úseku a prostorových možností
- minimálně 1,50 m v odůvodněných případech např. v lokálních zúženích a extrémně stísněných poměrech
- nedosahuje-li šířka pásu 2,25 m, je žádoucí nabídnout cyklistům cca každých 100–200 metrů rozšířené a dostatečně dlouhé úseky umožňující vzájemné předjíždění

Výškový rozdíl

- od chodníku 0,02–0,08 m – provedení výškového rozdílu formou speciální tvarovky – obruby
- od vozovky 0,08–0,15 m – provedení výškového rozdílu může mít formu klasického obrubníku

Dopravní režim / značení

- vyznačen vodorovnou i svislou dopravní značkou
- vždy jednosměrný
- povrch je preferován asfaltbetonový nebo z betonové dlažby bez fazet, oba povrchy v červené barvě
- integrační (v oblasti křižovatek je cyklistický pás standardně veden v HDP formou vyhrazeného jízdního pruhu) i segregáční opatření (fyzické oddělení provozu cyklistů v mezikřížovatkových úsecích od prostoru pro motorovou dopravu)
- parkovací místa se navrhuje zpravidla v poloze mezi cyklistickým pásem a vozovkou

Výhody

- zajištění pocitu bezpečí díky oddělení jednotlivých druhů dopravy
- přehlednější a bezpečnější dopravní situace pro motoristy a chodce
- čitelnost a předvídatelnost chování cyklisty; cyklisté vjíždí do křižovatky v HDP spolu s ostatními vozidly

Vhodné umístění

- úseky s velkými intenzitami motorových vozidel a intenzitami zejména dopravních (každodenních) cyklistů
- úseky s dostatečnou šířkou uličního profilu

¹ Dopravní režim v české legislativě platný od 1. 1. 2024

² Nejedná se o zrušenou „rychlostní komunikaci“ dle ČSN 73 6110, ale o komunikaci, kde je dovolená vyšší rychlost (zpravidla vyšší než 50 km/h).

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je opatření legalizující jízdu jízdních kol na chodníku. Jedná se o liniovou obdobu pěší zóny. Používá se na samostatných komunikacích pro chodce a cyklisty, pokud je třeba zdůraznit, že cyklista je hostem mezi chodci.



Dopravní režim / značení

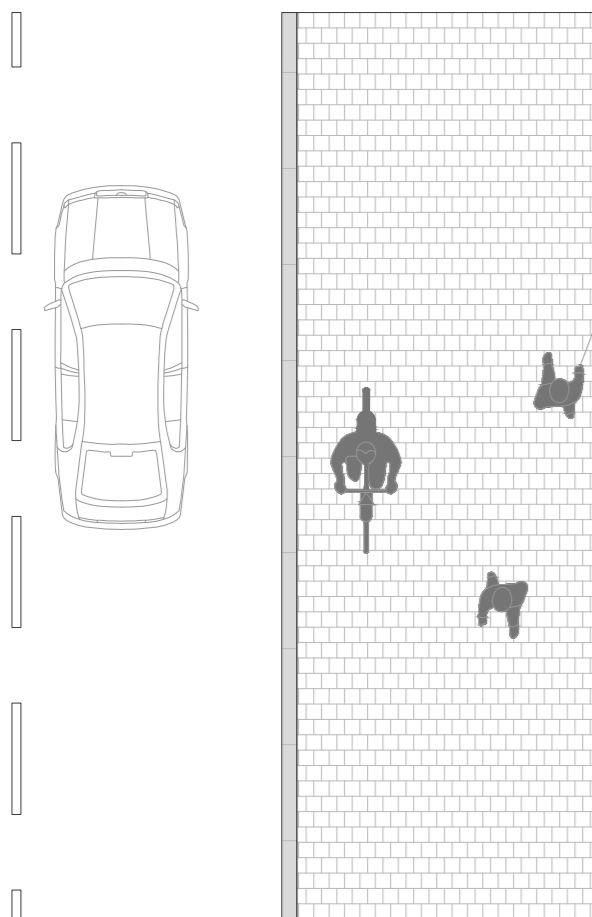
- svislé dopravní značení se zpravidla nedoplňuje vodorovným dopravním značením
- pěší provoz je zde jednoznačně nadřazen, přesto platí oboustranná tolerance
- na této stezce musí cyklisté dodržovat určitá pravidla, např. nepřekračovat maximální povolenou rychlost 20 km/h a chovat se ohleduplně vůči chodcům
- křížení stezky s vozovkou je řešeno pomocí sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, nebo formou stezkového přejezdu

Výhody

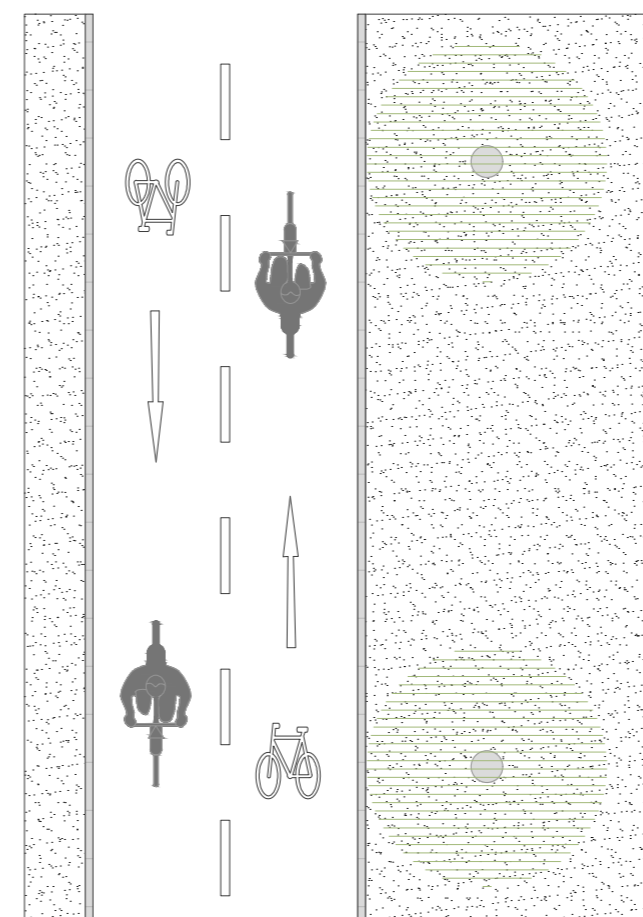
- snadná realizace bez stavebních úprav
- v případě souběžného vedení vozovky si může cyklista vybrat zda pojedou po stezce či v jízdním pruhu

Vhodné umístění

- úseky s malými počty cyklistů a malými počty chodců
- úseky s nedostatečnou šířkou vozovky a relativně širokým chodníkem



Stezka pro cyklisty



Jde o pozemní komunikaci vyznačenou dopravní značkou pro jízdu pouze jízdních kol. Chodcům je podélný pohyb po stezce zakázán. Přecházení stezky chodci je doporučeno (dle intenzit) řešit vyznačením přechodu pro chodce. Případný nezbytný provoz motorové dopravy může být umožněn dodatkovou tabulkou na začátku stezky.

Šířka stezky

- dle intenzit cyklistů, šířkových omezení a podoby bočních překážek
- jednosměrný – základní 1,50 m (min. 1,0 m v odůvodněných případech, bez potřeby bezpečnostních bočních odstupů)
- obousměrný – základní 2,50 m (min. 2,0 m v odůvodněných případech, bez potřeby bezpečnostních bočních odstupů a pokud existuje možnost vyhnout se v dohledové vzdálenosti)

Dopravní režim / značení

- vyznačeny jsou svislou dopravní značkou, případně je možné vyznačení středové čáry a symbolů jízdního kola a směrových šipek
- případný potřebný provoz motorové dopravy může být umožněn dodatkovou tabulkou na začátku stezky
- provoz je standardně obousměrný v případně rekreačních stezek, v případě městských ulic se používá jednosměrný provoz ve směru shodném s dopravou ve vozovce
- křížení stezky s vozovkou je řešeno pomocí přejezdu pro cyklisty, nebo formou stezkového přejezdu
- stezka může být vedena:
 - samostatně v území nebo podél vozovky oddělená zeleným pásem (zatravněný, se stromořadím atp.)
 - v rámci přidruženého prostoru místní komunikace formou obousměrné či jednosměrné stezky výškově či jinak fyzicky oddělené od chodníku

Výhody

- zajištění pocitu bezpečí díky jednomu druhu dopravy
- komfortní jízda díky stavebnímu provedení a dostatečnému prostoru
- čitelnost a předvídatelnost chování ostatních cyklistů

Vhodné umístění

- úseky s velkými intenzitami cyklistů a nulovou poptávkou průchodu pěších
- úseky s dostatečnými šířkovými možnostmi

Stezka pro chodce a cyklisty společná

Je standardním řešením pro společný provoz chodce a cyklisty v jednom sdíleném prostoru.

Šířka stezky

- dle intenzit cyklistů, chodců, případně bruslařů a bez bočních překážek
- základní – běžná 2,50 m, komfortní 3,50 m (min. 2,0 m v odůvodněných případech)
- nouzově 1,00 m v extravilánu, pokud existuje možnost vyhnouti v dohledové vzdálenosti

Dopravní režim / značení

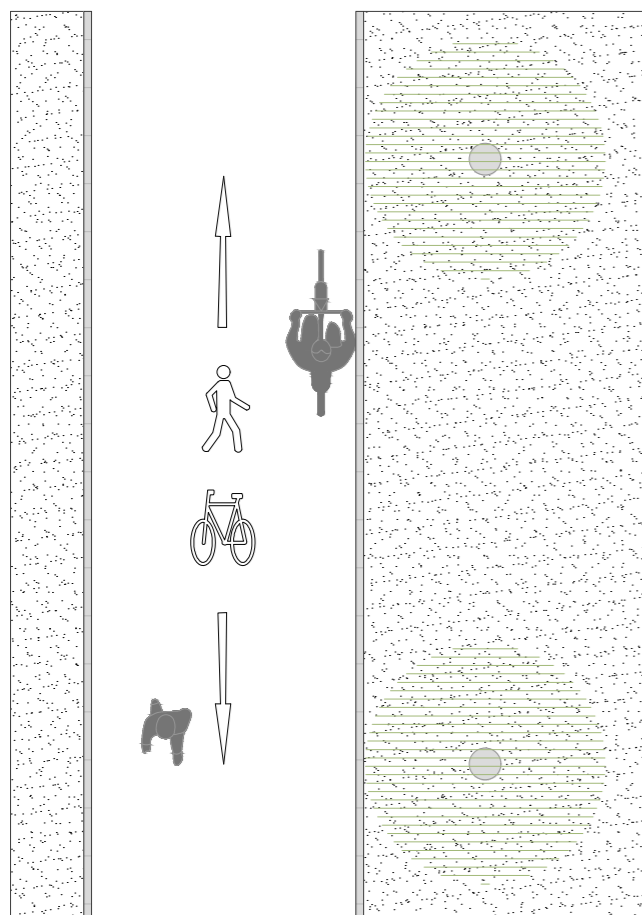
- vyznačena je svislou dopravní značkou, případně je možné vyznačení středové čáry a symbolů chodců a jízdního kola
- může být dělena středovou podélnou plnou nebo přerušovanou čarou VDZ
- zpravidla se navrhuje obousměrný provoz pro všechny uživatele; ti se pohybují při pravém okraji, aby je rychlejší chodci nebo cyklisté mohli míjet zleva. Směr pohybu chodců a cyklistů je nutné vyznačit pomocí VDZ (místní úprava) bíle symboly a směrové šipky
- s ohledem na řešení pohybu nevidomých a slabozrakých je vhodné zřízovat vodící linie po obou stranách stezky, aby nedocházelo k pohybu těchto osob v protisměru proti jedoucím cyklistům

Výhody

- nižší prostorové nároky oproti stezce pro chodce a cyklisty dělené
- menší stavební náročnost (absence hmatného pásu, více typů povrchů)

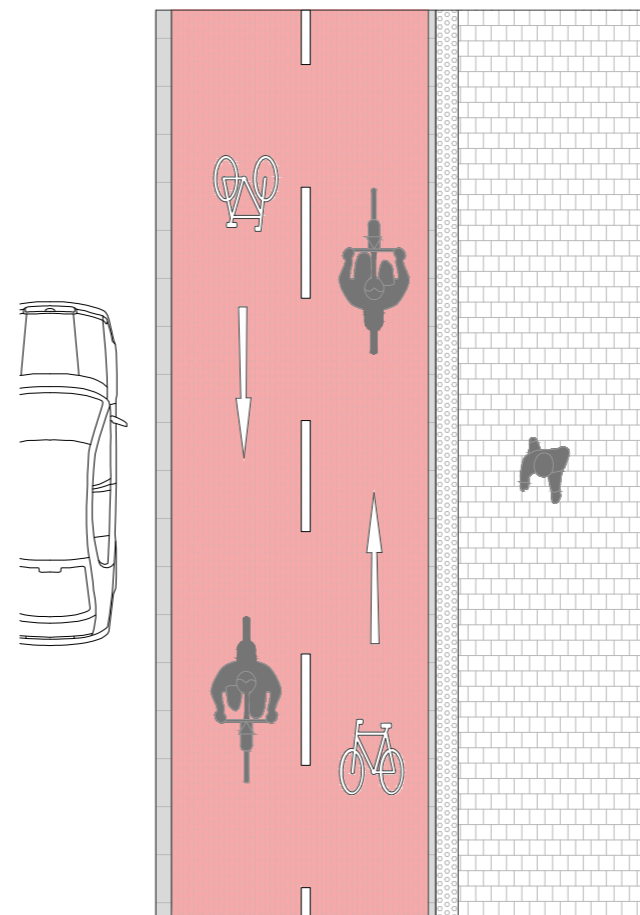
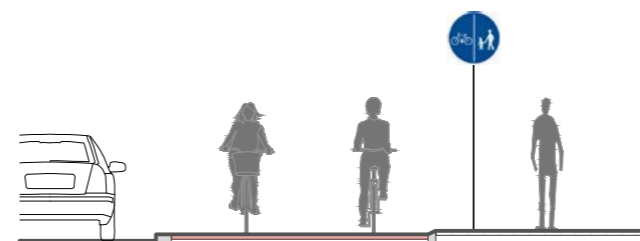
Vhodné umístění

- extravilánové úseky
- úseky s menšími intenzitami cyklistů a chodců, případně místa s dostatečným rozhledem pro případ vyhnouti se



Stezka pro chodce a cyklisty dělená

Vyznačuje se odděleným provozem pro pěší a cyklisty v rámci jednoho prostoru, preferuje se i výškové oddělení. Pokud je stezka vedena podél vozovky, tak se cyklistická část stezky umísťuje blíže k vozovce. Chodci se umísťují naopak co nejdále kvůli rozdílné rychlosti uživatelů a vstupům do budov.



Šířka části pro cyklisty

- jednosměrný pruh – základní šířka 1,5 m (min. 1,0 m v odůvodněných případech)
- obousměrný pás – základní šířka 2,5 m (dle intenzity lze i 2,0 m v odůvodněných případech)

Výškový rozdíl

- preferuje se provedení výškového rozdílu formou speciální tvarovky – obruby (viz kapitola 4.3)

Dopravní režim / značení

- vyznačena je svislou dopravní značkou a vodorovnými dopravními značením – symboly chodců a jízdního kola v odpovídajících částech stezky
- u obousměrného dvoupruhového provozu je možné i vyznačení středové čáry plné nebo přerušované v šířce 0,125 m a kadenci 1/1 m
- provoz chodců je vždy obousměrný, provoz cyklistů může být i jednosměrný
- povrch je preferován asfaltbetonový nebo z betonové dlažby bez fazet, oba povrchy v červené barvě

Výhody

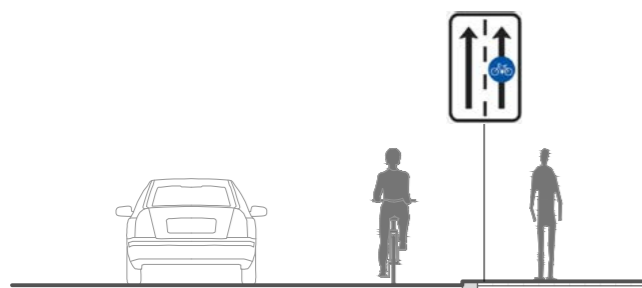
- bezpečné oddělení jednotlivých druhů dopravy, jasný pohyb všech
- vhodné řešení pro pohyb nevidomých chodců s bílou holí podél vodící linie
- při minimálně jednosměrném provozu cyklistů lze umístit na obě strany uličního profilu a zajistit tak obsluhu obou stran ulice
- neomezování průměrné rychlosti jednotlivých druhů dopravy

Vhodné umístění

- úseky s vyššími intenzitami cyklistů
- úseky s dostatečnými šířkovými možnostmi

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

Vyhrazený jízdní pruh zajišťuje vyhrazený prostor pro cyklisty ve vozovce, v HDP. V pruhu jede cyklista v odděleném provozu s auty, v křižovatce se na cyklisty vztahují stejné povinnosti a práva jako na ostatní vozidla včetně přednosti v jízdě. V ideálním stavu je vyhrazený pruh oddělen od ostatního provozu dopravním zařízením (fyzická zábrana, montovaný prvek). Je vhodný jako ne-



stavební (dočasné) řešení pro operativní propojení sítě cyklistické infrastruktury zejména do úseků původně širokých vozovek a vícepruhových komunikací.

Šířka pruhu

- základní hodnota je 1,5 m (min. 1,25 m v odůvodněných případech) včetně bezpečnostního odstupu od obruby vyšší než 0,02 m

Dopravní režim / značení

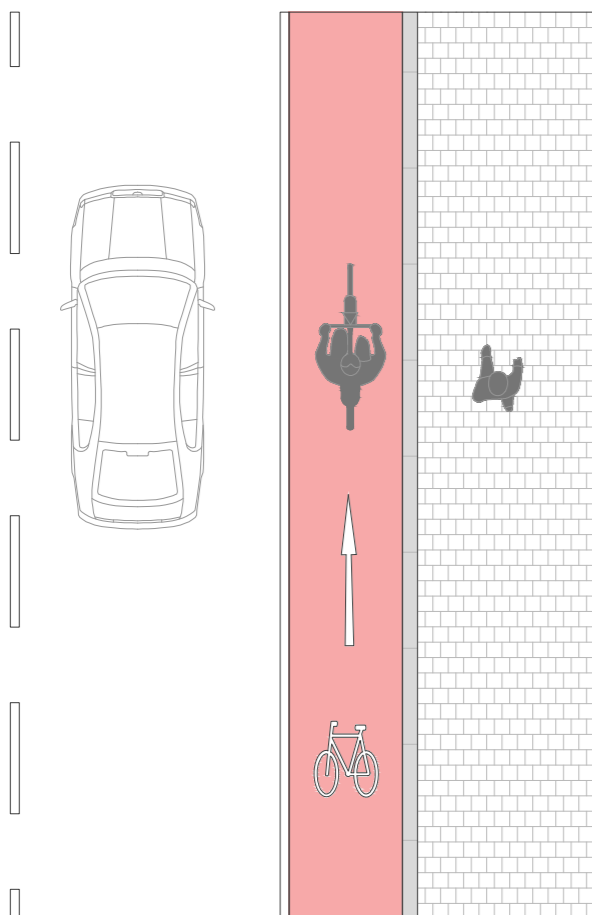
- vyznačen vodorovným (symbol jízdního kola s šipkou a plná podélná čára š. 0,125 m) i svislým dopravním značením zpravidla při pravém okraji vozovky
- povrch je preferován asfaltbetonový nebo z betonové dlažby bez fazet v červené barvě
- je žádoucí ho oddělovat fyzicky od souběžného jízdního pruhu pro ostatní vozidla
- je vždy jednosměrný
- pruh smí ostatní vozidla pouze křížit, nebo přes něj odbočovat

Výhody

- relativně rychlá možnost realizace bez stavebních úprav a delšího správního řízení
- větší pocit bezpečí oproti jízdě v HDP bez jakýchkoliv opatření
- může sloužit jako (dočasné) propojení dvou úseků s cyklistickou infrastrukturou v PP

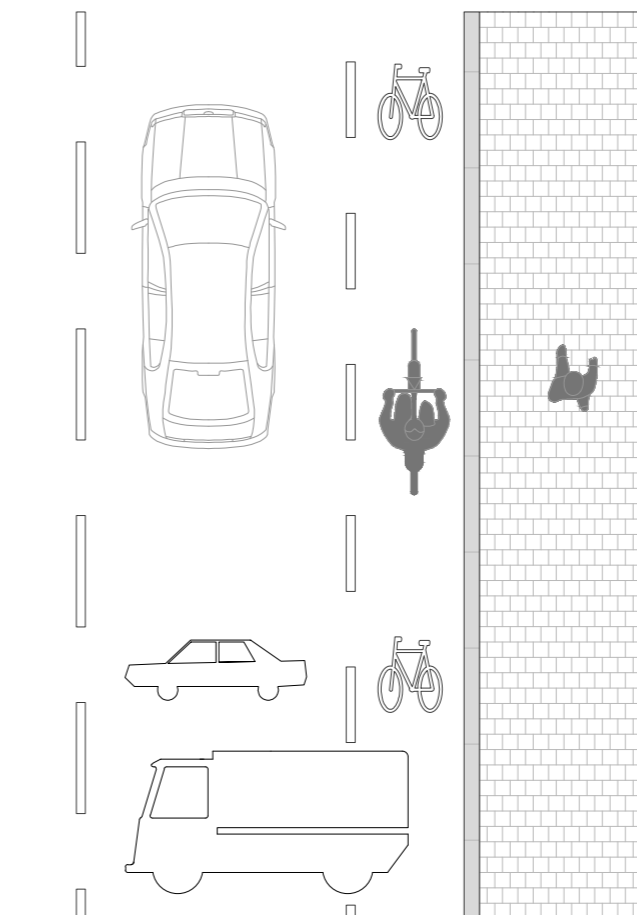
Vhodné umístění

- úseky s dostatečně širokým hlavním dopravním prostorem
- úseky s požadavkem na rychlé či dočasné vytvoření cyklistické infrastruktury



(Ochranný) jízdní pruh pro cyklisty

Pruh je součástí vozovky a může být poježděn motoristy v širších vozech (např. autobusy, nákladní automobily). Cílem ochranného jízdního pruhu je zvýraznit prostor pro průjezd cyklistů, oddělit je alespoň od osobních (užších) vozidel a zajistit jim alespoň pocitově vlastní prostor pro průjezd. V pruhu může jet cyklista ve společném provozu s auty, v křižovatce se na cyklisty vztahují stejné povinnosti a práva jako na ostatní vozidla včetně přednosti v jízdě. Ochranný pruh je ze své podstaty vždy ve stejné výškové úrovni vozovky a nijak, vyjma VDZ, se od zbytku vozovky neodděluje. Navrhuje se v místech širších vozovek, pokud není možné z různých důvodů vyznačit vyhrazený jízdní pruh.



Šířka pruhu

- základní hodnota je 1,5 m nebo širší (včetně bezpečnostního odstupu) - dle očekávaných intenzit cyklistické dopravy, respektive významu daného úseku a prostorových možností (min. 1,25 v odůvodněných případech)

Dopravní režim / značení

- vyznačen v hlavním dopravním prostoru pouze vodorovným dopravním značením (používá se vodorovný symbol jízdního kola a přerušovaná podélná čára š. 0,125 m - kadence 1/1 m)
- pruh se barevně nezvýrazňuje, povrch je shodný s povrchem vedlejšího jízdního pruhu, pro lepší orientaci provozu mohou být použity symboly jednotlivých druhů vozidel (jízdní kolo, osobní vozidlo, nákladní vozidlo)
- pruh auta kříží, odbočují přes něj, v případě širších vozidel do něho mohou zasahovat

Výhody

- relativně rychlá možnost realizace bez stavebních úprav a delšího správního řízení
- mírně větší pocit bezpečí oproti jízdě v HDP bez jakýchkoliv opatření
- může sloužit jako (dočasné) propojení dvou úseků s cyklistickou infrastrukturou v PP

Vhodné umístění

- úseky s širšími jízdními pruhy hlavního dopravního prostoru
- úseky s požadavkem na rychlé či dočasné vytvoření cyklistické infrastruktury

Piktogramový koridor pro cyklisty

Značí koridor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na komunikaci se zvýšeným pohybem cyklistů. Piktogram naznačuje ideální koridor pro průjezd cyklistů vozovkou, může pomoci s vedením cyklistů v křižovatkách (např. zvýraznění vedení cyklistické trasy). Může upozornit na protisměrný průjezd cyklistů v jednosměrné komunikaci.



Dopravní režim / značení

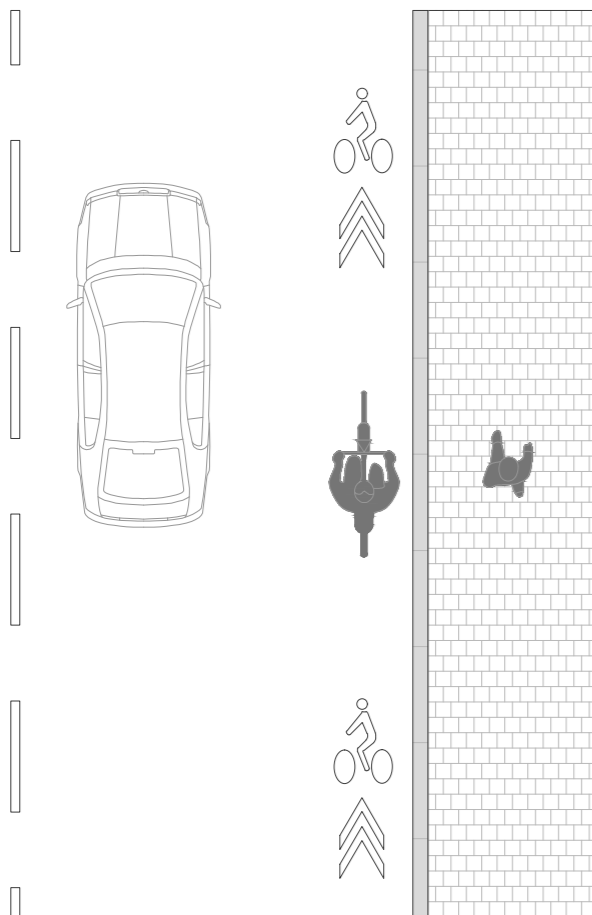
- vyznačen vodorovným dopravním značením (symbol jízdního kola s cyklistou se dvěma šípkami pod sebou)

Výhody

- relativně rychlá možnost, jak upozornit na vyšší počet cyklistů ve vozovce
- naznačení vedení cyklistické trasy ve vozovce či parkem, areálem atd.
- naznačení vedení doporučeného koridoru pro cyklisty např. skrz křižovatku

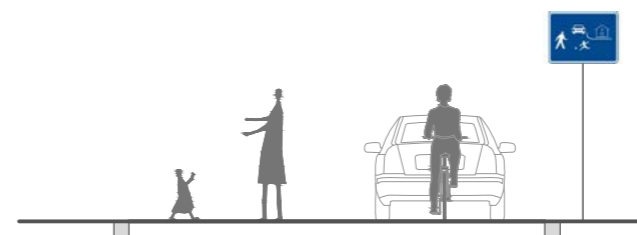
Vhodné umístění

- v méně přehledných úsecích, v křižovatkách s potřebou vyznačit vedení cyklistické trasy či doporučeného průjezdu pro cyklisty



Obytná zóna

Je prostor, který ke svému pohybu a pobytu sdílí všechny druhy dopravy (chodci, cyklisté, motoristé apod.). Tento princip umožňuje, aby byl využíván i pro pobyt a hru dětí. Proto je důležité, aby splňoval požadavek na jednu výškovou úroveň v celé šířce. Zpravidla jde o zklidněná místa v rezidenční zástavbě, které mají vyšší pobytovou kvalitu, případně je vhodné zónu vyznačit v ulicích s blokovou zástavbou s bytovými domy a aktivním parterem. Je zde požadována vyšší kvalita veřejných prostranství a důraz kladen na bezpečný průjezd vozidel i cyklistů vůči chodcům.



Dopravní režim / značení

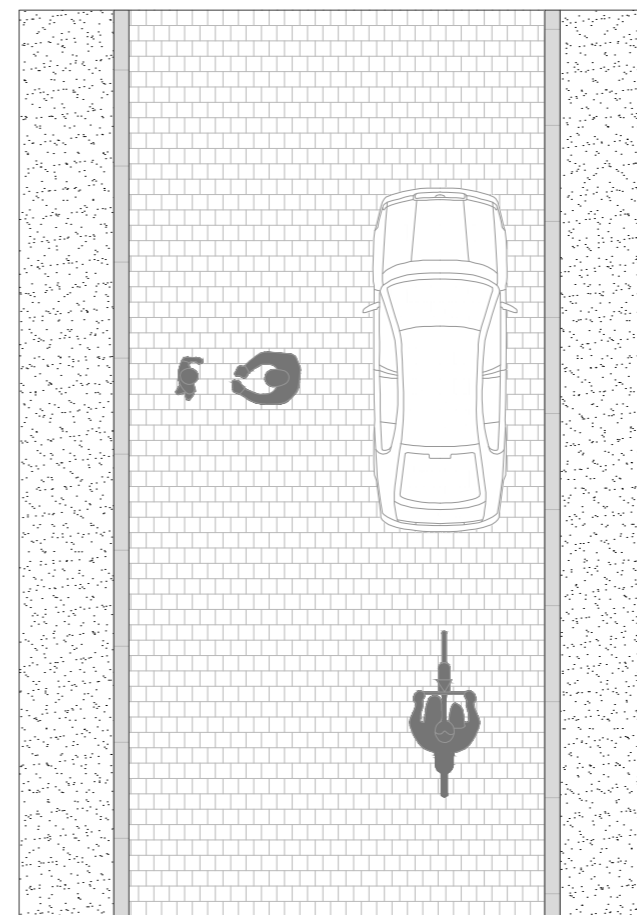
- vyznačena je svislou dopravní značkou
- nejvyšší dovolená rychlost je stanovena na 20 km/h
- na křižovatkách platí přednost zprava
- parkování je povoleno pouze na vyznačených stáních
- dopravní režim má být zřetelný ze stavebního řešení veřejného prostranství

Výhody

- nejvyšší dovolená rychlost je srovnatelná s rychlostí cyklistů, což vede k vysokému pocitu bezpečí cyklistů vůči motorovým vozidlům
- pravidla dopravního režimu zvyšují pobytovost veřejného prostranství, např. umožňují dětem v ulici si hrát i na jízdním kole

Vhodné umístění

- úseky s minimální tranzitní dopravou, jak motorovou tak i cyklistickou



Cyklistická zóna

Označuje pozemní komunikaci, na které je preferován cyklistický provoz před ostatními vozidly. Cyklista zde může využívat vozovku po celé šířce. Provoz motorových vozidel je možný.



Dopravní režim / značení

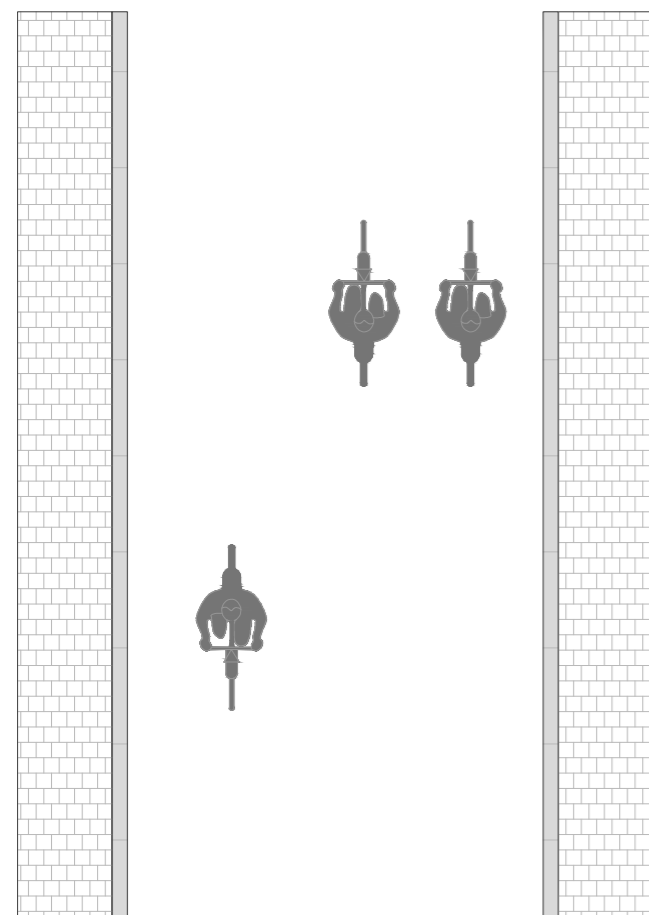
- vyznačen svislou dopravní značkou a je doporučeno použití vodorovné značky ve formě symbolu jízdního kola
- ostatním vozidlům je vjezd povolen tehdy, jsou-li označena ve spodní části značky
- pokud je do zóny povolen vjezd ostatním vozidlům, řidiči musí být ohleduplní a jet nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h
- stání vozidel je povoleno jen na vyznačených místech

Výhody

- vysoký komfort bezpečí pro cyklisty

Vhodné umístění

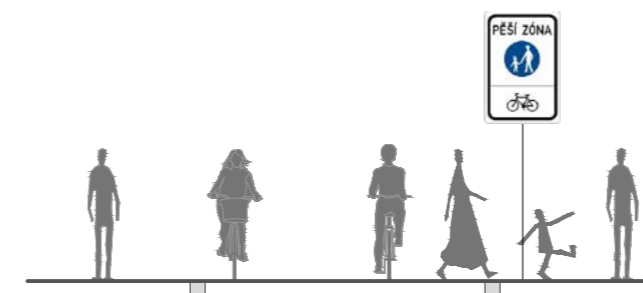
- v místech s velkou koncentrací cyklistů např. před školskými zařízeními
- v místech s dostatečným prostorem pro bezpečný pohyb chodců



Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů

Je prostor primárně pro pěší. Vjezd cyklistů je možný nikoliv samozřejmý. Optimální podoba veřejného prostranství má soustředit možný provoz vozidel do takových míst, aby pěší doprava byla dotčena co nejméně.

Pěší využívají celou šíři ulice, v zóně není na pozemní komunikaci povolena hra dětí.



Dopravní režim / značení

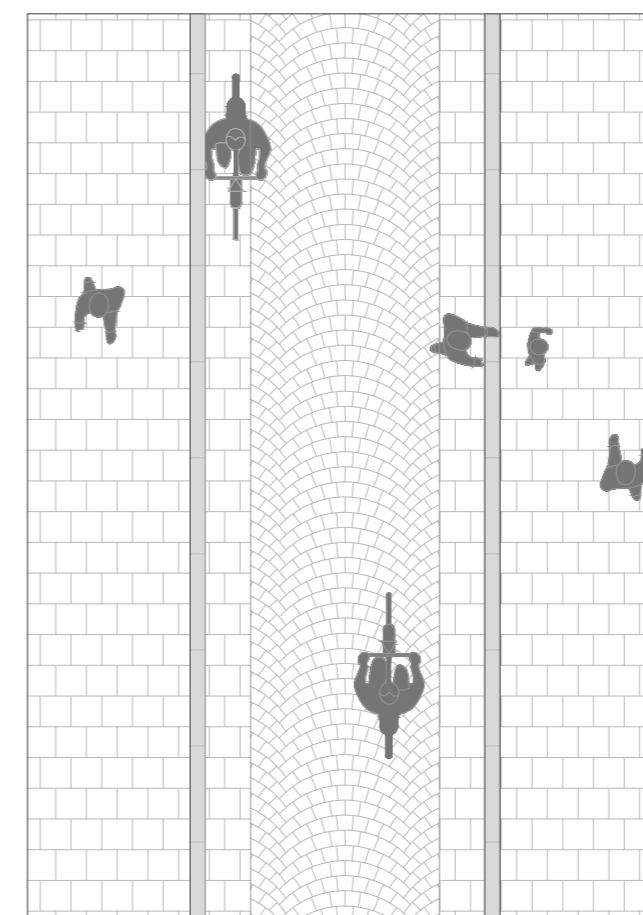
- vyznačen svislou dopravní značkou, ve spodní ploše značky je symbol jízdního kola
- vjezd lze časově omezit
- dovolená rychlost je nejvýše 20 km/h
- povrch vozovky i chodníku je ve stejné výškové úrovni, používá se jednotný nebo podobný povrchový materiál (nejčastěji dlažba)

Výhody

- v pěších zónách jsou často atraktivní cíle, výhodou je tedy jejich dostupnost udržitelnou dopravou

Vhodné umístění

- v návaznosti na okolní cyklistickou infrastrukturu a další pozemní komunikace, tak aby pěší zóna netvořila bariéru v průjezdnosti města
- v lokalitách s potřebou výrazně podpořit pěší dopravu a zároveň s dostatečným prostorem pro zajištění bezpečného společného provozu pěších a cyklistů



Sdílená zóna

Jedná se o moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými druhy dopravy a ve kterém prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci v celé šířce. Sdílený prostor odstraňuje tradiční rozdělení ulice či veřejného prostranství na oddělené zóny pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých

druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.), a naopak vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů. Jedná se o nový typ sdílené plochy veřejného prostranství (zatím nezařazený do české legislativy).

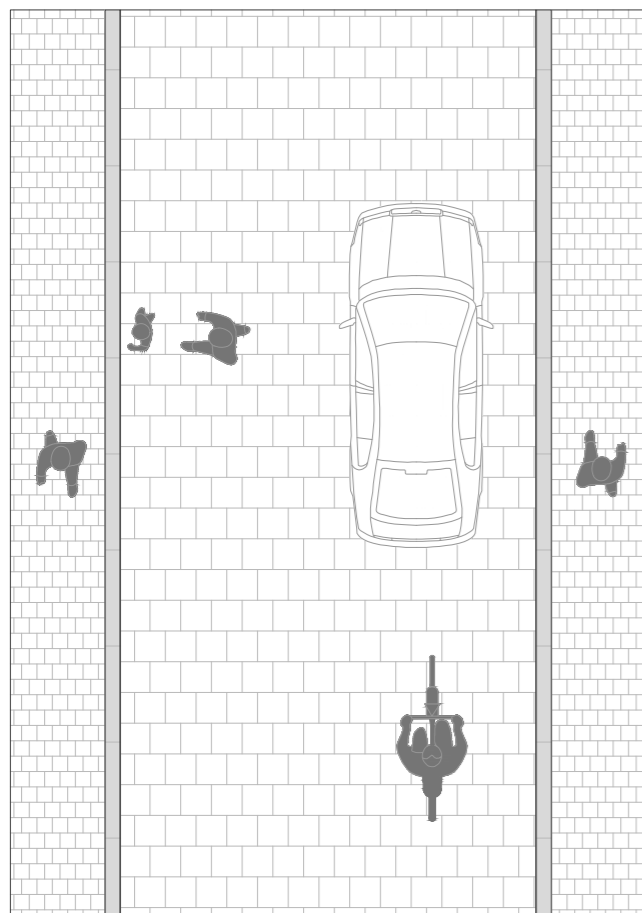
Iniciativa CityDeal, sdružující městské architekty a odborná pracoviště městských architektů v Česku, zdůrazňuje potřebu vytvořit systémové podmínky pro možnost zřízení Zón setkávání (sdílených veřejných prostorů) ze strany českých právních a technických norem a aktuálně vyzývá Ministerstvo dopravy ČR, aby při nejbližší možné příležitosti implementovalo vytvořený koncepční návrh Zón setkávání do Zákona č. 361/2000 Sb., a do dalších relevantních právních a technických norem a technických podmínek, jež pomohou poskytnout zlepšení kvality veřejných prostorů našich měst.

Dopravní režim / značení

- vyznačeny jsou svislou dopravní značkou
- cyklisté zde mají povolený vjezd stejně jako ostatní vozidla
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je stanovena na 20 km/h
- na křižovatkách platí přednost zprava

Výhody

- zrovnoprávnění pohybu jednotlivých účastníků provozu
- jasně daná pravidla mezi jednotlivými účastníky provozu



Jednosměrná komunikace s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru

Neboli cykloobousměrka umožňuje obousměrný provoz kol v ulicích s jednosměrným průjezdem ostatních vozidel. Cyklistům umožňuje přímočařejší pohyb, kratší cesty a zároveň příležitost vyhnout se rušným ulicím. Používají se především v zastavěném území v ulicích s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h.

Šířka jízdního pruhu, pokud je vyznačen

- základní je 1,50 m nebo širší – dle intenzity a významu úseku (min. 1,25 m v odůvodněných případech)
- základní je 1,75 m nebo širší – v případě, že k ochrannému pruhu přiléhají podélná parkovací stání

Dopravní režim / značení

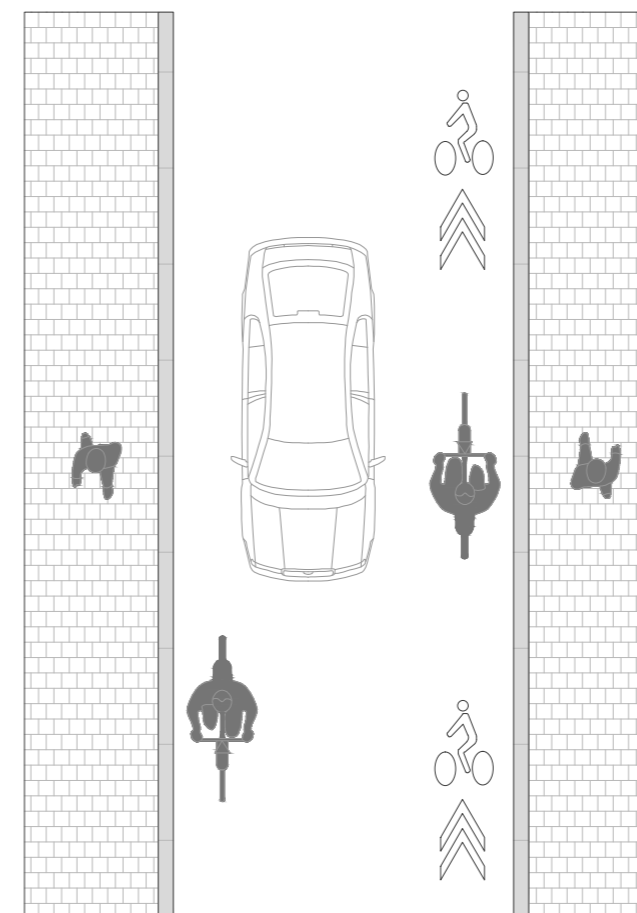
- vždy vyznačena svislou dopravní značkou a dodatkovou tabulkou
- dle intenzity vozidel, šířky vozovky lze vyznačit vodorovným DZ ve formě piktogramového koridoru nebo jízdního pruhu pro cyklisty

Výhody

- dobrá prostupnost území pro cyklistickou dopravu

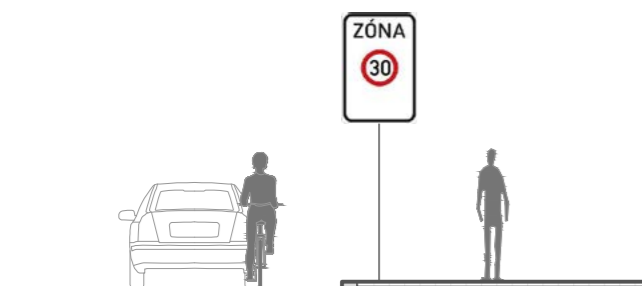
Vhodné umístění

- vhodné použít tam, kde by jednosměrný provoz znamenal omezení cyklistické dopravy v prostupnosti území



Zóna 30, nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h

Je tvořena propojenou sítí ulic s maximální dovolenou rychlostí 30 km/h. Navrhuje se především kvůli zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti a pobytové kvality uličního prostoru. Je zde zachováno dělení na hlavní dopravní prostor a přidružený prostor. Cyklisté se pohybují primárně v HDP.



Fungování je podporováno zvýšenými křižovatkovými plochami, zvýšenými prahy, uspořádáním podélného profilu, tak aby vozovka nebyla přímá (např. umístováním parkovacích míst, stromořadí nebo vegetačních pásů).

Dopravní režim / značení

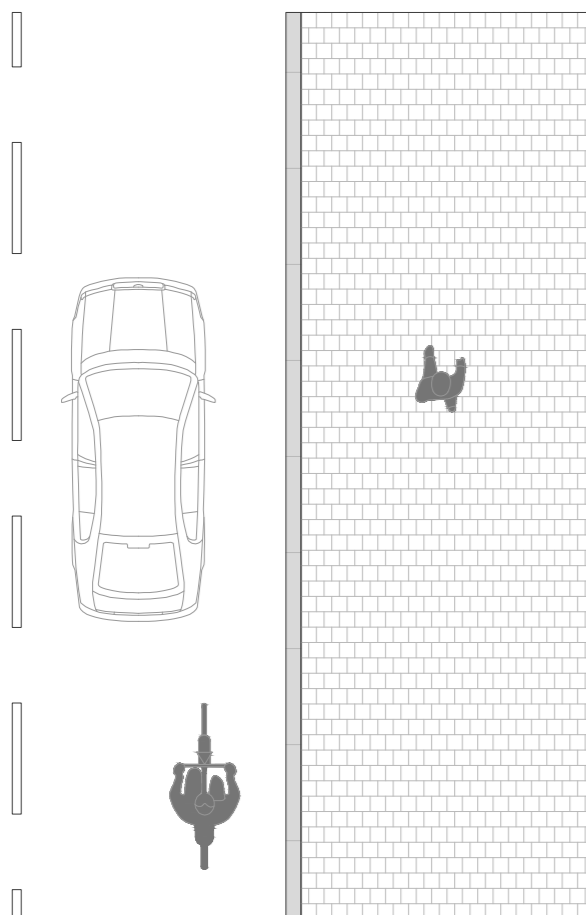
- značení svislou dopravní značkou
- cyklista je veden primárně ve vozovce s auty
- zóna by neměla být průjezdná pro tranzitní motorovou dopravu
- pro bezmotorovou dopravu, případně pro MHD, má být zajištěna volná prostupnost zónou, např. díky cykloobousměrkám
- celoplošně se doporučuje na křižovatkách přednost zprava
- parkování je zde dovoleno v souladu se zákonem, pokud v rámci vyznačené zóny nejsou žádná místní omezení)

Výhody

- pro cyklistickou dopravu zajištěna dobrá prostupnost/průjezdnost územím
- zajištění atraktivního veřejného prostoru pro cyklistickou dopravu bez nutnosti budovat cyklistickou infrastrukturu zvlášť

Vhodné umístění

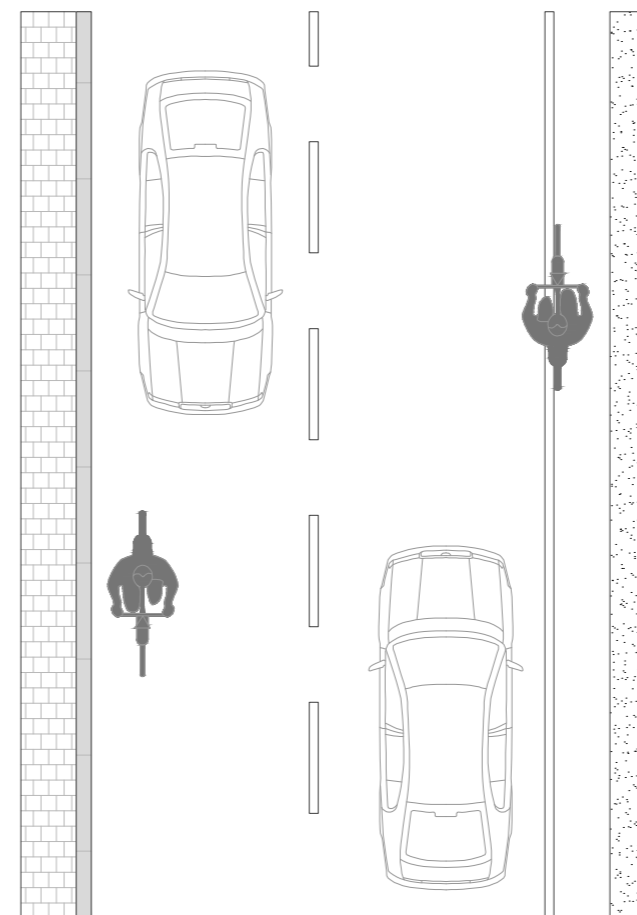
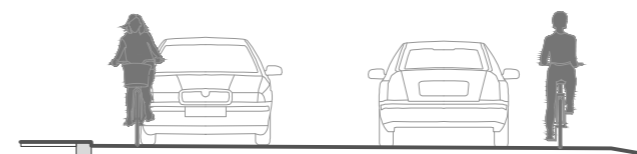
- zejména rezidenční oblasti s minimální či žádnou poptávkou po tranzitní motorové dopravě



Silnice a místní komunikace

Jedná se o nejčastější dopravní režim na pozemních komunikacích ve městech. Tyto komunikace mohou být po jedné nebo obou stranách lemovány chodníky.

Na ulicích s vyšší intenzitou motorové dopravy se řada cyklistů při pohybu ve vozovce necítí bezpečně. Někteří z nich proto ze strachu i dalších důvodů používají pro jízdu chodníky. Tento nedovolený způsob jízdy na kole je nežádoucí a vyvolává časté negativní reakce chodců.



Rozdělení na silnice a místní komunikace je spíše formálním zařazením v pasportu pozemních komunikací než odrazem jejich fyzické podoby. Z této klasifikace se také odvozuje dopravní význam a funkce (rychlostní, sběrná a obslužná). Toto formální rozdělení často nereflektuje kontext místa, kterým komunikace prochází. To platí zejména v obcích. Od rozdělení se nicméně odvíjí správcovství a vlastnictví jednotlivých komunikací.

Dopravní režim / značení

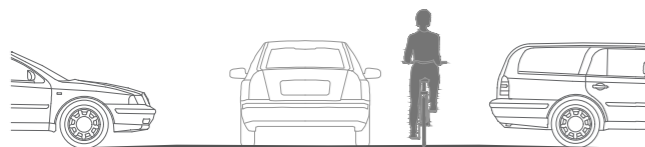
- dopravní režim vyplývá obecně z legislativy. Nejvyšší dovolené rychlosti jsou 90 km/h (mimo obec) a 50 km/h (v obci), případně jsou upraveny místní úpravou
- cyklisté jsou vedeni ve vozovce s ostatními vozidly

Výhody

- Vedení cyklistické dopravy po silnicích a místních komunikacích s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h (nebo i nižší, ale bez dostatečné kontroly dodržování či bez tomu odpovídajícímu uspořádání veřejného prostoru) nelze považovat za vyhovující či přijatelné řešení z pohledu referenční skupiny cyklistů (děti od 10 let či senioři). Při podmínce minimálního až nulového provozu motorové dopravy může mít tento dopravní režim jistou výhodu, že umožňuje provoz všem druhům dopravy a dává jim jasná pravidla, tak aby provoz byl bezpečný byt nebude díky pravidlům úplně přitažlivý atraktivní. V takovém případě není nutné budovat paralelní infrastrukturu pro bezmotorovou dopravu.
- Další výhodou může být jednodušší a rychlejší údržba (např. zimní), kdy při zajištění sjízdnosti pro motorová vozidla je zároveň zajištěna sjízdnost a schůdnost pro bezmotorové druhy dopravy.

Veřejně přístupná účelová komunikace

Je pozemní komunikace, která se používá ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků nemovitostí, nebo ke spojení nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi (např. vnitřní komunikace parkoviště, komunikace uvnitř areálu), případně slouží k obhospodaření lesních a zemědělských pozemků. Účelové komunikace nemusí být výhradně ve vlastnictví obce, kraje nebo státu. Vlastníkem může být i právnická nebo fyzická osoba. Oproti souběžnému vedení dvou účelových komunikací (účelové komunikace a stezky) je prostorově i ekonomicky výhodnější, když bezmotorový provoz sdílí stejný prostor s motorovými vozidly (při nízkých intenzitách jejich pohybu).



Dopravní režim / značení

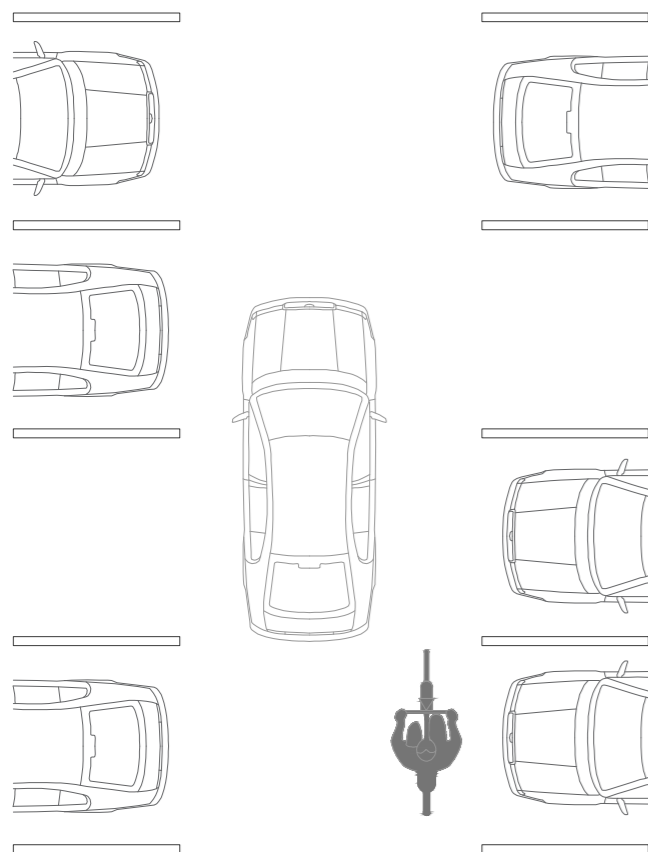
- komunikace nemusí mít specifické označení dopravním značením; jedná se především o zatřídění v pasportu místních komunikací

Výhody

- není potřeba stavebních zásahů kvůli cyklistické dopravě
- umožňuje udržitelné dopravě dostat se až k cílovému objektu

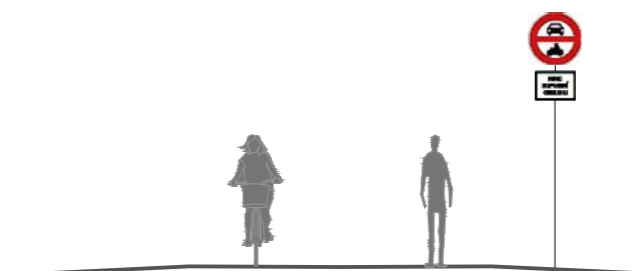
Vhodné umístění

- pro spojení jednotlivých nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi
- komunikace v příměstské krajině
- areálové, parkové cesty



Veřejně přístupná účelová komunikace s omezeným vjezdem

Je pozemní komunikace, na kterou je omezen vjezd určité skupině uživatelů, případně je vjezd omezen po určitou dobu. Omezení vjezdu vyplývá z potřeby omezit pohyb po komunikaci jen na zpravidla motorová vozidla vlastníka, nájemce nemovitosti či správce infrastruktury, která je touto účelovou komunikací napojena na ostatní pozemní komunikace. Zároveň se ovšem nejedná o uzavřený prostor a komunikace slouží jako dopravní cesta pro bezmotorovou dopravu.



Dopravní režim / značení

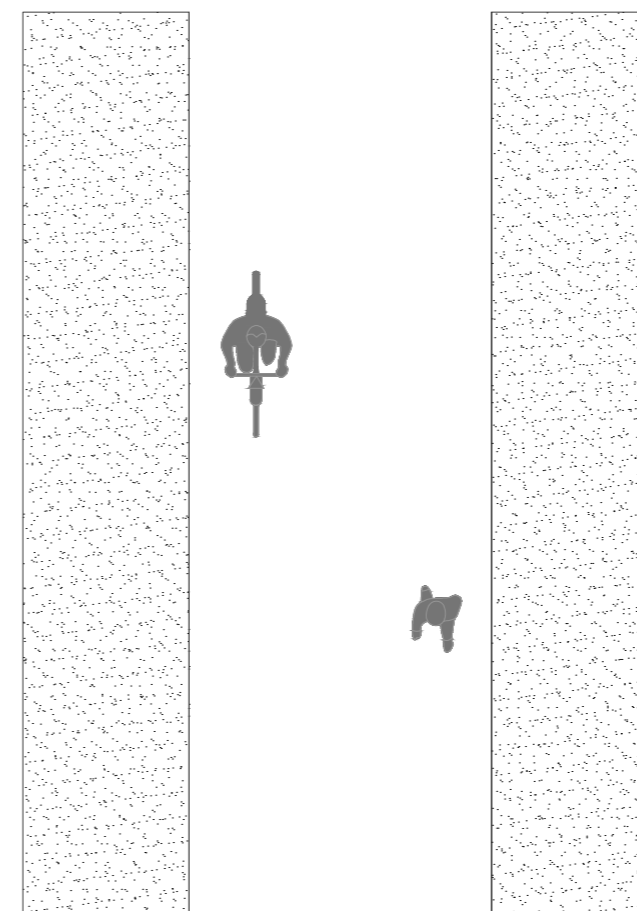
- vjezd na komunikaci je zákazovou značkou s dodatkovou tabulkou omezen pouze na určitý okruh (motorových) vozidel

Výhody

- umožnění průjezdu územím udržitelnou dopravou
- malá pravděpodobnost průjezdu motorových vozidel

Vhodné umístění

- podél vodních toků a ploch
- lesní a polní cesty
- areálové a parkové cesty



Veřejně přístupná účelová komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel

Je pozemní komunikace, na kterou je zcela zakázán vjezd motorové dopravě. Jedná se např. o cesty skrze zvláště chráněné přírodní lokality, kde průjezd bezmotorové dopravy není konfliktní se zájmy ochrany lokality.

Dopravní režim / značení

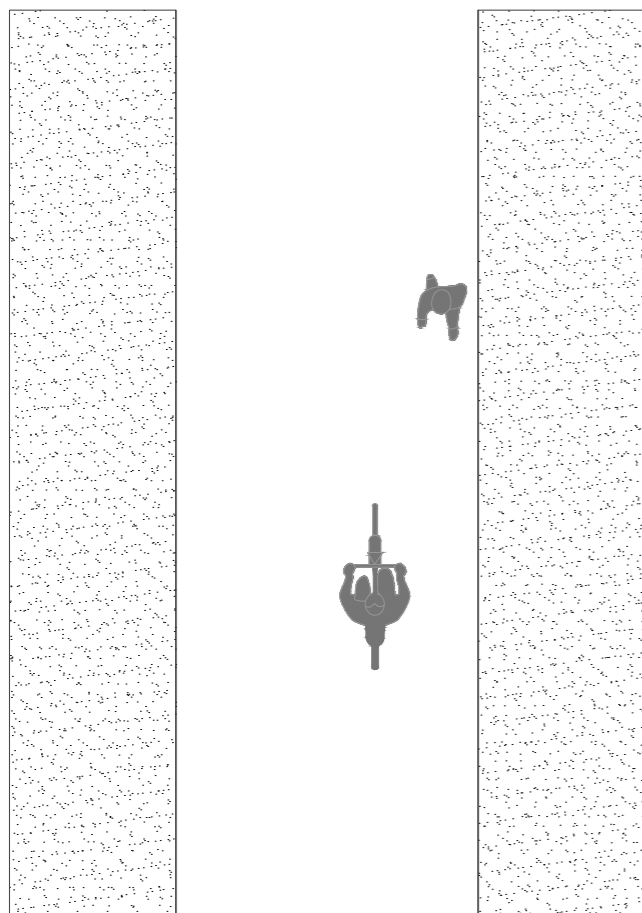
- vjezd na komunikaci je označen příslušnou zákazovou značkou

Výhody

- umožnění průjezdu územím udržitelnou dopravou
- absence motorových vozidel

Vhodné umístění

- podél vodních toků a ploch
- lesní a polní cesty
- areálové a parkové cesty



Rychlostní komunikace (z pohledu koncepce)

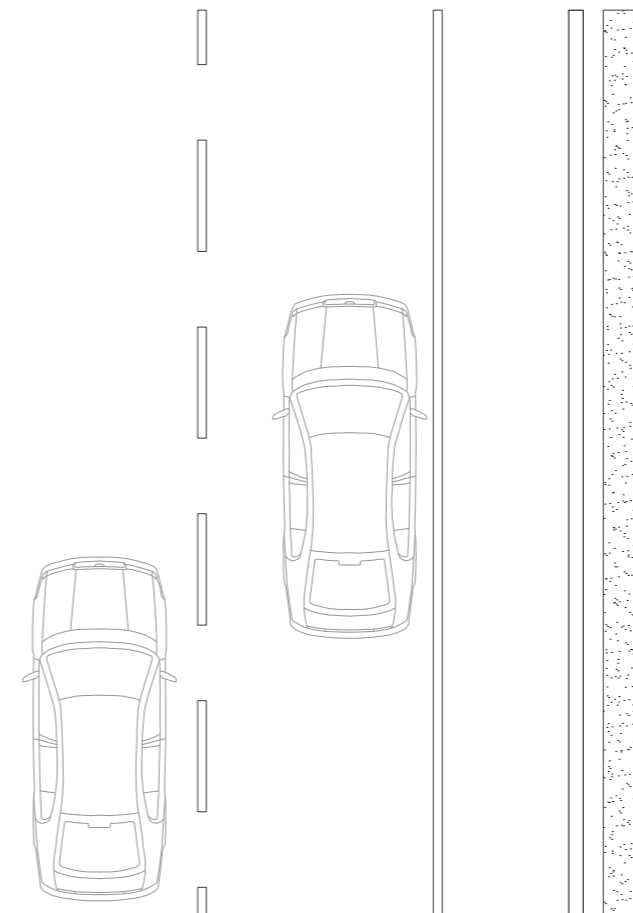
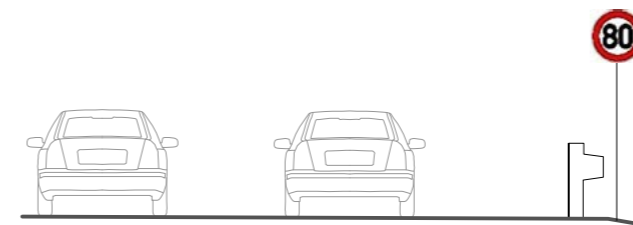
Koncepte tak označuje komunikace s nejvyšší dovolenou rychlostí vyšší než 50 km/h. Zpravidla je vícepruhová, směrově dělená a využívá mimoúrovňové křížení s ostatními zejména významnými komunikacemi. V ostatních případech jsou úrovněová křížení světelně řízeny nebo je umožněn vjezd a výjezd pouze pravými oblouky, často za pomoci připojovacích a odbočovacích pruhů.

Dopravní režim / značení

- vyšší než v obci obvykle nejvyšší dovolená rychlost je vyznačena svislou dopravní značkou
- pohyb chodců je v přidruženém prostoru většinou za bariérou z ocelových svodidel nebo z betonových dílců, případně není řešen a chodci se musí pohybovat po krajnici dle obecných pravidel sil. provozu
- pohyb cyklistů je možný (s výjimkou dálnic a silnic pro motorová vozidla), ale nepodporovaný; cyklistická a pěší doprava je vedena mimo rychlostní komunikace a je primárně mimoúrovňově křížena

Výhody

- přímý a rychlý průjezd územím pro určitý typ cyklistů či v určité době (dopravní sedla)



Cyklistická trasa



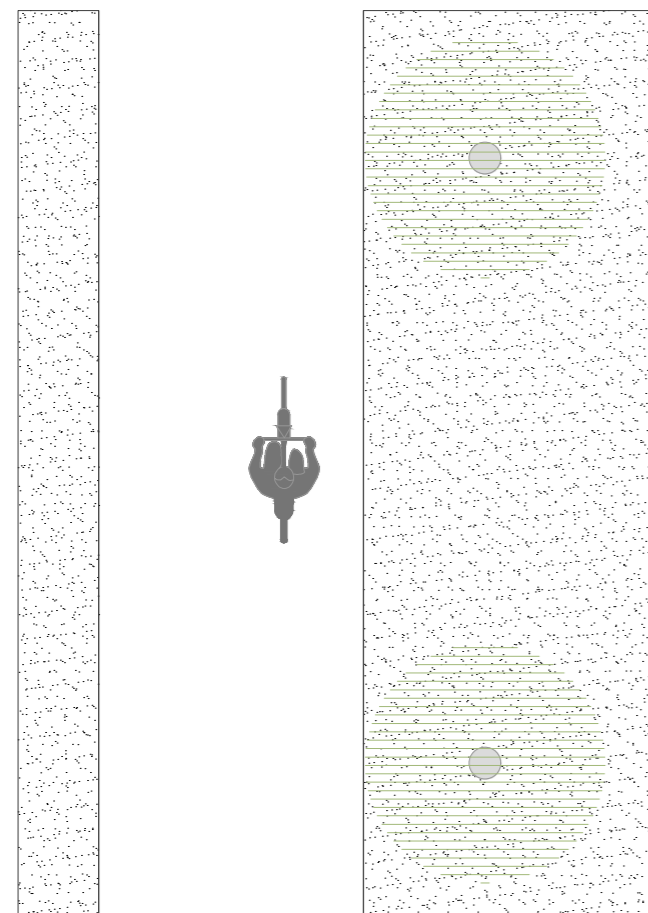
Není pozemní komunikací ani typem organizace dopravy. Jedná se o značení v mapě nebo imaginární linku v uličním prostoru vyznačenou svíslým dopravním značením. Může se nacházet v HDP i PP.

Cyklistické trasy spojují určité cíle nebo oblasti a cyklistům doporučují určitou cestu. V případě naplnění koncepce, kdy každá pozemní komunikace je do určité míry uzpůsobena pro jízdu cyklistů, značení cyklistické trasy plní funkci hlavně informačně směrovou.

Značení cyklistických tras pomáhá hlavně cyklistům místně neznalým, tj. turistům či sportovcům. I z tohoto důvodu je zde zapotřebí velká míra spolupráce s krajským koordinátorem a domluva na vedení hlavních (národních a regionálních) tras na příjezdech do města a následně skrze něj.

Značení cyklistických tras se dělí dle významnosti

- evropské, národní a regionální trasy – označeny jedno nebo dvouciferným číslem
- místní trasy – označené písmeny A–Z
- rekreační okruhy – označené zpravidla názvy okruhů



Ostravou aktuálně prochází:

Evropská cyklistická trasa

- Trasa EuroVélo 4 „Trasa Střední Evropou“: Cheb – Brno – Ostrava – Bohumín

Národní cyklistická trasa

- Trasa č. 5 „Jantarová stezka“: Hať – Ostrava – Brno – Pasohlávky

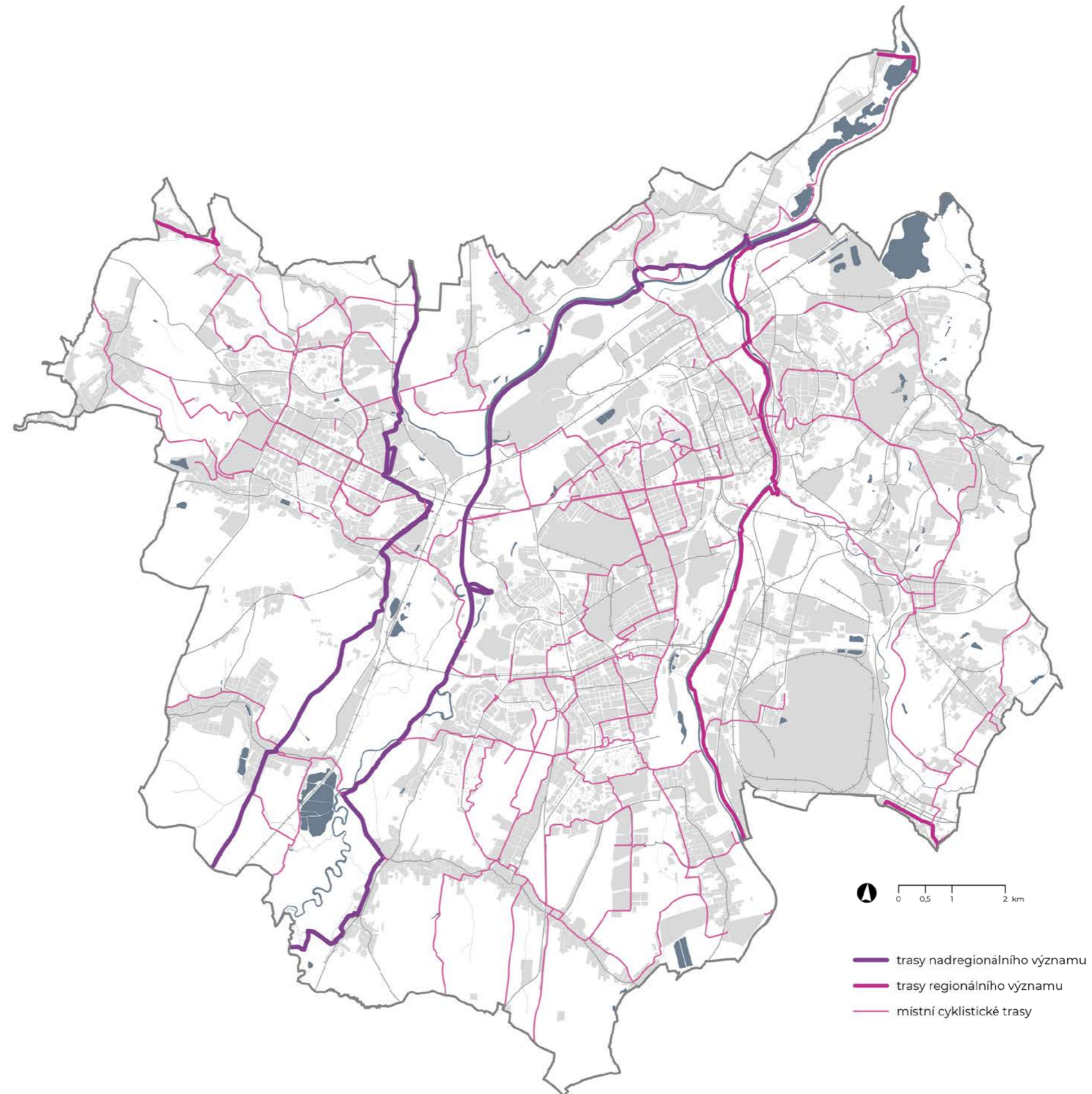
Regionální cyklistická trasa

- Trasa č. 59: Ostrava – Ostravice (Beskydy)
- Trasa č. 6064: Hrabová – Vratimov – Bartovice – Šenov
- Trasa č. 6109: Antošovice – Pudlov
- Trasa č. 6200: Velká Polom – Plesná – Dobroslavice

Místní cyklistická trasa

- 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 – sídliště Fifejdy, Přívoz – Muglinov
- Trasa C: Hrabová – Hrabůvka – Vítkovice – Mariánské Hory náměstí, Mariánské Hory, radnice – Kaufland
- Trasa D: Poruba-Ves – Pustkovec – Martinov
- Trasa E: Hrabová – Slezskostravský hrad – Muglinov – Hrušov – Vrbice
- Trasa F: Moravská Ostrava – Slezská Ostrava – sídliště Muglinov – Heřmanice, Nová Ves – sídliště Fifejdy
- Trasa G: Třebovice – Hošťálkovice – Mariánské Hory – Přívoz – Petřkovice – Koblův – Antošovice
- Trasa H: Hrabová – Nová Bělá – Stará Bělá – Krmelín
- Trasa CH: Plesná – Poruba – Martinov
- Trasa I: Klímkovice – Polanka nad Odrou, Stará Bělá, Bělský les – Hrabůvka – Vítkovice, nádraží
- Trasa J: Slezská Ostrava – Radvanice – Bartovice – Šenov, Kamenec – Slezská Ostrava
- Trasa K: Bartovice – Radvanice – Petřvald
- Trasa L: Hošťálkovice – Mariánské Hory – Nová Ves – Zábřeh – Polanka nad Odrou – Stará Bělá – Proskovice – Košatka
- Trasa M: centrum – Mariánské Hory, Dobroslavice – Plesná, Poruba, centrum – Svinov, nádraží – Nová Ves, Michálkovice – Rychvald
- Trasa N: Zábřeh, Bělský les – Hrabůvka, Svinov – Zábřeh, Shopping Park
- Trasa O: Petřkovice centrum – hranice MOB Moravská Ostrava a Přívoz, Přívoz – Moravská Ostrava
- Trasa P: Hrabová průmyslová 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 průmyslová 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

Stávající cyklistické trasy v Ostravě



PŘÍLOHA 3

Hodnocení dopravních režimů
v kontextu Principů návrhu

dopravní režim	dopravní značení		hodnocení pro princip:			infrastruktura
	označení DZ	vizualizace DZ	Regionální propojení	Městské tř. a významné ul.	Zóny zklidněné dopravy	
Samostatný jednosměrný cyklistický pás	C 8a + IP 20 a		ano	ano	ano	ano
Stežka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol	C 7a + E 13		ne	ano	ano	ano
Stežka pro cyklisty	C 8a		ano	ano	ano	ano
Stežka pro chodce a cyklisty společná	C 7a		ano	ano	ano	ano
Stežka pro chodce a cyklisty dělená	C 10a		ano	ano	ano	ano
Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	IP 20a + V 14		ano	ano	ano	ano
(Ochranný) jízdní pruh pro cyklisty	V 14		ano	ano	ano	ano
Piktogramový koridor pro cyklisty	V 20		ano	ano	ano	ne
Obytná zóna	IZ 5a		ano	ano	ano	ne
Cyklistická zóna	IZ 9a		ano	ano	ano	ne

Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů	IZ 6a		ano	ano	ano	ne
Sdílená zóna	IZ 10a		ano	ano	ano	ne
Jednosměrná komunikace s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru po piktokoridoru	IP 4B a B2 v kombinaci s E 12a a E 12b a V 20		ano	ano	ano	ne
Jednosměrná komunikace s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru bez vyznačeného VDZ	IP 4B a B2 v kombinaci s E 12a a E 12b		ano	ano	ano	ne
Jednosměrná komunikace s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru po vyznačeném pruhu	IP 4B a B2 v kombinaci s E 12a a E 12b a V 14		ano	ano	ano	ano
Zóna 30, nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h	B 20a = 30 nebo IZ 8a = 30		ano	ano	ano	ne
Silnice a místní komunikace (s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h)	x	x	ano	ano	ano	ne
Veřejně přístupná účelová komunikace	bez dopravního značení	určuje zařazení v pasportu místních komunikací	ano	ano	ano	ne
Veřejně přístupná účelová komunikace s omezeným vjezdem	B 11+E 13		ano	ano	ano	ne
Veřejně přístupná účelová komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel	B 11		ano	ano	ano	ne
Cyklistická trasa	IS 19a až IS 21d		ano	ano	ano	ne

STUPNĚ HODNOCENÍ: ● VYHOVUJÍCÍ ● PŘIJATELNÝ ● NEVYHOVUJÍCÍ



PŘÍLOHA 4
Hlavní výkres
(samostatná)



PŘÍLOHA 5
Výkres současného
stavu (samostatná)

Místo pro vaše poznámky

Grid area for notes, consisting of a large grid of small dots covering the bottom two-thirds of the page.

Místo pro vaše poznámky



Místo pro vaše poznámky



Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě

Dokument schválen zastupitelstvem města Ostravy dne 15. 5. 2024

Zadavatel:

Statutární město Ostrava
Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava
Mgr. Jan Dohnal (primátor města)

Zpracovatel:

Městský ateliér prostorového plánování a architektury
Nádražní 17, 702 00 Ostrava
Ing. arch. Ondřej Vysloužil (ředitel)

Zpracovatelský tým MAPPA:

Ing. arch. Ondřej Vysloužil
Mgr. Kateřina Černá
Mgr. Adam Červenka
Mgr. Libuše Dobrá
Bc. Eliška Hejnyšová
Ing. arch. Nikola Holásková
Mgr. Marek Krumník
Ing. arch. Kristýna Kučerová
Ing. arch. Matěj Kulhavý
Ing. Josef Laža
Ing. Jiří Pásek
Ing. Katarína Paulíková
Mgr. Denisa Poskerová
Ing. arch. Pavel Řihák, Ph.D.
Tomáš Zetek

Externí konzultanti:

Peter Bednár, BArch. (architekt-urbanista, Jakub Cigler Architekti, a.s.)
Ing. Vojtěch Benedikt (specialista udržitelné mobility, IPR Praha)
BcA. Michal Berg (politik, propagátor udržitelné mobility)
Ing. Roman Čechák (dopravní projektant, Kamaro projekt, s.r.o.)
Ing. Hana Fridrichovská (dopravní specialistka, KAM Brno)
Ing. Petr Gelnar (cyklokoordinátor, odbor dopravy Magistrát města Brna)
Břetislav Hanzel (předseda spolku, Ostravounakole, z.s.)
Ing. Květoslav Syrový (dopravní projektant, Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.)
Jana Trávníčková (zakladatelka, spolek Holky na kole)

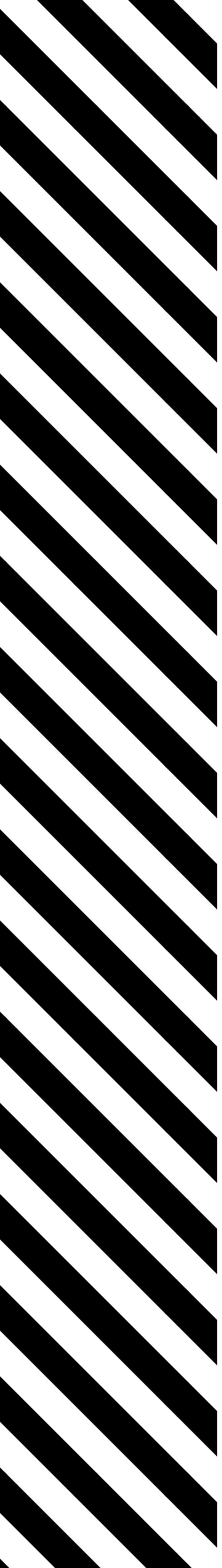
Autor obrazové části: MAPPA

Grafický koncept a sazba: dESIGNbAR / David Sasín, Pavel Kuběna, Lenka Rymiecová

Fotografie: archiv MAPPA

© **MAPPA Ostrava, 2024**

Vydal Městský ateliér prostorového plánování a architektury Ostrava.



**Městský ateliér prostorového plánování
a architektury, příspěvková organizace**

Nádražní 942/17

702 00 Ostrava - Moravská Ostrava

E info@mappaostrava.cz

W www.mappaostrava.cz

