

**Národní konference o Cyklovizi 2030
a cykloturistice, Hodonín**

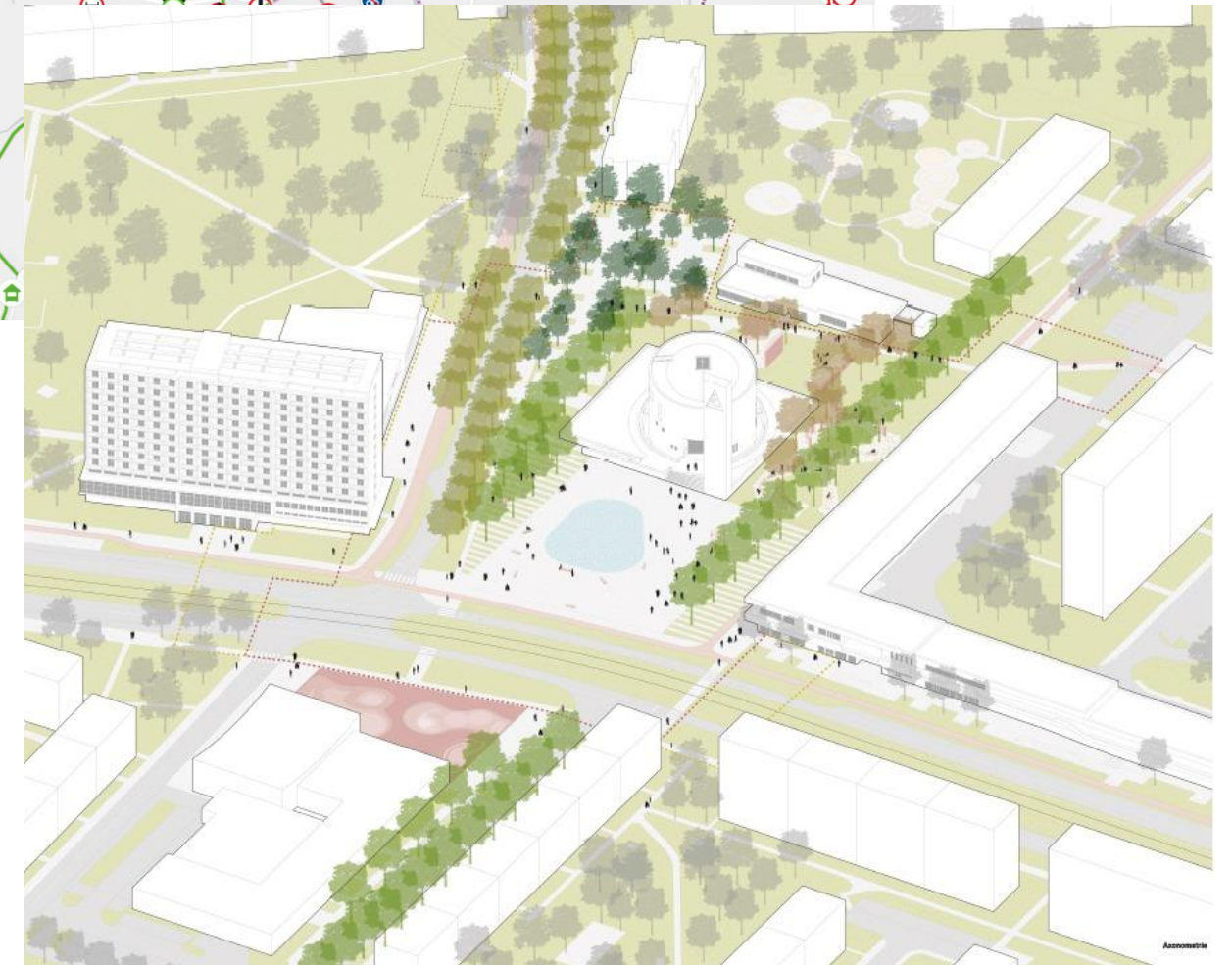
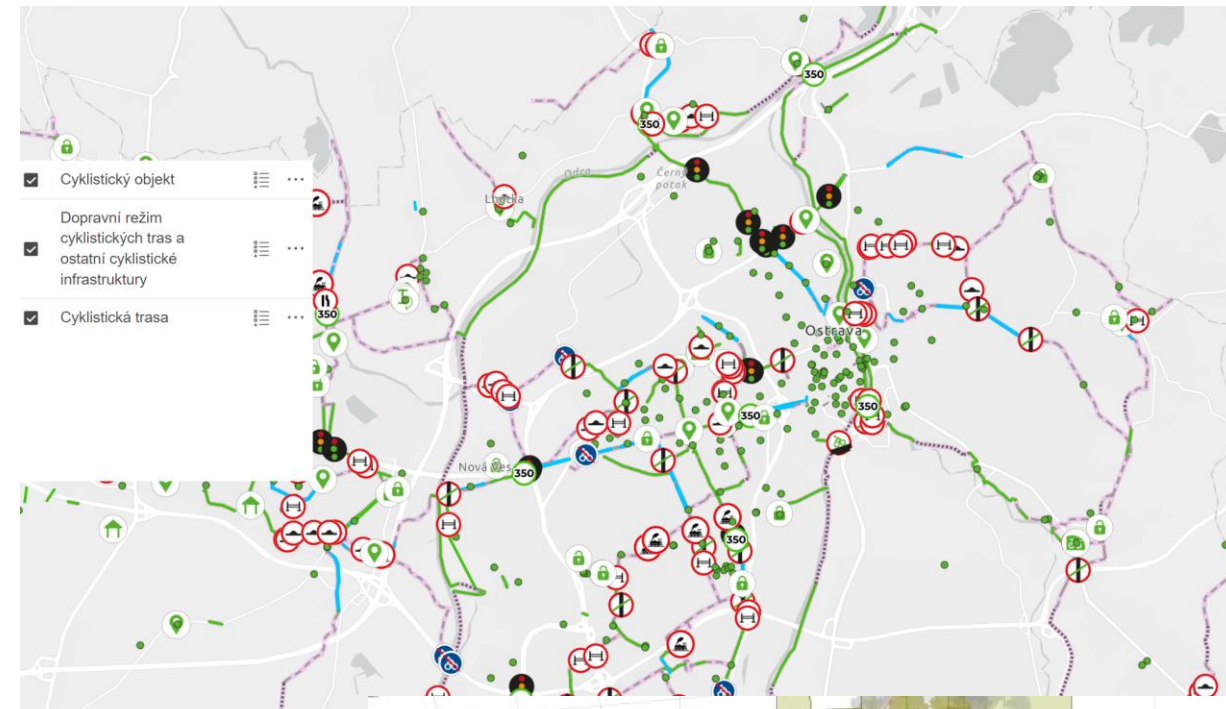
9. 10. 2024

Podpory rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě a Cyklovize 2030

Josef Laža

MAPPA!!!

**Městský ateliér prostorového plánování
a architektury, p. o.**





Podpora cyklistické dopravy = podpora atraktivity města



Hustota zalidnění

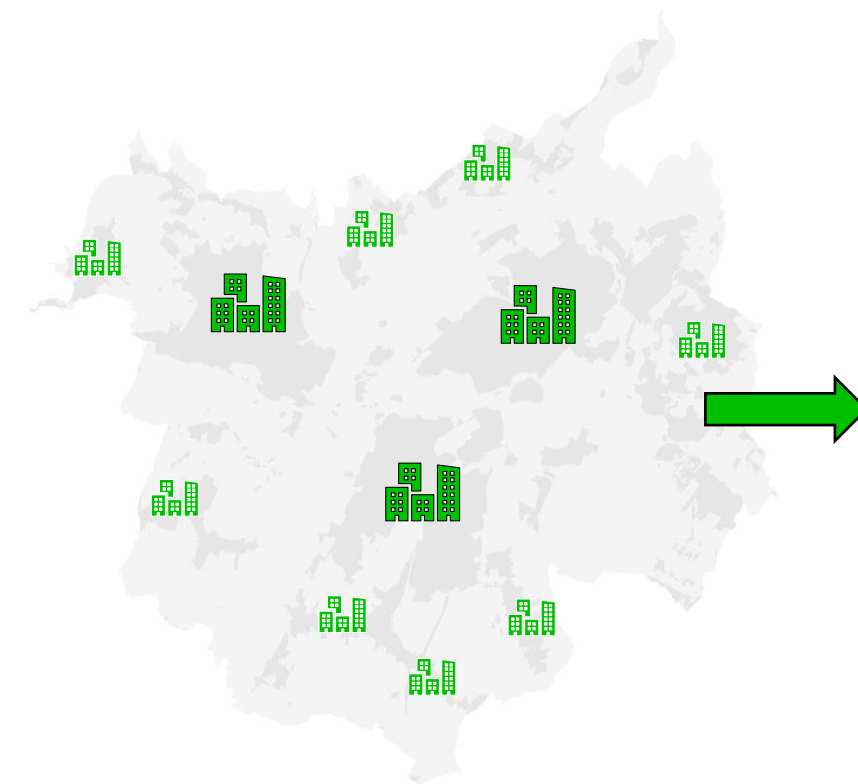
Udržitelná města

TOP umístění měst

- | | |
|----|--------|
| 1. | Vídeň |
| 2. | Kodaň |
| 3. | Curych |

Zdroj: Economist Intelligence Unit, 2022

- Vídeň 140 ob./ha
- Curych 100 ob./ha
- Ostrava 43 ob./ha (2022)





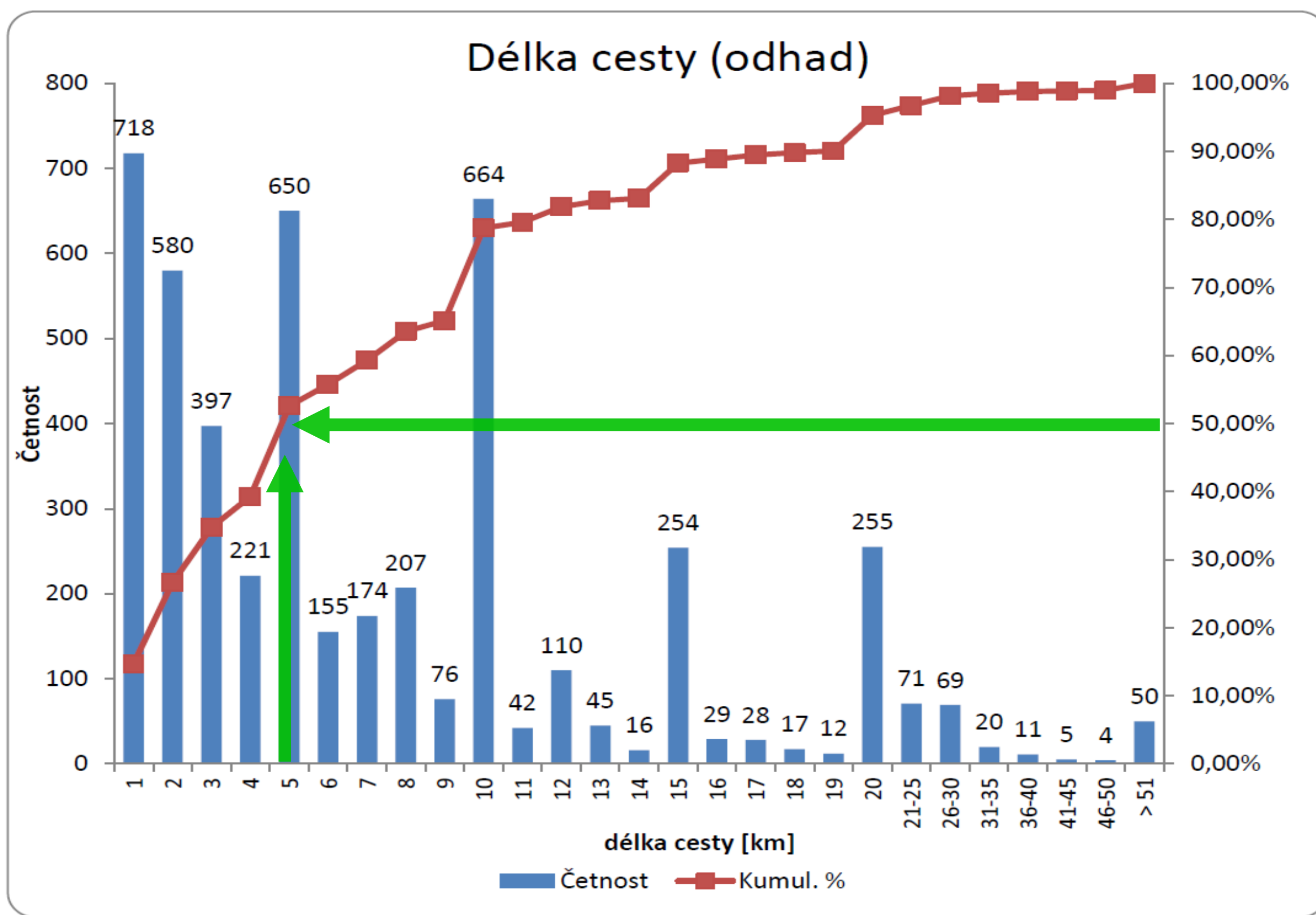
Kodaň



Mnichov

Není cyklista jako cyklista





2,5 tis. respondentů socio-dopravního průzkumu 2014, Integrovaný plán mobility Ostrava,
AF-CityPlan

MAPPA!!!



zdraváOVA

**Oficiální web
města
Ostravy
k životnímu
prostředí**

Aktuality · Kalendář akcí · Témata · Kontakty



Vyhledat...



EN



>> [Osvětová kampaň Ostravou!!!](#)

>> [Na kole nebo pěšky](#)

>> [OSTRAVOU!!! Na kole](#)



OSTRAVOU!!! Na kole

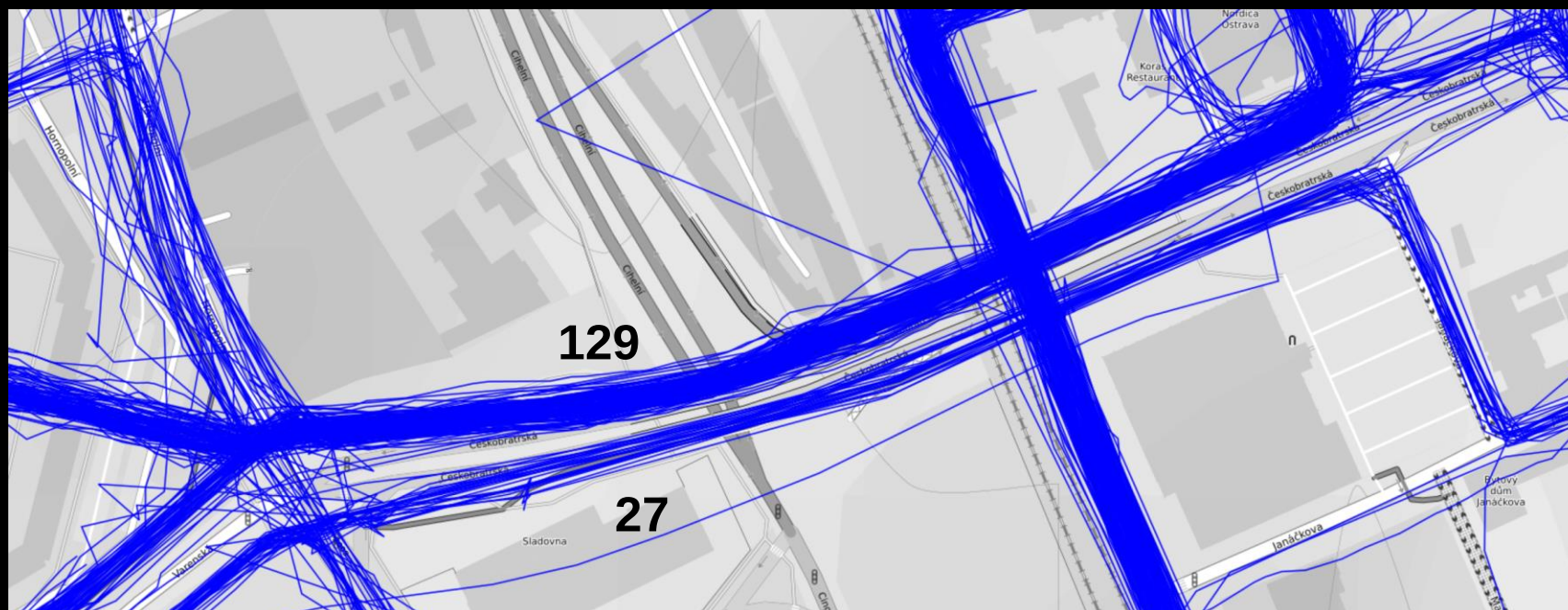




KONCEPCE od trasy k ploše

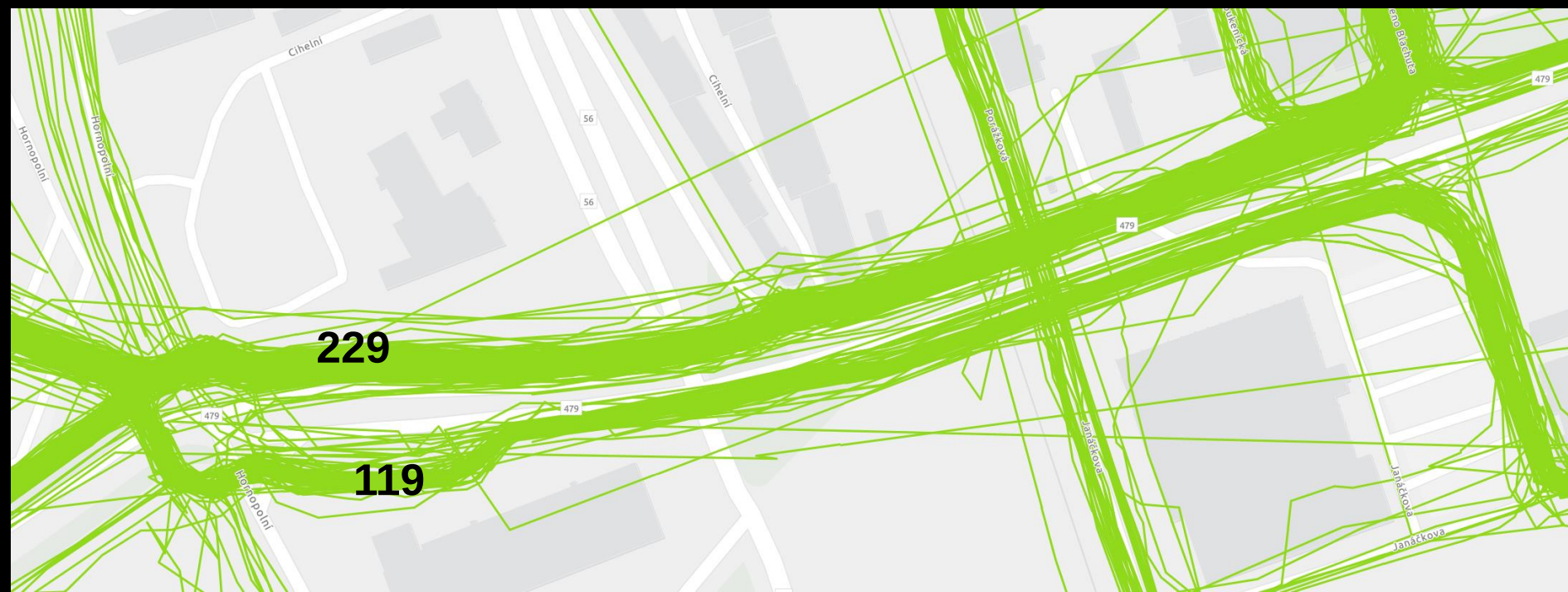
MAPPA!!!

2018

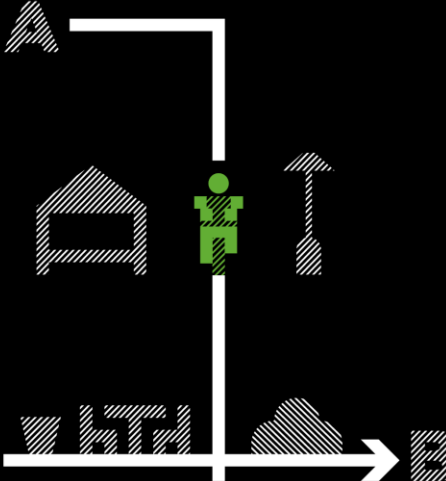


data: Do práce na kole, Auto*Mat,
Statutární město Ostrava 2018

2022



data: Do práce na kole, Auto*Mat,
Statutární město Ostrava 2022



ÚVOD

1

Jízda na kole je jednou z forem udržitelné městské mobility,

PLÁN,

cyklistika není jen sport, ale i transport.



OBECNÉ ZÁSADY

2

PĚT PRAVIDEL

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



PRINCIPY NÁVRHU

3

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

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



STANDARDY

4

Využívání předem dohodnutých řešení

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

na různé prvky a řešení ve veřejném prostранství.



IMPLEMENTACE

5

pojmenovává klíčové aktéry a jejich role

a definuje strategické CÍLE

i měřitelné ukazatele úspěšnosti



ANALYTICKÁ ČÁST

6

ZKOUMÁ A HODNOTÍ

Závěry analýz obsahují doporučení,

vodítko pro prioritizaci investic

MAPPA!!!

PŘÍLOHA 3

Hodnocení dopravních režimů v kontextu Principů návrhu

dopravní režim	dopravní značení		hodnocení pro princip:			infrastruktura
	označení DZ	vizualizace DZ	Regionální propojení	Městské tří. a významné ul.	Zóny zklidněné dopravy	
Samostatný jednosměrný cyklistický pás	C 8a + IP 20 a	 				ano
Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol	C 7a + E 13	 				
Stezka pro cyklisty	C 8a					
Stezka pro chodce a cyklisty společná	C 7a					
Stezka pro chodce a cyklisty dělená	C 10a					

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:

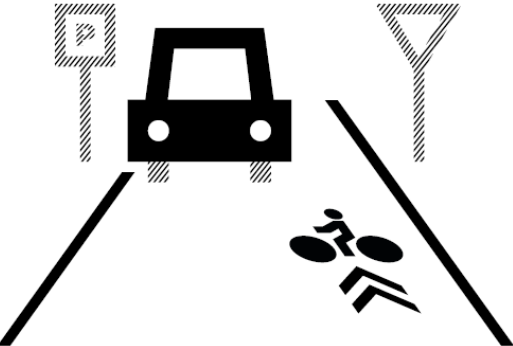
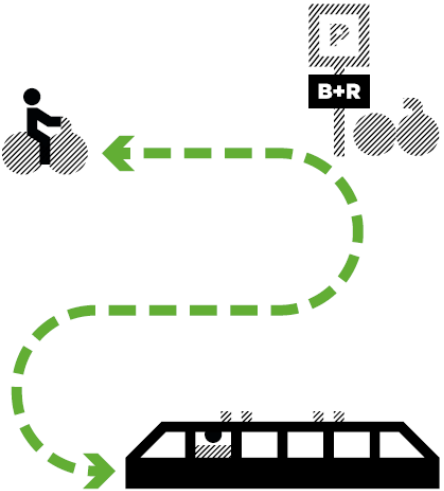
- samostatný jednosměrný cyklistický pás
- stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol
- stezka pro cyklisty
- stezka pro chodce a cyklisty společná
- stezka pro chodce a cyklisty dělená
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty
- (ochranný) jízdní pruh pro cyklisty
- piktoqramový koridor pro cyklisty
- 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

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



Vybrané právní předpisy pro projektování

- Zákon č. 128/2006 Sb., o silničním provozu (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



PŘÍLOHA 4

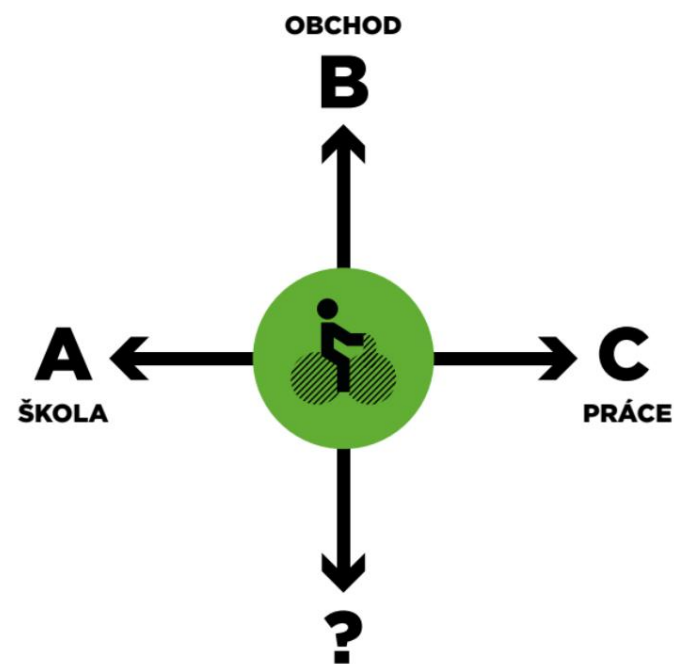
Hlavní výkres (samostatná)



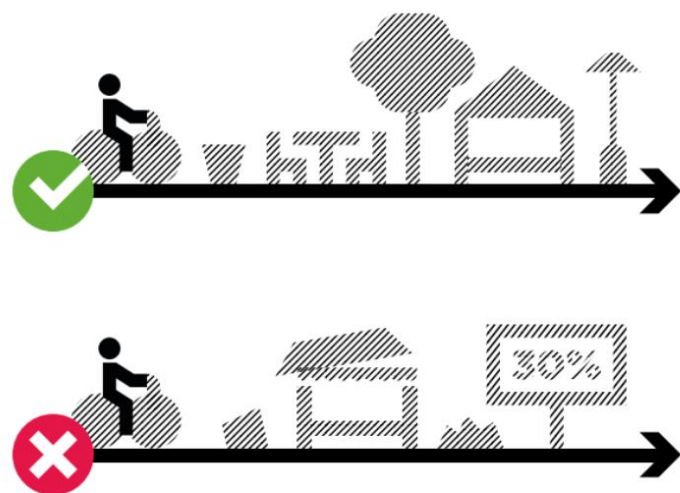
PŘÍLOHA 5

Výkres současného stavu (samostatná)

Propojenost



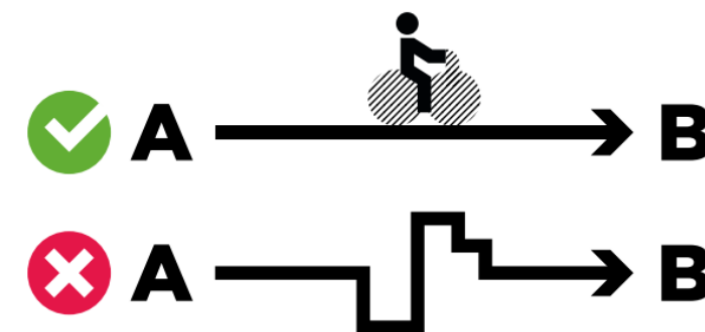
Přitažlivost



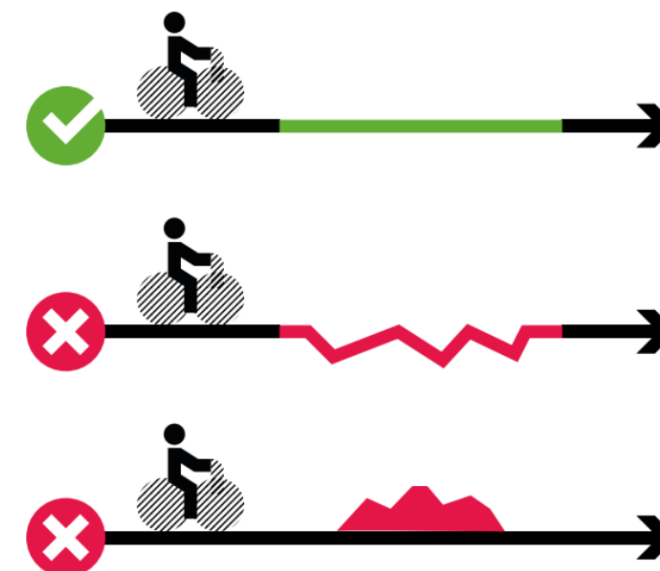
Pocit bezpečí



Přímost



Pohodlí





**Regionální
propojení**

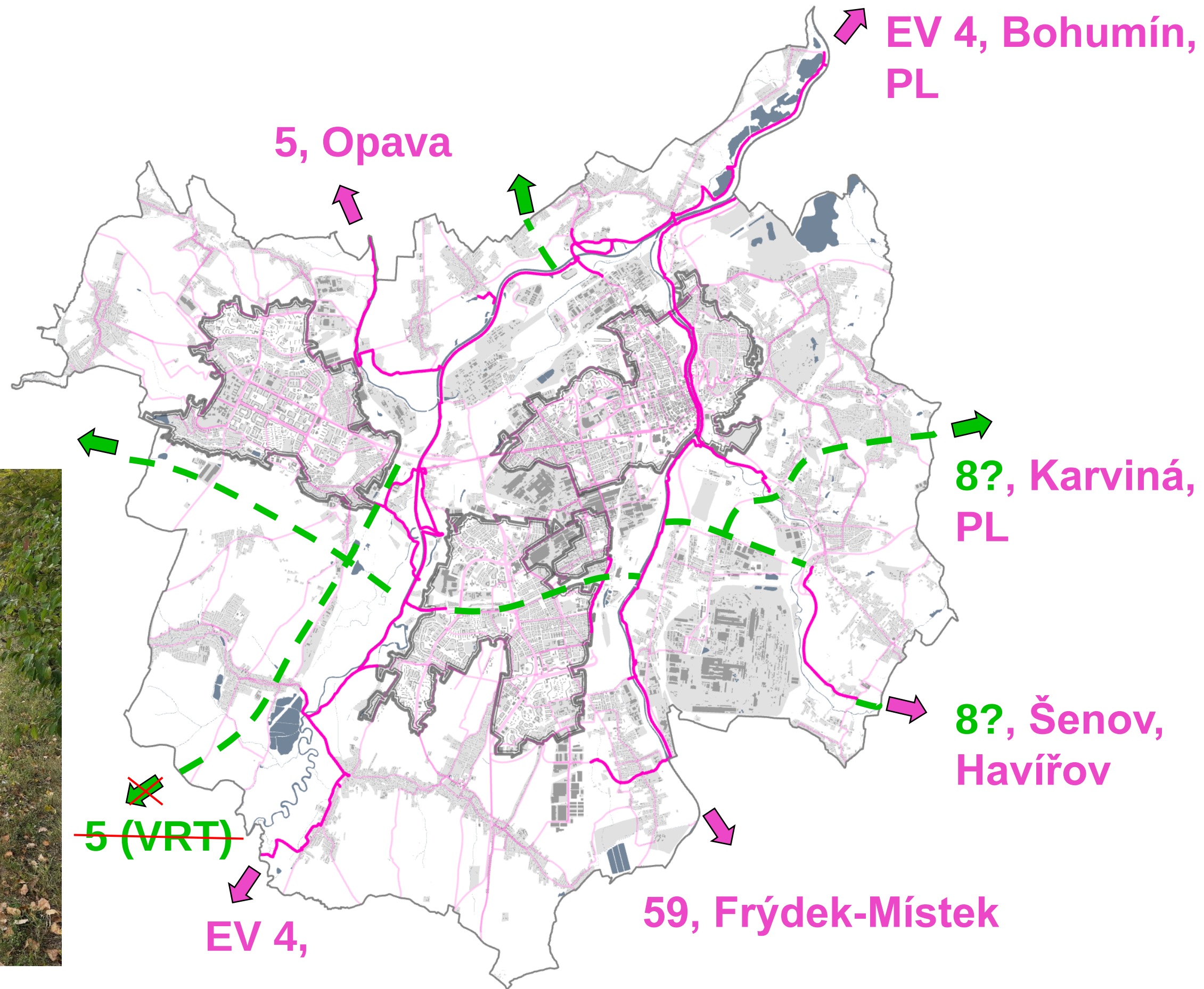


**Městské třídy
a významné
ulice**



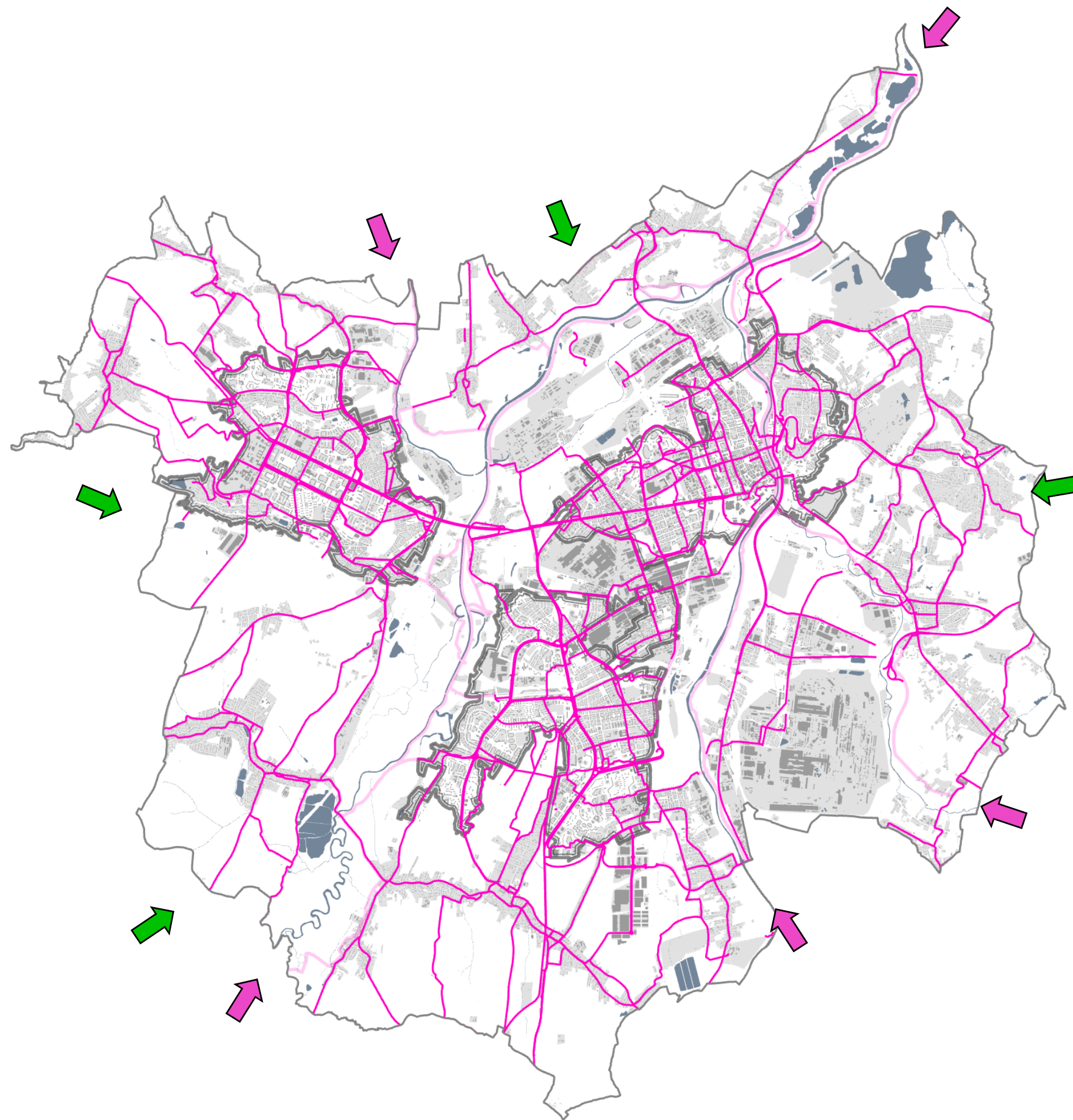
**Zóny
zklidněné
dopravy**

Regionální propojení

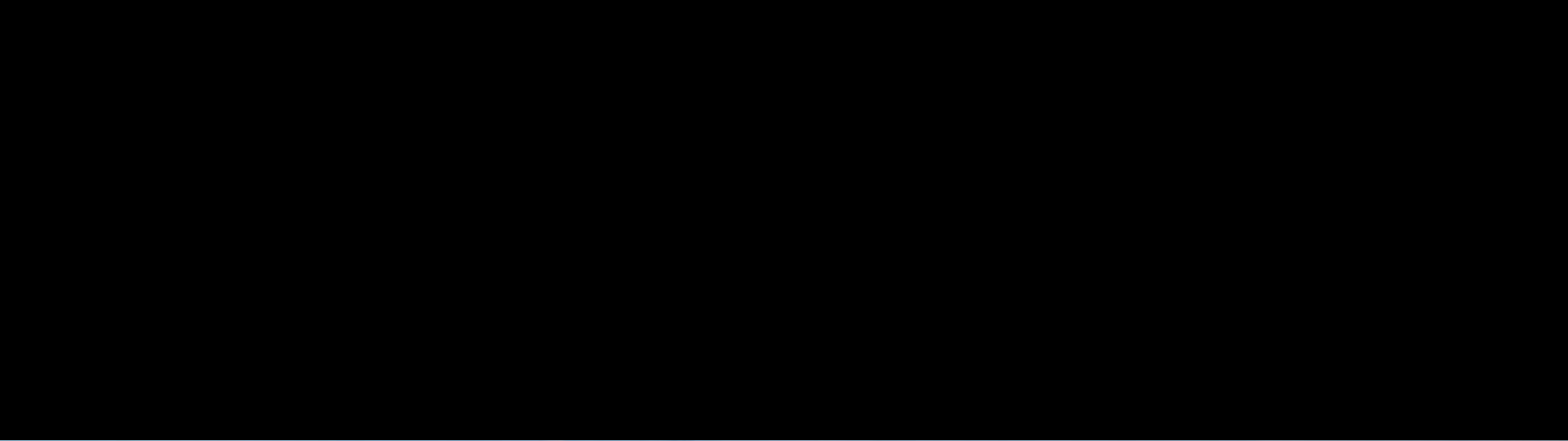


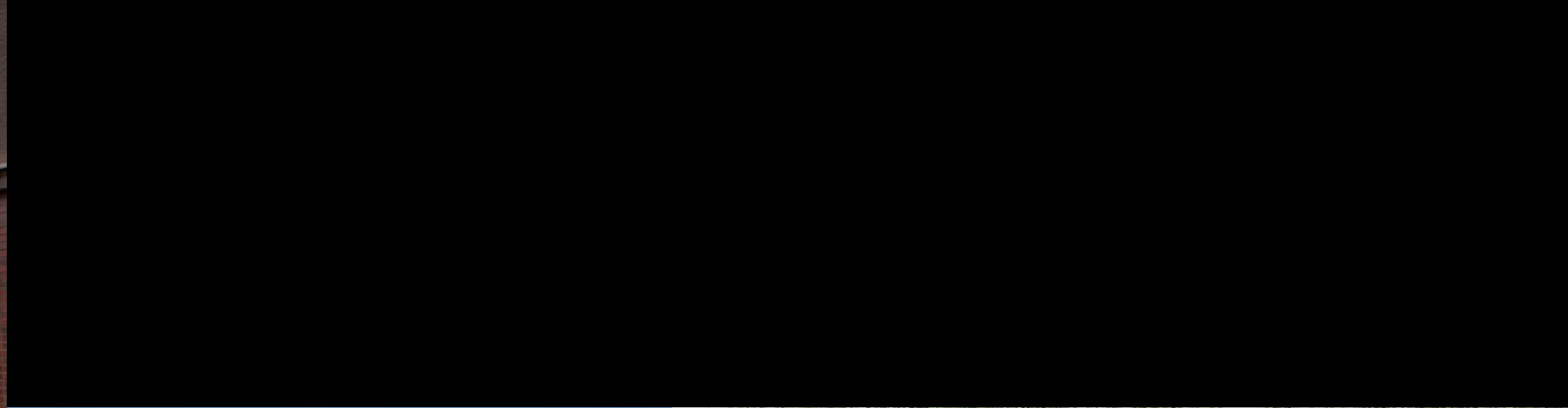


Městské třídy a významné ulice





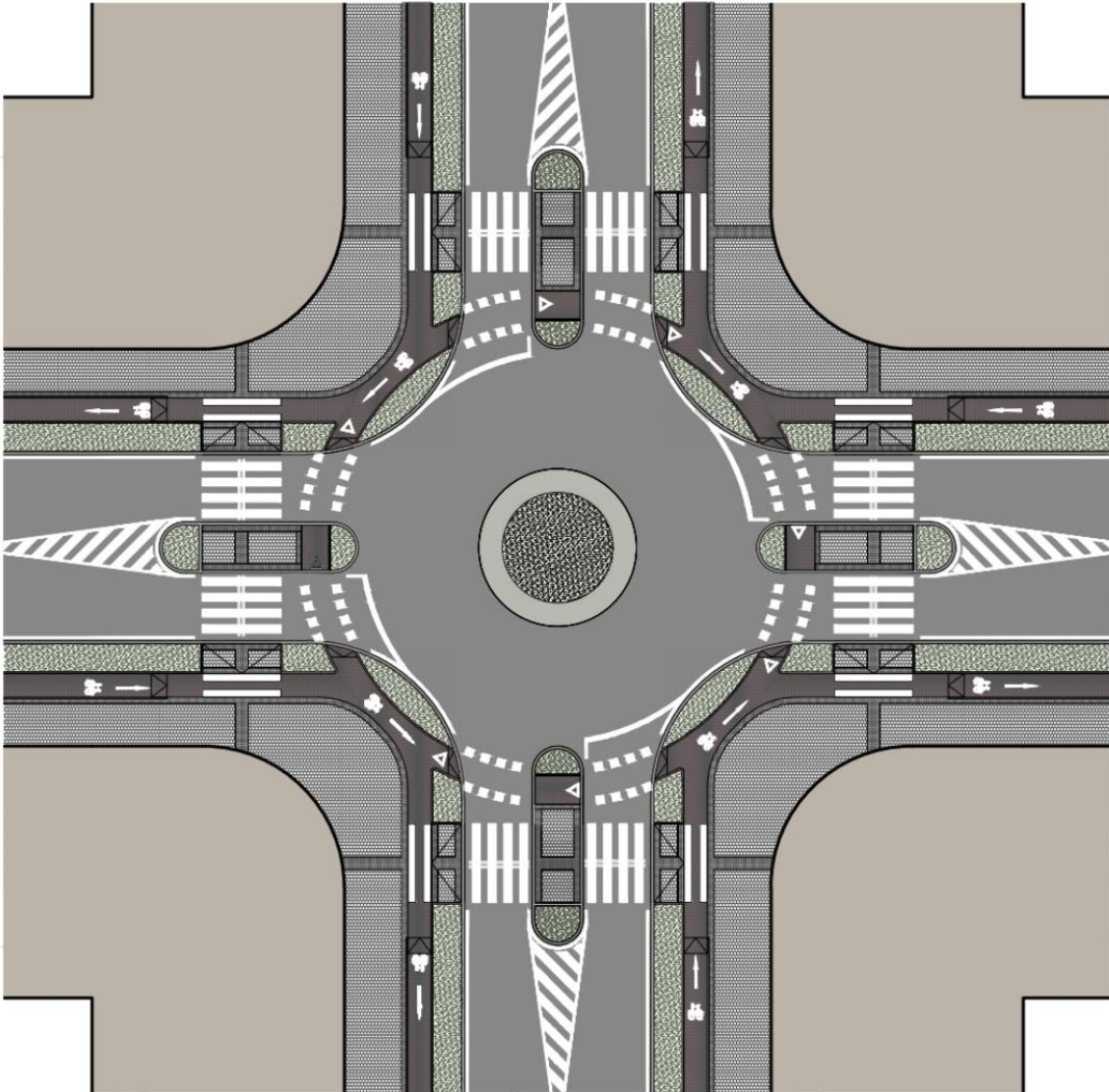






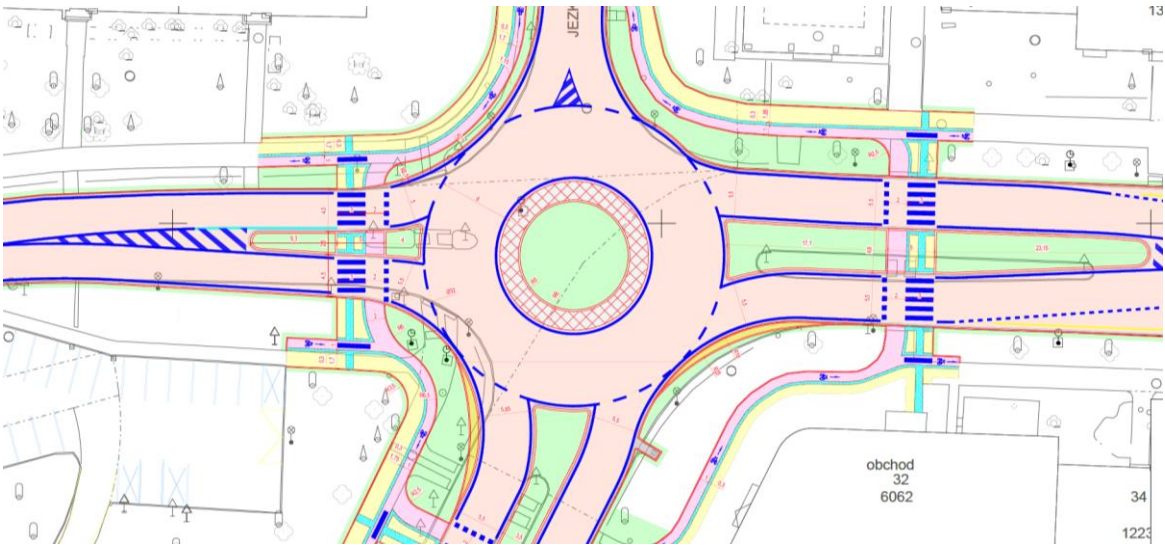
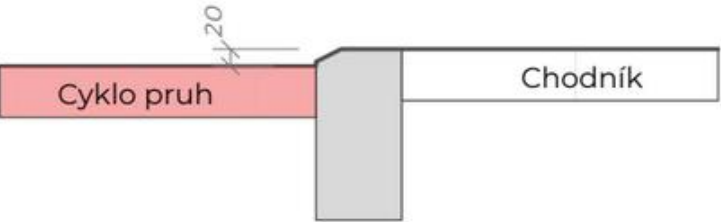


4.1.13
Vedení cyklistů okružní křižovatkou
v přidruženém prostoru



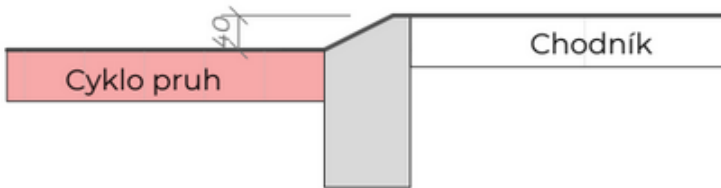
Chodníkový obrubník

- 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 pojížditelné 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



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 pojížděné 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



Schémata – cyklostojany

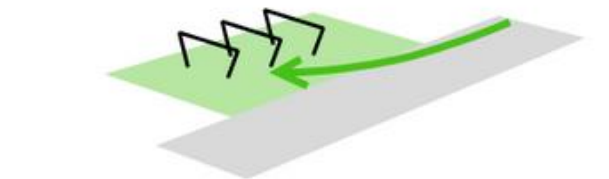


Schéma 1 - dobrá přístupnost (dojezd)



Schéma 2 - připoutání rámu (bezpečnost, vysoký oblouk)

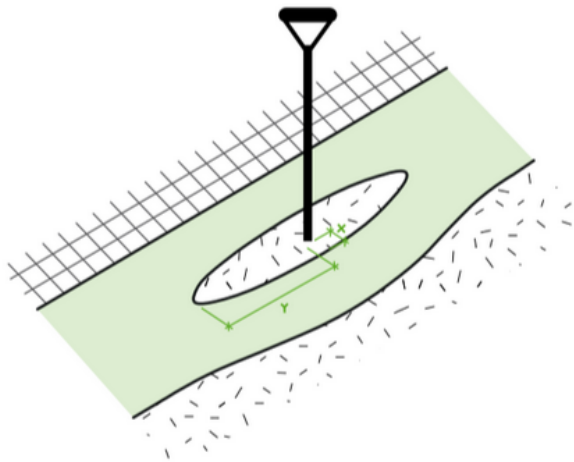


Schéma 3 - oblý tvar (bezpečnost, bez úrazu)



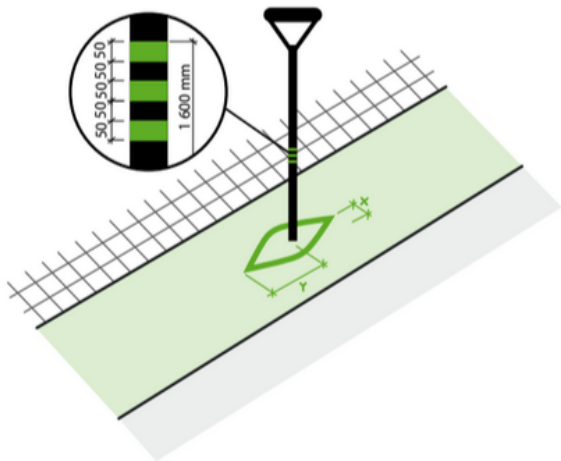
Stezka obcházející sloup

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.



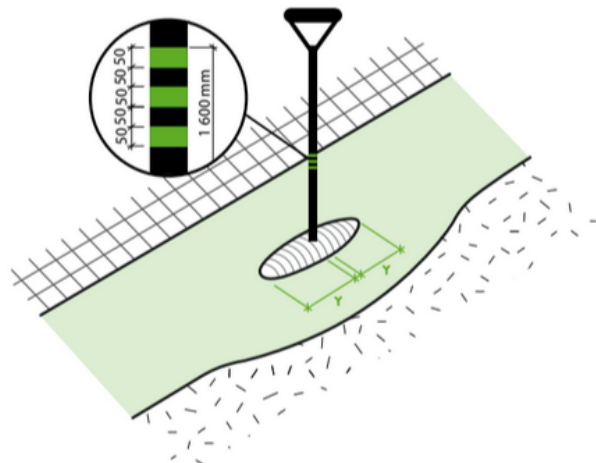
Označení sloupu vodorovným značením

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

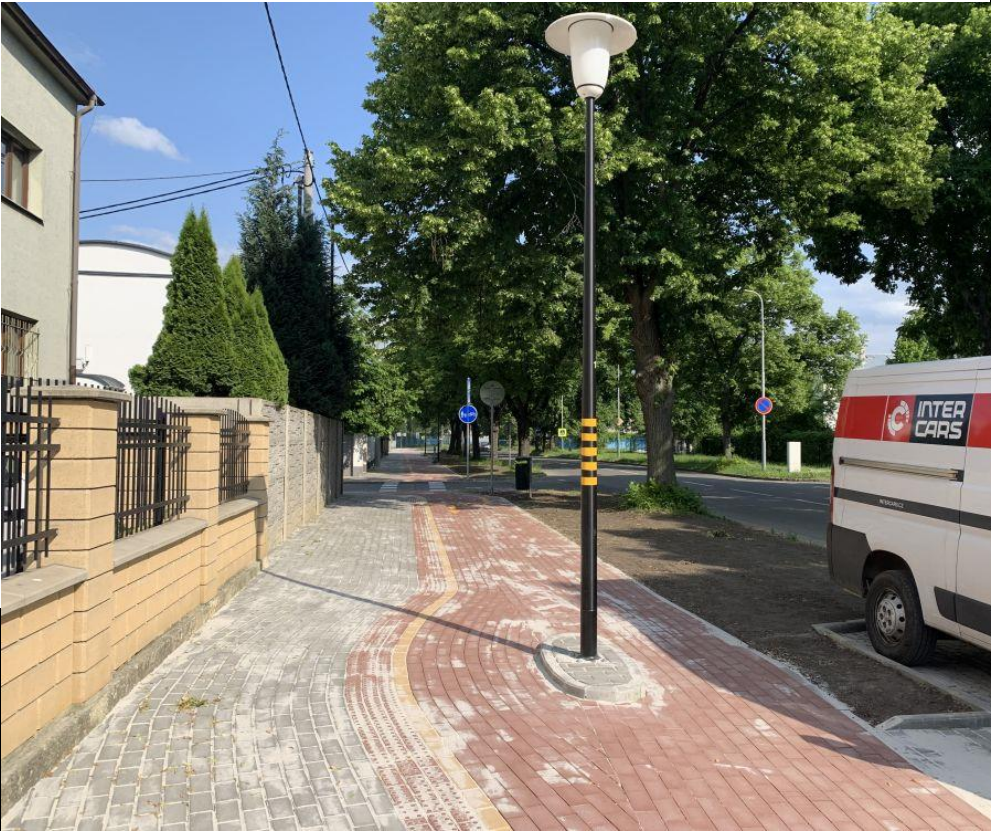


Stezka obcházející sloup se značkou

Na stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem se označený stožár světelně signalizačního zařízení chodce 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 společné s vodorovným značením



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, nevzhledný



Stojan nízký

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



Stojan vysoký, polygonový

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

Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě



www.mappaostrava.cz/koncepce/

MAPPA!!!

**Děkuji
za pozornost**

Josef Laža

