

Cyklo-workshop v MSK,
Krajský úřad MSK

20.11.2024

KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTRAVĚ

Josef Laža

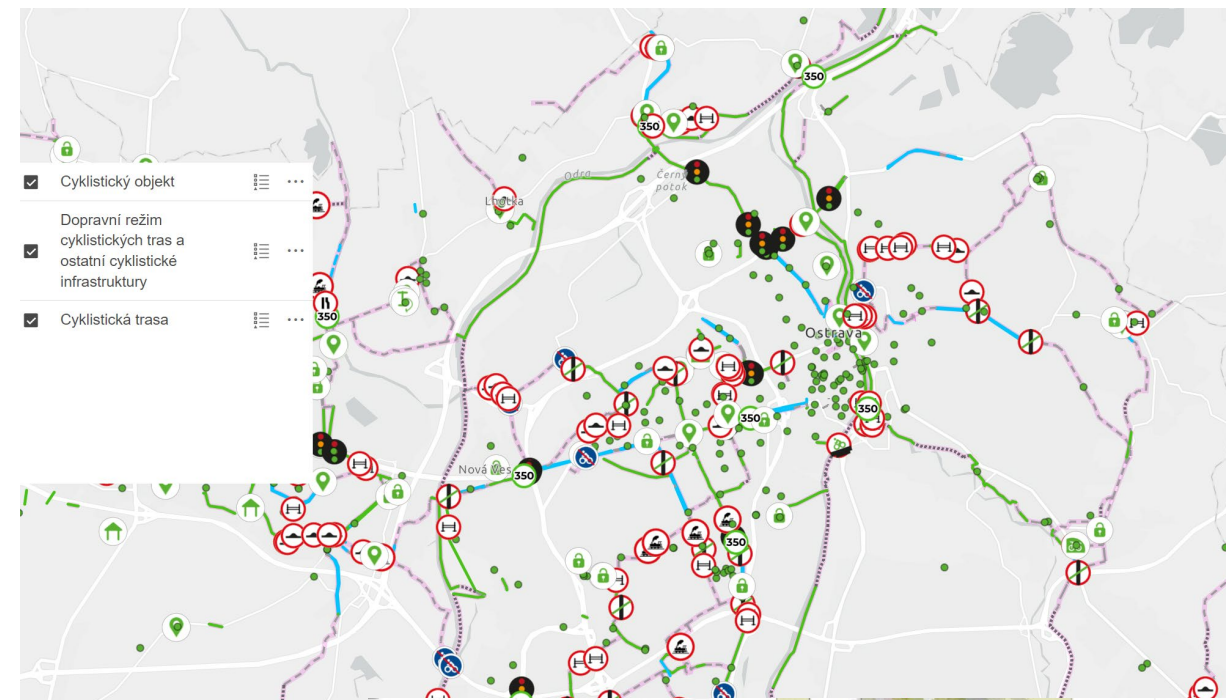
www.mappaostrava.cz

MAPPA!!!



MAPPA!!!

Městský ateliér prostorového plánování a architektury, p. o.



Podpora cyklistické dopravy

=

podpora atraktivitu města



Hustota zalidnění

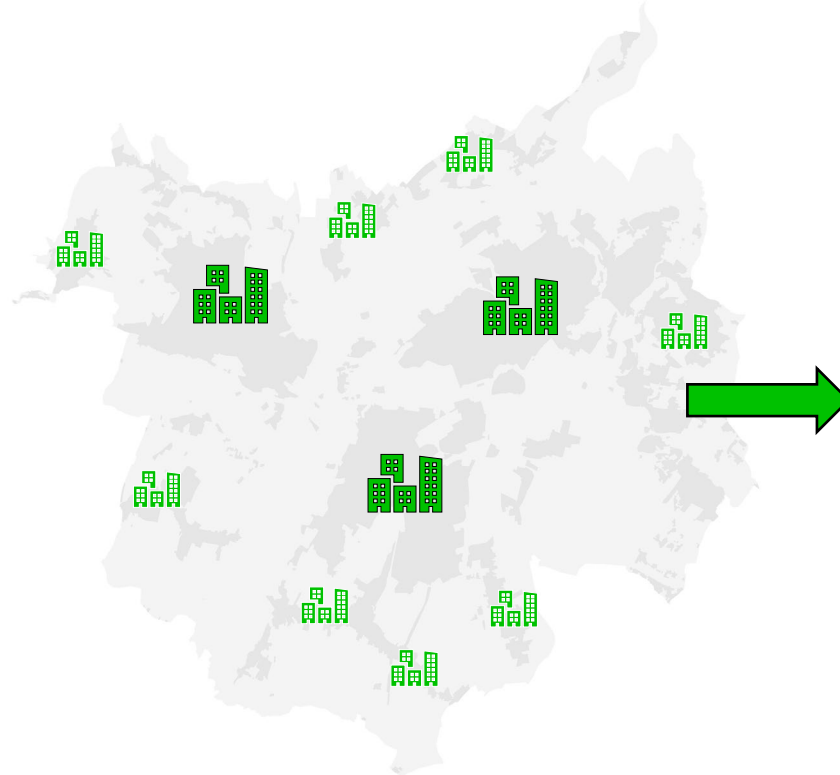
Udržitelná města

TOP umístění měst

1.	Vídeň
2.	Kodaň
3.	Curych

Zdroj: Economist Intelligence Unit, 2022

- Vídeň 140 ob./ha
- Curych 100 ob./ha
- Praha 52 ob./ha
- **Ostrava 43 ob./ha (2022)**





Kodaň



Mnichov

Není cyklista jako cyklista





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 cyklistické dopravy

MAPPA!!!

ÚVOD

Často 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,

ki její podpora 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 částí. Návrh koncepce nově vychází z přístupu, že

cyklistika není jen sport, ale i transport.

OBECNÉ ZÁSADY

2

Jak motivovat více lidí, aby se přepravovali na kole? Odpověď jsme našli v Nizozemsku, v metodice Dutch Cycling Vision vydané organizací Dutch Cycling Embassy. Rodi cestu na kole se v rozlehlých 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 phenostelné. Následují je všechna města s vysokým podílem cyklistické dopravy.

PRINCIPY NÁVRHU

3

Návrhování cyklistické infrastruktury pro Ostravu by se vedlo platně zákeren a technické logisticky mělo řídit obecnými zásadami, představenými v předcházející 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.

STANDARDY

4

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

Využívání předem dohodnutých řešení

Místní typy povrchu nebo způsobů označování přecházejí, 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 prostoru.

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

IMPLEMENTACE

5

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

Tato kapitola

pojmenovává klíčové aktéry a jejich role
a definuje strategické **CÍLE** i měřitelné ukazatele úspěšnosti pro jejich vyhodnocování.

Realizaci konkrétních opatření na podporu cyklistické dopravy. Zpracuje koncepci do konkrétních strategických dokumentů města.

ANALYTICKÁ ČÁST

6

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

ZKOUMÁ A HODNOTÍ
geografický potenciál města, propozitost stávající infrastruktury, dopravní režimy, kvalitu povrchů nebo šířky ulic.

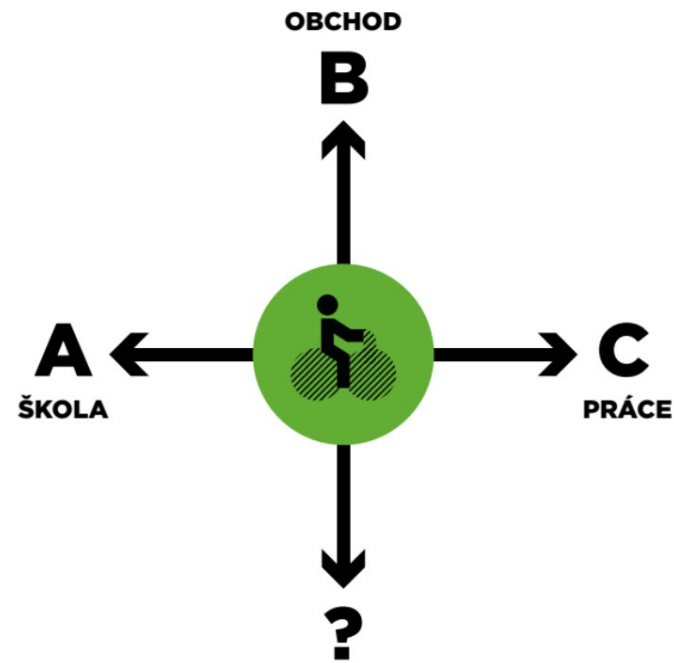
Závěry analýz obsahují doporučení,
která se odrážejí v koncepčním návrhu a budou zohledňována při tvorbě akčních plánů.

Analýzy také naznačují, kde ve městě se nacházejí ohrožená vyšší poptávkou po cyklistické dopravě a nabízí tak možnost

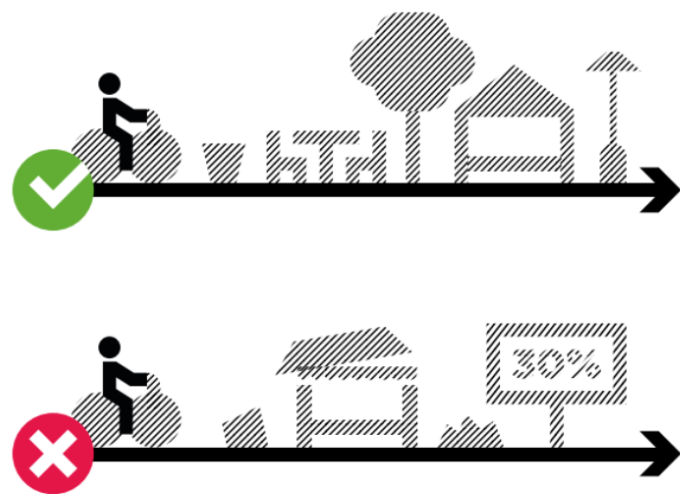
vodítka pro prioritizaci investic
a předpovědi jejich potenciálního přínosu.

MAPPA!!!

Propojenost



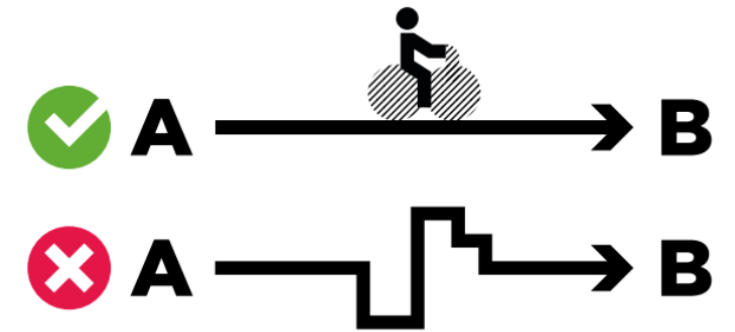
Přitažlivost



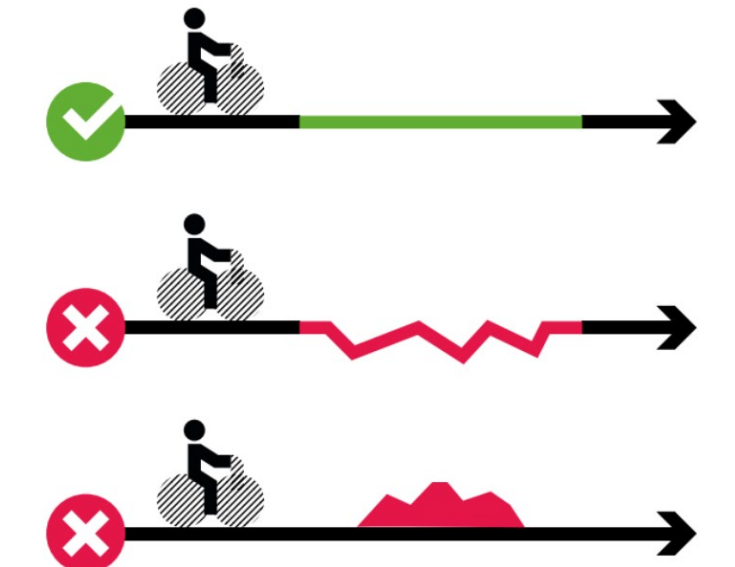
Pocit bezpečí



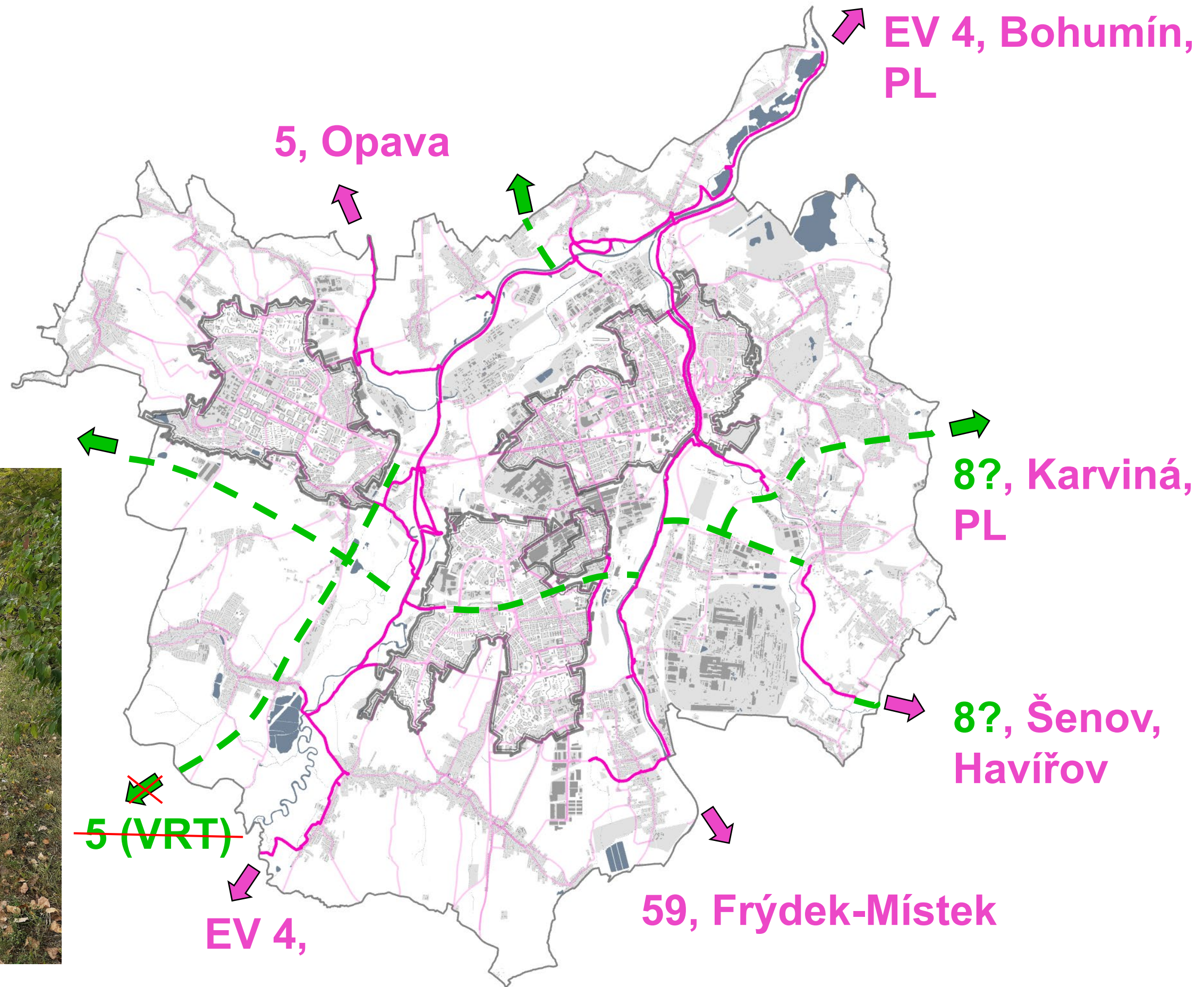
Přímost



Pohodlí



Regionální propojení



Území

- Moravskoslezský kraj
- Olomoucký kraj
- Zlínský kraj
- Polsko
- Slovensko

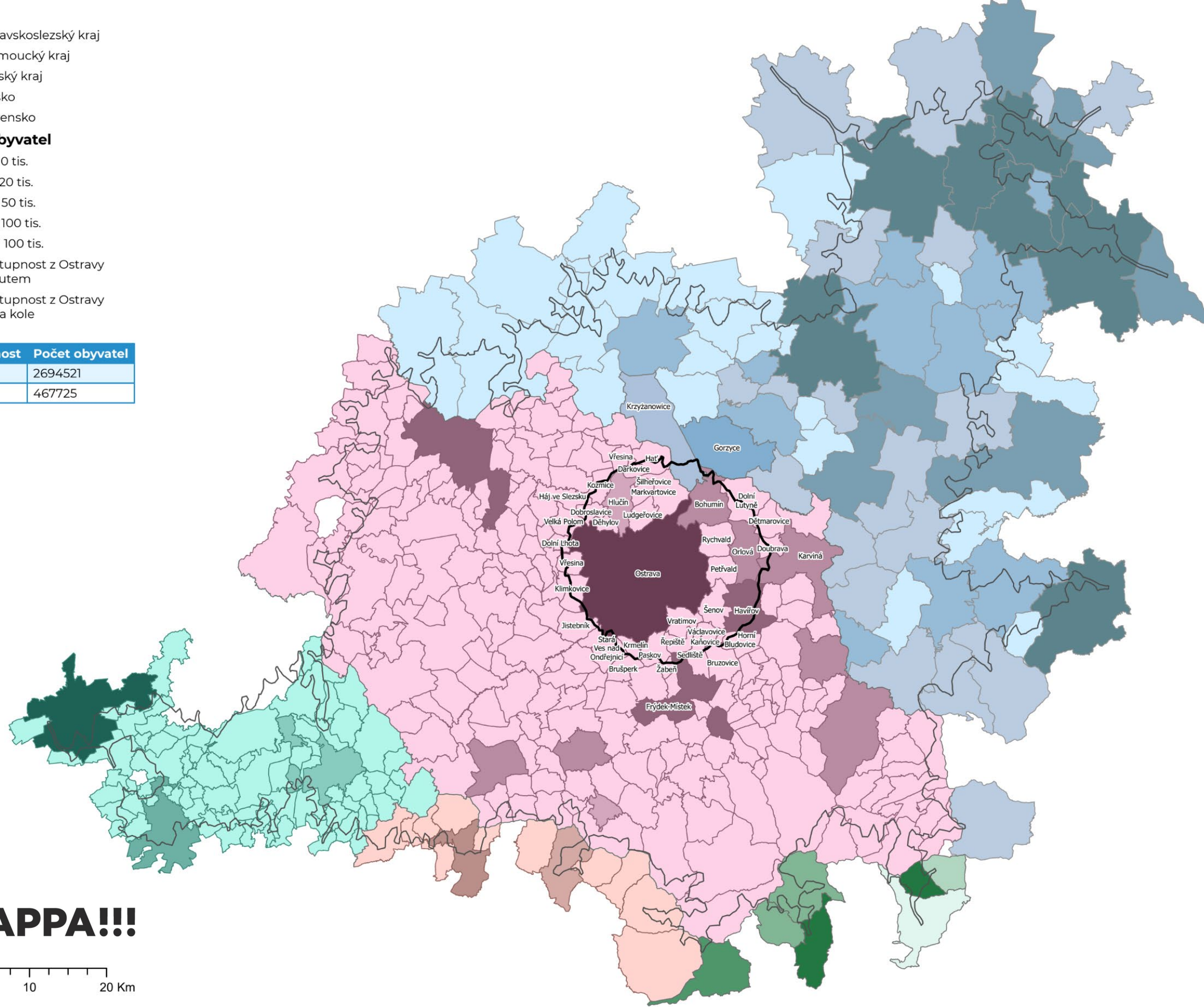
Počet obyvatel

- Do 10 tis.
- 10 - 20 tis.
- 20 - 50 tis.
- 50 - 100 tis.
- Nad 100 tis.

Dostupnost z Ostravy
1h autem

Dostupnost z Ostravy
1h na kole

Dostupnost	Počet obyvatel
Autem	2694521
Na kole	467725

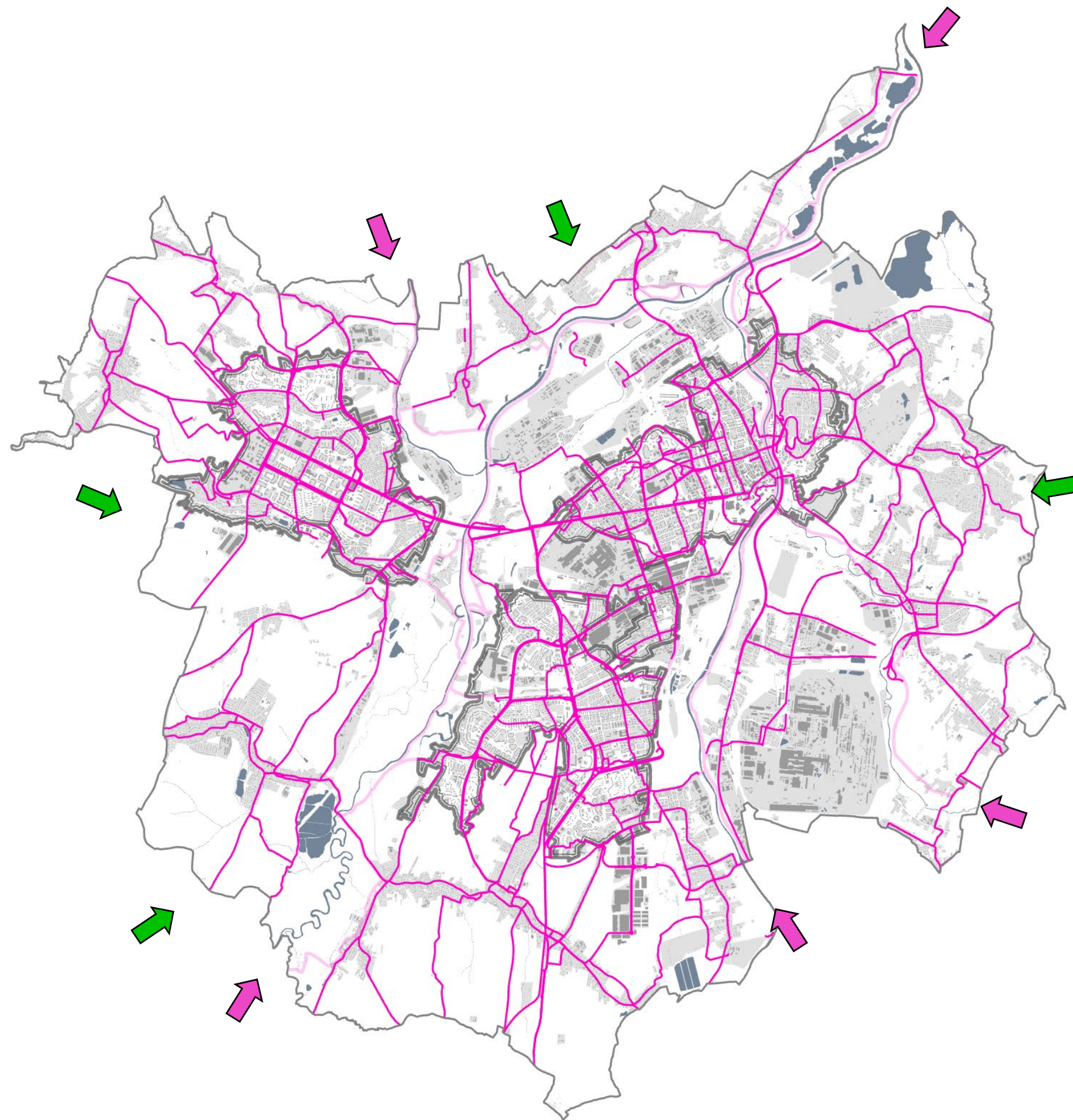


MAPPA!!!

0 5 10 20 Km



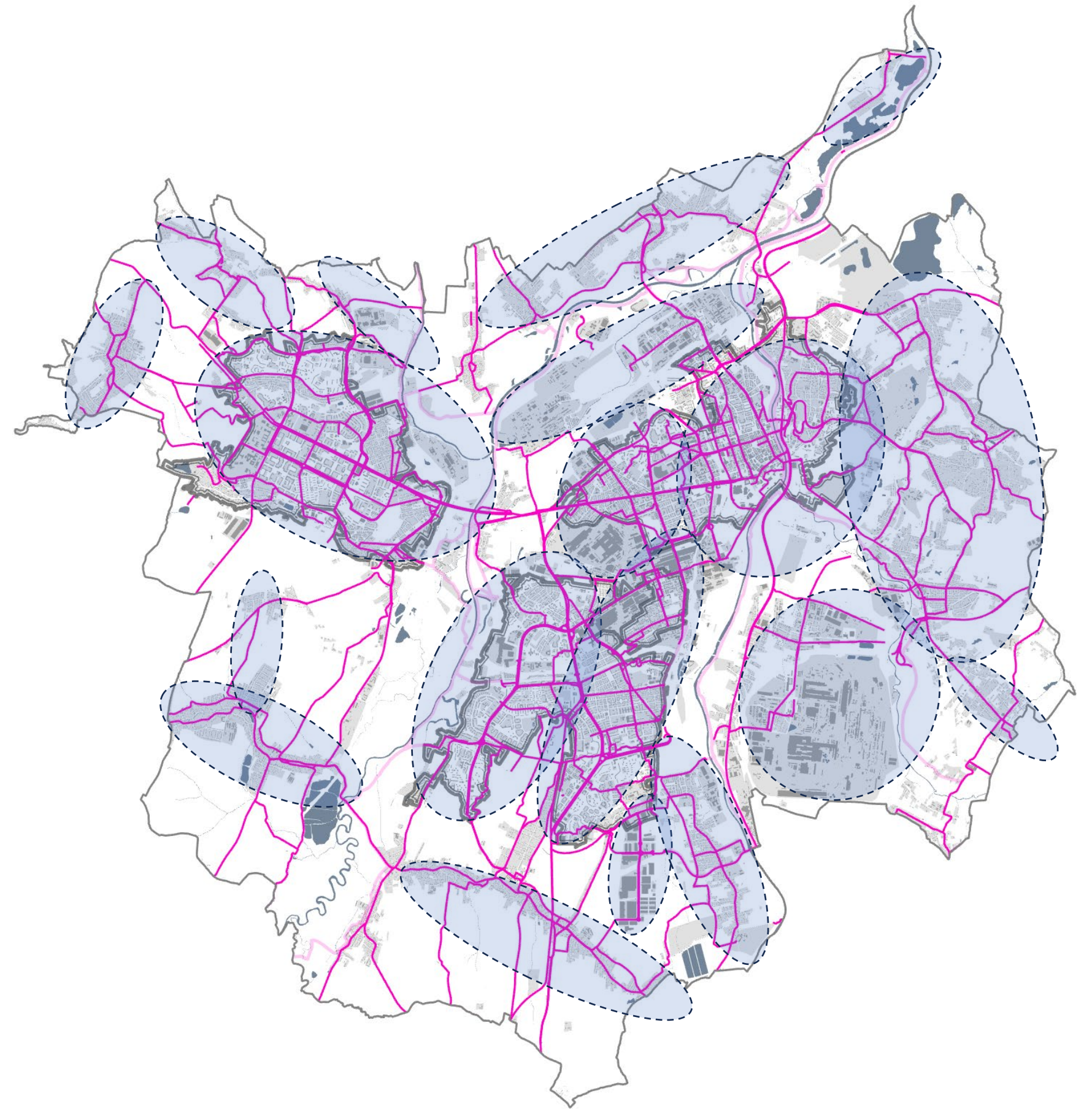
Městské třídy a významné ulice







Zóny zklidněné dopravy





Schémata - cyklostojany

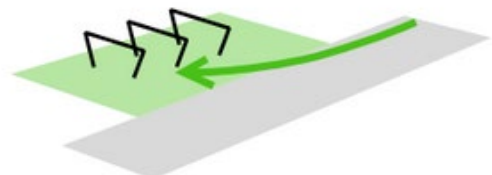


Schéma 1 - dobrá přístupnost (dojezd)



Schéma 2 - připoutání rámu (bezpečnost, vysoký oblouk)



Schéma 3 - oblý tvar (bezpečnost, bez úrazu)



Stávající používané stojany a prostor pro odstavení jízdních kol



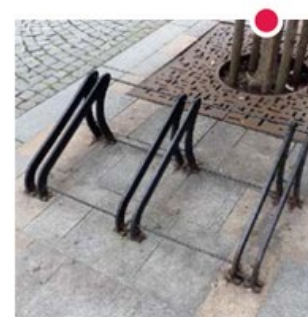
Stojan vysoký, polygonový

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



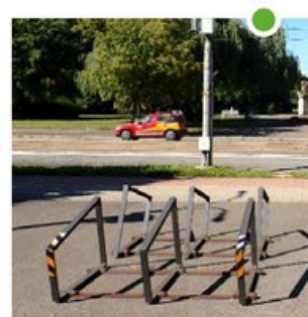
Stojan bezpečnostní

- + 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
- nevhovující pro uzamknutí rámu
- nezajišťuje stabilitu kola

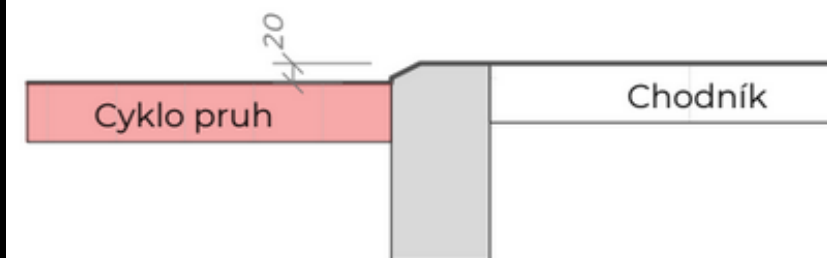


Stojan vysoký, polygonový

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

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 pojízditelné 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

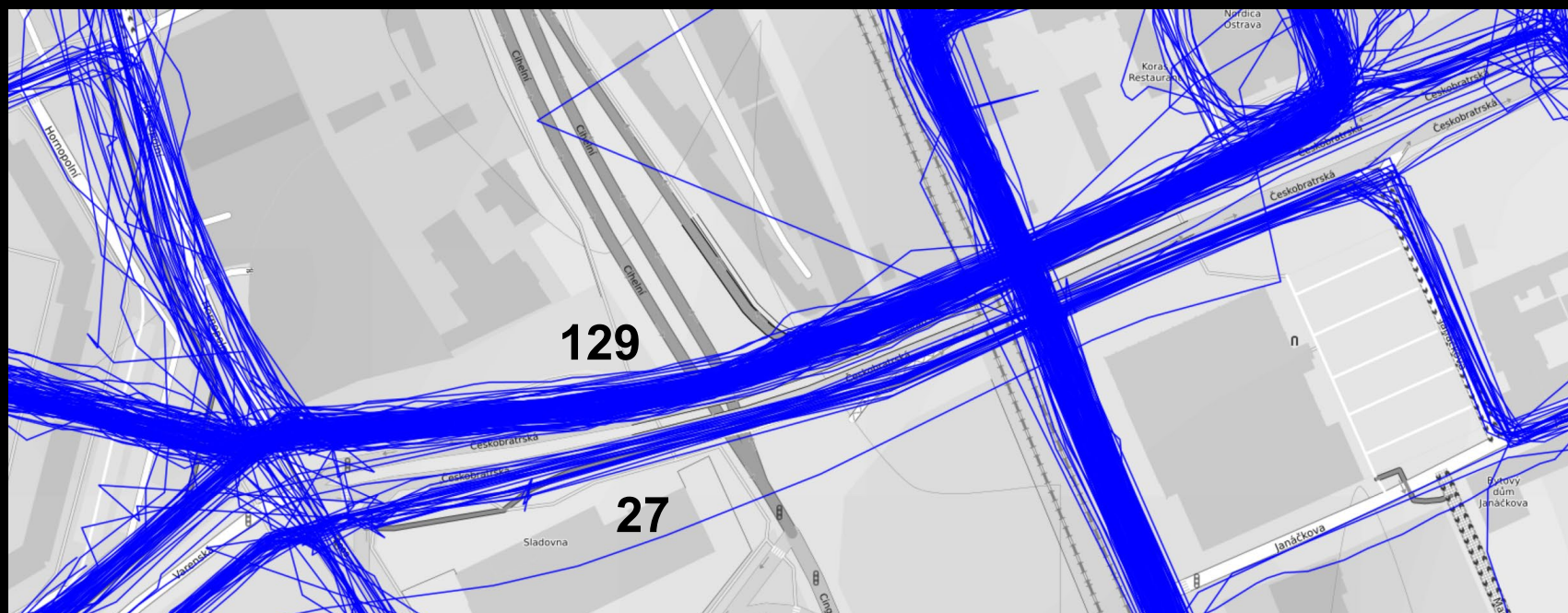




KONCEPCE
od trasy k ploše

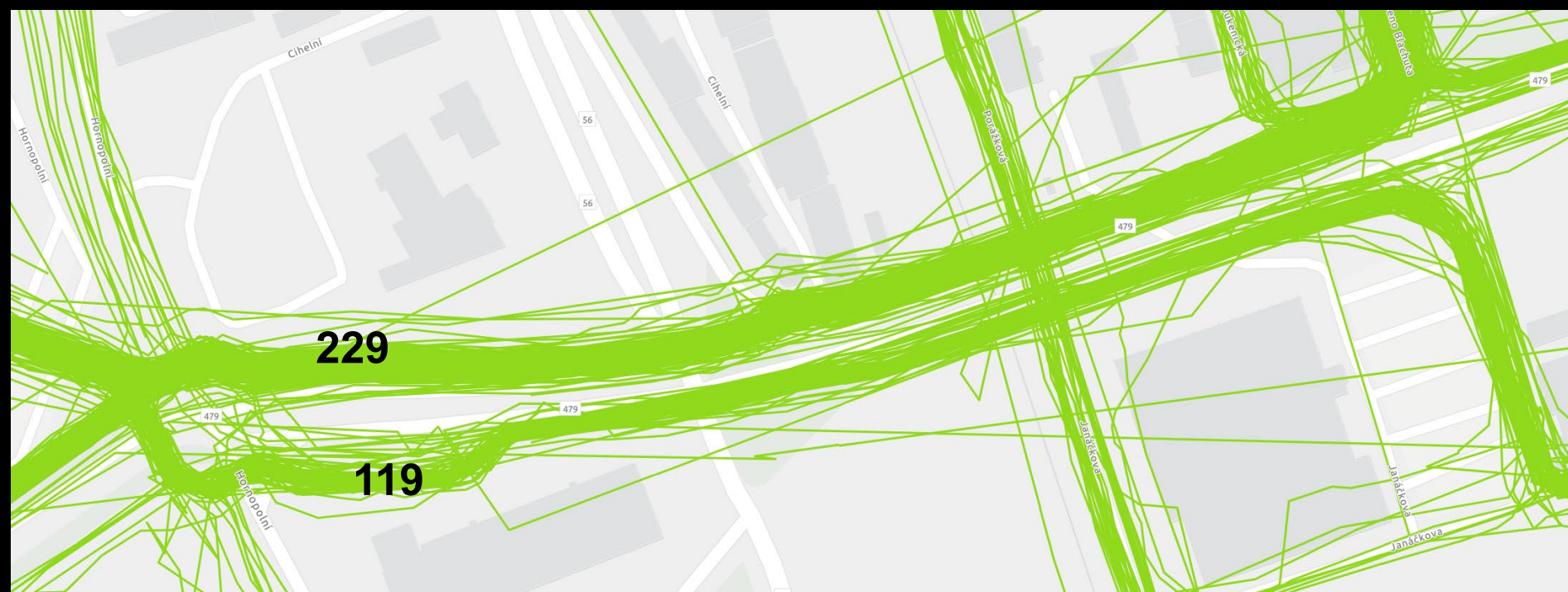
MAPPA!!!

2018

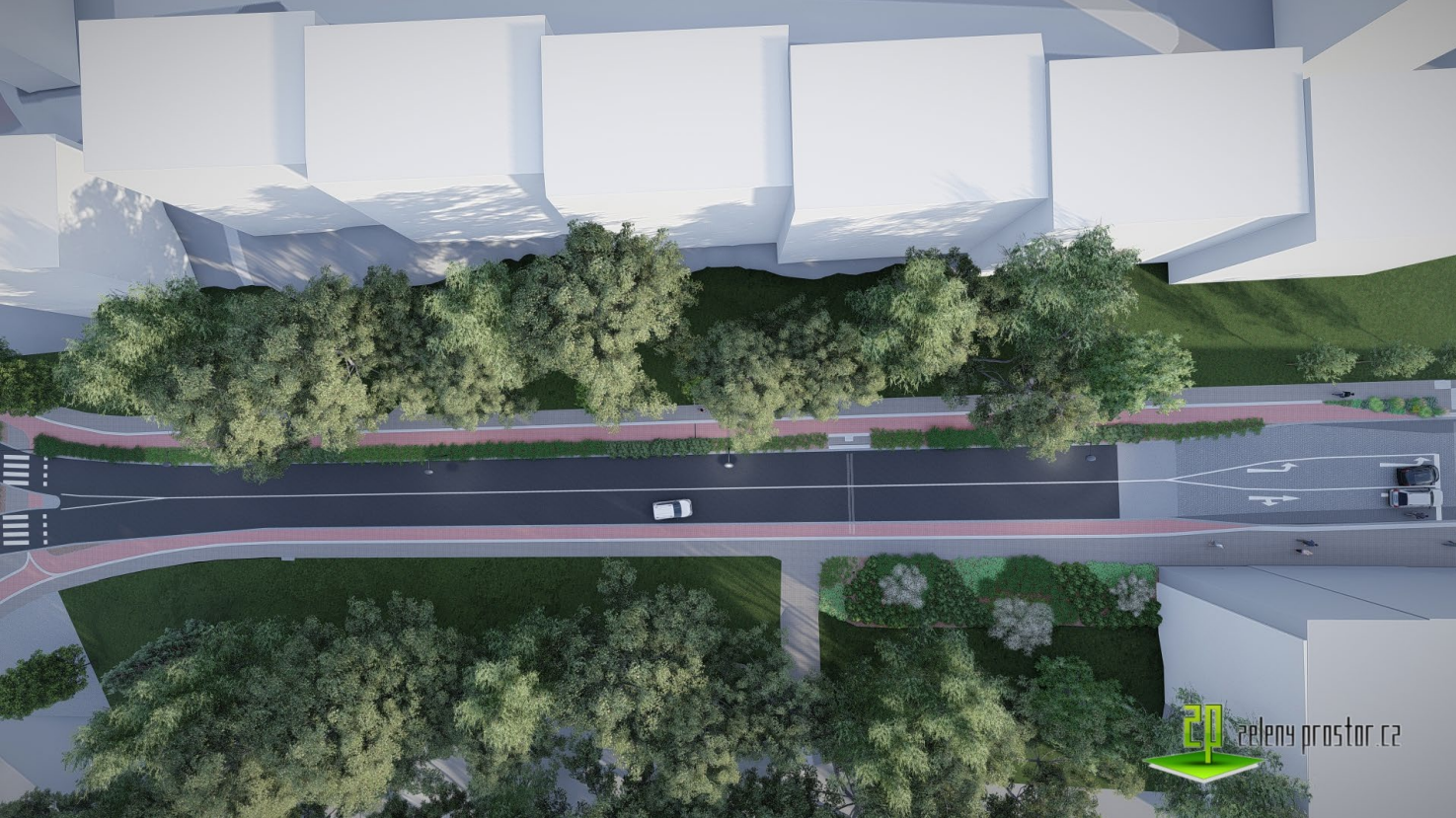


data: Do práce na kole, Auto*Mat,
Statutární město Ostrava 2018

2022



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







Cyklo Aplikace



[YouTube canal MAPPA](#)

MAPPA!!!

Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě



www.mappaostrava.cz/koncepce/

MAPPA!!!

**Děkuji
za pozornost**

Jožka Laža

