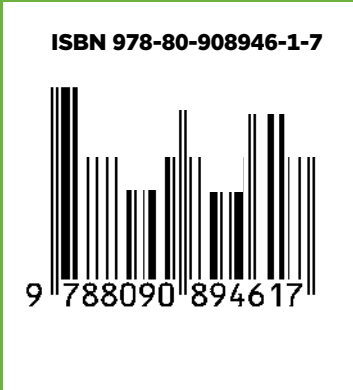




Koncepce městské třídy 28. října–Opavská

Dlouhodobá vize



OBSAH

1	Úvod	2—21
	1.1 Smysl a důvod zpracování dokumentu	4—13
	1.2 Obsah a způsob zpracování Koncepce	14—17
	1.3 Harmonogram	18—21
2	Návrh koncepce proměny a rozvoje	24—45
	2.1 Řešené a zájmové území	26—33
	2.2 Rozdělení na úseky	34—41
	2.3 Cíl proměny	42—45
3	Charaktery městské třídy	46—101
	3.1 Principy a metodika	48—57
	3.2—3.10 Karty jednotlivých charakterů městské třídy	58—101
4	Významná veřejná prostranství	102—139
	4.1 Principy a metodika	104—113
	4.2—4.27 Karty významných veřejných prostranství	114—139
5	Hierarchie, systém a význam ulic uvnitř města	140—161
	5.1 Obecná pravidla a zásady pro úpravy ulic ve městě	142—144
	5.2 Typologie a hierarchie ulic	145—153
	5.3 Ctění tří nadřazených dopravních systémů	154—155
	5.4 Ověření návrhu dopravním modelem	156—161
6	Rozvojová a transformační území na městské třídě	162—209
	6.1 Principy a metodika	164—173
	6.2—6.10 Karty jednotlivých rozvojových a transformačních území	174—209
7	Osy zeleně uvnitř města	210—265
	7.1 Principy a metodika	212—223
	7.2—7.43 Karty os zeleně uvnitř města	224—265
8	Zdroje a přílohy	266—309
	8.1 Seznam zdrojů	268—269
	8.2 Přílohy	270—309

Vydání:
září 2023

Zpracovatel:
Městský ateliér prostorového plánování
a architektury, příspěvková organizace

MAPPA!!!

Zadavatel:
Statutární město Ostrava

OSTRAVA!!!

ÚVOD



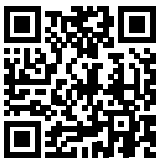
**Městská třída 28. října–Opavská
je jednou z hlavních tepen
městského života v Ostravě.**

**Tato Koncepce je nástrojem
pro její systematickou proměnu.
Pomůže při správě území i zadávání
investic a jejich vzájemné koordinaci.**

Smysl a důvod zpracování dokumentu

Dokument rozvíjí Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy 2017–2023 (fajnOVA). Jedná se o jeden z vlajkových projektů strategického plánu (pod názvem Revitalizace ulic Opavská a 28. října na bulvár s preferencí pěší a cyklistické dopravy).

fajnOVA
Strategický plán



1.1.1 Typ dokumentu
Jedná se o koncepční dokument, který stanovuje dlouhodobou vizi, směr rozvoje a postupné proměny ulic 28. října, Opavská, přilehlých veřejných prostranství, zastavitelných ploch a širšího okolí ve vymezeném řešeném a zájmovém území. Popisuje cíle rozvoje jednotlivých míst a území. Určuje principy a standardy pro veřejná prostranství. Zabývá se proměnou jednotlivých částí území tak, aby ji bylo možné naplňovat postupně. Dotýká se oblasti územního plánování, městské mobility, životního prostředí a investic. Koncepce doplňuje a zpřesňuje platné právní a technické normy, strategické a koncepční dokumenty statutárního města Ostravy. Implementace této Koncepce je úkolem zejména Magistrátu statutárního města Ostravy, jeho městských organizací (OK a DPO), městských obvodů, kraje a státu včetně jejich organizací. Úspěšné naplňování Koncepce je podmíněno koordinací jednotlivých zájmů, které se setkávají v konkrétních veřejných prostranstvích a zastavitelných plochách.

1.1.2 Účel
Jde o nástroj pro zadávání investic, správu území, hospodaření s majetky, vzájemnou koordinaci záměrů v rámci území městské třídy různými subjekty, jejichž zájmy a aktivity se ve veřejném prostranství městské třídy setkávají.

Investiční záměry by se měly v průběhu zpracování, a to konkrétně ve fázi studie, konzultovat se správci dopravní a technické infrastruktury (Dopravní podnik a.s., Ostravské komunikace a.s., Ostravské vodovody a kanalizace a.s. a další).

1.1.3 Pro koho je dokument určen
Koncepce bude sloužit několika cílovým skupinám. Jedná se zejména o subjekty, které mají vliv na podobu městské třídy a jejího okolí. Využívat Koncepci budou následovně:

- MAPPA**
- závazný plán rozvoje městské třídy 28. října–Opavská a jejího okolí
 - závazný dokument pro zpracování nebo zadávání konkrétních projektů
 - jeden z podkladů pro posuzování konkrétních projektů a záměrů

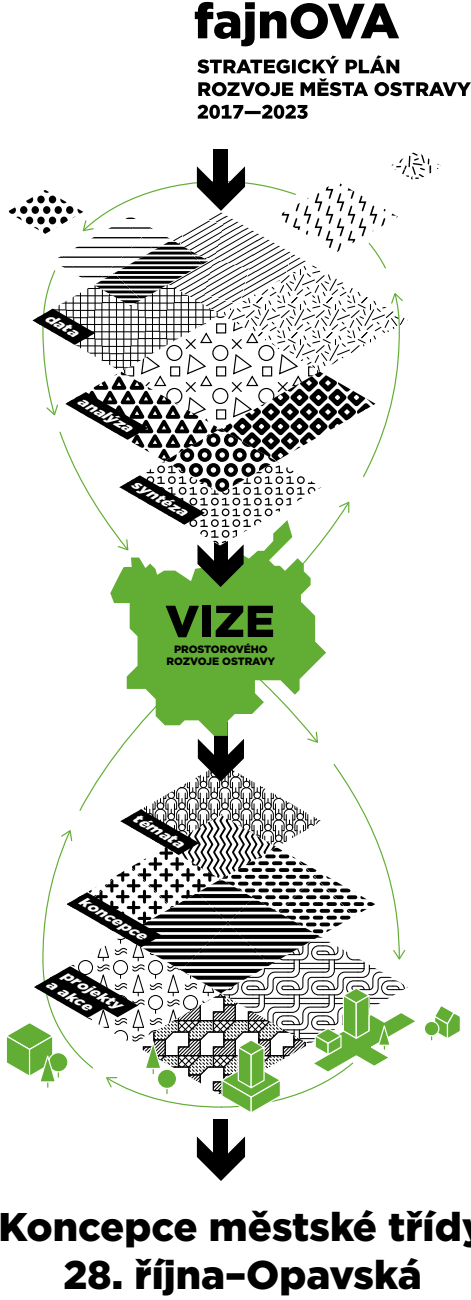
- statutární město Ostrava a městské společnosti**
- metodika proměny městské třídy 28. října–Opavská a jejího okolí
 - podklad pro projektovou přípravu investic ve veřejných prostranstvích, výstavby a dopravní infrastruktury
 - podklad pro koordinaci jednotlivých záměrů v území
 - podpora pro územně analytické podklady (ÚAP), územně plánovací dokumentace (ÚPD) a strategické dokumenty v oblasti architektury, urbanismu, dopravy a tvorby veřejných prostranství
 - podklad pro správu a hospodaření s majetkem ve vlastnictví statutárního města

- městské obvody**
- metodika proměny městské třídy 28. října–Opavská a jejího okolí
 - podklad pro projektovou přípravu investic ve veřejných prostranstvích, výstavby a dopravní infrastruktury
 - podklad pro čerpání finančních prostředků pro investiční záměry
 - podklad pro koordinaci jednotlivých záměrů v území
 - podpora pro strategické dokumenty v oblasti architektury, urbanismu a tvorby veřejných prostranství zadávané městským obvodem

- Moravskoslezský kraj a jeho společnosti**
- metodika proměny městské třídy 28. října–Opavská a jejího okolí
 - podklad pro projektovou přípravu investic ve veřejných prostranstvích, výstavby a dopravní infrastruktury
 - podklad pro koordinaci jednotlivých záměrů v území
 - podpora pro územně analytické podklady (ÚAP), územně plánovací dokumentace (ÚPD) a strategické dokumenty v oblasti rozvoje, urbanismu, dopravy a životního prostředí

- projektanti**
- podklad při projektování veřejných prostranství, dopravní infrastruktury a zástavby
 - zpřesnění principů a parametrů veřejných prostranství, dopravní infrastruktury a zástavby doplňující platnou legislativu a technické předpisy
 - podpora a argumentace při projednávání konkrétních projektů

- veřejnost**
- informace o přístupu k proměně městské třídy 28. října–Opavská a jejího okolí
 - informace o principech, standardech a parametrech zástavby a veřejných prostranství
 - znalostní podklad pro účast veřejnosti při participaci konkrétních projektů



1.1.4 Vazba na strategický plán města
Koncepce městské třídy je vlajkový projekt strategického plánu. Zpracování Koncepce předcházelo vytvoření dokumentu Vize prostorového rozvoje, která rozvíjí strategický plán v prostoru města, ukazuje, jak se strategické cíle a priority promítají do prostoru města a rozvíjí 12 témat, která jsou pro rozvoj Ostravy důležitá. Vize prostorového rozvoje definuje a zpřesňuje téma městských tříd v kontextu města Ostravy.

Koncepce městské třídy 28. října-Opavská naplňuje priority a cíle Strategického plánu rozvoje města Ostravy 2017–2023:

1 Propojit město uvnitř i se světem

Změny, kterých chce strategický plán dosáhnout a Koncepce je rozvíjí:

„Zvýšíme kapacitu, kvalitu a rychlost dopravy mezi částmi města.“

Kapacitu a rychlost propojení formou IAD již nelze zvyšovat mimo skelet rychlostních komunikací. Pokud má město směřovat k udržitelnosti, musí nabídnout pestrost ve způsobu přepravy po městě a adaptovat se na klimatickou změnu. Koncepce městské třídy 28. října-Opavská se zabývá multimodálním způsobem pohybu po městě a úpravou ulice s preferencí udržitelné dopravy. Tak, aby kvalitu a rychlost měla nejen motorová (individuální automobilová) doprava, ale také doprava pěší, na kole a hromadná.

„Obnovíme a oživíme nevyužitá území a proluky a lépe propojíme hustě osídlené části města.“

Živé a vitální město je takové, které má dostatečnou hustotu zástavby a hustotu obyvatel (cca 100 ob./ha). Městskou třídu protíná 9 velkých rozvojových území a leží na ní řada proluk, jejichž zástavba a způsob napojení na městskou třídu je pro město zásadní. Koncepce se těmto územím věnuje podrobněji, ukazuje jejich potenciál, definuje klíčové otázky pro daná území a možný cílový stav struktury zástavby.

2 Oživit historické centrum města

Změny, kterých chce strategický plán dosáhnout a Koncepce je rozvíjí:

„Zlepšíme dopravní propojení centra s městskými obvody.“

Dokument se věnuje multimodálnímu propojení mezi městskými obvody na městské třídě a posílení skeletu rychlostních komunikací s preferencí IAD. Tak, aby kratší trasy bylo možné absolvovat různými prostředky a zároveň se neomezovala potřeba tranzitního rychlého propojení motorové dopravy mezi koncovými částmi městské třídy.

3 Být centrem prvotřídního vzdělávání

Koncepce může mít nepřímý vliv na tento cíl skrze návrh vhodných míst a způsob zástavby týkající se vysokoškolského vzdělávání.

4 Zlepšit prostředí pro rozvoj podnikání

Koncepce navrhuje dostavbu proluk a přípravu rozvojových a transformačních území v blízkosti městské třídy pro vhodný typ zástavby. Tím umožní mimo jiné i vznik prostoru pro podnikatelskou činnost. Kultivace stávajících veřejných prostranství může mít pozitivní efekt na stabilizaci či rozvoj maloobchodní sítě.

fajnOVA

STRATEGICKÝ PLÁN
ROZVOJE MĚSTA OSTRAVY
2017–2023



fajnOVA
Strategický plán

5 Podporovat komunitní život a zapojit občany do řízení města

V rámci přípravy a zpracování Koncepce proběhla aktivní komunikace a participace s obyvateli města. Proběhl například sběr zpětné vazby skrze anketní dotazník pocitových map, při komentovaných prohlídkách výstavy prezentující návrh Koncepce či v rámci dotazníku pro provozovatele obchodů a služeb.

www.pocitovemapy.cz



6 Kultivovat prostředí pro život všech generací

Změny, kterých chce strategický plán dosáhnout a Koncepce je rozvíjí:

„Budeme respektovat principy moderního urbanismu při plánování územního rozvoje města a budovat povědomí o tom, že čistý a bezpečný veřejný prostor je společnou prioritou obyvatel.“

V rámci představení tématu proměny městské třídy veřejnosti posilujeme povědomí o důležitosti budování kompaktního města a kvalitních veřejných prostranství.

„Podpoříme zahušťování města uvnitř jeho administrativních hranic, zastavění proluk architektonicky hodnotnou zástavbou a odstranění bariér pohybu.“

Dokument se zabývá tématem proluk, ploch vhodných k zástavbě a velkých transformačních území, jejichž příprava a nastavení vhodných parametrů je důležitá pro vhodný rozvoj města z hlediska nové zástavby a intenzifikace v rámci města uvnitř.

„Budeme upřednostňovat ekologickou městskou hromadnou dopravu a jiné formy dopravy šetrné k životnímu prostředí.“

Dokument se zabývá rozdělením dopravního prostoru městské třídy pro všechny typy dopravy, s preferencí dopravy udržitelné.

7 Přiblížit město k přírodě

Změny, kterých chce strategický plán dosáhnout a Koncepce je rozvíjí:

„Zkultivujeme městské parky a zelené plochy pro volný čas a rekreaci.“

Plochy zeleně v udržitelném a vitálním městě nejsou izolované ostrovy, ale propojená síť. Městská třída a další významné ulice musí taková propojení vytvářet a fungovat rovněž jako síť. Dokument se zabývá propojením ploch zeleně uvnitř města i v okolní krajině napříč městskou třídou.

„Omezíme zdroje znečištění ovzduší.“

Optimalizace množství IAD na městské třídě a v jejím okolí zmenší zátěž ze znečištění ovzduší. Dokument obsahuje úpravy ulice s cílem zvýšit atraktivitu jiných druhů dopravy a tím snížit intenzitu průjezdů IAD na městské třídě.

Koncepce městské třídy 28. října–Opavská navazuje na Vizi prostorového rozvoje Ostravy 2020

Problematika městských tříd v kontextu polycentrického města byla předmětem zkoumání dokumentu Vize prostorového rozvoje, zpracovaného městským ateliérem MAPPA v roce 2020. „Kostra města“ je jedním z dvanácti témat Vize prostorového rozvoje.

1.1.5 Co jsou to městské třídy
Ulice obecně jsou spolu s náměstími a parky tradičními veřejnými prostranstvími. Jde také o nejčastější typ veřejného prostranství, protože zajišťuje obsluhu budov a pohyb po městě. Ulice mají umožňovat bezpečný a plynulý pohyb pro všechny účastníky (chodce, cyklisty, městskou hromadnou dopravu a motorovou individuální dopravu) včetně pohybu po příčných propojeních.

Dobře fungující živá ulice funguje jako „šev“ v území. „Sešívá“ čili funkčně a esteticky propojuje různé díly města.

Ostrava má fungující **skelet rychlostních komunikací**, který propojuje město s regionem. Dále má několik důležitých ulic, které protínají město uvnitř a propojují tři velká obytná centra: Porubu, Jih a Centrum. **Městské třídy** využívá velké množství lidí – obyvatel, kteří v jejich blízkosti žijí i pracují nebo uživatelů, tedy lidí, kteří v Ostravě nebydlí, ale město a tyto ulice využívají, pohybují se po nich, nakupují zde a vyvíjejí další aktivity. Na městských třídách sídlí mnoho významných institucí, nachází se zde důležitá veřejná prostranství: náměstí, parky, předprostory solitérních budov a další. Městská třída slouží obyvatelům i uživatelům díky jedinečným funkcím, které se zde nachází.

Díky svému významu, způsobu založení Ostravy a soustředění aktivit jsou tyto důležité ulice ostravskými městskými třídami, jsou hlavními tepnami městského života. Městských tříd je v Ostravě několik a ulice 28. října a Opavská dohromady tvoří jednu z nich.

1.1.6 Proč je důležité zabývat se proměnou městských tříd
Správně fungující městské třídy reprezentují vitalitu města. Současný stav ostravských městských tříd zdaleka neodpovídá jejich významu, netvoří plnohodnotná spojení, „švy“ městské struktury a nevytváří celkově ani dobré město pro lidi.

- Každá městská třída má svá specifika, ale spojují je tyto obecné problémy:**
- městské třídy byly dosud nahlíženy primárně jako dopravní tepny pro rychlý přesun obyvatel, této prioritě jsou podřízeny další funkce, které veřejný prostor má
 - má chybějící nebo nevyhovující příčné vazby (např. přechody pro chodce, komplikované křižovatky)
 - chybí zde zástavba, jsou tu prázdné proluky i velká transformační území
 - je zde nedostatek zeleně nebo má nevhodnou formu
 - zahrnuje množství zbytkových ploch, které nejsou ani veřejným prostranstvím (náměstím, parkem apod.) a zároveň nejsou plochou vhodnou k zástavbě
 - je zde nedostatečná nebo nevhodná údržba povrchů a zeleně
 - trasování sítě technické infrastruktury a podmínky jejich správců a vlastníků zásadně prostorově a ekonomicky limitují kultivaci městských tříd

městské třídy

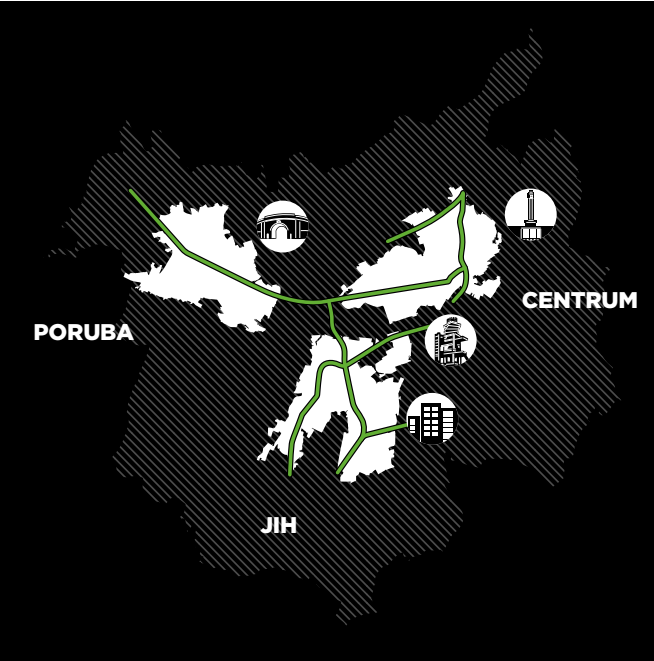
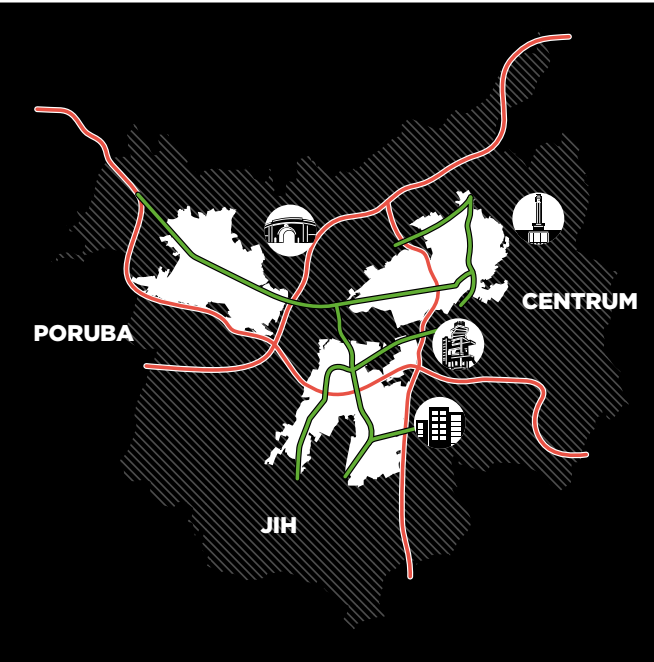
skelet rychlostních komunikací

obytná centra



Vize prostorového rozvoje Ostravy

Vize prostorového rozvoje Ostravy, MAPPA 2020



Kostra města



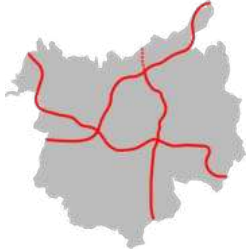
Vize prostorového
rozvoje Ostravy

Dostupnost rychlostních komunikací
umožňuje tvorbu obytného města

Stávající kapacitní síť rychlostních komunikací umožňuje rychlý pohyb skrz město i směrem ven, zároveň ale vytváří významné vnitřní bariéry. Tři hlavní rychlostní komunikace by měly být dále posilovány. Umožní to pak spojnice obytných center přetvořit na městské třídy s důležitými

funkcemi a významnými veřejnými prostranstvími. Provázání železničních stanic a obytných center nabízí velký potenciál pro budoucnost. Využití původních vleček může výrazně zlepšit propojení uvnitř Ostravy i s bývalým industriálním územím kraje.

Rychlostní komunikace
55,7 km



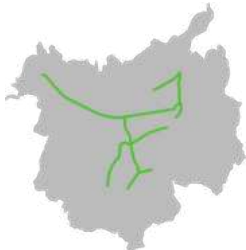
Charakteristika

- kapacitní, vícepruhová komunikace s dostatečně dlouhými bezpečnými odbočovacími a připojovacími pruhy
- stavebně oddělené jednotlivé směry jízdy
- mimoúrovňové křížení s ostatními komunikacemi
- bez úrovnového křížení s pěší, cyklistickou nebo tramvajovou dopravou

Potenciál

- zvyšování plynulé průjezdnosti a maximální rychlosti při zachování bezpečnosti provozu

Městská třída
34,9 km



Charakteristika

- důraz na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků silničního provozu
- bezbariérové a bezpečné přechody v místech přirozené potřeby přecházení
- tramvaje vedeny na samostatném tělese
- zeleň v ulicích má formu alejí
- světelně řízené křižovatky v koordinovaných tazích („zelená vlna“)

Potenciál

- oddělení jednotlivých druhů dopravy, nebo vhodné podmínky pro sdílení společného prostoru (pěší, cyklo)
- podélné parkování v konkrétních prostorových možnostech
- možné využití tramvajového tělesa pro autobusy nebo návrh nových vyhrazených pruhů

Napojení na rychlostní komunikace
15,2 km



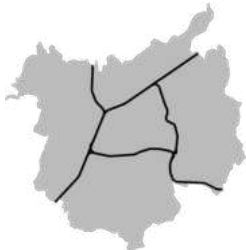
Charakteristika

- rychlé a kapacitní propojení rychlostních komunikací a městských center
- široká nebo vícepruhová komunikace
- obvykle s prostorem pro městskou hromadnou dopravu

Potenciál

- nevylučovat budoucí městotvornější přestavbu nebo dostavbu komunikace

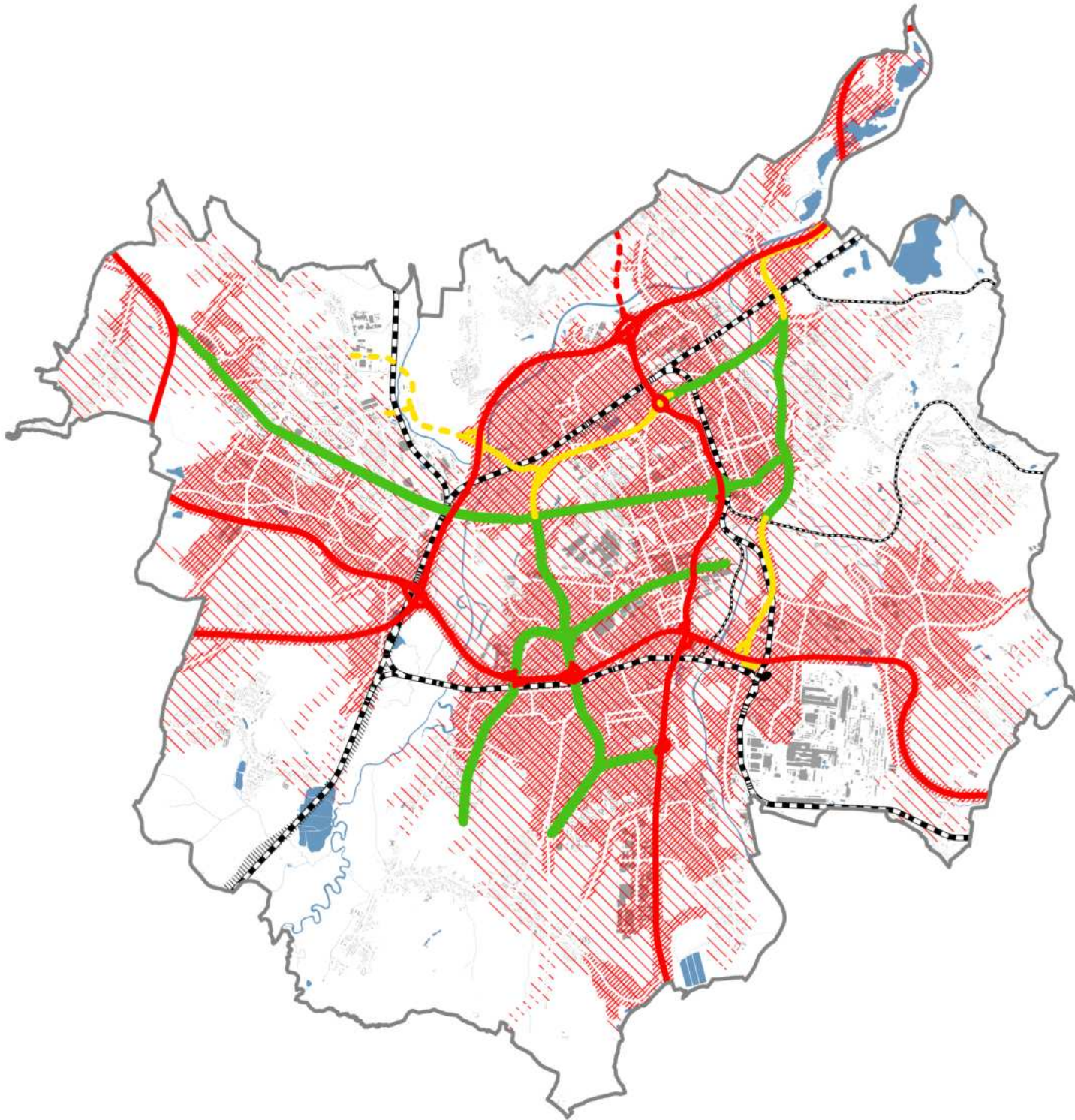
Železnice
54,5 km



Potenciál

- využití železničního okruhu pro regionální i nadregionální spojení vytvoří nové rozvojové plochy, které mohou vhodně propojovat stávající zástavbu s železničními nádražími i zastávkami
- vhodné uspořádání kolejíšť v zastávkách umožní provoz příměstských i dálkových vlaků v jednom směru

- ostravský železniční okruh by měl být ideálně tvořen minimálně dvoj kolejnou tratí umožňující obousměrný provoz
- železniční trať by měla v budoucnu umožnit provoz takzvané vlakotramvaje



Silniční komunikace

- Rychlostní komunikace
- - - Rychlostní komunikace - návrh
- Městská třída
- Spojnice rychlostní komunikace
- - - Spojnice rychlostní komunikace - návrh

Železniční trať

- Železniční trať
- - - Železniční vlečka
- Dostupnost rychlostní komunikace do 5 minut
- - - Dostupnost rychlostní komunikace do 10 minut
- Rezerva VRT (Vysokorychlostní trať)

Fakta a hlavní problémy ulic 28. října a Opavská

1.1.7 Fakta

- jedna z historicky nejvýznamnějších a nejstarších ulic města
- začátek: křižovatka s ulicí Bohumínská, tzv. „u tanku“ v blízkosti mostu Miloše Sýkory na Slezské Ostravě
- konec: okružní křižovatka u nákupního centra Géčko v Plesné
- délka: 12 kilometrů, složená ze dvou ulic 28. října a Opavská
- prochází 9 městskými obvody: Slezská Ostrava, Moravská Ostrava a Přívoz, Mariánské Hory a Hulváky, Nová Ves, Svinov, Třebovice, Poruba, Pustkovec, Plesná
- uživatelé: kromě obyvatel města ji denně využívá až 80 000 uživatelů
- v jejím okolí může bydlet až 100 000 lidí
- na městské třídě a jejím okolí se dnes kumuluje až 50 % všech investic z rozpočtu města
- na městské třídě a v jejím okolí se připravují investice do dopravní struktury pokrývající až 7 km komunikací

1.1.8 Hlavní problémy

- velké množství investic, oprav a dalších aktivit, které se ve veřejném prostoru potkávají, netvoří kvalitní veřejná prostranství, naopak, mnohdy na sebe jednotlivé kroky proměny nenaazují, nejsou zkoordinovány
- městská třída 28. října–Opavská je vnímána a slouží primárně jako dopravní tepna umožňující rychlý a kapacitní pohyb motorové dopravy mezi historickým centrem a Porubou; toto hlavní využití limituje její obytnost
- veřejný prostor v rámci ulice není vyváženě rozdělen mezi jednotlivé druhy dopravy (nedostatečná cyklistická infrastruktura, bariéry v pohybu napříč ulicí, chybějící nebo nedostatečně široké chodníky apod.)
- kvalita povrchů, zeleně, mobiliáře a všech dalších prvků neodpovídá významu a důležitosti této ulice, v celém území městské třídy je velké množství typů téhož prvku (např. typy dlažby, laviček)
- nedostatečná a problematická údržba a vizuální reklamní smog



1.2

Obsah a způsob zpracování
Koncepce

Koncepce je dokument, který umožňuje městu pracovat s proměnou městské třídy postupně. Obsahuje tři části ve třech měřítkách, v různé míře detailu a použitelné v různých fázích projektů a různými aktéry (statutární město, městské obvody, vlastníci a správci veřejné hromadné dopravy a další). Cílem je ovlivnit proměnu nejen skrze velké infrastrukturní investice, jejichž doba přípravy a realizace trvá někdy i desítky let, ale i pomocí menších investic, drobných úprav a oprav, které se ve veřejných prostranstvích dějí rutinně (oprava chodníků, výměna laviček, oprava sítí technické infrastruktury apod.).

Město není jen v roli investora, ale je jedním z významných aktérů v území. V roli významného aktéra může záměry a investice jiných aktérů ovlivňovat, dávat podněty a požadavky, ale musí vědět, co od území chce a potřebuje a jak má dané území vypadat. Jednotlivé části Koncepce jsou mezi sebou provázány a mají názvy a obsah viz kapitoly *Dlouhodobá vize*, *Úseky městské třídy*, *Manuál veřejných prostranství*.

- 1.2.1 Analytická část**
Návrhu předcházela analytická část, jejíž výčet je uveden v seznamu níže a k dispozici je online ve webovém rozhraní.
- Databáze ostravských projektů
 - Vize prostorového rozvoje
 - Územně plánovací podklady
 - Analýza maloobchodní sítě
 - Občanská vybavenost
 - Doprava
 - Lokality
 - Pocitové mapy

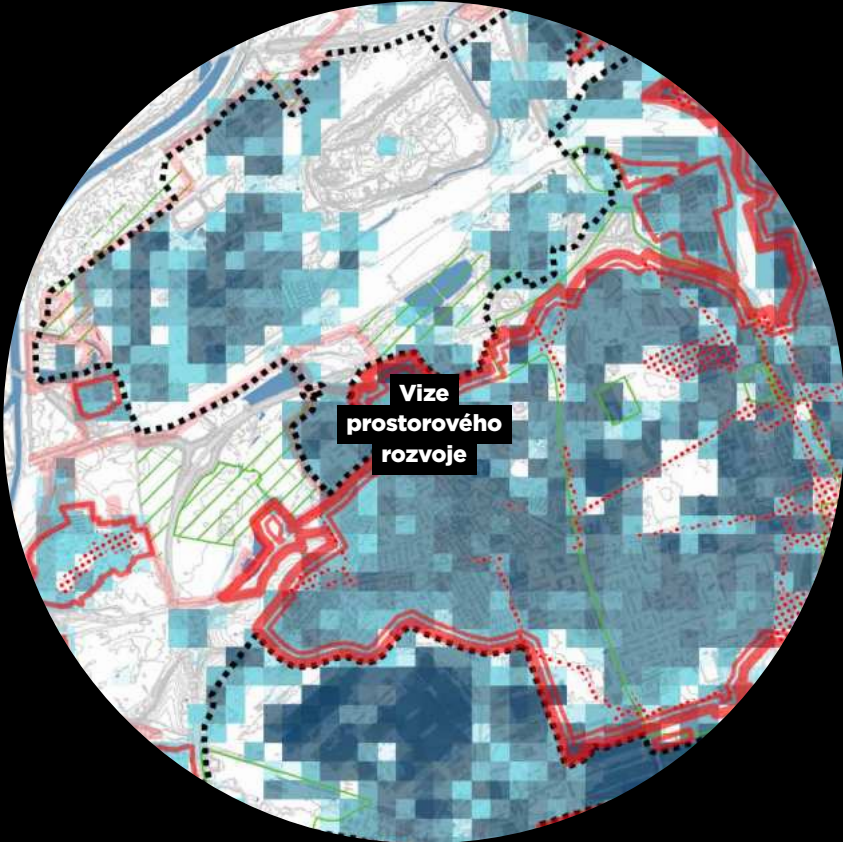
Podívejte se
na web analýzy
současného
stavu



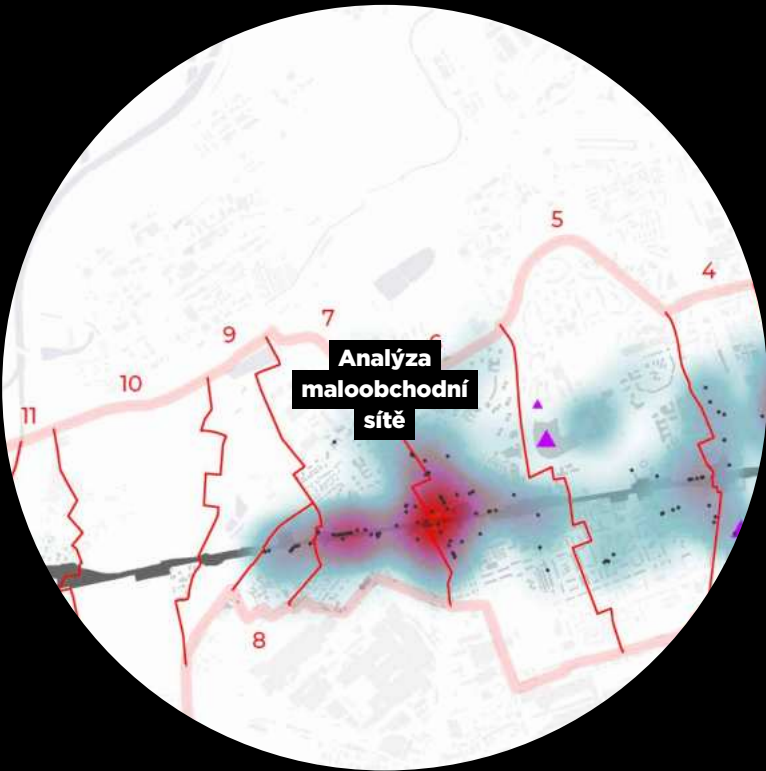
analytická
část



Databáze
ostravských
projektů



Vize
prostorového
rozvoje



Analýza
maloobchodní
sítě



Občanská
vybavenost



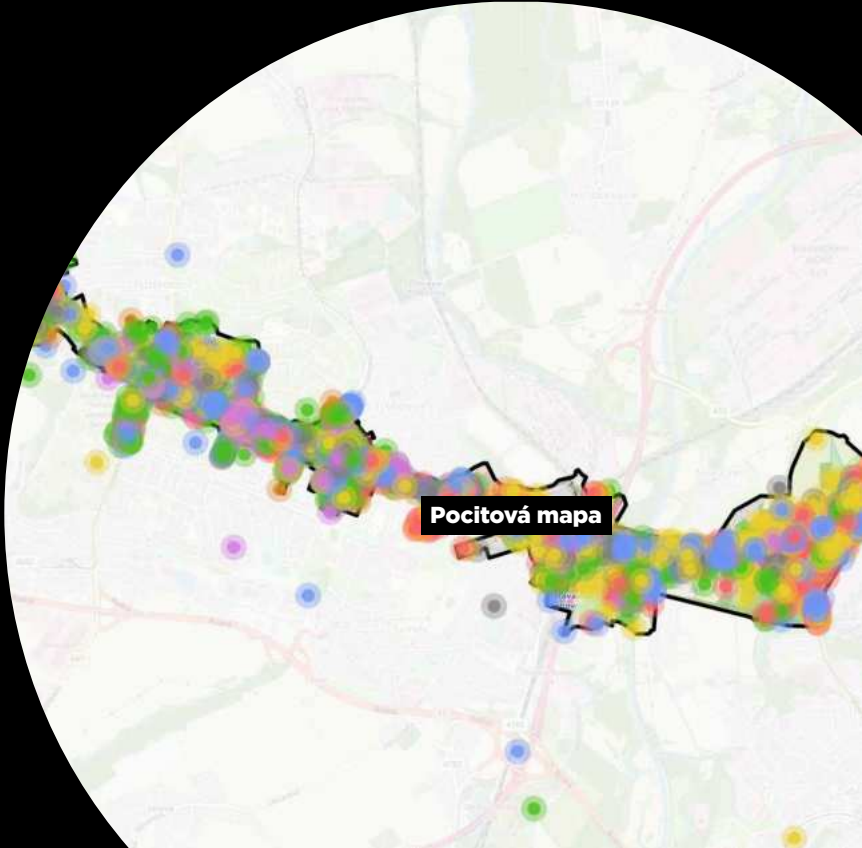
Doprava



Lokality

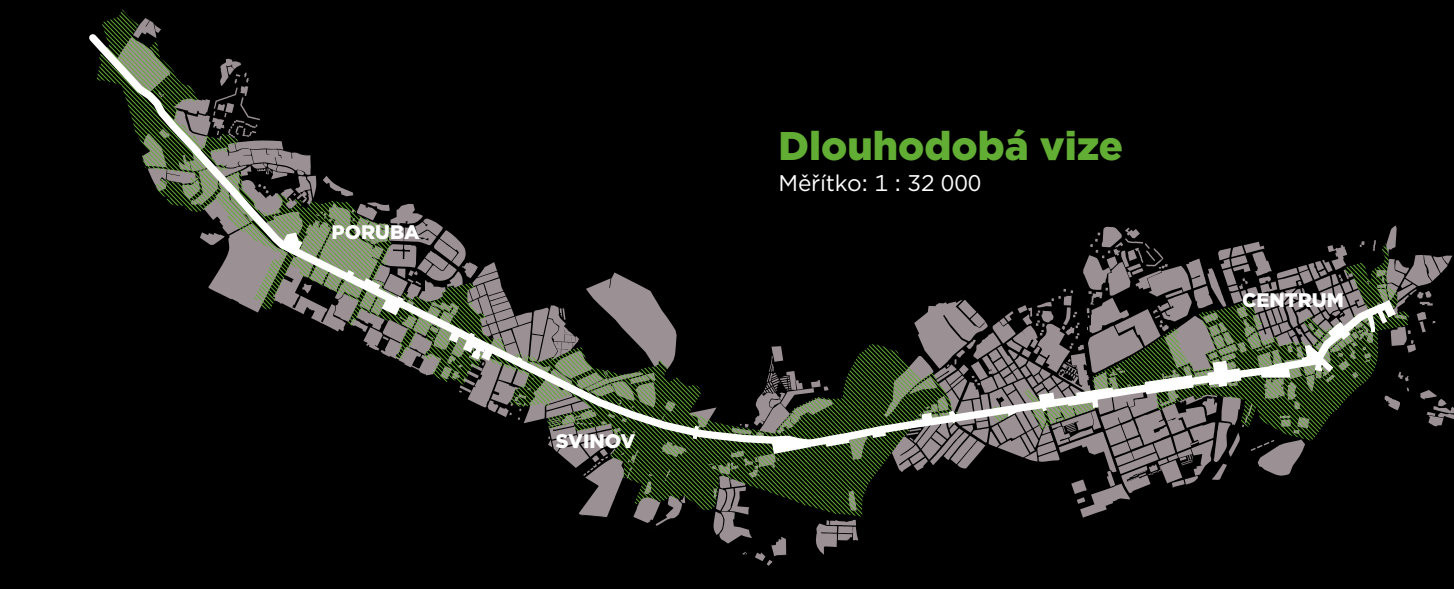


Územně
plánovací
dokumentace
a podklady



Pocitová mapa

Tři části Koncepce



Dlouhodobá vize

Měřítko: 1 : 32 000

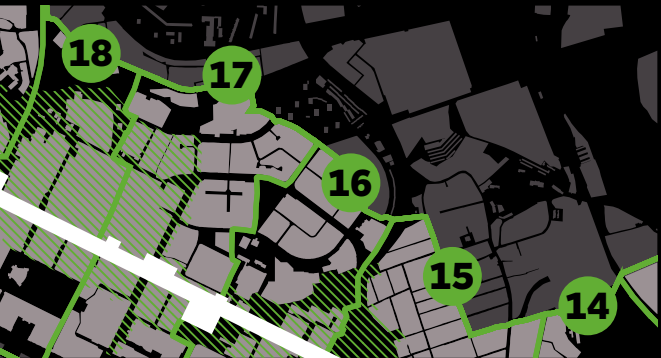
Dlouhodobá vize má celoměstský kontext, nastavuje směr rozvoje městské třídy a jejího okolí v dlouhodobém horizontu. Je nástrojem pro přípravu území, nastavení parametrů velkých investic.

Dlouhodobá vize se zabývá pěti tématy:

1. Charaktery městské třídy
2. Významná veřejná prostranství
3. Hierarchie a systém ulic uvnitř města
4. Transformační a rozvojová území
5. Osy zeleně uvnitř města

Úseky městské třídy

Měřítko: 1 : 500 až 1 : 10 000

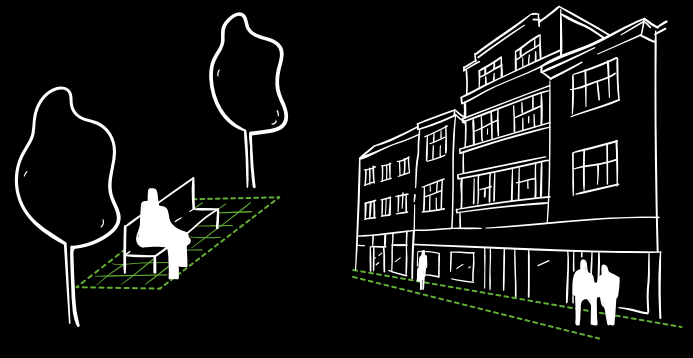


Na 12 km délky mají ulice 28. října a Opavská různý, mnohdy velmi nesourodý charakter. Jiným způsobem je při proměně potřeba přistupovat k částem v historickém jádru města, jinak k území, kde městská třída prochází krajinou a jinak v části města, která byla vybudována v duchu socialistického realismu.

Městskou třídu jsme rozdělili do 22 úseků dle jejich stávajícího stavu, charakteru zástavby a dopravního fungování. Ke každému úseku je potřeba přistupovat individuálně. Úsek městské třídy je nejmenší nezbytný kontext části území, který musí být řešen při menších úpravách (např. rekonstrukce křižovatky).

Zároveň je potřeba při menších projektech, investicích, akcích i drobných úpravách reflektovat kontext celého úseku nebo jejich rozhraní. Druhá část tohoto koncepčního dokumentu s názvem *Úseky městské třídy* je nástrojem pro zadávání a koordinaci konkrétních investic v území v kratším čase. Do této druhé části Koncepce se promítají veškeré dané limity místa (např. územní plán, majetkoprávní vztahy) i návrhové parametry z první části *Dlouhodobá vize*. Proměna městské třídy pomocí úseků je způsob, jak promítnout *Dlouhodobou vizi* do podoby městské třídy v konkrétních místech.

Manuál veřejných prostranství



Veřejná prostranství představují přeneseně tzv. obývací města. I přes pestrost charakterů městské třídy je potřeba, aby se její postupná proměna věnovala sjednocení u prvků, u kterých to lze. V detailu ulice její vzhled a funkcionalitu ovlivňuje velké množství aktérů, kteří jsou vlastníky a správci jednotlivých prvků (např. městské obvody, správce veřejného osvětlení, správce zastávek MHD, správce technologických skříní technické infrastruktury atd.). Proto se třetí část *Manuál veřejných prostranství* věnuje sjednocení prvků, jejichž správa, údržba a výměna spadá pod běžnou agendu města, resp. městských obvodů a městských společností.

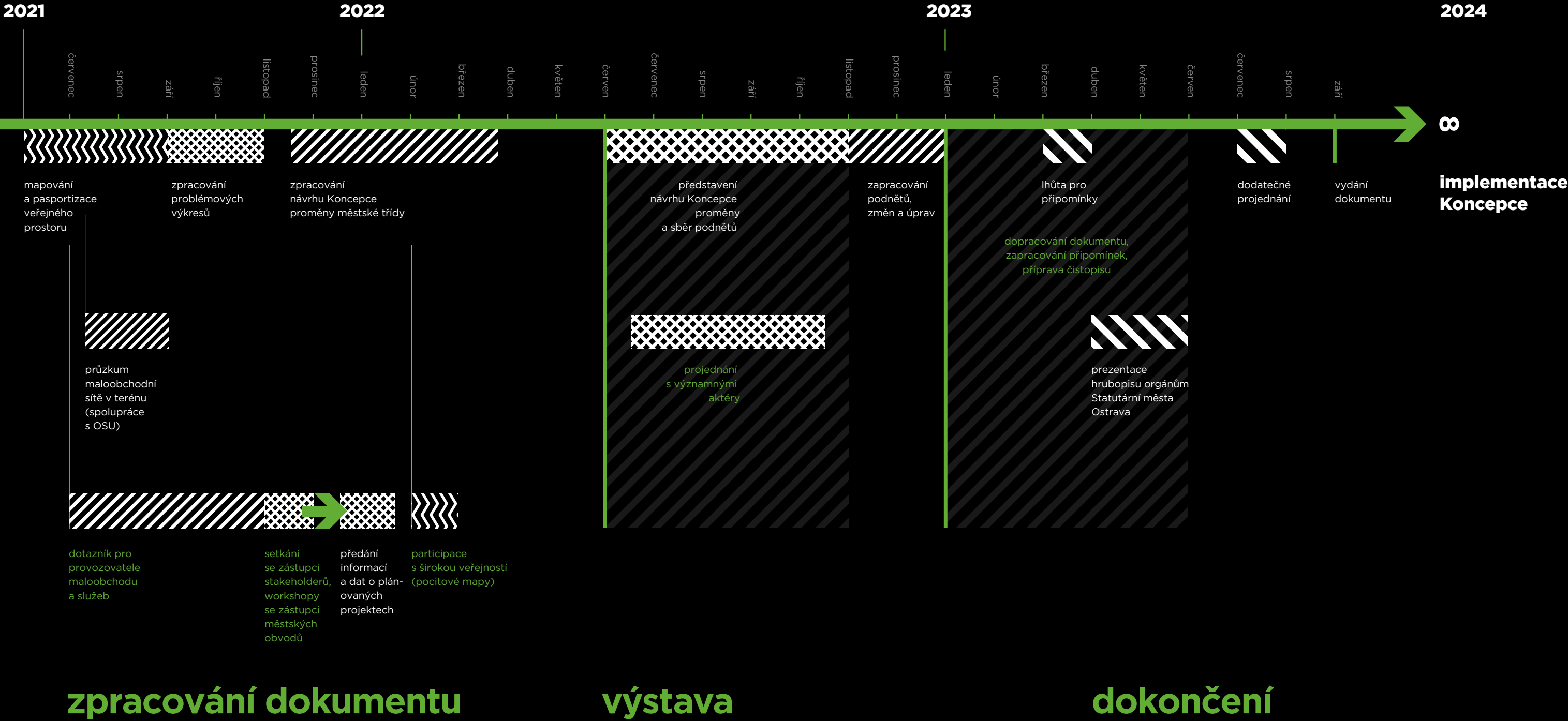
Manuál veřejných prostranství je nástrojem pro dohodu v rámci běžné údržby a oprav a také pro zadávání menších investic. Sjednocení vzhledu ulice dle jednotných pravidel a standardu v rámci správy a údržby pomůže zlepšit kvalitu jednotlivých míst v krátkém čase.

Tato část Koncepce obsahuje:

- principy, jak s danými prvky pracovat –
 - je návodem pro úředníky i projektanty, kteří zpracovávají drobné zakázky pro město
- přehled stávajícího stavu daných prvků na městské třídě
- návrh základního a vyššího standardu daných prvků (např. základní jeden typ dlažby versus velkoformátová kamenná dlažba pro výjimečná místa)
- dosud zpracované kapitoly *Manuálu veřejných prostranství* pro městskou třídu jsou tyto a další budou následovat podle potřeb a možností:
 1. Lavičky
 2. Povrchy chodníků
 3. Stromořadí
 4. Cyklistická doprava

1.3

Harmonogram



1.3.1 Harmonogram pořízení a zpracování

Formát	Popis	Účastník	Časová osa
			srpen
			říjen
osobní setkání-anketa pro uživatele	osobní setkání a rozdávání letáčků k vyplnění ankety	majitelé a provozovatelé maloobchodních jednotek v řešeném a zájmovém území	
osobní setkání-workshop s MOb	workshopy_analytická část_sběr podnětů, informací o území na podkladu tzv. "problémových výkresů", které byly součástí pozvánky	Pozvané MOb: MOaP, Slezská Ostrava, MHaH	23
osobní setkání-workshop s MOb	workshopy_analytická část_sběr podnětů, informací o území na podkladu tzv. "problémových výkresů", které byly součástí pozvánky	Pozvané MOb: Poruba, Pustkovec, Nová Ves, Svinov, Třebovice	25
osobní setkání	Pracovní setkání ke Koncepci městské třídy a Databáze ostravských projektů s významnými aktéry, prezentace rozpracovanosti dokumentu, výzva ke spolupráci, sdílení infpormací	pozváni: Okas, OVaK, DPO, SSMSK, OMLZ, ŘSD, Inogy, Severomoravské vodovody a kanalizace a.s., Veolia, České radiokomunikace, Správa železnic, VŠB-TU Ostrava	24
anketa_online dotazník pro cílovou skupinu uživatelů	průzkum maloobchodní sítě-vyplnění dotazníku provozovateli, majiteli obchodních jednotek v řešeném a zájmovém území	cca 2000 maloobchodních jednotek v zájmovém území	30
			prosinec
informační kampaň	informační kampaň o projektu, jeho zpracování, výzva k participaci	informační video o informační kampaň ve vozech DPO, roznos nformační tiskoviny ve veřejných institucích a kulturních zařízeních města a dalších místech, online kampaň	leden
participace-online pocitové mapy (1.2-20.3)	zahájení participace formou pocitových map https://www.pocitovemapy.cz/mapujem/emestskoutridu/nahled	veřejnost	1 únor
participace-online pocitové mapy (1.2-20.3)	ukončení participace formou pocitových map https://www.pocitovemapy.cz/mapujem/emestskoutridu/nahled	446 respondentů, 7712 reakcí	20 březen
			duben
osobní setkání, prezentace a projednání	Komise investiční, architektury a rozvoje města	členové komise	5 květen
osobní setkání, prezentace a projednání	Komise pro strategický rozvoj	členové komise	31
osobní setkání, prezentace a projednání	Komise životního prostředí	členové komise	7
akce pro veřejnost-výstava (8.6-26.10.)	Výstava: Proměňme městskou třídu_výstavní prostor Za výlohou, Nádražní 17	návštěvníci výstavy	8 červen
osobní setkání, prezentace a projednání	Komise pro dopravu	členové komise	15
akce pro veřejnost, komentovaná prohlídka výstavy	Komentovaná prohlídka výstavy: Proměňme městskou třídu_výstavní prostor Za výlohou, Nádražní 17	veřejnost	21 červenec
akce pro veřejnost, komentovaná prohlídka výstavy	Komentovaná prohlídka výstavy: Proměňme městskou třídu_výstavní prostor Za výlohou, Nádražní 17	veřejnost	15
akce pro veřejnost, komentovaná prohlídka v řešeném území	Komentovaná procházka: Doprava na městské třídě	veřejnost	10
akce pro veřejnost, debata	Debata: Proměna městské třídy/ Sdíliko Poruba	veřejnost	22
akce pro veřejnost, komentovaná prohlídka v řešeném území	Komentovaná procházka: Městská třída u Domu Kultury	veřejnost	26 srpen
Projednání s odbory MMO	Představení dokumentu a následná diskuse	zástupci odborů magistrátu	21 září
akce pro veřejnost, komentovaná prohlídka výstavy	Den Architektury: Proměňme městskou třídu_výstavní prostor Za výlohou, Nádražní 17	veřejnost	30
akce pro veřejnost, komentovaná prohlídka výstavy	Den Architektury: Rychlé zásahy na městské třídě_Smetanovo náměstí_kvíz o městské třídě + setkání nad mapou	veřejnost	3 říjen
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MO Mariánské Hory a Hulváky	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	15

HARMONOGRAM ZPRACOVÁNÍ, PROJEKOVÁNÍ, PREZENTACE A PARTICIPACE A SCHVÁLENÍ DOKUMENTU KONCEPCE MĚSTSKÉ TŘÍDY 28. ŘÍJNA - OPAVSKÁ

Formát	Popis	Účastník	Časová osa
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MO Pustkovec, Plesná	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	22 listopad
Veřejné projednání: Bulvár u Domu Kultury/ Skelet	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	22
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MO Nová Ves, Třebovice	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	23
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MO Svinov	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	24
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MO Poruba	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	25
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MOMoravská Ostrava a Přívoz	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	29
Workshop s obvodů: Představení koncepce MT/ MOb Slezská Ostrava	Představení dokumentu, diskuse nad zaslánými materiály, agendou MOb ve vztahu k implementaci	zástupci vedení MOb, zástupci z úřadu, odborů, jejichž agendy se dokument týká	
			prosinec
			leden
			únor
žádost o připomínkování dokumentu	předání návrhu dokumentu v plném znění k připomínkování vybraným subjektům se lhůtou k zaslání připomínek, do 10.4.	rada města vybrané odbory MMO: OD, OSR, OŽP, OI městské obvody: SIO, MOaP, MHaH, Nová Ves, Svinov, Třebovice, Poruba, Pustkovec, Plesná komise rady města: Komise životního prostředí; Komise pro dopravu; Komise investiční, architektury a rozvoje města; Komise pro strategický rozvoj a energetiku vybrané městské společnosti: DPO, Okas ostatní subjekty: SSMSK	15 březen
představení na poradě vedení města	představení obsahu a harmonogramu zpracování a schvalování dokumentu na poradě vedení SMO	porada vedení SMO	20
vypovídání připomínek	vypovídání a zapracování připomínek zaslanych oslovenými subjekty	MAPPA	30 duben
prezentace komisím rady města	termín, do kterého je potřeba na zasedáních vybraných komisí prezentovat dokument	členové komisí	30
			květen
			červen
výzva k dodatečnému projednání způsobu vypořádání připomínek	Všechny obdory magistrátu, městské obvody a městské společnosti byly písemně vyzvány k možnosti dodatečného projednání	vybrané odbory MMO: OD, OSR, OŽP, OI městské obvody: SIO, MOaP, MHaH, Nová Ves, Svinov, Třebovice, Poruba, Pustkovec, Plesná, vybrané městské společnosti: DPO, Okas, MLaZ	7 červenec
Projednání s OŽP	Dodatečné projednání a dohoda nad úpravami v dokumentu	Ing. Bc. Pavel Valerián, Ph.D., MBA, Mgr. Martin Jašík, Ing. arch. Zuzana Paclová, Ing.arch. Pavel Řihák, Ing. Petr Šířina	27
Projednání s DPO	Dodatečné projednání a dohoda nad úpravami v dokumentu	Ing. Martin Chovanec, Ing.arch. Ondřej Vysloužil, Ing. arch. Zuzana Paclová, Ing. arch. Pavel Řihák	28
Projednání s ÚMOb Nová Ves	Dodatečné projednání a dohoda nad úpravami v dokumentu	Ing. Tomáš Lefner, Ing.arch. Ondřej Vysloužil, Ong. Arch. Zzana Paclová	9
Projednání s odbory magistrátu OD a OÚPaSŘ	Dodatečné projednání a dohoda nad úpravami v dokumentu	Ing. Břetislav Glumbík, Ing. Martin Pácl, Ing.arch. Cyril Vltavský, MBA, Ing.arch. Ondřej Vysloužil, Ing.arch. Zuzana Paclová, Ing. arch. Pavel Řihák	11 srpen
Projednání s ÚMOb Poruba	Dodatečné projednání a dohoda nad úpravami v dokumentu (telefonická konzultace)	Jana Klečková, Ing.arch. Zuzana Paclová	18
Dokončení a odevzdání dokumentu	Odevzdání dokumentu na Odbor strategického rozvoje, který připravuje materiál do rady města	Ing.arch. Zuzana Paclová	1 září

- komunikace a participace online
- městské obvody
- komise rady města
- představení veřejnosti ve výstavním prostoru MAPPA
- představení veřejnosti v terénu
- odbory magistrátu
- významní aktéři
- dodatečné projednání s oslovenými aktéry

Fotodokumentace z procesu zpracování Koncepce včetně participace



workshop se zástupci obvodu Slezská Ostrava



workshop se zástupci obvodu Moravská Ostrava a Přívoz



vernisáž výstavy Proměňme městskou třídu



představení Koncepce významným aktérům v území



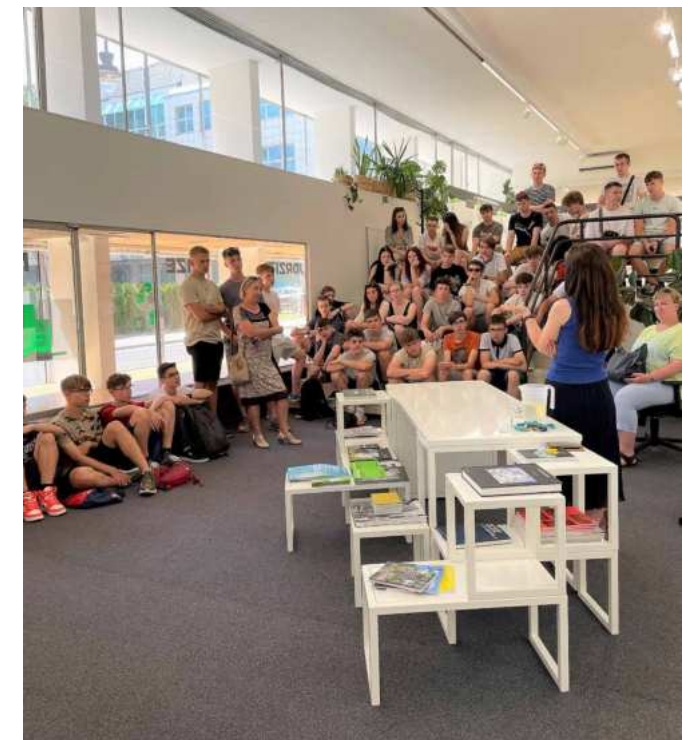
vernisáž výstavy Proměňme městskou třídu



komentovaná procházka pro veřejnost – úsek u Domu kultury



workshop se zástupci obvodu Poruba



komentovaná prohlídka výstavy Proměňme městskou třídu

NÁVRH KONCEPCE PROMĚNY A ROZVOJE





2.1

Řešené a zájmové území

Jaký je dosah a vliv stavu a proměny městské třídy na své okolí a jak velký kus města ovlivňuje samotnou městskou třídu?

Vitalitu města ovlivňuje synergie aktivit lidí ve veřejném prostoru a v domech, které tento veřejný prostor formují, obklopují. Stav a fungování městské třídy tedy logicky ovlivňuje kvalitu lokalit na městské třídě a v její blízkosti. To samé platí pro okolí městské třídy, které ovlivňuje ulici, která jím prochází. Míra vzájemného ovlivňování je různá. Jiný vliv a dopad bude mít dostavba proluky přímo na městské třídě a ve stabilizovaném území a jiný výstavba v transformačním území, které na městskou třídu navazuje.

Jiný vliv a dopad bude mít rozšíření chodníku o 0,5m nebo kompletní rekonstrukce křižovatky s širšími přechody pro chodce. Jiný vliv a dopad bude mít výměna lavičky nebo komplexní rekonstrukce náměstí. Jiný vliv a dopad bude mít zúžení vozovky a vyznačení vyhrazeného pruhu pro cyklisty nebo dostavba skeletu rychlostních komunikací. Dle různé míry ovlivňování se městské třídy s jejím okolím bylo definováno řešené území a dva stupně zájmového území.

2.1.1 Řešené území

Městská třída a významná veřejná prostranství, která jsou na ni přímo napojena.

Ulice od fasády k fasádě, od svodidla ke svodidlu a významná místa na ní.

Veřejný prostor samotné ulice a významná veřejná prostranství, která k ulici patří, která leží přímo na ní, jsou na ulici navázána. Některá jsou typologicky jasná, např. náměstí, křižovatky. V okolí městské třídy je však řada ploch, které k ulici patří, ale není jasná jejich funkce a tvar nebo indikují problémy, které je potřeba koncepčně řešit.

2.1.2 Užší zájmové území

Území, které těsně přiléhá k městské třídě (je jejím zázemím), je mezi nimi úzký vztah a navzájem se výrazně ovlivňují.

Blízké okolí, jehož stabilitu a vitalitu zásadně ovlivňuje městská třída a naopak.

Území v blízkosti městské třídy, které je s ní spjata charakterem, významem, provozem, dopravní obsluhou a mírou stability. Domy, které tvoří její tvar a nejbližší urbánní bloky a ulice, které se na městskou třídu napojují. Území, které je sousedstvím, zázemím městské třídy.

Území je vymezeno:

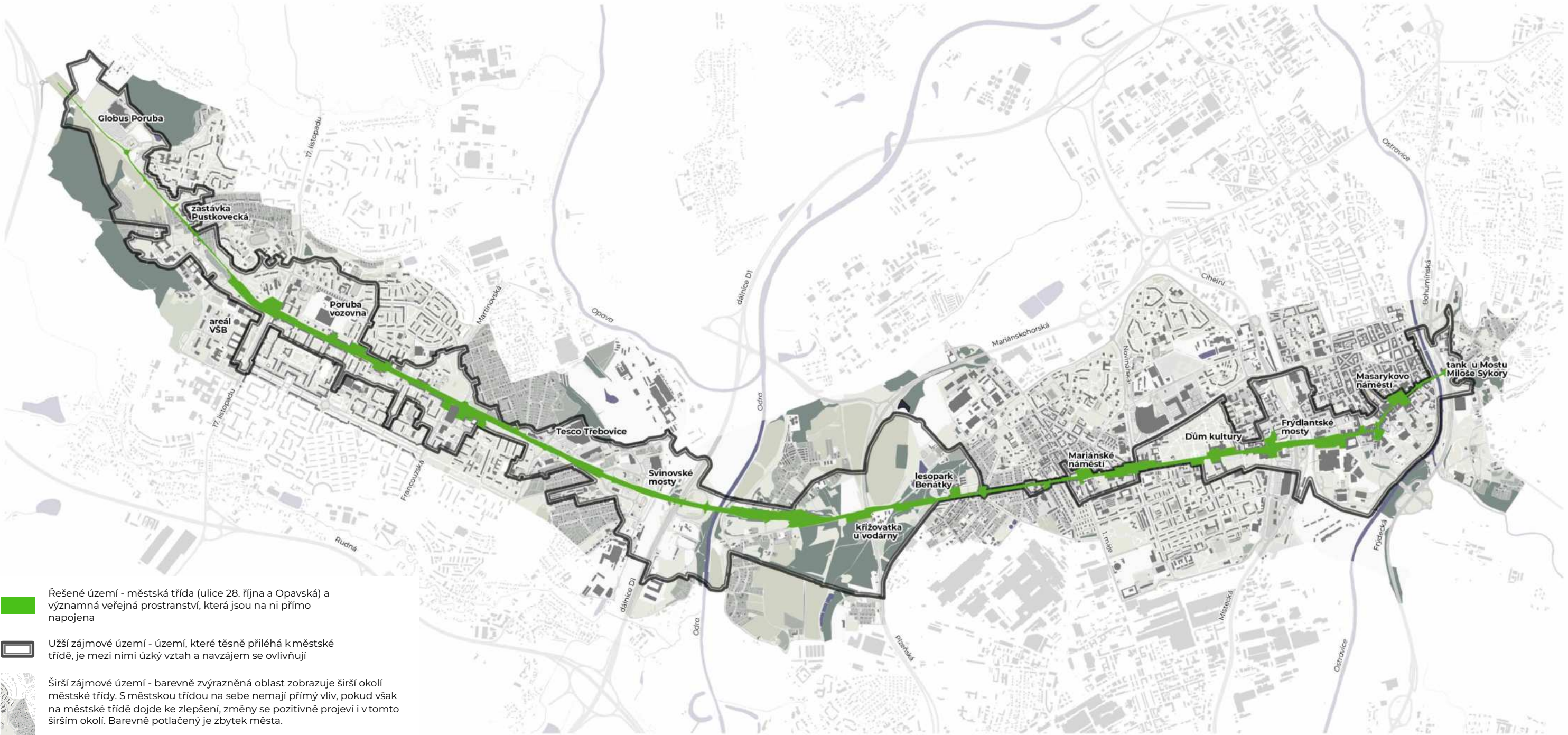
- V urbanizovaných částech – tam, kde městská třída prochází obytným centrem.
- V krajině a mimo obytná centra – tam, kde městská třída prochází krajinou a mimo intenzivně urbanizované části města (od Hulváckého kopce po křižovatku Mongolská x Sjízdna u OC Třebovice a od křižovatky Bedřicha Nikodéma po Globus).
- Tam, kde je okolí městské třídy stabilizované z hlediska struktury zástavby, potřebné změny jsou menší a nijak zásadní, je vymezení menší (např. okolí Mariánského náměstí).
- V částech, kde je území samo o sobě nestabilní, má řadu problémů, pro správné fungování musí projít zásadnější změnou, lokalita je rozvojová nebo transformační, je vymezeno jako větší (např. okolí křižovatky Opavská x Martinovská).

2.1.3 Širší zájmové území

Oblast, která zahrnuje širší okolí městské třídy. S městskou třídou na sebe nemají přímý vliv, pokud však na městské třídě dojde ke zlepšení, změny se pozitivně projeví i v tomto širším okolí.

Území širšího kontextu, které je ve vztahu k městské třídě stabilní. Není na městskou třídu přímo navázáno a stav městské třídy není pro toto širší území jediným a determinujícím prvkem jeho kvality. Toto území má většinou vazbu napojením dopravní infrastruktury nebo občanské vybavenosti. Tyto širší kontextuální vazby musí být v rámci proměny sledovány a posilovány. Význam širšího zájmového území je důležitý při řešení proměny v měřítku úseků městské třídy, kdy určuje důležitý kontext dané části ulice.

Vymezení řešeného a zájmového území



Řešené a zájmové území, 3D model



Řešené a zájmové území, 3D model





2.2

Rozdělení na úseky

Jednotlivé části 12 km dlouhého veřejného prostranství lze proměnit s celkovou vizí a citlivým individuálním přístupem ke konkrétnímu místu. Městskou třídu proto dělíme na 22 úseků. Každý úsek tvoří nejmenší jednotku, kterou je nezbytné řešit jako jeden celek, tj. nejmenší nezbytný kontext pro jakoukoliv změnu.

2.2.1 Principy a metodika

Městská třída je složena ze dvou ulic, které dohromady tvoří 12 km dlouhý uliční prostor. Základní vlastností městské třídy je pestrost a nesourodost. Na těchto 12 kilometrech se střídá šířka ulice, její charakter, typ zástavby, v některých částech městská třída prochází krajinou. Pestrost je i v dopravním režimu (od pěší zóny, přes části s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h až po úseky, kde městská třída má charakter rychlostní komunikace s dálničními sjezdy a nájezdy a nejvyšší dovolenou rychlostí 80 km/h). Tato pestrost stávajícího stavu v různých částech městské třídy určuje i jinou dynamiku ve veřejném prostoru, různé limity, různé potřeby, problémy a nároky na kvalitu veřejného prostoru. Některé problémy se na městské třídě a v jejím okolí opakují, některé se vyskytují pouze v jednom konkrétním místě a za určitých okolností. Právě z důvodu velké roztříštěnosti a nesourodosti je potřeba v měřítku řešení záměrů v konkrétním místě pracovat s minimálním adekvátním kontextem místa. Jiným způsobem je při proměně potřeba přistupovat k částem v historickém jádru města, jinak k území, kde městská třída prochází krajinou a jinak v části města, která byla vybudována v duchu socialistického realismu.

Městskou třídu dělíme na 22 úseků dle svého stávajícího stavu, charakteru zástavby a dopravního fungování. Ke každému úseku je potřeba přistupovat individuálně.

Úsek městské třídy ohraničuje nejmenší potřebný kontext pro konkrétní investiční záměry, projekty, úpravy. Zadání a vzájemná koordinace změn musí být v souladu s Dlouhodobou vizí a kontextem daného úseku.

V rámci jednoho úseku může vzniknout množství záměrů, které spolu musí být v synergii a držet jednotný směr rozvoje a proměny městské třídy a jejího okolí. Je podkladem a nástrojem pro zadávání a koordinaci konkrétních investic v území v kratším čase. Do 22 úseků se promítají důležité informace a limity místa (např. územní plán, majetkoprávní vztahy) i návrhové parametry z první části dokumentu *Dlouhodobá vize*. Proměna městské třídy skrze úseky nebo jejich části je způsob, jak promítnout *Dlouhodobou vizí* do podoby městské třídy v konkrétních místech a čase.

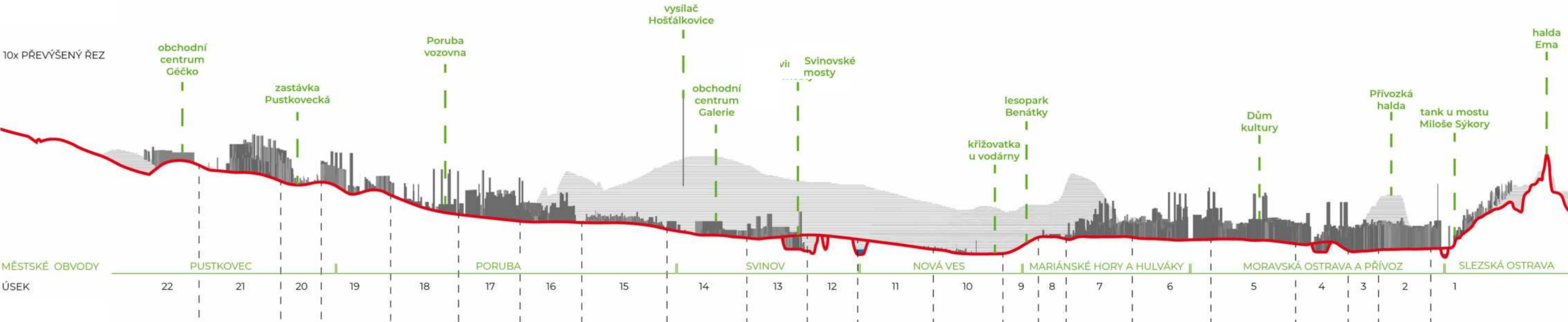
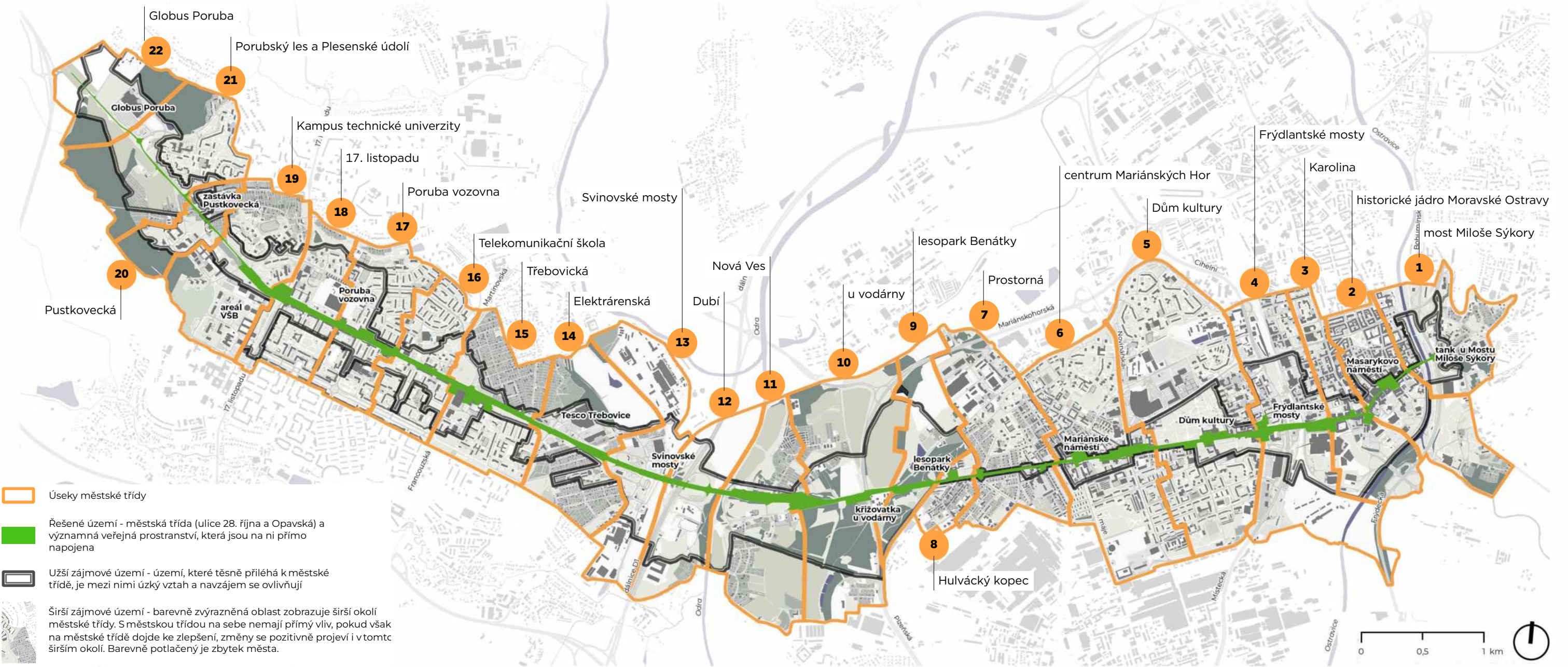
2.2.2 Návrh úseků

Druhá část tohoto koncepčního dokumentu *Úseky městské třídy* obsahuje 22 katalogů, pro každý úsek jeden katalog, který obsahuje jak návrhové, tak analytické informace.

Katalog všech úseků
experience.arcgis.com



Rozdělení území na 22 úseků



Rozdělení na úseky, 3D model



Rozdělení na úseky, 3D model



2.3

Cíl proměny

Cíl proměny shrnují
3 teze, které se promítají
do návrhu proměny
městské třídy.

1

Kvalitní veřejný prostor
ohraničený kompaktní zástavbou

2

Komfortní a multimodální
spojení centra s Porubou

3

Ulice dobře propojená
se svým okolím

2.3.1 Kvalitní veřejný prostor ohraničený kompaktní zástavbou



vizualizace cílového stavu: U SMVAK v Mariánských Horách

Popis cílového stavu:

- v prolukách a transformačních územích je intenzivní městská kompaktní zástavba, která napomáhá soudržnosti města
- ulice a její významná veřejná prostranství tvoří jeden celek, tepnu městského života (příjemný obývací město)
- standard veřejných prostranství je adekvátní svému významu, tedy odpovídá jedné z nejvýznamnějších městských ulic a skrze podobu městské třídy uživatel registruje, že se nachází na významné ulici, nikoliv na zanedbané periferii
- uniformita a diverzita jsou jasně vymezeny – typická, opakující se místa jsou sjednocována (uliční prostranství) a specifická místa (výjimečná veřejná prostranství) odlišována v jedinečnosti a jejich standard je zvyšován
- podzemní inženýrské sítě jsou trasovány nebo sdružovány způsobem, který neomezuje využitelnost prostoru nad nimi a nároky na formu, funkčnost a vzhled veřejných prostranství
- povrchové prvky podzemních sítí jsou umísťovány s ohledem na celkovou kompozici (např. vhodné umístění instalačních skříní, kde pohledově nevadí a nejsou prostorovou bariérou)
- nadzemní inženýrské sítě jsou sdružovány, což minimalizuje prostor, který ovlivňují (např. sloupy trakčního vedení a veřejného osvětlení)
- v celé délce městské třídy se maximálně uplatňují stromořadí; kromě zajištění všech ekosystémových služeb je stromořadí reprezentativním prvkem, který doplňuje význam městské třídy
- v hierarchii ulic; svými parametry (velikost, vzdálenost stromů) reagují na prostorové a technické možnosti dané části ulice; pouze v několika málo místech městské třídy není vhodné o umístění stromořadí usilovat, protože technické a prostorové limity by znamenaly extrémní a nevhodné investice (např. Terminál Hulváky, Pustkovec – u zastávky Pustkovecká)
- jsou uplatňována opatření modrozelené infrastruktury, vhodná pro daný prostor (např. propustné povrchy, vsakovací poldry, dešťové záhony a jiné)

2.3.2 Komfortní a multimodální spojení centra s Porubou



vizualizace cílového stavu: U polikliniky Poruba

Popis cílového stavu:

- dopravní prostor je vyváženě rozdělený pro všechny (cítím se dobře jako chodec, cyklista, řidič i pasažér) s ohledem na charakter a prostorové a technické možnosti konkrétního úseku ulice (např. jinou formou lze proměnit městskou třídu v Mariánských Horách a jinak v Porubě)
- prioritizace účastníků provozu je následující: 1. chodec, 2. cyklista a cestující v MHD, 3. individuální automobilová doprava (dále jen IAD)
- prostor pro individuální automobilovou dopravu je optimalizovaný na nezbytně nutný, čímž je omezeno využití městské třídy jako tranzitního průjezdu městem
- ve více částech městské třídy je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h, v některých místech je rychlost snížena na 30 km/h
- v celé délce městské třídy je postaráno o souvislou podélnou i příčnou pěší prostupnost, chodník je různě široký dle prostorových možností a potenciálu daného úseku
- v celé délce městské třídy je souvislá cykloinfrastruktura, cyklista je veden po obou stranách ulice, ve směru provozu, cyklista je bezpečně oddělen od vozovky stromořadím
- přestupní uzly jsou dobře řešené, zvyšují atraktivitu a používání jiných druhů dopravy než IAD (snadné a rychlé přestupy na MHD, přímé návaznosti přestupních uzlů na cykloinfrastrukturu, podpora sdílených kol, atd.)
- integrovaný parkovací systém je efektivní s vyváženým krátkodobým a dlouhodobým parkováním, aby byli cestující motivováni zvolit jiný

způsob přepravy, parkoviště jsou dobře napojená na síť ulic a jsou součástí přestupních uzlů, umožňujících rychlou a bezbariérovou změnu dopravního prostředku

2.3.3 Ulice dobře propojená se svým okolím



vizualizace cílového stavu: U krajského úřadu

Popis cílového stavu:

- ulice netvoří žádnou bariéru, ale soudržné město, umožňuje pohodlný a bezpečný pohyb napříč prostorem
- příčné vazby dopravní, krajinné a urbánní infrastruktury jsou funkční
- z hlediska pohybu napříč městem je městská třída tzv. švem, který propojuje okolní ulice, přecházení je možné na dostatečném množství míst a bez zbytečných bariér (např. frekvence přechodů pro chodce, úprava rychlosti a signálních plánů, dostatečný prostor pro přecházení)
- křížení s okolními ulicemi vytváří propojení a nikoliv bariéru, městská třída a její okolí je městem krátkých vzdáleností
- z hlediska zeleně je městská třída součástí sítě zelených os, které propojují jednotlivé

plochy městské i krajinné zeleně, rozvíjí ostravský potenciál „města v zeleni“ do konkrétní podoby veřejných prostranství

- velká transformační území jsou zastavěna hustou městskou strukturou se sítí existujících i nových ulic, dobře napojených na městskou třídu

CHARAKTERY MĚSTSKÉ TŘÍDY



Sjednoťme ulici do 9 charakterů. Jednotlivé části městské třídy mají nesourodý charakter. Podle okolí a významu dané části města Koncepce určuje devět cílových charakterů městské třídy.

A N O T A C E :

Podle okolí a významu dané části města jsme na městské třídě navrhli devět budoucích charakterů, tj. jak by měla vypadat a fungovat po proměně. Charakter popisuje, jaký by měla ulice mít vzhled a jaká v ní bude atmosféra. Pro každý charakter je typická určitá šířka ulice, typ stromořadí, povolená rychlost, počet a složení jízdních pruhů a podobně.



3.1

Principy a metodika

Stávající stav je důvod, proč je potřeba charaktery městské třídy sjednotit.

3.1.1 Výchozí stav

Základním znakem městské třídy je pestrost. Na délce 12 km ulic 28. října a Opavská se střídá velké množství šířky uličních profilů, dopravních režimů, typů zástavby, dlažby, mobiliáře či typů zeleně. V některých částech městská třída prochází krajinou a zástavba zde není vůbec.

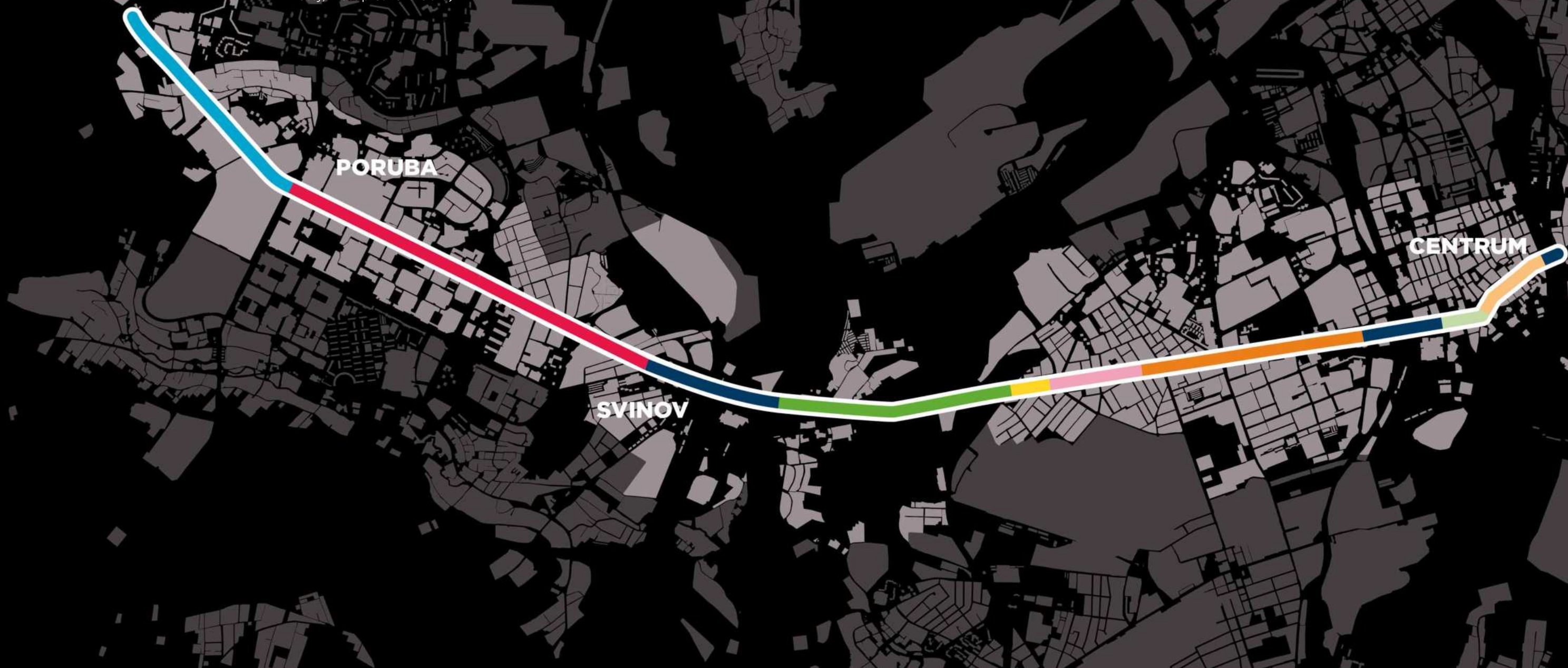
Specifické jsou i části městské třídy, které vedou po mostních konstrukcích nebo terénním náspu, protože zde je městská třída tzv. „ve dvou patrech“ (most Miloše Sýkory, Frýdlantské mosty, Svinovské mosty, most přes řeku Odru).

V těchto místech často nemá funkční a bezbariérové propojení na terén („do spodního patra“).

Dopravní režim a nejvyšší dovolená rychlost je na městské třídě ve škále od pěší zóny se zákazem vjezdu IAD, přes 50 km/h až po úseky s 80 km/h, kde má městská třída charakter rychlostní komunikace místo městské ulice. V řadě míst s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h se již dnes motorová doprava pohybuje pomaleji, protože ve špičkách rychlosti 50 km/h nelze dosáhnout (např. část Mariánských Hor).

V jiných místech a situacích, kde je nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h nebo 80 km/h, ale tranzitní charakter ulice a prostorové podmínky ulice umožňují rychlejší jízdu, je dovolená rychlost překračována a tím se ještě zhoršuje situace pro ostatní účastníky provozu (cyklista a chodec). Např. Pustkovec nebo úsek od Svinovských mostů po křižovatku Opavská x Sýzdna.

Míra pestrosti charakterů, jakou má městská třída v současném stavu, není žádoucí. Ulice musí působit jednotně s ohledem na neměnné parametry, limity, potřeby jednotlivých účastníků a celkový potenciál daného místa.



3.1.2 Cílové charaktery ulice

Šířka ulic 28. října a Opavská se pohybuje v rozptylu 12–43 m, což je zásadní a mnohdy neměnný parametr pro jakékoliv změny. Úprava šířky ulice v některých částech je možná, ale podmíněná přípravou území, jako jsou změny majetko-právních vztahů, změny funkčního využití územního plánu a další.

Návrh úprav obsahuje 9 cílových charakterů, které reflektují prostoro-ové limity ulice, význam dané části ulice v rámci města a potenciál její proměny. Jiným způsobem se musí přistupovat k proměně např. ulice Opavské v městském obvodu Poruba (šířka ulice cca 40 m), jinak k ulici procházející Mariánskými Horami (šířka 16–20 m) a jinak k ulici, procházející Pustkovcem nebo historickým jádrem města (šířka místy jen 12 m).

Cílové charaktery městské třídy:

- mají vymezenou délku ulice, pro kterou jsou platné
- obsahují popis parametrů v cílovém stavu a úpravy, které je potřeba prověřit konkrétním návrhem
- jsou ilustrovány návrhovými uličními řezy; **návrhový uliční řez zobrazuje prostorové a dopravní uspořádání ulice s minimálními rozměry chodníku, vozovky, cyklostezky a prostoru pro stromořadí pro daný cílový charakter**

Charaktery jsou určeny s ohledem na prostorové možnosti uličního profilu dané části městské třídy, nastavují principy, dle kterých se ulice má proměnit. Detailní podobu úprav je potřeba prověřit podrobnou projektovou dokumentací, která zohlední skutečné umístění a stav sítí technické infrastruktury a další faktory, které se v čase mění. Cílové charaktery jsou podkladem pro zadání podrobnější projektové dokumentace.

3.1.3 Společné principy uplatněné ve všech cílových charakterech

Městská třída tvoří souvislé uliční prostranství

Tento fakt musí mít vliv na jakékoliv menší i větší změny na městské třídě, které spolu musí být koordinovány v čase i obsahu. Některá opatření lze aplikovat v dočasné formě, dokud podrobným rozpracováním dané problematiky nevznikne konkrétní návrh cílového řešení (např. dočasná dopravní značení na podporu cyklodopravy).

Ulice lemovaná stromořadím a změna v přístupu k ukládání technické infrastruktury

Až na několik výjimek umožňuje šířka ulice umístit na městskou třídu stromořadí. Příprava vhodných podmínek pro výsadbu stromů znamená úpravy v prostoru ovlivněném technickou infrastrukturou. Stromořadí má na městské třídě svoje opodstatnění jako prvek, který zvýší pobytovou kvalitu, reprezentativnost veřejného prostranství a v neposlední řadě přispěje k adaptaci města na změnu klimatu.

Změny a úpravy prostoru ulice nad zemí jsou svázány tím, co je pod zemí. Každý charakter je ilustrován uličním řezem stávajícího a cílového stavu. Sítě a jejich ochranná pásma jsou mnohdy rozmístěny v celé šířce ulice a limitují prakticky jakoukoliv změnu. Ukládání a opravy sítí technické infrastruktury musí probíhat tak, aby jejich umístění a ochranná pásma neblokovaly úpravy ulice v souladu s tím, jaký je cílový charakter části ulice.

Dostatečný prostor pro všechny druhy dopravy

V každé části městské třídy by měly být naplněny požadavky dopravy na přímost, propojenost, pocitovou bezpečnost, pohodlnost a přirozenost. Míra naplnění jednotlivých požadavků pro jednotlivé druhy dopravy se pak odvíjí od jednotlivých

částí městské třídy a preferenci jednotlivých druhů dopravy. Obecně dle plánu mobility platí preference v pořadí pěší, MHD, cyklisté a individuální automobilová doprava.

Integrovaný plán mobility Ostrava



V současné době má přímou, propojenou (vyjma pěší zóny) a relativně bezpečnou síť pouze motorová doprava a částečně MHD. Teoreticky má přímost a propojenost i doprava cyklistická, ale té v některých částech městské třídy chybí pocit bezpečí. Chodci jsou pak mnohdy odkázáni na úzké, nepohodlné chodníky, případně chodníky v některých částech úplně chybí.

Průjezd vozidel IAD k cílovým destinacím, nikoliv tranzitní průtah městem

Cílové charaktery městské třídy umožňují průjezd vozidel IAD, ale způsobem, který je dostatečně neatraktivní pro dopravu tranzitní. Pro tu slouží skelet rychlostních komunikací a zefektivnění obsluhy města tranzitní dopravou musí být řešeno úpravami na skeletu, nikoliv zkapacitňováním městských ulic.

Podélné prahy, tzv.“ bumlíky“

Umístění podélných prahů bude individuálně prověřeno v jednotlivých úsecích v dalších stupních projektové dokumentace, je potřeba konzultace

a soulad s dopravním podnikem (bezpečnost tramvaje při brždění atp).

3.1.4 Technický popis tvorby návrhových řezů a práce se sítěmi TI

Nejprve byl nakreslen řez stávajícího stavu dané části ulice. Místo řezu bylo vybráno s ohledem na šířku (byla snaha zjistit parametry ulice v nejužším místě) a s ohledem na typičnost; cílem tedy bylo zakreslit běžný kus ulice.

Zakreslení inženýrských sítí proběhlo na podkladu technické mapy statutárního města Ostrava. Osa sítě je vyznačena čerchovanou čarou s jednou tečkou a její ochranné pásmo plochou.

Řezy se nezabývají hloubkou uložení jednotlivých sítí.

Řezy byly zpracovány dle zákona č. 458/2000 Sb. Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon) a dle zákona č. 274/2001 Sb. Zákon o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích).

Následně byl na podkladu stávajícího stavu zkreslen řez návrhu cílového charakteru, který definoval kolizní místa se stávajícími sítěmi TI.

V návrhovém řezu jsou inženýrské sítě zakresleny dle aktuálního stavu a jsou přemístěny (přeloženy) jen pokud je to výhradně nutné vzhledem ke změně uspořádání místní komunikace. Cílem bylo především umožnit umístění stromořadí a zachování „realistických“ prostorových podmínek pro umístění stromů. Stromy jsou v charakterech rozděleny do tří skupin dle svých prostorových a technických nároků na umístění. Návrhový řez ukazuje princip, je podkladem pro zadání podrobné projektové dokumentace pro jednotlivé úseky

městské třídy. V tomto detailu totiž není možno zohlednit řadu technických opatření, která umožňují ještě efektivnější řešení (kořenové koše, chráničky a jiné typy zábran). Takové řešení musí být nastavena pro konkrétní místo s konkrétními požadavky správců technické infrastruktury.

V případě přeložení inženýrských sítí je jejich minimální vodorovná vzdálenost mezi sebou navzájem určena dle ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení. (Přesněji dle tabulky A.1 Nejmenší dovolené odstupové vzdálenosti ve vodorovném směru při souběhu vedení technického vybavení v podzemní trase.)

Ochranné pásmo inženýrských sítí je vyznačeno dle zákonů č. 458/2000 Sb. a 274/2001 Sb. (stejně jako výše).

Charaktery městské třídy, 3D model



Charaktery městské třídy, 3D model



MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

AREÁL VŠB



3.2 Charakter 1

Mostní konstrukce (CH1)

3.2.1 Mostní konstrukce most Miloše Sýkory a křižovatka s ulicí Bohumínská (CH1.1)

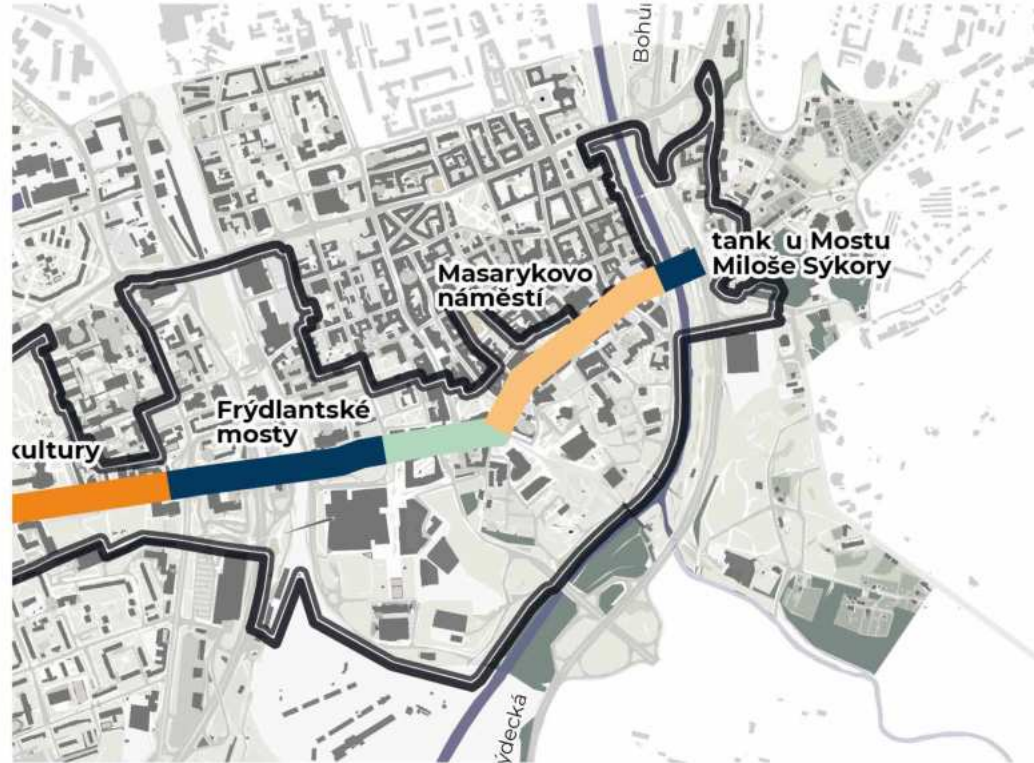
šířka uličního prostoru:
cca 16,15 m

Stav:

- historický městský most, s klíčovou rolí propojení Moravské a Slezské Ostravy
- motorová i bezmotorová vozidla se pohybují v hlavním dopravním prostoru mezi nosnými ocelovými oblouky, přidružený prostor mezi obloukem a zábradlím je určen pro pohyb pěších
- navzdory existenci vytižených cyklistických stezek vedoucích pod mostem po obou stranách řeky Ostravice není pro cyklisty zajištěno přímé, pohodlné a bezpečné mimoúrovňové propojení mezi vozovkou a nábřežím; cyklisté tak legálně mohou pokračovat pouze buď do zklidněného úseku 28. října nebo přes světelně řízenou křižovatku na čtyřpruhovou městskou třídu Bohumínská, navíc značenou jako městský okruh

Cíl:

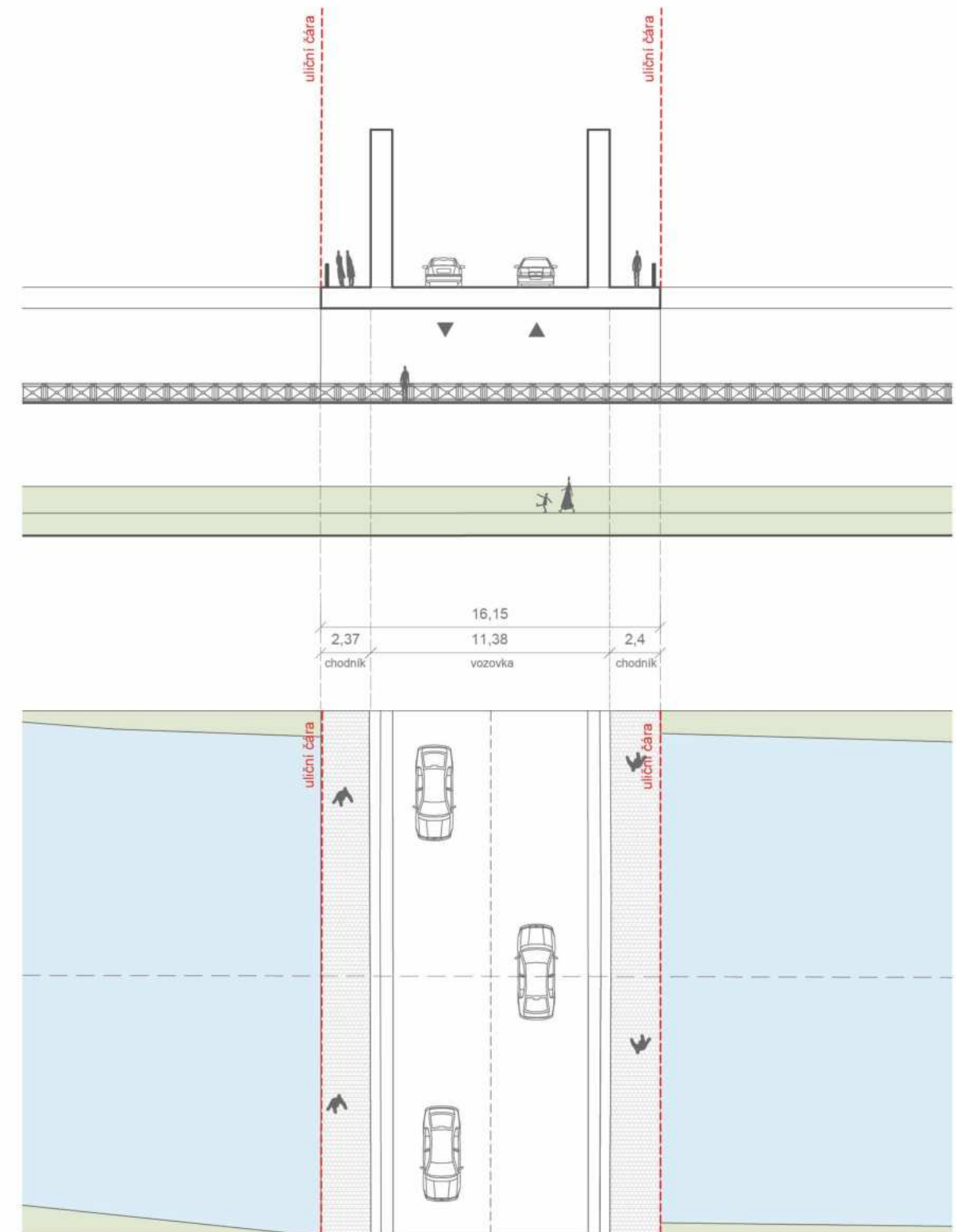
- kvůli nemožnosti měnit šířkové parametry mostu je obtížné zajistit pohodlné, bezpečné a přitažlivé cyklistické napojení z mostu na navazující cyklistickou infrastrukturu – cyklista je veden v hlavním dopravním prostoru
- je snížena intenzita provozu motorových vozidel zejména tranzitní dopravy přes centrum, jsou nabídnuty kvalitnější trasy po kapacitnějších mostech Na Karolině, most Pionýrů, případně po nových mostech u Trojhalí a mezi ul. Těšínskou a Biskupskou



cílový uliční profil (CH1.1)

MOST MILOŠE SÝKORY

- řez zobrazuje prakticky neměnnou mostní konstrukci

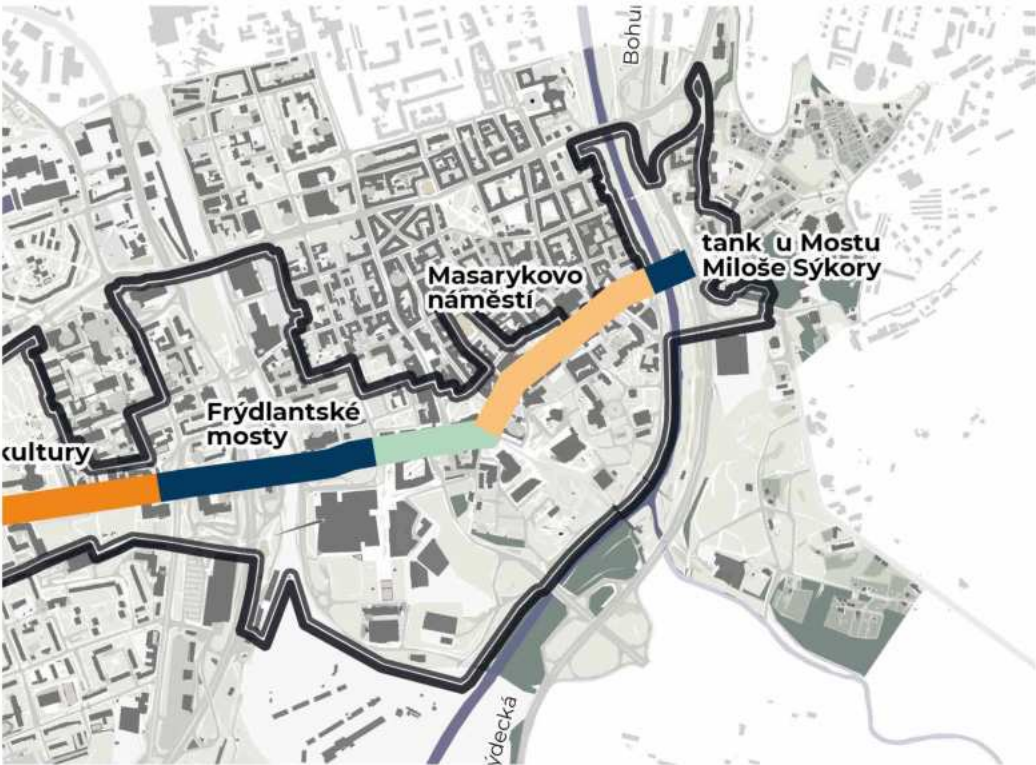


- ⊙ stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- ⊙⊙ vjezdská zastávka
- ⊙⊙⊙ v širších místech možno umístit parkovací pruh



Mostní konstrukce (CH1)

3.2.2 Mostní konstrukce Frýdlantské mosty (CH1.2)



šířka uličního prostoru:
30–51 m

Stav:

- zastávky MHD (tramvaje) jsou spolu s ústředním autobusovým nádražím, točnou trolejbusů a nedalekou železniční stanicí Ostrava-střed významným nad-regionálním přestupním uzlem
- mostní konstrukce s křižovatkou 28. října x Vítkovická x Senovážná je komplikovaným dopravním, mimo-úrovňovým uzlem v centru města
- rampy z rychlostní komunikace ulice Místecká slouží jako jedna z bran do města pro cílovou i tranzitní dopravu
- uvnitř města propojuje křižovatka 28. října x Senovážná x Vítkovická dvě ze tří obytných center
- veškeré prvky v této části městské třídy jsou plně podřízeny pouze motorové dopravě: mimoúrovňové křížení, dopravní řešení vč. velkorozměrových dopravních značek na portálech, úseky se zákazem vstupu chodců, absence podpory cyklistické dopravy
- prakticky 100% dopravní stavba, která utváří nekomfortní a neměstotvornou bariéru v území pro ostatní účastníky provozu kromě motorové dopravy

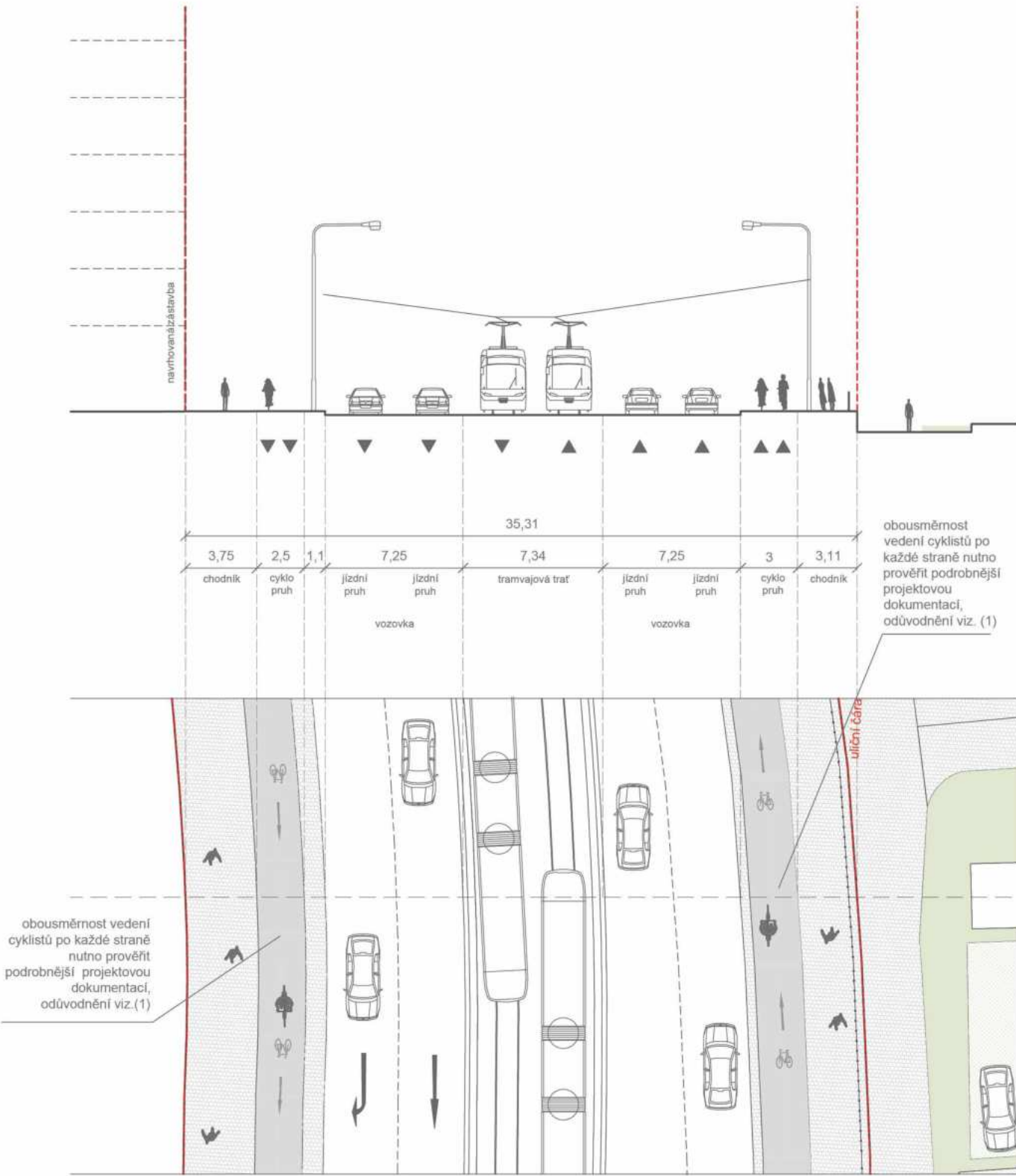
Cíl:

- vyváženě rozdělené veřejné prostranství pro přímé a úrovněv propojení motorové dopravy, MHD, cyklistické dopravy i chodců
- vymístění nemotorové dopravy do přidruženého prostoru
- vytvoření rovnocenných podmínek pro překonání významných liniových bariér ul. Místecká, železniční trať všemi druhy dopravy
- humanizace dopravní stavby a dodání architektonické kvality adekvátní významu místa jako jedné z bran do Ostravy
- zachování požadavku na rychlou dostupnost oblasti Karolina pro hasičskou techniku z hasičské stanice Ostrava-Fifejdy
- dostavby okolních pozemků Frýdlantských mostů tak, aby na mostní konstrukci navazovala nová zástavba využívající blízkosti rychlostní komunikace

cílový uliční profil (CH1.2) FORUM NOVÁ KAROLINA

- návrhový řez je veden po předmostí Frýdlantských mostů od centra; tramvajová trať zůstává ve stávající poloze, a protože křížení 28. října x Poděbradova se stává standardní městskou světelně řízenou křižovatkou, byl zrušen připojovací pruh od ul. Poděbradova
- cyklistická doprava je vedena po obou stranách ulice formou jednosměrně vedených cyklostezek, s nutností prověřit obousměrnost vedení cyklistů v dalších fázích; prověření obousměrnosti musí být s důrazem na bezpečnost (eliminace rizika čelní srážky s protijedoucím autem)
- na jižní straně bude podoba stezky, resp. chodníku, závislá na podobě veřejného prostranství okolo nové zástavby (tzv. proluka „Slza“); zástavba v této proluce by se měla maximálně přimknout k mostní konstrukci, aby umožnila vstupy do budovy z vyšších pater a svým živým parterem ve vyšších podlažích aktivovala část mostní konstrukce

cílový uliční profil (CH1.2) FORUM NOVÁ KAROLINA



(1)
Prověření obousměrnosti má své opodstatnění z důvodu: dlouhých úseků mezi možnými příčnými propojeními; zajištění možnosti pokračování v obou směrech po napojení od ul. Frýdlantská nebo z galerie zastřešení ulice Místecké (projekt připravovaný ŘSD); shodného směrového řešení s ostatními úseky, kde jsou čtyři jízdní pruhy pro vozidla v hlavním dopravním prostoru.

0 2,5 5 10m
⊙ stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
⊙ všídešská zastávka
⊙ v širších místech možno umístit parkovací pruh



cílový uliční profil (CH1.2)

ZASTÁVKY NÁMĚSTÍ REPUBLIKY

- návrhový řez je veden prostorem tramvajových zastávek Náměstí Republiky; tramvajová trať zůstává ve stávající poloze, je zrušena 3. kolej a severní nástupiště pro tramvaje směr Mariánské Hory, jsou respektovány šířkové rozměry mostních objektů vedoucích pod řezem
- jsou zrušeny všechny odbočovací a připojovací pruhy, protože křižovatka 28. října x Vítkovická se stává standardní městskou světelně řízenou křižovatkou
- cyklistická doprava je vedena po obou stranách ulice formou jednosměrně vedených cyklostezek, s nutností prověřit obousměrnost vedení cyklistů v dalších fázích; prověření obousměrnosti musí být s důrazem na bezpečnost (eliminace rizika čelní srážky s protijedoucím autem)
- vedení stezek napomáhá stávající umístění trakčních stožárů s VO mezi vozovkou a tramvajovými zastávkami

(1)
Prověření obousměrnosti má své opodstatnění z důvodu: dlouhých úseků mezi možnými příčnými propojeními; zajištění možnosti pokračování v obou směrech po napojení od ul. Frýdlantská nebo z galerie zastřešení ulice Místecké (projekt připravovaný ŘSD); shodného směrového řešení s ostatními úseky, kde jsou čtyři jízdní pruhy pro vozidla v hlavním dopravním prostoru.

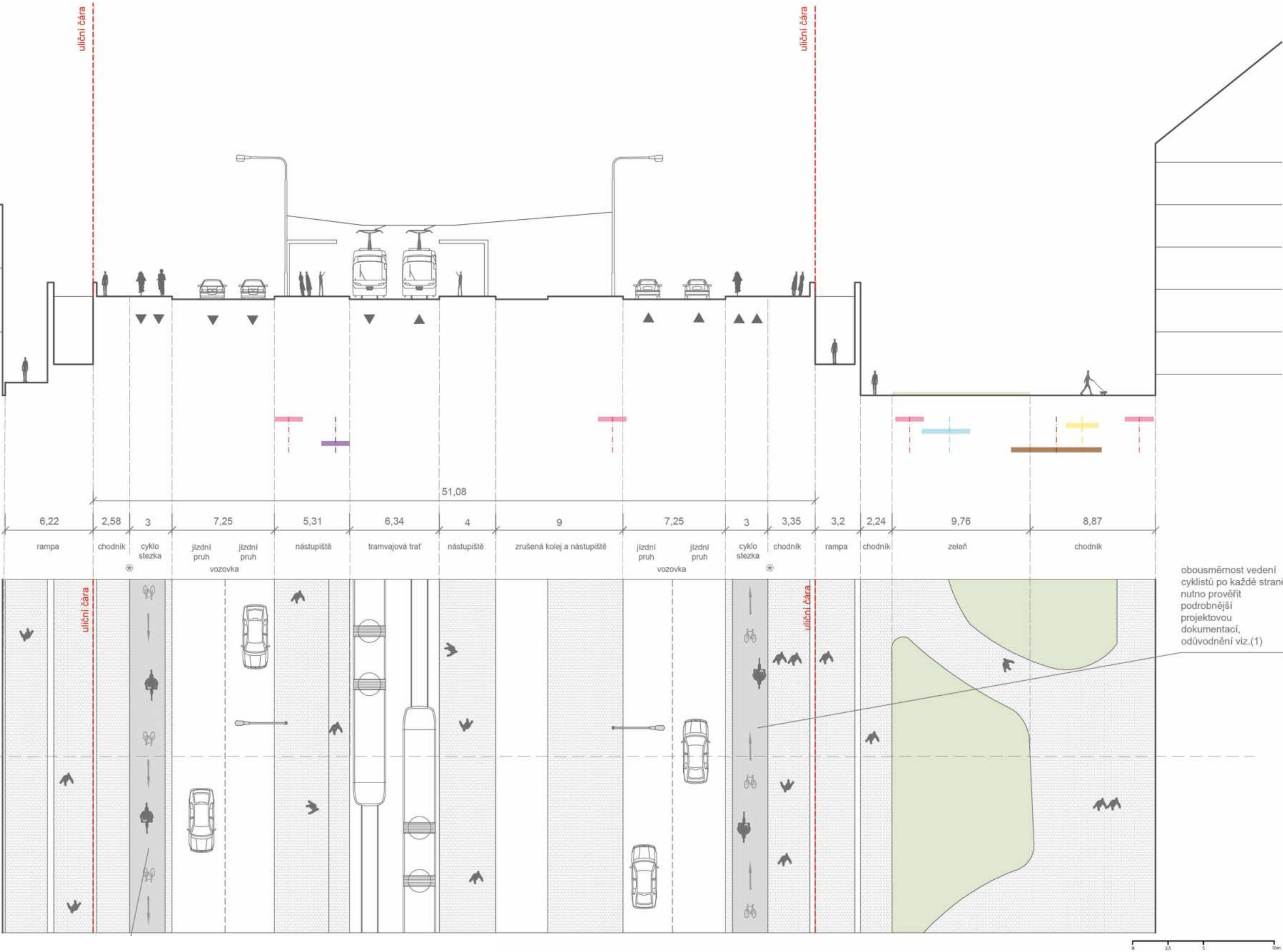
LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

- prokořenitelný prostor

- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- vídeňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh

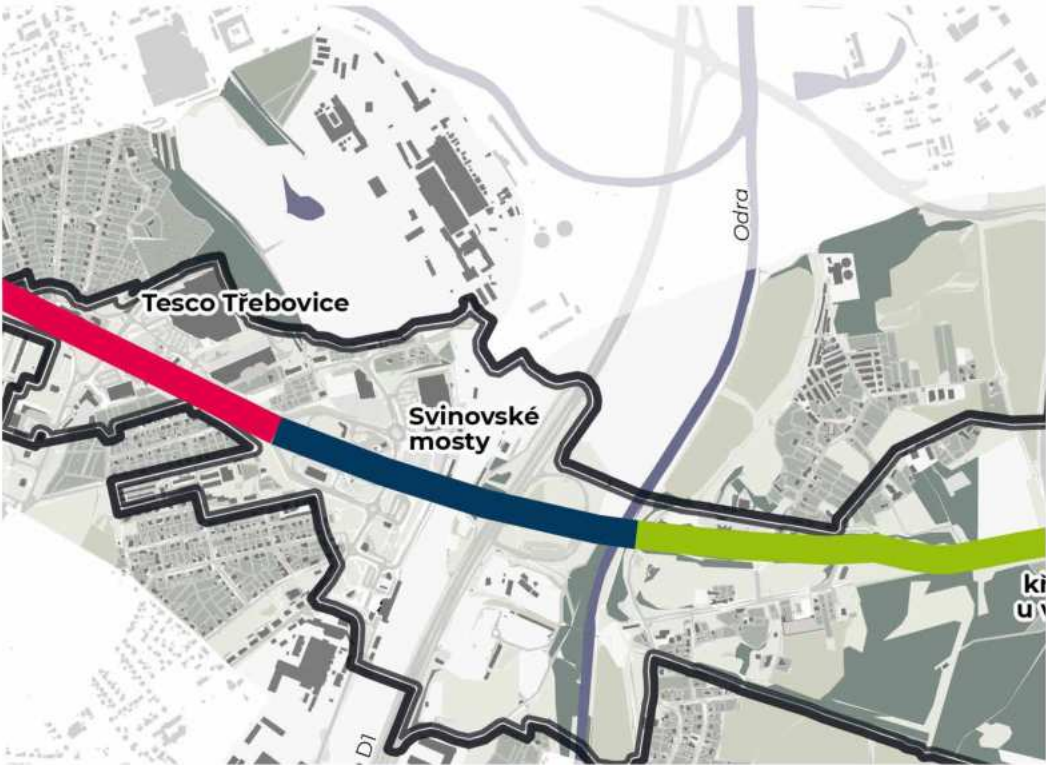


obousměrnost vedení cyklistů po každé straně nutno prověřit podrobnější projektovou dokumentací, odůvodnění viz.(1)

Mostní konstrukce (CH1)

3.2.3 Mostní konstrukce Svinovské mosty (CH1.3)

šířka uličního prostoru:
40–48 m



- Stav:**
- tři mostní konstrukce plní funkci rychlého propojení motorové a městské hromadné dopravy mezi obytnými centry, jeden z napojovacích bodů městského obvodu Svinov, přestupní terminál regionálního významu
 - dva silniční mosty pro provoz IAD a autobusy MHD vč. kapacitních nástupišť, jeden středový most nesoucí odkrytou tramvajovou trať a nástupiště pro každý směr jízdy
 - mimoúrovňové křížení regionálně významného dopravního uzlu uprostřed transformačního území města obrovské hodnoty a potenciálu vzhledem ke křížení dopravních infrastruktur
 - Svinovské mosty jsou jednou z bran do města, městská třída je v tomto místě ve dvou výškových úrovních
 - přímé příčné propojení pro chodce na povrchu městské třídy (po mostech) neexistuje, chodci využívají pouze nástupiště MHD, která jsou bezbariérově spojena podchodem v „mezipatře“
 - rekonstruované silniční mosty přes železniční koridor u ul. Bílovecká mají dostatečně široké chodníky navazující na nástupiště, ale ani na jednu stranu dále chodníky oficiálně nepokračují
 - přímé propojení Poruby s Mariánskými Horami, resp. bezpečné a pohodlné propojení pro cyklistickou dopravu, je dlouhodobým primárním požadavkem obyvatel města (vzhledem k intenzitám, počtu a šířce jízdních pruhů a autobusům zastavujícím v zastávkách bylo v minulosti navrženo obousměrné vedení cyklistů po samostatné lávce přimknuté k mostní konstrukci vně autobusových zastávek na jižní straně; na obou koncích pak byla lávka zaústěna do přidruženého prostoru, kde infrastruktura pokračovala formou stezek pro chodce a cyklisty až na oba konce jižního mostu a odtud dále po násypch předmostí pryč od městské třídy)
 - Svinovské mosty mají klíčovou roli ve spojení Ostravy s regionem i pro propojení uvnitř města a jsou významným přestupním uzlem v rámci města i regionu; vyřešení otázky, jak technicky, ekonomicky a organizačně přijatelně zajistit plnohodnotný, přímý a bezpečný průjezd přes Svinovské mosty pro cyklisty, je jedním ze zásadních kroků v proměně městské třídy
 - z urbanistického hlediska jsou obě mostní konstrukce hodnotné díky svým výhledům na panorama města a díky překonání velkých liniových dopravních bariér; to je důležité pro úvahy o možnostech přímého pěšího propojení mezi obytnými celky či přístup z nich do krajiny mezi nimi
 - ve stávajícím stavu nelze označit úsek za městskou třídu; ulice se chová a vypadá jako tranzitní komunikace uzpůsobená pouze pro rychlý průjezd IAD a kolejovou MHD; tento charakter je daný uličním profilem, který (někdy až příliš) rychlou jízdu IAD umožňuje nezávisle na dopravním značení; charakter ovlivňuje i náletová izolační zeleň na svazích náspu a v neposlední řadě i zvolený mobiliář (silniční svodidla, otevřený kryt tramvajové trati, typy stožárů veřejného osvětlení atd.)

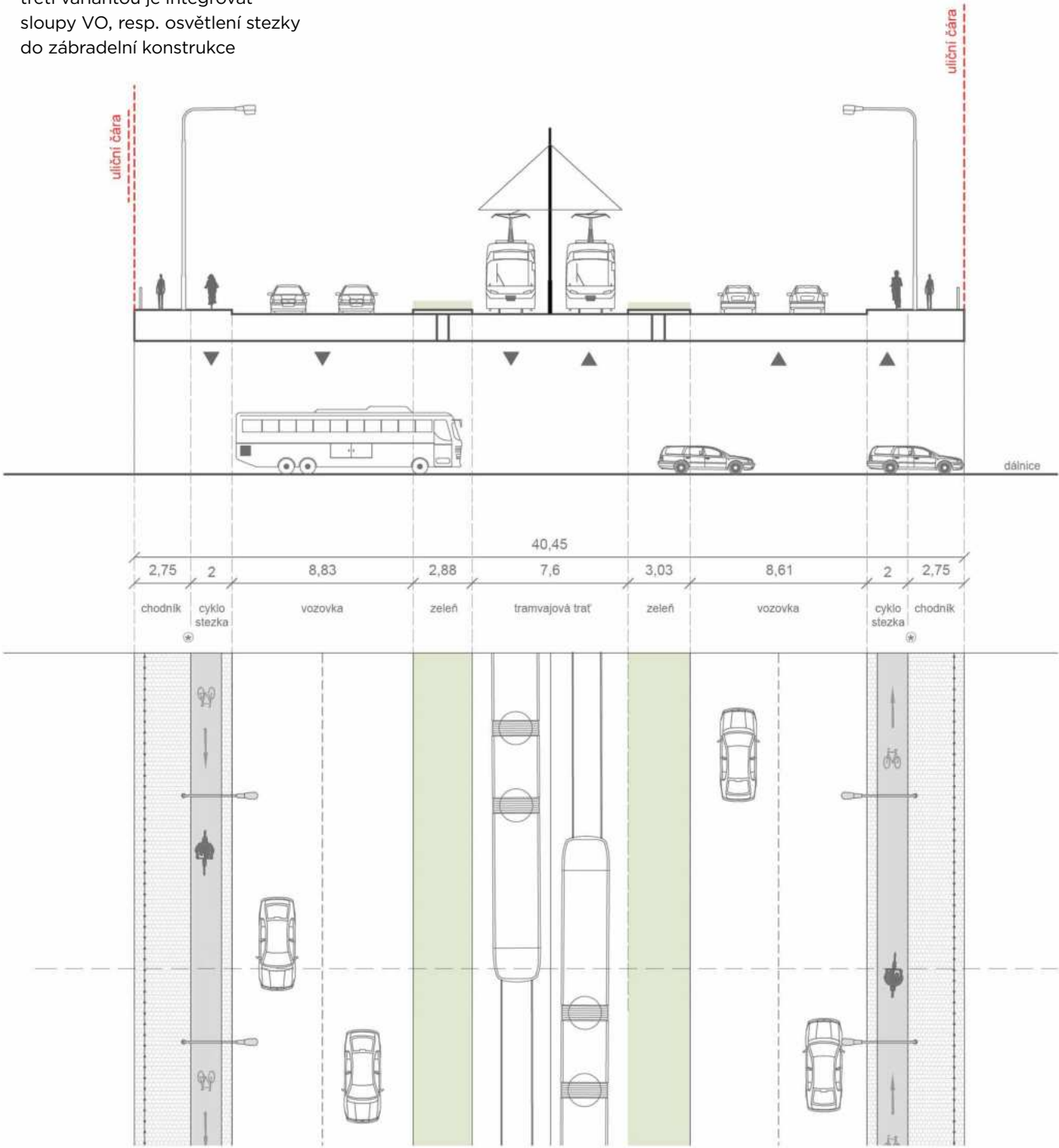


- Cíl:**
- úseky s nejvyšší dovolenou rychlostí 50, 70 a 80 km/h se střídají v relativně krátkých intervalech a v kombinaci s šířkou jízdních pruhů vedou k častému nedodržování rychlostních limitů, čímž se opět posiluje tranzitní charakter této části městské třídy, který není přívětivý pro jiné druhy dopravy, než je motorová
 - Svinovské mosty jsou mimoúrovňovým dopravním uzlem s mezistátním významem (propojují Ostravu se světem) a zároveň propojením dvou obytných center mezi sebou; tomuto významu odpovídá funkce i forma
 - městská třída zde prochází jedním z 9 velkých transformačních území uvnitř města; potenciál využitelných ploch pro novou zástavbu okolo svinovského nádraží je s ohledem na dopravní napojení obrovský, pro rozvoj města klíčový a v budoucnu zde může vzniknout soudobá intenzivní městská čtvrť, kdy je mostní konstrukce integrována do okolní zástavby a umožňuje funkční a rychlá příčná propojení územím
 - snížení dovolené rychlosti a další opatření, která omezí hlavní roli motorové dopravy na městské třídě, musí jít ruku v ruce s kvalitnější nabídkou jiných způsobů přepravy, tedy efektivními přestupy na MHD a atraktivními cyklistickými stezkami
 - nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h umožní na každý silniční most v daném směru jízdy navrhnout dva širší jízdní pruhy pro motorovou dopravu a na vnější straně (dále od tramvajového mostu) stezku pro chodce a cyklisty s odděleným (pro cyklisty jednosměrným) provozem; tyto úpravy musí zohlednit faktory a limity plynoucí ze statiky mostu, bezpečnosti při mimořádných událostech, zejména při vyjetí vozidel z určených prostorů
 - na mostní konstrukci je uplatnění zeleně omezené; v prostoru spáry oddělujícím vozovku od tramvajového pásu je možné uplatnit zeleň mobilní, v zavěšené nádobě; v prostoru oddělujícím stezku pro chodce a cyklisty od vozovky rovněž navržen extenzivní trvalkový záhon a konstrukce pro popínavé rostliny; významná je v tomto úseku zeleň „vypůjčená“ ze spodní příčné krajinné osy řeky Odry

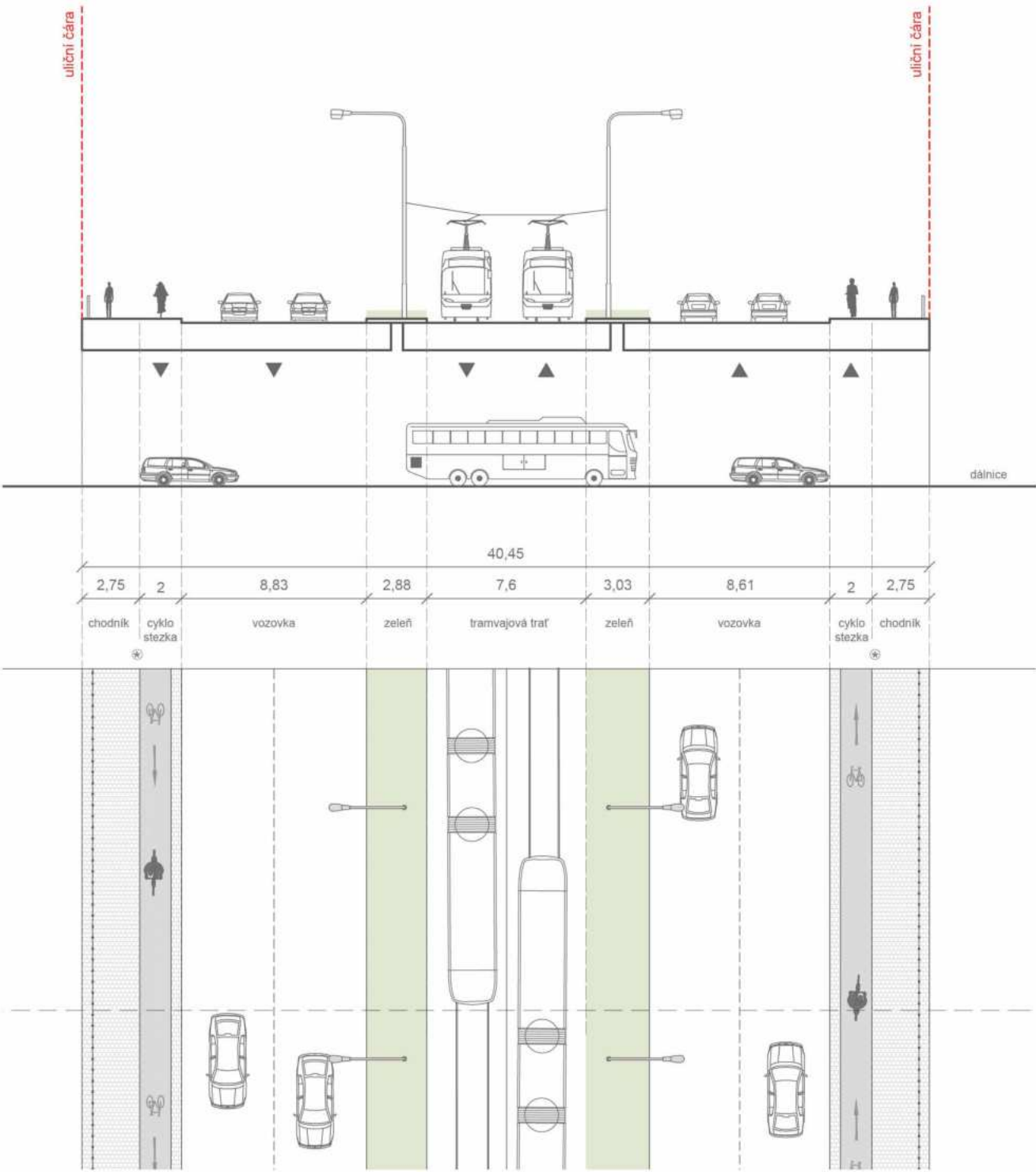
cílový uliční profil (CH1.3)
SVINOVSKÉ MOSTY

- dvě varianty řezů se liší v umístění trakčních stožárů a veřejného osvětlení, vzhledem k prostorové nouzi je nutné zvážit umístění stožárů a vedení potřebných technických sítí
- třetí variantou je integrovat sloupy VO, resp. osvětlení stezky do zábradelní konstrukce

varianta 1



varianta 2

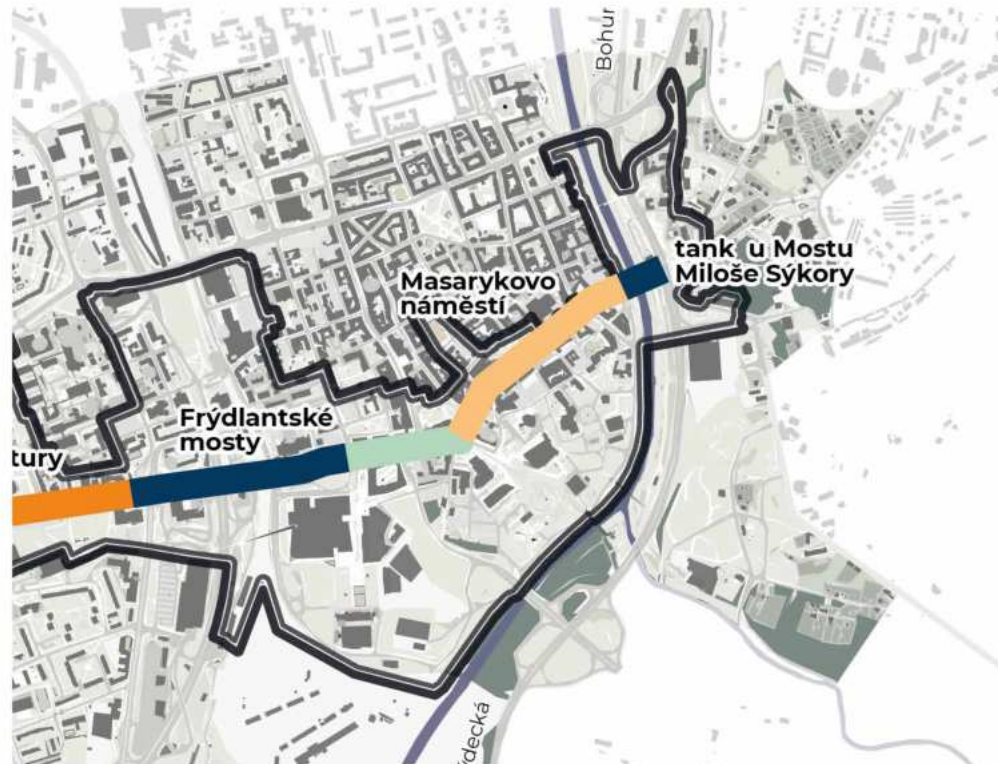


⊕ stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
⊕⊕ vjezdová zastávka
⊕⊕⊕ v širších místech možno umístit parkovací pruh



3.3 Charakter 2

Pěší zóna historického centra Moravské Ostravy (CH2)



šířka uličního prostoru:
cca 12–20 m

Stav:

- úsek mezi Havlíčkovým nábřežím a Sokolskou třídou (mimo pěší zónu) je zklidněn dopravním značením a povrchem vozovky, na vydlážděnou vozovku mají povolen vjezd pouze vozidla zásobování, MHD a cyklisté, (vzhledem k použítým velkým kostkám cyklisté často pojíždějí standardně dlážděné chodníky)
- v úseku v jízdním pruhu se pro jeden směr vyskytuje relativně vytižená zastávka MHD
- kvůli šířce vozovky a intenzitě trolejbusové dopravy zásobovací vozidla stojí na chodnících
- zklidněný úsek od Havlíčkova nábřeží po Sokolskou třídu i oblast pěší zóny se potýká s nedostatečným respektováním dopravního omezení pro IAD
- vlivem nevhodného parkování zásobovacích vozidel a vjezdu IAD dochází k degradaci zpevněných povrchů a je snížena pobytová kvalita historického jádra města

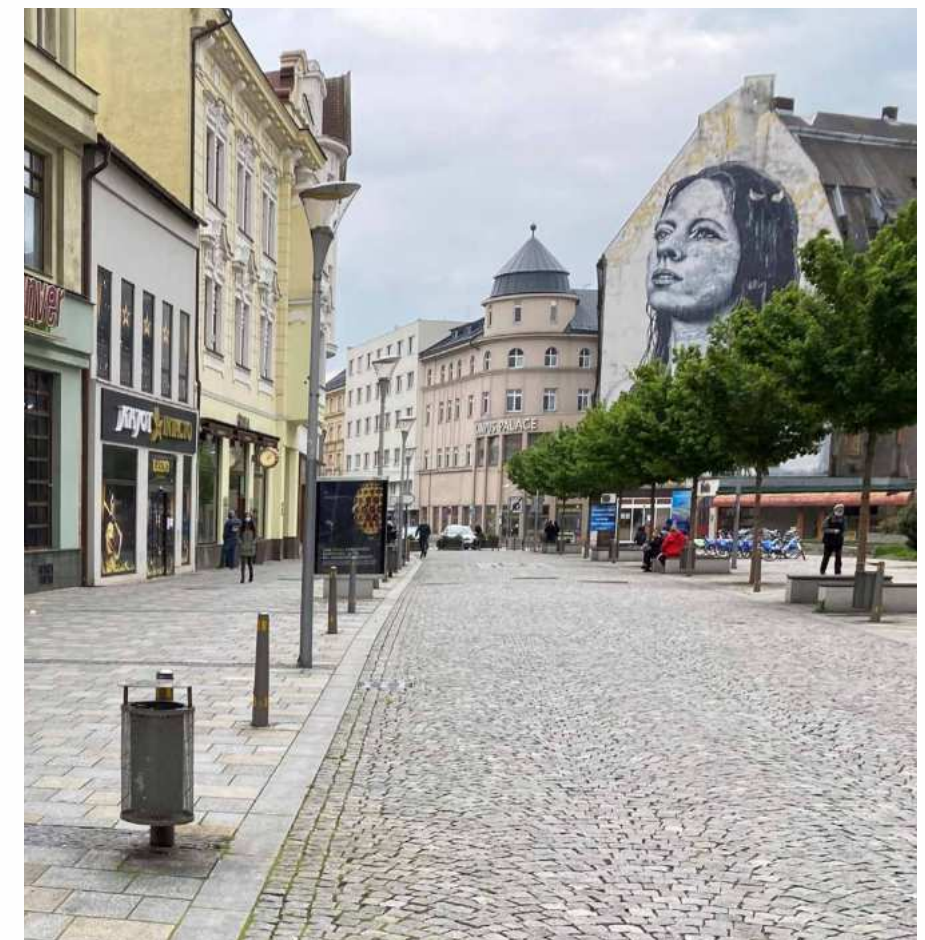
- dalším negativním vlivem způsobovaným motorovou dopravou v tomto území (vč. za určitých podmínek a v určeném čase legálním pojezdem vozidel zásobování) je parkování motorových vozidel na zpevněných plochách, které nejsou k tomuto využití určeny a dochází k jejich degradaci
- zeleň se obecně v tzv. kamenném městě vyskytuje minimálně, a to v podobě stromořadí umístěných ve zpevněné ploše a mobilní zeleně; oba typy zeleně vyžadují zvýšenou péči, aby plnily primárně reprezentativní funkci

Cíl:

- část městské třídy s charakterem pěší zóny zůstává v cílovém stavu návrhu proměny beze změny
- část městské třídy s omezeným vjezdem individuální motorové dopravy (od Havlíčkova nábřeží po Sokolskou třídu) by ve střednědobém horizontu měla sloužit k propojení mostu Miloše Štorky a Sokolské třídy, aby doprava do celého centra nepojížděla sousední blok přes zklidněné Havlíčkovo nábřeží; v dlouhodobém výhledu by se úsek měl opět zklidnit a to vč. mostu Miloše Štorky a motorová doprava by byla směřována na nový most ústící z Biskupské ulice do ul. Těšínská
- charakter pěší zóny historického centra potřebuje intenzivní péči o detail veřejného prostranství, dodržování vyhlášky o vizuálním

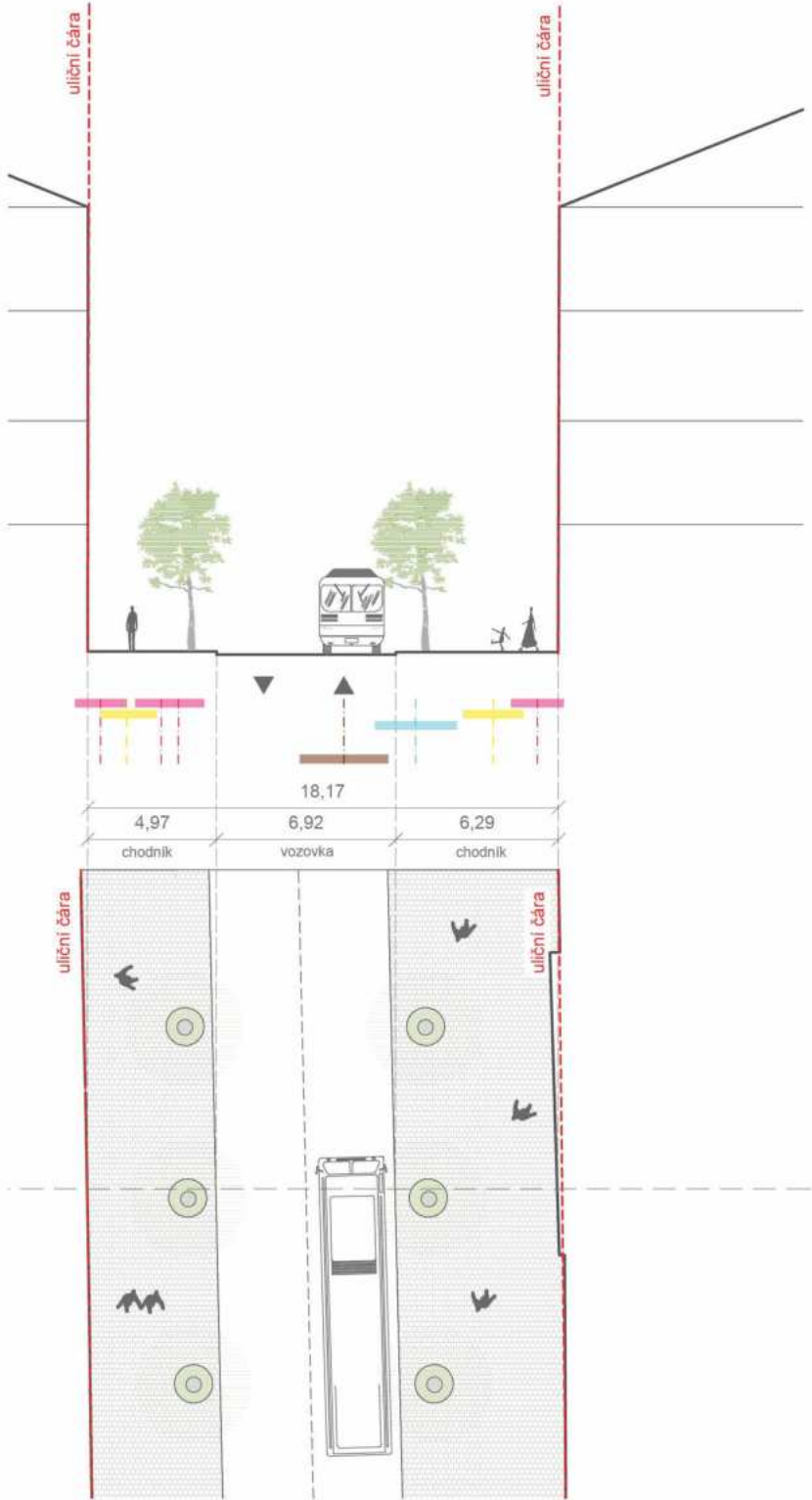


- smogu, péči o stromořadí ve stísněných podmínkách, které vzhledem k umístění ve zpevněné ploše v historickém jádru vyžaduje péči nadstandardní, zvýšenou péči o mobilní zeleň a její koncepční umísťování
- z provozního a udržitelného hlediska je bezpodmínečně nutný větší důraz na vymáhání nastavených dopravních omezení a dále zabránit stání zásobovacích vozidel mimo určená místa



cílový uliční profil (CH2)
ZA MOSTEM MILOŠE SÝKORY

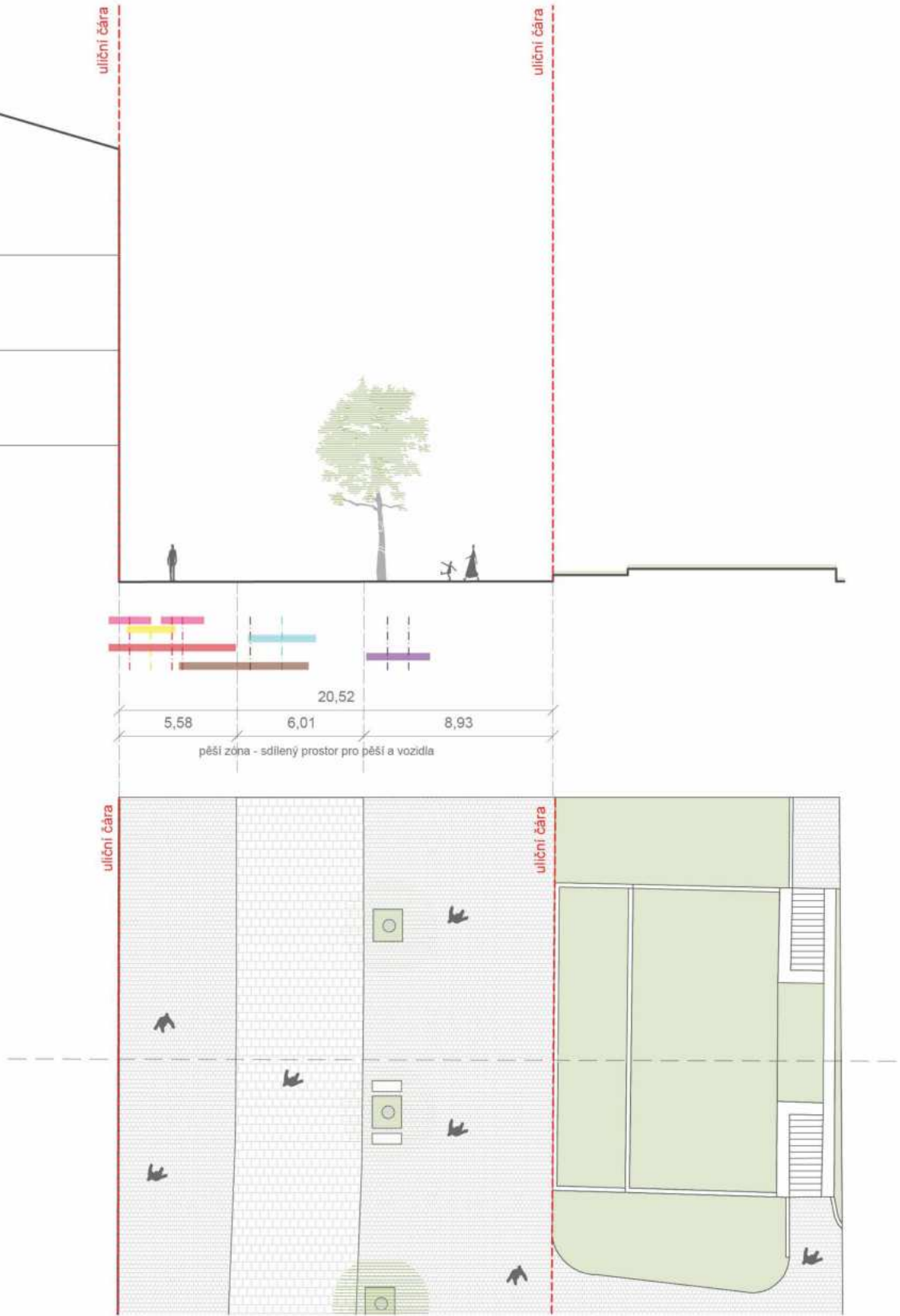
- ilustruje rozdělení prostoru místní komunikace na hlavní dopravní prostor se zákazem vjezdu motorové dopravy mimo zásobování a komfortní přidružený prostor pro pohyb pěších, který slouží pro odstavování nejen vozidel zásobování



- LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ
- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
 - ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
 - ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
 - ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
 - ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
 - ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
 - osa silového kabelu
 - osa plynovodního potrubí
 - osa vodovodního potrubí
 - osa potrubí teplovodní sítě
 - osa kabelu elektronických komunikací
 - osa kanalizačního potrubí
- LEGENDA ZELENĚ
- prokořenitelný prostor

- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- vídeňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh

0 2,5 5 10m

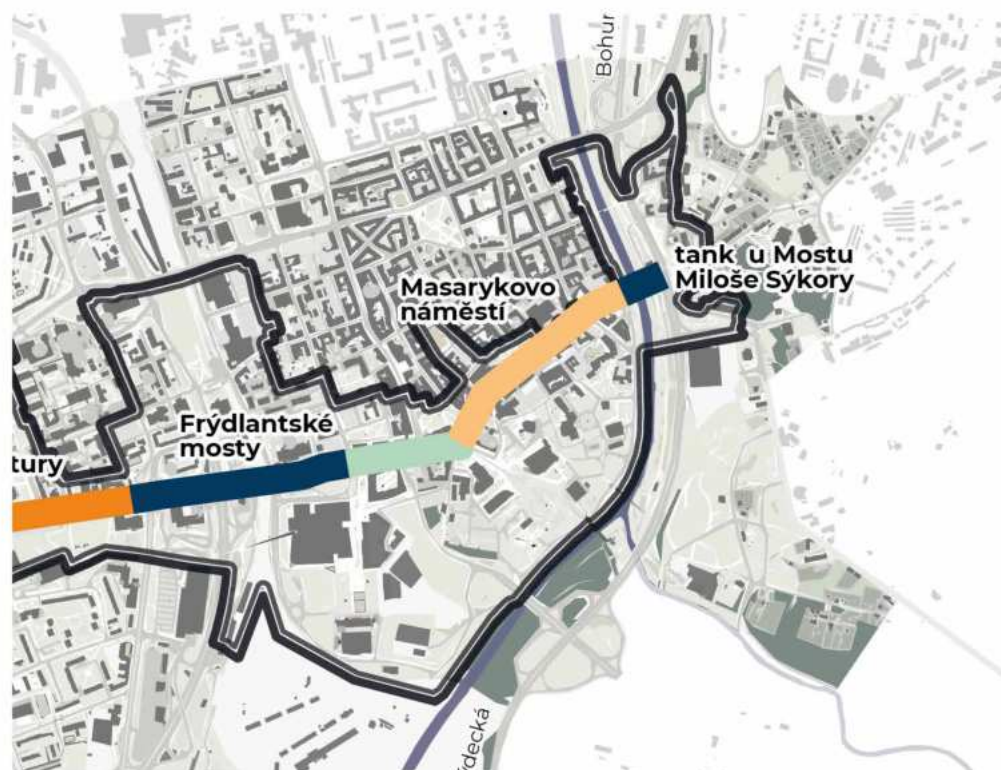


0 2,5 5 10m



3.4 Charakter 3

Sdílený prostor se zklidněným provozem u Karoliny (CH3)



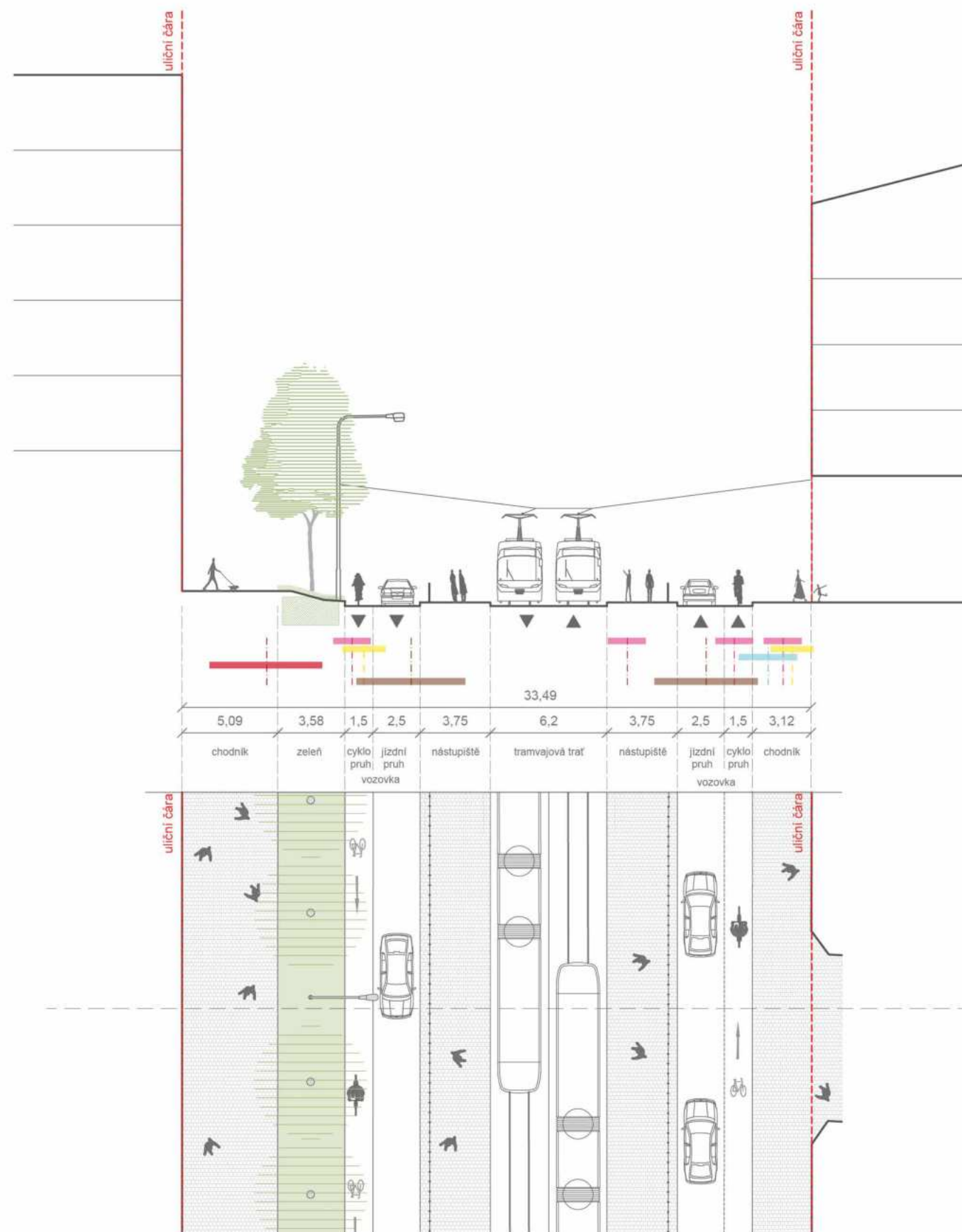
šířka uličního prostoru:
cca 30 m

Stav:

- tento krátký úsek je vstupní branou do historického centra Ostravy
- prostor s vysokou intenzitou pohybu všech účastníků provozu a vysokou intenzitou průjezdu IAD do centra i směrem na městský okruh na ul. Frýdeckou
- velké množství chodců pohybujících se mezi zastávkami MHD a v menší míře cyklisté, pro které je prostředí vozovky nekomfortní, neatraktivní a pocitově nebezpečné a využívají tedy nelegálního pojezdu chodníku
- průjezd vozidel IAD ve stávající intenzitě je zbytečný, jelikož mohou využívat již vybudovanou infrastrukturu, která obsluhuje historické centrum města (ulici Těžařskou a Porážkovou)

Cíl:

- dopravně zklidněný prostor pro komfortní pohyb velkého množství lidí s výraznou preferencí chodců na řízených nebo neřízených přechodech a cyklistů v hlavním dopravním prostoru
- úsek neatraktivní pro tranzitní dopravu, která již nyní může využívat z velké části vybudovanou a pro ni určenou dopravní infrastrukturu (ul. Těžařskou, Porážkovou, K Trojhalí)
- rozšíření jízdních pruhů pro umístění (ochranného) jízdního pruhu pro cyklisty a snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h
- architektonicky vyšší standard veřejného prostranství ulice, který je prioritně určen pro chodce a cyklisty, např. sjednocení povrchů a snížení obrubníků, které podpoří větší preference nemotorové dopravy, jednotný styl přístřešků zastávek, zábradlí a označnicků, jednotný typ laviček a dalšího mobiliáře
- stromořadí podél jižní strany ulice ve stávajícím zeleném pruhu před administrativní budovou Karolina



LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí

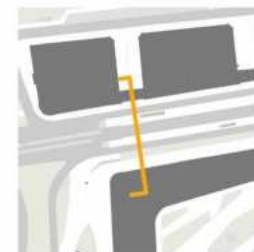
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENÉ

- prokořenitelný prostor

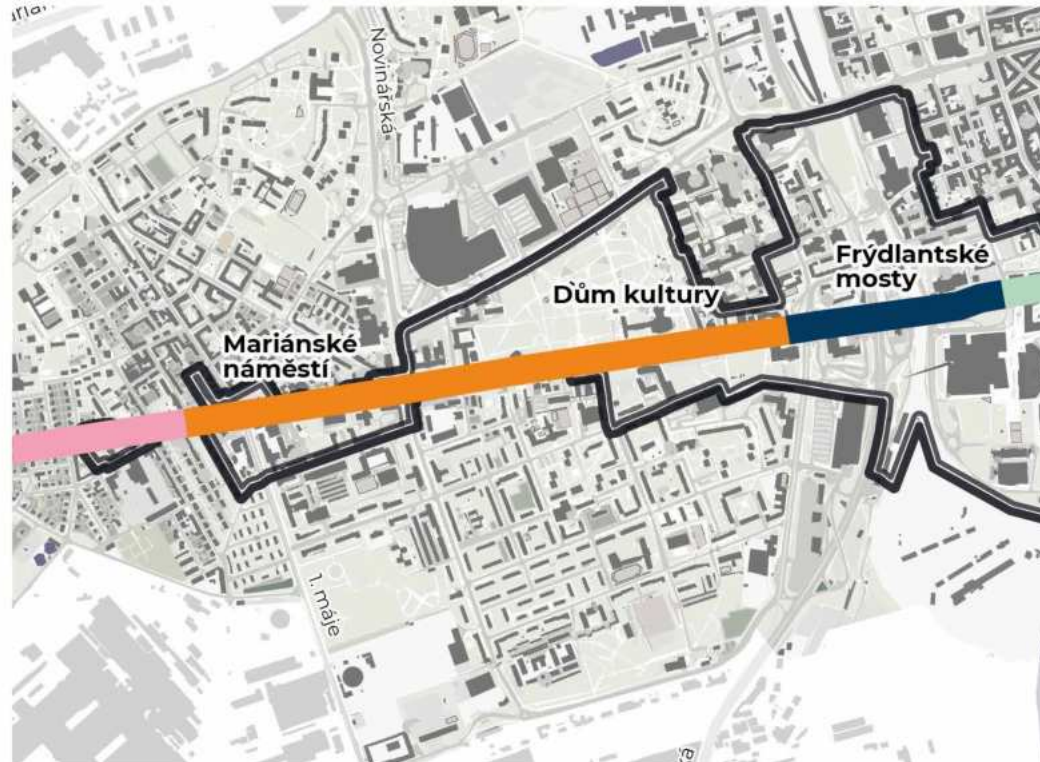
- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- videřská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh

0 2,5 5 10m



3.5 Charakter 4

Reprezentativní bulvár s významnými institucemi, ulice 28. října (CH4)



šířka uličního prostoru:
18–29 m

Stav:

- dynamicky se rozvíjející klíčové území v centru Ostravy s potenciálem stát se velkorysým a reprezentativním bulvárem města
- tato část městské třídy má celoměstský a regionální význam vzhledem ke stávajícím a připravovaným investicím a historickému kontextu; jedna z nejstarších ulic města je z obou stran obklopena stavbami významných administrativních a kulturních institucí, další stavby jsou zde připravovány (dostavba koncertního sálu Ostravy, budova Moravskoslezské vědecké knihovny, parkovací dům u krajského úřadu a další záměry), kromě významných institucí krajského úřadu, Domu kultury, Divadla Petra Bezruče jsou pro tuto část charakteristické monumentální solitérní stavby administrativních paláců se svými předprostory

- ulice a jednotlivé stavby se svými předprostory tvoří jeden celek, k ulici se přimyká celoměstský významný park sad Dr. Milady Horákové a v západní části je struktura zástavby kombinací solitérních staveb a kompaktní struktury centra Mariánských Hor a Hulváků, část městské struktury je postavená podle hodnotné urbanistické koncepce

Cíl:

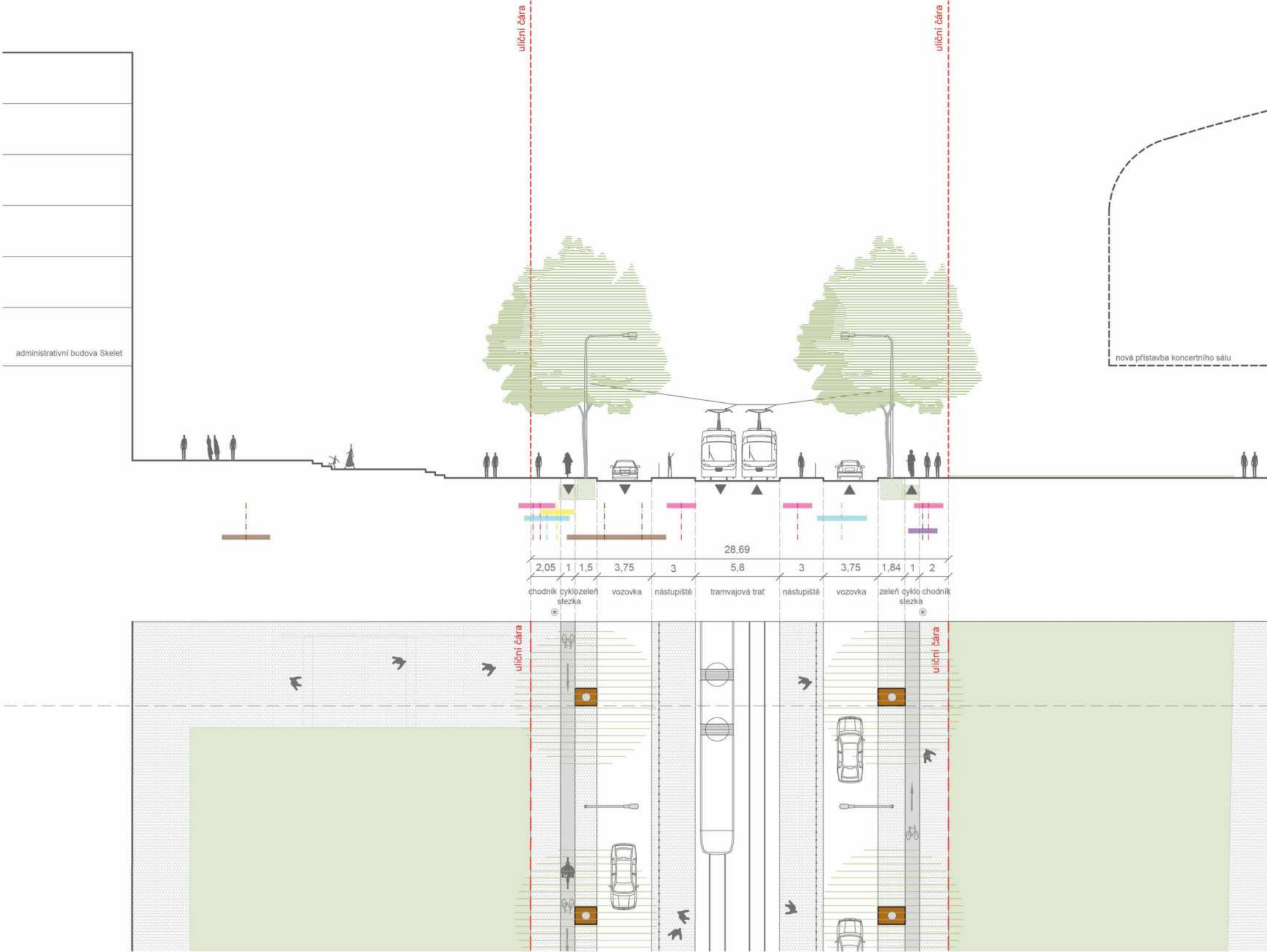
- městská třída je v tomto úseku společně se stávajícími i připravovanými stavbami výkladní skříní města, uliční prostranství je v území svou formou i funkcí „švem“, který smysluplně propojuje jeho části
- velkorysý bulvár, který doplňuje význam celé lokality, má funkční příčné vazby pro pohyb pěších a cyklistů, je funkčně, prostorově a materiálově sjednocen a vhodně navazuje na předprostory budov, které jej obklopují
- motorová doprava je povolena výhradně pro příjezd k cílovým destinacím, území na sever i na jih od městské třídy je dopravně obsluženo ulicemi Novoveská, Hornopolská, Železárenská a další (viz kapitola 5. Hierarchie, systém a význam ulic)
- navrhovaná nejvyšší dovolená rychlost je 30 km/h
- dva jízdní pruhy pro motorovou dopravu, v každém směru jeden – minimální šířka pro zajištění zimní údržby; bude prověřena možnost zrušení oddělení tramvajové trati podélnými prahy, tzv. „bumlíky“,



- je potřeba konzultace a soulad s dopravním podnikem (bezpečnost tramvaje při brždění atp.)
- úrovňová nepojížděná tramvajová trať, vyjma vozidel IZS
- prostor pro cyklisty po obou stranách ulice, pohyb cyklistů ve směru pohybu MHD
- pohyb cyklistů a chodců je řešen stezkou pro chodce a cyklisty s odděleným (pro cyklisty jednosměrným) provozem, v místech mimo bezpečnost ostrůvky přechodů pro chodce a zastávky je možné stezku rozšířit přiblížením jízdních pruhů k tramvajové trati
- výrazné materiálové sjednocení (např. chodníky, zastávky a kryt tramvajového tělesa z jednoho materiálu) s cílem sjednotit prostor v jeden velkoměstský bulvár funkčně i vizuálně
- jednotný mobiliář vyššího standardu, který odpovídá kvalitou i množstvím významu této části ulice

- logicky rozmístěná místa pro přecházení a přechody pro chodce na zastávky v návaznosti na cíle pohybu (např. hlavní vstup do parku)
- dvouřadé stromořadí s pravidelným komponovaným tvarem velkorysých stromů, u významných předprostorů může být druhá řada stromů pro posílení významu daného prostranství nebo naopak stromořadí vynecháno s cílem zajistit hodnotné urbanistické průhledy
- svislé dopravní značení, stožáry veřejného osvětlení a trakčního vedení jsou umístěny v přidruženém prostoru místní komunikace, v pásu zeleně, mezi stromořadím, které lemuje obě strany ulice

cílový uliční profil (CH4)
U DOMU KULTURY



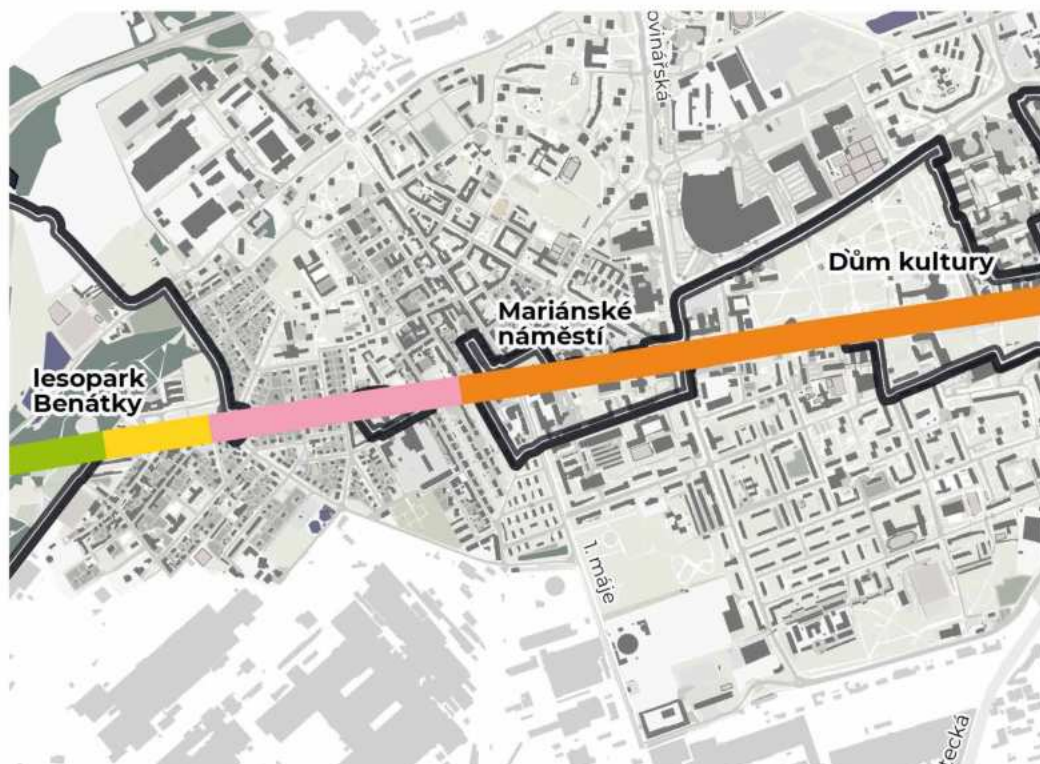
- LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ
- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
 - ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
 - ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
 - ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
 - ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
 - ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
 - osa silového kabelu
 - osa plynovodního potrubí
 - osa vodovodního potrubí
 - osa potrubí teplovodní sítě
 - osa kabelu elektronických komunikací
 - osa kanalizačního potrubí
- LEGENDA ZELENĚ
- prokořnitelný prostor

- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- vídeňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh



3.6 Charakter 5

Městská třída se zklidněným provozem, centrum Mariánských Hor (CH5)



šířka uličního prostoru:
19–23 m

Stav:

- kompaktní struktura zástavby, vystavěná na základě hodnotné urbanistické koncepce, formuje městskou třídu s potenciálem vitální a živé ulice; ulice má souvislý obchodní parter (nebo prázdné obchodní jednotky se stavební připraveností budov na obchodní parter)
- hlavní problémy jsou úzké chodníky, souvislé podélné parkování, které vytváří stísněný prostor pro chodce, vysoké zastoupení tranzitní dopravy vůči cílové dopravě, nedostatečný prostor pro cyklisty (vzhledem k úzkému uličnímu profilu nelze ve stávajícím členění ulice vytvořit stavebně oddělenou cyklostezku), dočasným řešením je kombinace cyklokoridoru s piktogramy nebo ochrannými pruhy ve vozovce
- prakticky čtyři pruhy (dva jízdní, dva parkovací) přizpůsobené potřebám motorové dopravy a tramvajová trať s podélnými prahy „bumlíky“ nevytváří pocitově bezpečný prostor pro cyklistickou dopravu,

přímot a propojenost cyklistické infrastruktury nedostatečně zajišťují ochranné jízdní pruhy pro cyklisty na úkor legislativní ochrany při předjíždění cyklistů v dostatečné vzdálenosti 1,5 m

- velké zatížení vizuálním smogem
- celkově zanedbaný a nepřívětivý vzhled území

Cíl:

- Živá a obytná ulice se zklidněným provozem, tlumení tranzitního průjezdu motorových vozidel a výrazná preference pohybu chodců a cyklistů
- preference udržitelné dopravy pomáhá vitalitě již existujícího obchodního parteru, který je souvislý
- pro dosažení cílového charakteru je potřebné snížit intenzitu motorové dopravy, toho je dosaženo odvedením průjezdné dopravy na komunikace vně obytného centra a po jeho okrajích: na ulice Novoveská, Hornopolní či Železárenská

- cílová doprava dále využívá městskou třídu, případně může do oblastí okolo městské třídy vjíždět propojením z ulic vnitřního okruhu jako např. 1. máje nebo Novinářská
- zrušení podélného parkování, které ve stávajícím stavu neplní svou funkci pro krátkodobé zastavení, je neoprávněně využíváno pro dlouhodobé parkování, omezuje šířku chodníku
- stromořadí na jedné nebo obou stranách ulice s důrazem na výběr vhodného kultivaru s vysokým vyvětvěním a úzkým tvarem koruny přináší zvýšené nároky na technické provedení a změny v prostorovém uspořádání technické infrastruktury,
- stromy jsou umístěny ve zpevněné ploše s ochrannou mříží a jsou součástí chodníku
- přímé vedení trasy pro cyklisty vzhledem k vytíženosti tras mezi Hulváckým kopcem a centrem je ideální řešení stezka pro chodce a cyklisty s odděleným (pro cyklisty jednosměrným) provozem



Proměna se týká cca 750 m délky ulice, kde jsou nyní tři zastávky MHD (Prostorná, Daliborova, Mariánské náměstí). Ulice má v této délce proměnlivou šířku od cca 19 m po cca 24 m.

Proměna městské třídy v této části na charakter „městské třídy se zklidněným provozem“ je složitá a vyžaduje podrobnější prověření.

V proměně hrají roli dva zásadní aspekty:

1. Vzhledem k omezené šířce ulice nelze ulici proměnit bez alespoň částečné změny dopravního režimu pro motorovou dopravu. Takové změny mohou mít dopad na plynulost tramvaje, což může mít negativní vliv na širší okolí.
2. Aby se mohl změnit dopravní režim, je nezbytné eliminovat tranzitní průjezd motorové dopravy, která

zvolí jinou trasu. Tedy je potřeba, aby okolní dopravní infrastruktura byla propojená (Železárenská, Severní spoj a další). Návrh byl ověřen dopravním modelem v několika scénářích před a po dostavbě okolní dopravní infrastruktury (model je součástí kapitoly č.5 Hierarchie a systém ulic)

Z výše uvedeného vyplývá:

- je nezbytné prověřit jednotlivé aspekty a limity koncepčního návrhu podrobnější projektovou dokumentací, která prověří, v jaké délce by skutečně muselo dojít ke změně dopravního režimu a co by to znamenalo pro tramvajovou dopravu
- cílový charakter nelze za stávajícího stavu uplatnit
- v rámci jednotlivých staveb: Severní spoj, Železárenská a jejího napojení na Frýdeckou, napojení Sokola Tůmy na Mariánskohorskou, je nut-

né prověřit možnost změny šířkového uspořádání ulice v úseku Mariánských Hor. Takovýto záměr je nutné projednat se složkami IZS a PČR v navazujících projekčních fázích.

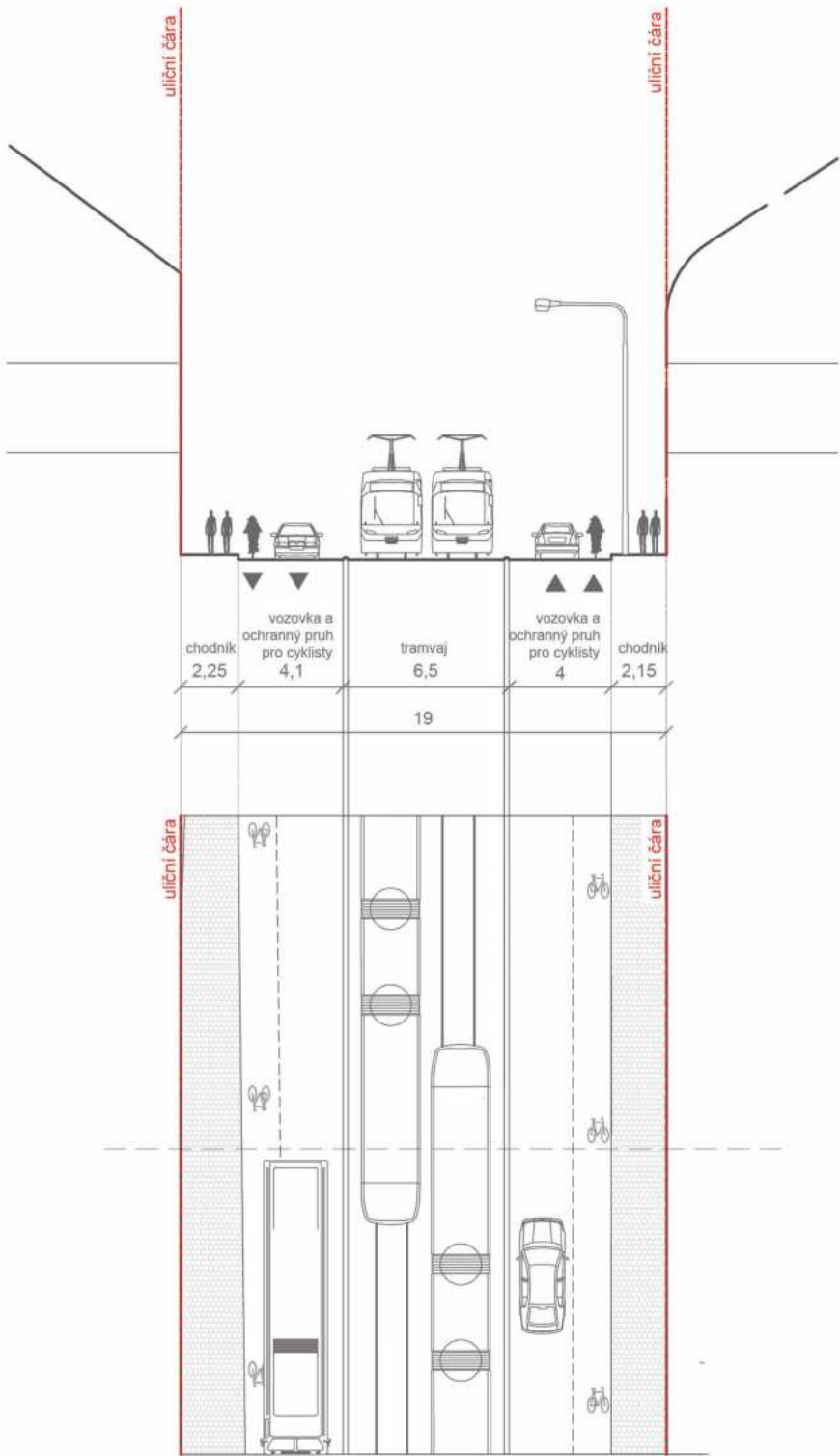
Cílový charakter je zobrazen ve dvou šířkových profilech a ve dvou variantách proměny:

- Profil CH5a cca 19m
- Profil CH5b cca 24m

cílový uliční profil (CH5_a)
pro šířku ulice cca 19 m
U KŘÍŽOVATKY S ULICÍ OBLÁ

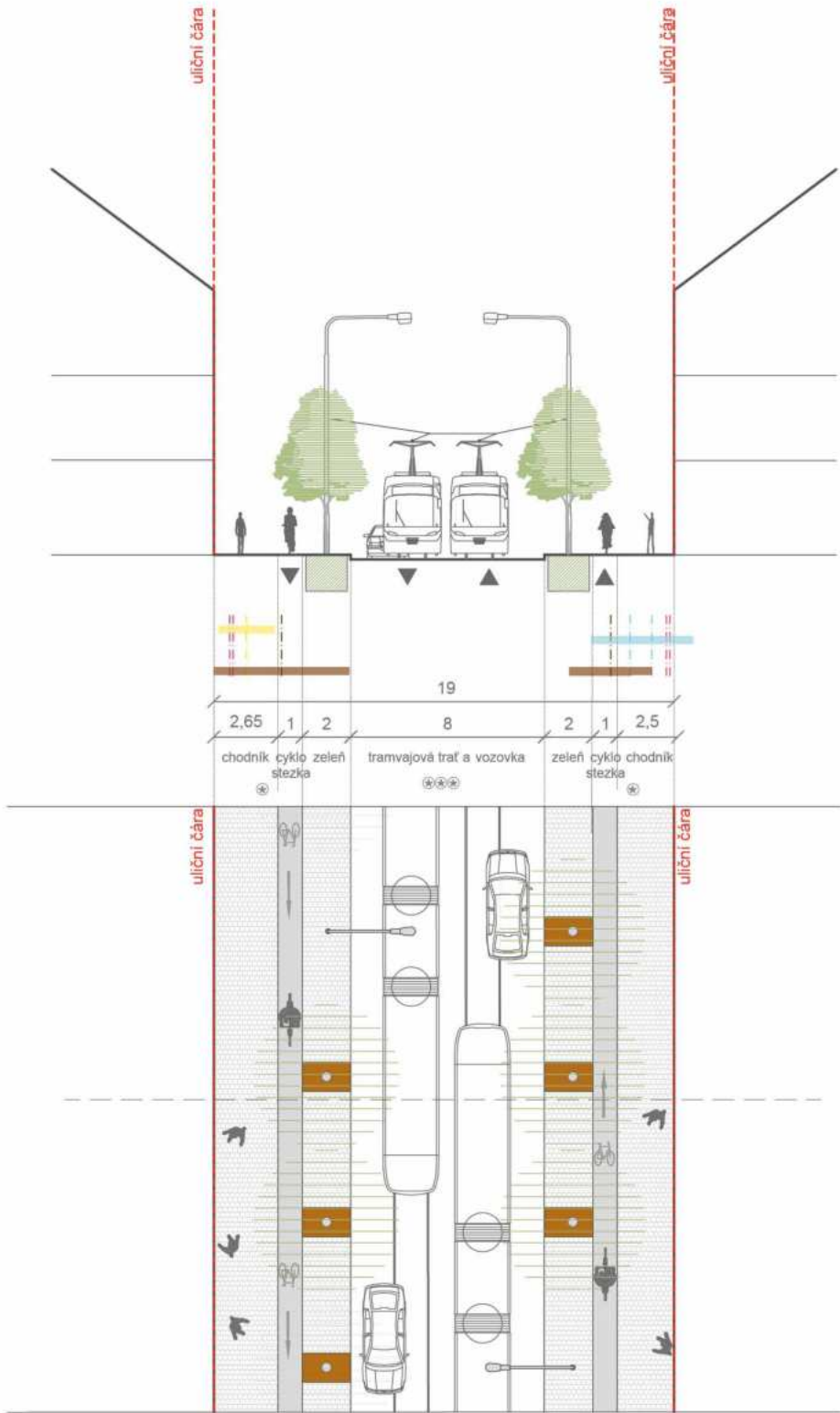
1. varianta úprav

- bez změny dopravního režimu
- nejvyšší povolená rychlost 50 km/h, motorová doprava vedena ve vlastním jízdním pruhu
- tramvajový pás a jízdní pruh jsou odděleny podélným prahem tzv. „bumlíkem“
- trasa pro cyklisty vedena ve vozovce ochranným jízdním pruhem, případně cyklopiktogramem



2. varianta úprav

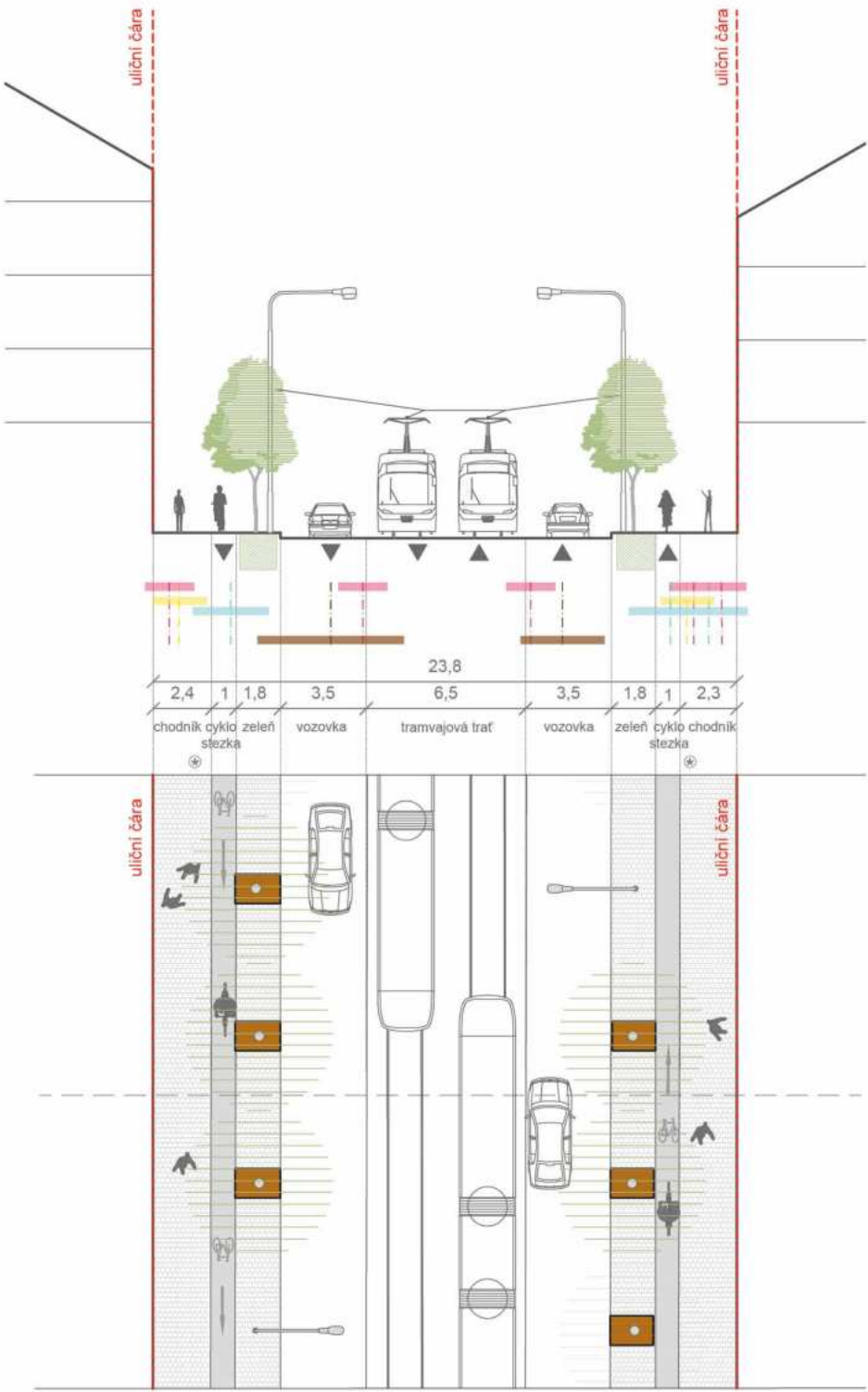
- motorová doprava je vedena po tramvajovém tělese, odstraněním dvou jízdních pruhů vzniká prostor pro širší chodníky a oddělení cyklistů od motorové dopravy
- trasa pro cyklisty je vedena v přidruženém prostoru formou společné stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem
- stromořadí jednořadé nebo dvouřadé odděluje hlavní dopravní a přidružený prostor, stromy s vysokým vyvětvením a úzkým tvarem koruny
- dopad na plynulost tramvajové dopravy a příjezd pro složky IZS musí být prověřen podrobnější projektovou dokumentací, a komplexním dopravním modelem, který zahrne motorovou i městskou hromadnou dopravu
- referenční ulic v Ostravě, kde je již toto řešení aplikováno, je ulice Nádražní



**cílový uliční profil (CH5_b)
pro šířku ulice cca 24 m
PŘED ZASTÁVKOU PROSTORNÁ**

1. varianta úprav

- nejvyšší povolená rychlost 50 km/h, motorová doprava vedena ve vlastním jízdním pruhu tedy bez změny dopravního režimu
- tramvajový pás a jízdní pruh nejsou odděleny podélným prahem tzv. „bumlíkem“
- trasa pro cyklisty je vedena v přidruženém prostoru formou společné stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem
- stromořadí jednořadé nebo dvouřadé oddělující hlavní dopravní a přidružený prostor, stromy s vysokým vyvětvením a úzkým tvarem koruny



LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

- prokořenitelný prostor

⊗ stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
⊗⊗ vídeňská zastávka
⊗⊗⊗ v širších místech možno umístit parkovací pruh



**cílový uliční profil (CH5_b)
ZASTÁVKA PROSTORNÁ**

2. varianta úprav - v zastávce

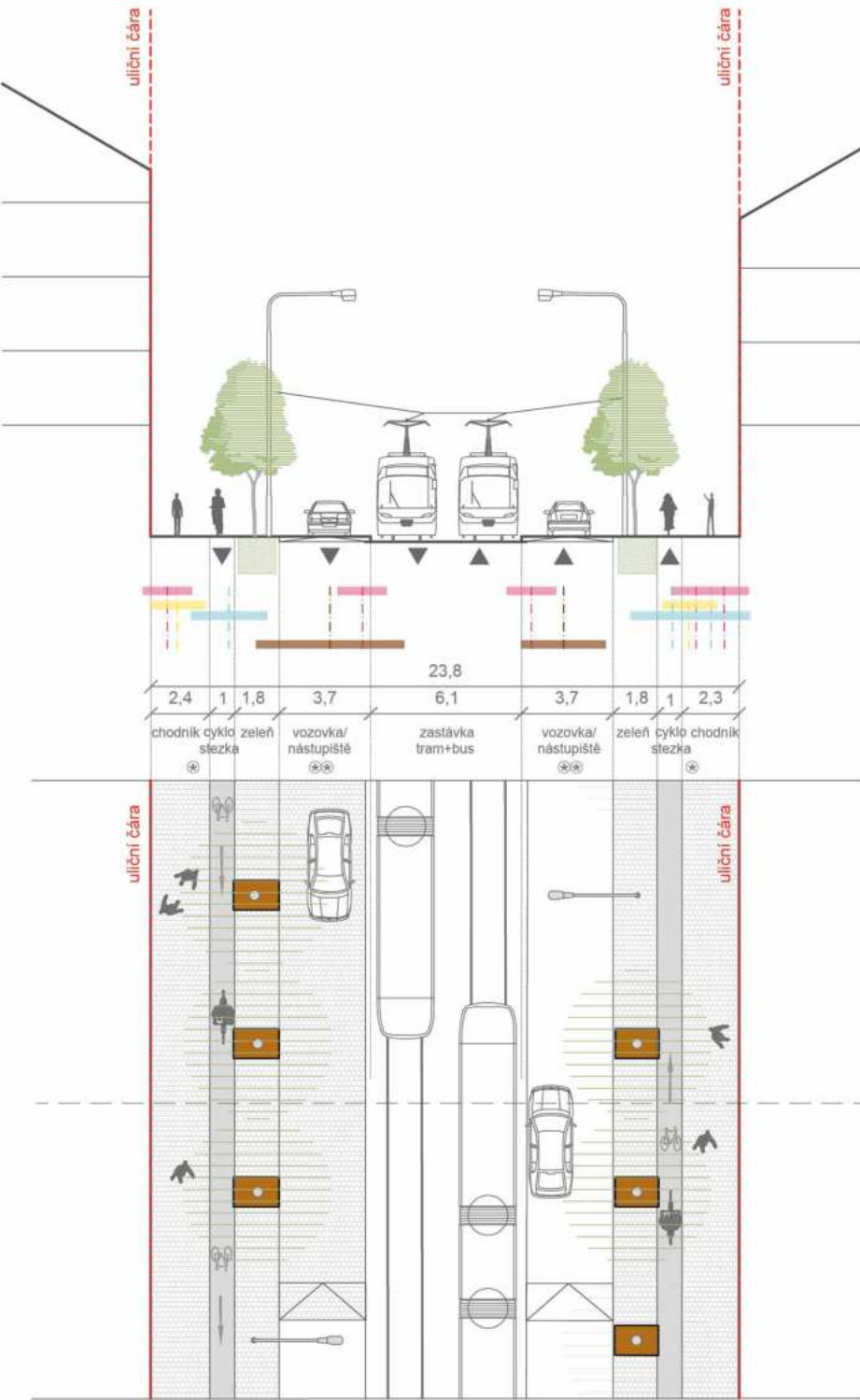
- zastávky MHD mají podobu „vídeňské“ zastávky, kdy cestující nastupují do tramvaje ze zvýšeného jízdního pruhu, ostatní vozidla v zastávce čekají na odbavení MHD
- z důvodu bezpečnosti cestujících nastupujících do tramvaje je vhodné osadit nájezd na vozovku zastávky semaforem, který zastaví auta v momentě, kdy do zastávky přijíždí tramvaj - reference Dráždany (foto 1)
- pro jasné odlišení vozovky a chodníku a zamezení, aby si chodci pletli vídeňskou zastávku s chodníkem možno ponechat souvislý materiál vozovky (foto 1, 2)
- osová vzdálenost kolejí 3,1 m umožňuje u zastávek bezbariérově odbavovat tramvaje i autobusy
- trasa pro cyklisty je vedena v přidruženém prostoru formou společné stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem
- stromořadí jednořadé nebo dvouřadé oddělující hlavní dopravní a přidružený prostor, stromy s vysokým vyvětvením a úzkým tvarem koruny



foto 1, Dráždany, Leipziger Str.

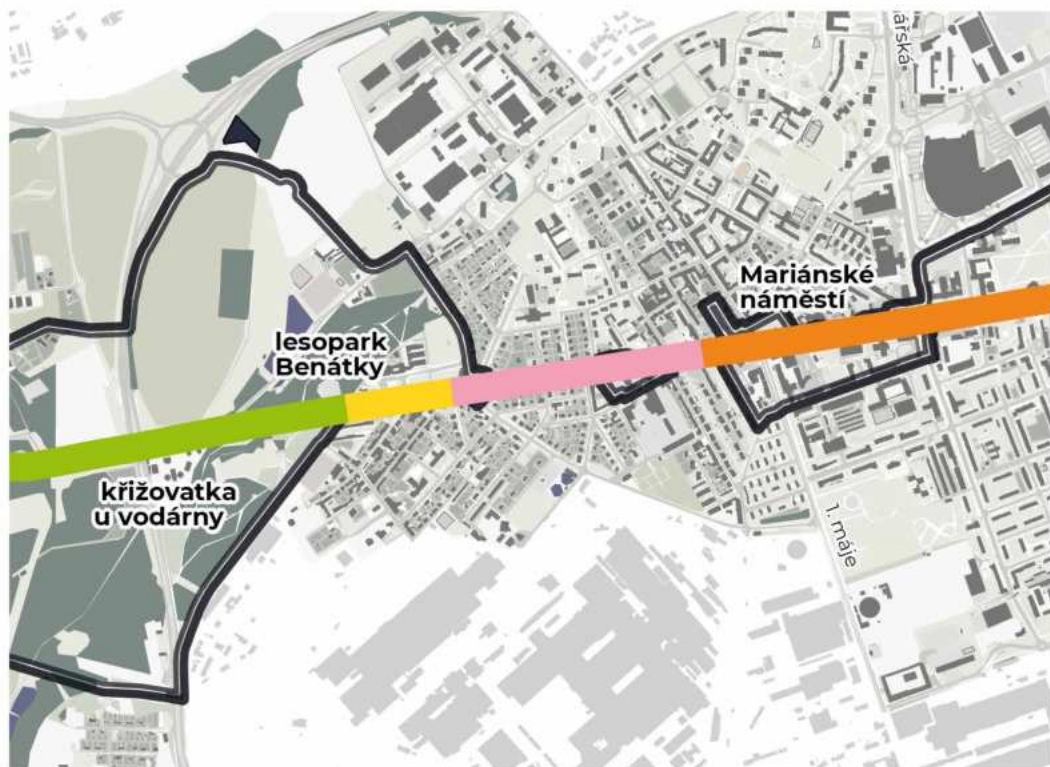


foto 2, Olomouc, Wolkerova ulice, olomouckydenik.cz



3.7 Charakter 6

Městská třída s výraznou přestupní funkcí, přestupní terminál Hulváky (CH6)



šířka uličního prostoru:
19–23 m

Stav:

- úsek je vstupní branou do obytného centra Mariánských Hor, Vítkovic a části Moravské Ostravy, jeho hlavní náplní je dopravní přestupní terminál
- potýká se s řadou stejných problémů, jako celá část městské třídy procházející Mariánskými Horami: celkově zanedbaný stav, velká zátěž vizuálním reklamním smogem, úzké a rozbité chodníky, souvislé podélné parkování, velké zatížení průjezdných tras IAD, nedostatečný prostor pro cyklisty (dočasným nestavebním opatřením je vytvořený pouze ochranný pruh v hlavním dopravním prostoru)

- absence zálivů a nástupních ostrůvků pro MHD
- pro úsek je vypracována dokumentace pro rekonstrukci uličního prostoru, kdy dojde k osovému posunutí tramvajové tratě a posunutí stávajících tramvajových zastávek, nově v podobě vstřícných tramvajových ostrůvků a zastávka bude posunuta směrem do centra za vjezd do terminálu Hulváky; od vodárny vznikne samostatný odbočovací pruh vlevo do terminálu Hulváky, bude rozšířeno podélné parkování a stávající dělená stezka pro chodce a cyklisty bude převedena přes vozovku do ulice Oborného

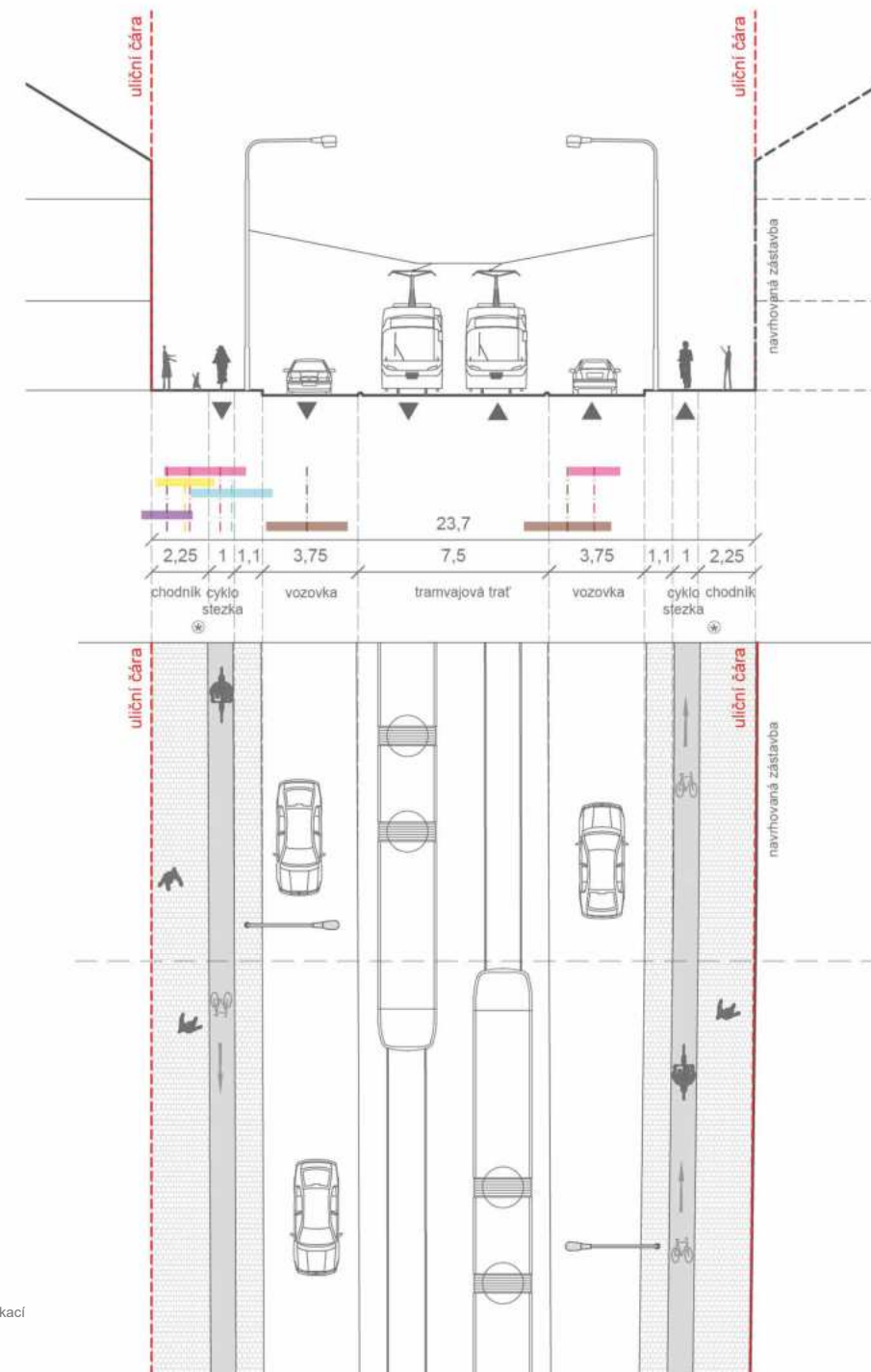
Cíl:

- úsek funguje jako přestupní terminál, který umožňuje rychlé, bezbariérové a bezpečné změny způsobu přepravy
- sdílené zastávky, tj. u jedné nástupní hrany jsou odbavovány tramvaje i trolejbusy, případně linkové autobusy (výstup)
- podélné parkování pouze v systému K+R a pouze až po uspokojení šířkových požadavků ostatních preferovaných druhů dopravy
- stromořadí není vzhledem k prostorovým parametrům možné uplatnit, aniž by se zásadně omezil prostor pro chodce a cyklisty, který je ovšem spolu s MHD pro tento úsek klíčový; stromy je možno doplnit formou solitérů v plochách, kde to ostatní funkce a provoz umožní

cílový uliční profil (CH6)

KOMUNITNÍ CENTRUM HULVÁKY

- řez je veden mimo sdružené zastávky v místě stávající proluky
- navržený řez je pouze ilustrační, konkrétnější podoba vč. polohy tramvajové tratě se bude odvíjet od komplexnějšího návrhu přestupního terminálu



LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

- prokořenitelný prostor

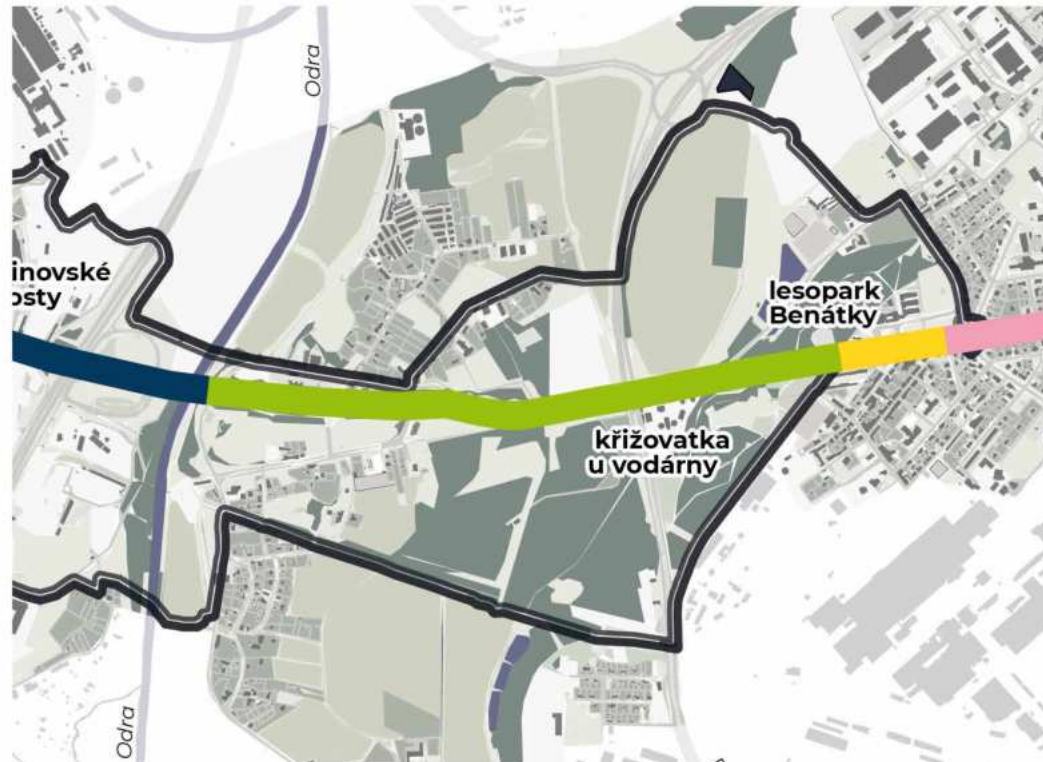
- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- vídeňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh

0 2,5 5 10m



3.8 Charakter 7

Městská třída v krajině, od Benátek po Svinovské mosty (CH7)



šířka uličního prostoru:
22–38 m

Stav:

- městská třída zde prochází nezastavěnou částí města, začíná lesoparkem Benátky, protíná křižovatku Nová Ves vodárna, vede po náspu, který rozděluje městský obvod Nová Ves na dvě části a končí před mostní konstrukcí přes řeku Odru; propojuje dvě obytná centra a město jako celek s krajinou
- pouze tranzitní charakter s cílem rychlého průjezdu IAD a MHD a částečně i cyklistické dopravy; tento stav je daný uličním profilem, který rychlou jízdu umožňuje bez ohledu na nejvyšší dovolenou rychlost, náletovou izolační zelení na svazích náspu a v neposlední řadě i vzhledem jednotlivých prvků v rámci veřejného prostranství (svodidla, odhalený kryt tramvajové trati, typy veřejného osvětlení atd.)
- nejvyšší dovolená rychlost je různá: 50, 70 a 80 km/h, čemuž odpovídají i dimenze jízdních pruhů; respektování rychlostních limitů je relativně nízké, což dále posiluje tranzitní charakter této části městské třídy

- souvislé a přímé propojení pro chodce a cyklisty neexistuje
- cyklistická infrastruktura je vedena částečně v souběhu s městskou třídou, od křižovatky Nová ves vodárna se od městské třídy odklání (vede lesoparkem Benátky a ulicí U Boříka); jednotlivé úseky nejsou cykloinfrastrukturou propojeny
- jízda cyklistů po vozovce je legislativně možná, ale vzhledem k intenzitám dopravy, počtu a šířce jízdních pruhů velice neatraktivní a nepoužívaná, přímé a bezpečné propojení pro cyklistickou dopravu je dlouhodobý požadavek ostravské cyklistické obce

Cíl:

- ulice v krajině, na terénním náspu, jejíž hlavní funkcí je propojení obytných center a logické, kultivované napojení obytných celků Nová Ves, Dubí a Svinov, příčné propojení města a okolní krajiny pro pěší a cyklisty (nástup do Poodří, propojení lesoparku Benátky atd.)
- přímé, souvislé a bezpečné propojení pro pěší a cyklisty
- městský vzhled jednotlivých prvků v rámci veřejného prostranství (zábradlí, veřejné osvětlení, zastávky, lavičky, dopravní značení atd.)
- ulici v krajině lemuje komponovaná liniová zeleň (stromořadí) a další komponovaná zeleň na svazích



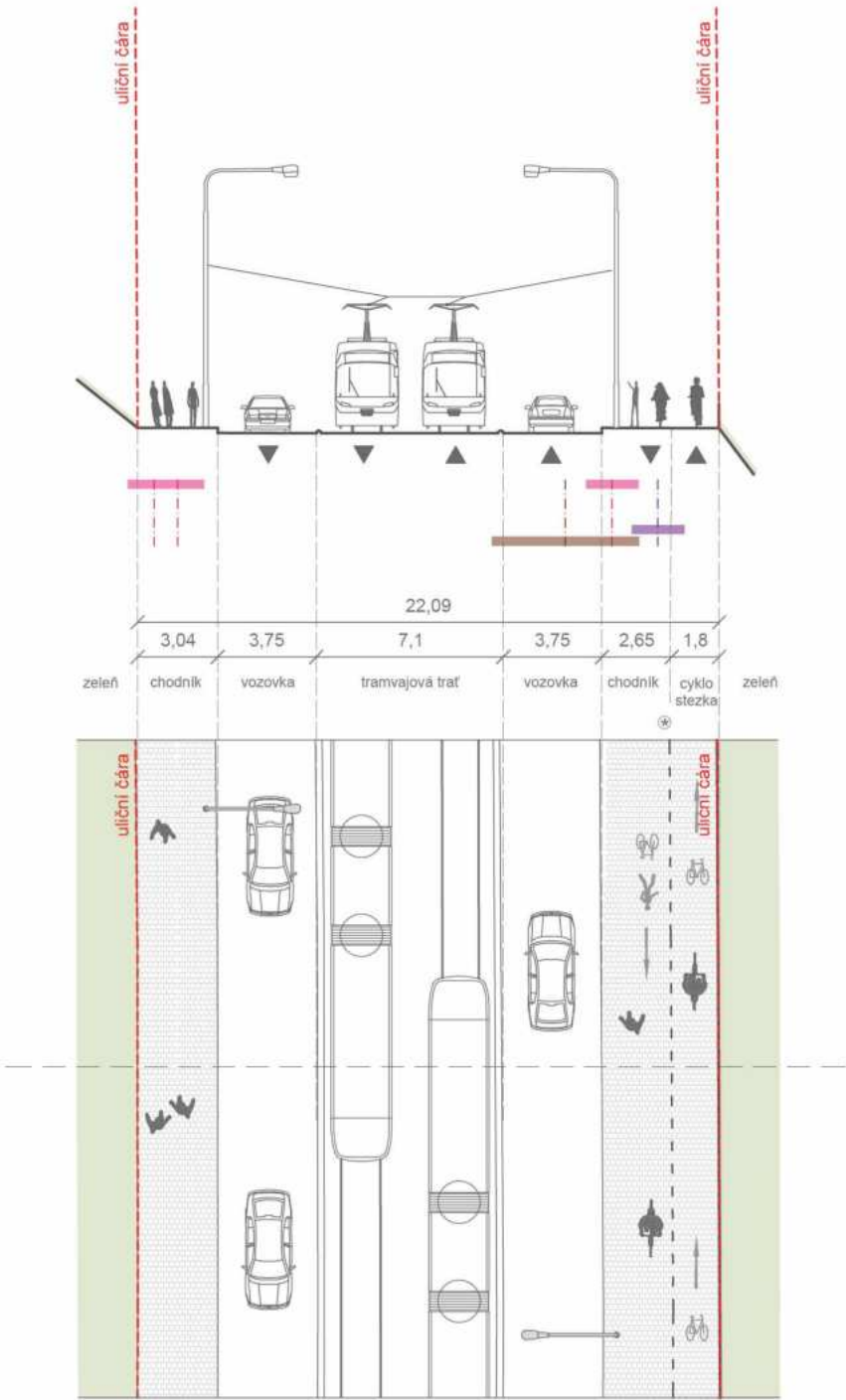
- ověřit možnost průsečných křižovatek v místě napojení vedlejších komunikací (dopravní napojení vedlejších komunikací by mělo být takové, aby netvořilo bariéru pro plynulý pohyb chodců a cyklistů po městské třídě); připojovací a odbočovací pruhy mají své opodstatnění, ale pro plynulost pohybu v přidruženém prostoru vytváří řadu problémů; v rámci možnosti průsečných křižovatek musí být kladen důraz na co nejmenší omezení plynulosti tramvajové dopravy

Rychlé opatření pro propojení cyklistické infrastruktury ve směru z Poruby do centra

- vzhledem ke složitosti řešení cílového profilu v celé délce městské třídy v krajině, lze vyřešit propojení cyklistů na stávající cyklostezku U Boříka jednoduchým opatřením – odstraněním zábradlí v násypu mostu přes Odru (nad ulicí Fričova) a napojení dopravním značením na již existující chodník směřující k parku U Boříka

- cílový uliční profil (CH7)**
LESOPARK BENÁTKY
- návrhové řezy zobrazují řešení uličního profilu od lesoparku Benátky po křižovatku Nová Ves vodárna, kde je vozovka s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h rozdělena na dva jízdní pruhy a úrovněnou zakrytou tramvajovou trať od vozovky oddělenou podélnými prahy „bumlíky“
 - bezmotorová doprava (cyklisté a chodci) je vedena v přidruženém prostoru místní komunikace se snahou o minimální zásahy do nebezpečných svahů lesoparku (vzhledem k relativně malým intenzitám chodců je navrženo řešit bezmotorovou dopravu formou společné stezky pro chodce a cyklisty); stezky mohou být umístěny po obou stranách vozovky se zachováním principu jednosměrného systému jízdy pro cyklisty podél městské třídy, nebo může být širší společná stezka umístěna pouze jedna na pravé straně třídy, kdy provoz cyklistů je obousměrný a u křižovatky Nová Ves vodárna naváže na stávající stezku pro cyklisty

varianta 1

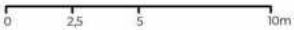
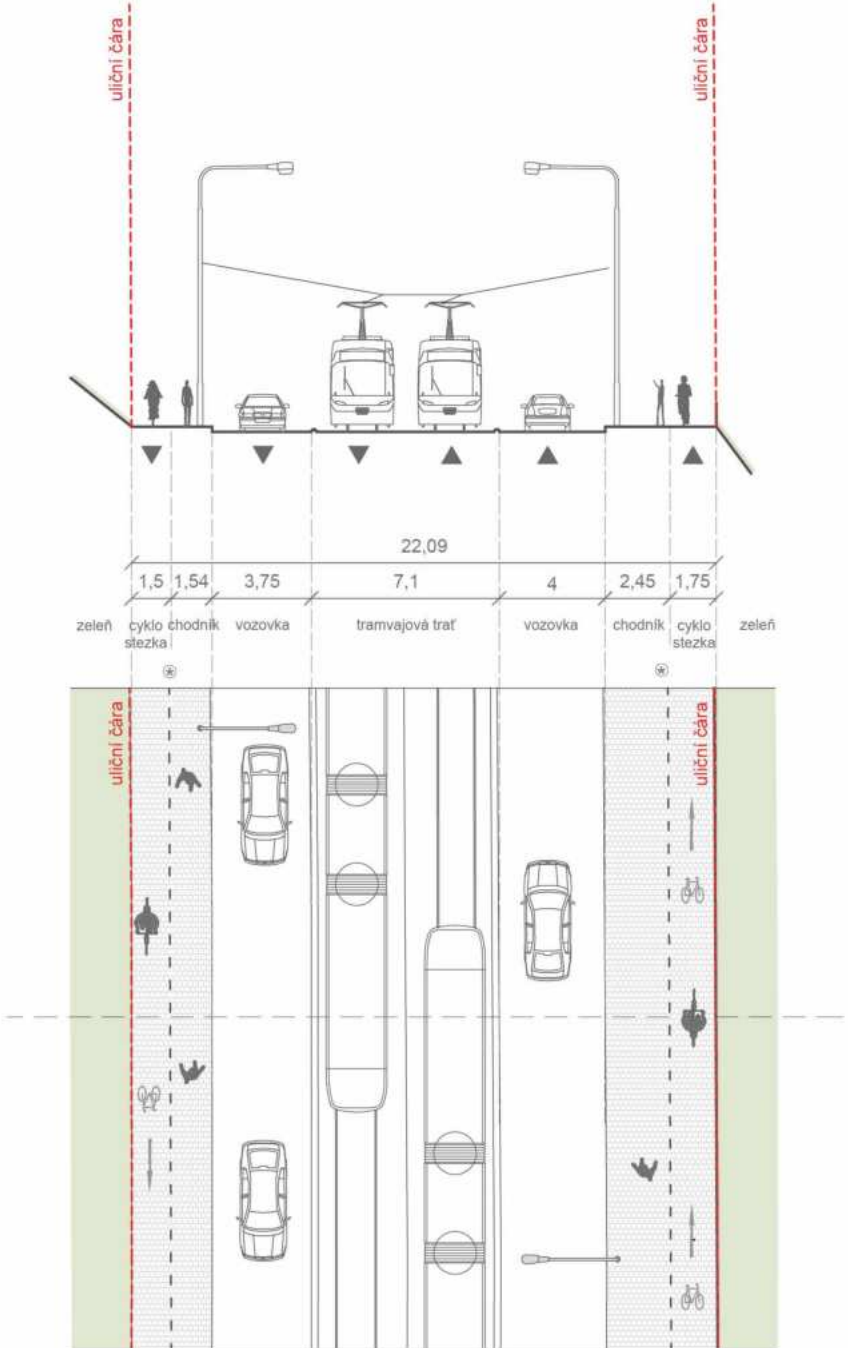


- LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ
- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
 - ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
 - ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
 - ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
 - ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
 - ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
 - osa silového kabelu
 - osa plynovodního potrubí
 - osa vodovodního potrubí
 - osa potrubí teplovodní sítě
 - osa kabelu elektronických komunikací
 - osa kanalizačního potrubí
- LEGENDA ZELENĚ
- prokořenitelný prostor



- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- videňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh

varianta 2



cílový uliční profil (CH7)
PŘED SJEZDEM NA NOVOU VES

- část od křižovatky Nová Ves vodárna po most přes Odru, která je vedena po náspu, je možné po eliminaci stávajících širokých krajnic přeskládat, aby bylo možné vedle stávající (zelenými pásy oddělené) tramvajové tratě umístit dva širší jízdní pruhy v každém směru a po obou stranách v přidruženém prostoru zelený pás a stezku pro chodce a cyklisty s odděleným (pro cyklisty jednosměrným) pohybem; rozšíření základní normové šířky pruhu pro cyklisty o 0,5 m je z důvodu většího komfortu při jízdě do kopce či ve větší rychlosti z kopce a možnosti předjíždění
- zelené pásy podél tramvajové trati tvoří rezervu pro případné umístění ochranných ostrůvků při návrhu úrovněových světelně řízených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty (příp. návrhu SSZ křižovatky jako náhrady za rampy)
- dvouřadé stromořadí velkokorunných stromů, domácí druh, důležitá je vazba na příčnou osu zeleně a vodárenský les (nad křižovatkou u vodárny), zeleň na svazích náspu je pomocí probírek a dosadeb upravena tak, aby navazovala na krajinné okolí a lesní podrosty jsou zatrativněny a přeměny na parkový les

LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

ochranné pásmo od hrany silového kabelu

ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí

ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí

ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě

ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací

ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí

osa silového kabelu

osa plynovodního potrubí

osa vodovodního potrubí

osa potrubí teplovodní sítě

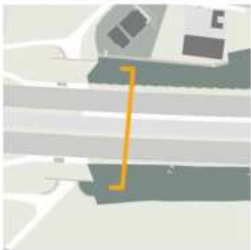
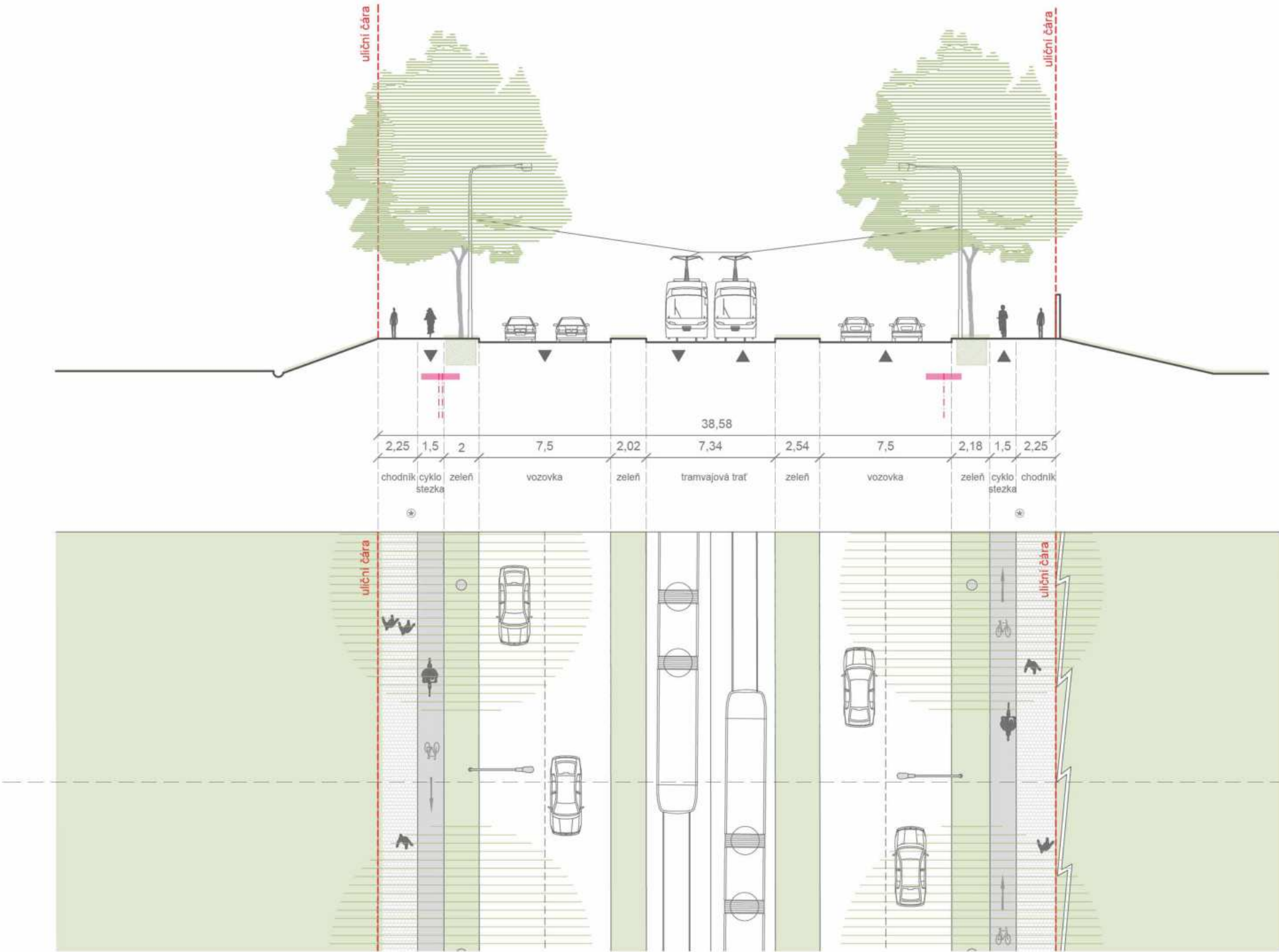
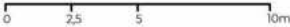
osa kabelu elektronických komunikací

osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

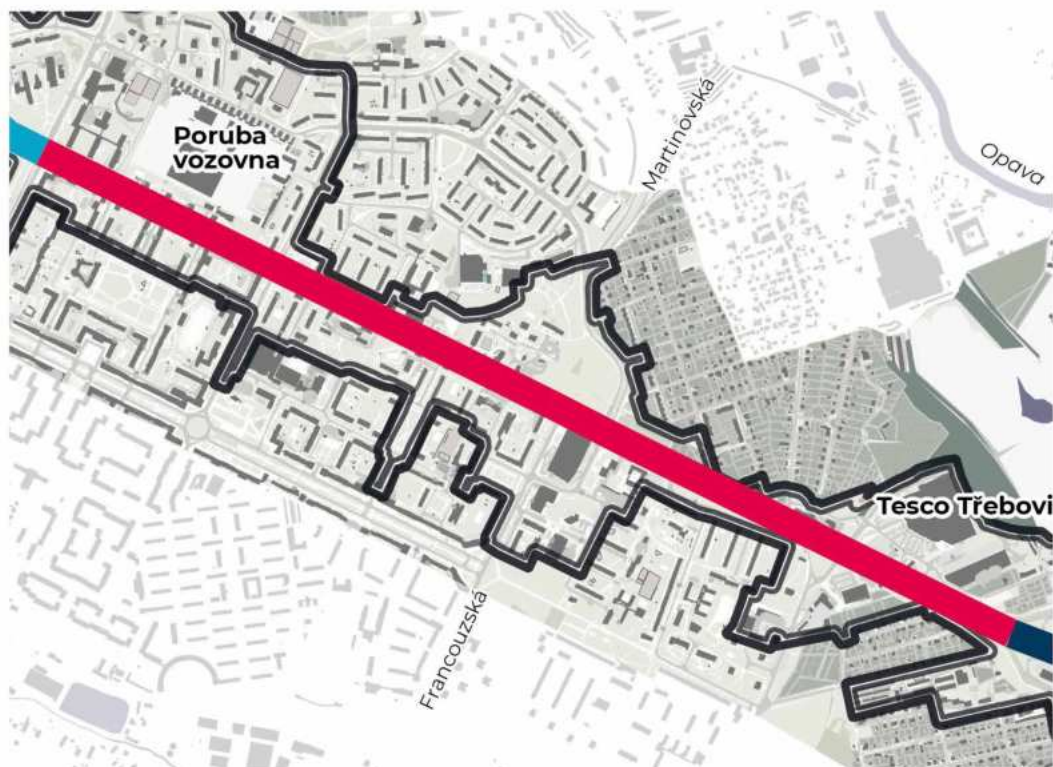
prokořenitelný prostor

- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- videňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh



3.9 Charakter 8

Velkorysý bulvár, ulice Opavská (CH8)



šířka uličního prostoru:
36–45 m

Stav:

- prostorově již definovaný velkorysý bulvár, jehož šířku určila zástavba porubských stavebních obvodů II., III., IV., V.
- velkorysý cca čtyřicetimetrový uliční profil má potenciál sjednocení až k mostové konstrukci Svinovských mostů
- tato část městské třídy částečně splňuje požadavky na cílový charakter nebo s prvky cílového charakteru aktivně pracuje, jedná se např. o stromořadí v horní (západní) části ulice Opavské, souvislou cyklostezku, sjednocení materiálu chodníku atd.
- v části od křižovatky s ulicemi Porubská a Sokolovská ke křižovatce Opavská x Sjízdna dochází k fragmentaci pevného velkorysého uličního profilu, který je typický v horní (západní) části ulice Opavské
- městská třída je obklopena různými strukturami zástavby: trebovické zahradní město, které se k Opavské otáčí zády, deskové domy sídliště Mongolská, odstoupené od Opavské pásem zeleně

- jsou zde proluky (např. mezi poliklinikou Poruba a úřadem práce) či větší zastavitelná území (křižovatka Opavská x Martinovská a Opavská x Sjízdna); absence zástavby v těchto místech spolu-vytváří periferní charakter ulice
- absence stromořadí po severní straně ulice, které v úseku Martinovská – Bílovecká přechází v izolační náletovou zeleň po obou stranách ulice
- směrem ke křižovatce s ulicí Sjízdna je zástavba fragmentována do solitérních staveb obchodu a služeb s rozsáhlými parkovišti; zelený pás po severní straně mizí, zůstává nedostatečně široký a přerušovaný chodník vedle vozovky
- v rámci obsluhy Poruby je Opavská nejdůležitější ulicí, významovou paralelou k Hlavní třídě, bude ale vždy více zatížena motorovou dopravou, jelikož právě Opavská propojuje Porubu s dalšími obytnými centry
- dopravní režim je stabilní, ale s nedostatečnými příčnými vazbami (přechody pro chodce), motorová doprava často překračuje povole-

nou rychlost, jelikož šířka vozovky a absence přechodů rychlou jízdu umožňuje

- cyklisté mají plynulé propojení po jižní straně ulice obousměrnou cyklostezkou v přidruženém prostoru, které může být dále rozvíjeno a zefektivňováno
- na městskou třídu se nevhodným způsobem napojuje několik vedlejších ulic formou sjezdů a nájezdů, respektive připojovacích a odbočovacích pruhů, které rozbíjí charakter ulice a navozují charakter rychlostní komunikace (jedná se o odbočovací pruh k poliklinice, odbočení na Mongolskou směrem do centra, sjezd na Benzinu vedle SOŠ, odbočení na Finanční ulici)



Proměna je zobrazena ve dvou variantách uličního řezu CH8_a a CH8_b, které se liší stromořadím a náročností překládání trakčních stožárů tramvaje ve středových pásech.

Cíl:

- velkorysý městský bulvár, který rozvíjí založenou kompozici ulice a reprezentuje historickou kapitolu vývoje Ostravy, kdy měla Poruba být novým centrem města
- ulice je lemována zástavbou v prolukách a transformačních územích, které protíná, má jasně vymezenou uliční a stavební čaru
- mimo světelné křižovatky jsou napojení na okolní ulice kolmá
- nejvyšší dovolená rychlost ve dvou jízdních pruzích

v každém směru je 50 km/h

- stromořadí je čtyřřadé s velkokorunními stromy a využívá již založené široké zelené pásy po obou stranách ulice a prostor mezi tramvajovým tělesem a vozovkou
- kryt tramvajového tělesa je částečně zatravněný, částečně zakrytý zpevněnou plochou a celý uliční profil působí celistvě, velkoryse a reprezentativně
- cyklistická infrastruktura má podobu dělených stezek pro chodce a cyklisty s obousměrným vedením pro cyklisty po obou stranách komunikace, je zajištěna obsluha po obou stranách ulice
- dostatečný počet příčných propojení pro pěší i cyklistickou dopravu a atraktivní napojení na cyklistickou infrastrukturu ve vedlejších komunikacích či do

dopravně zklidněných zón

- s ohledem na budoucí zástavbu u školy teleinformatiky doplněn přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty
- velkorysé chodníky v místech aktivního parteru umožňující využití venkovního prostoru pro expanzi provozu (vystavení zboží, zahrádky kaváren atd.)
- podél ulice Opavské mohou být umístěny parkovací zálivy, a to v prostředí s navrhovaným stromořadím

cílový uliční profil (CH8_a)
POLIKLINIKA PORUBA

- travnaté pásy mezi vozovkou a tramvajovou tratí jsou na potřebných místech nahrazeny nástupišti, ochrannými ostrůvky přechodů či mohou vytvářet prostor pro levé odbočovací pruhy

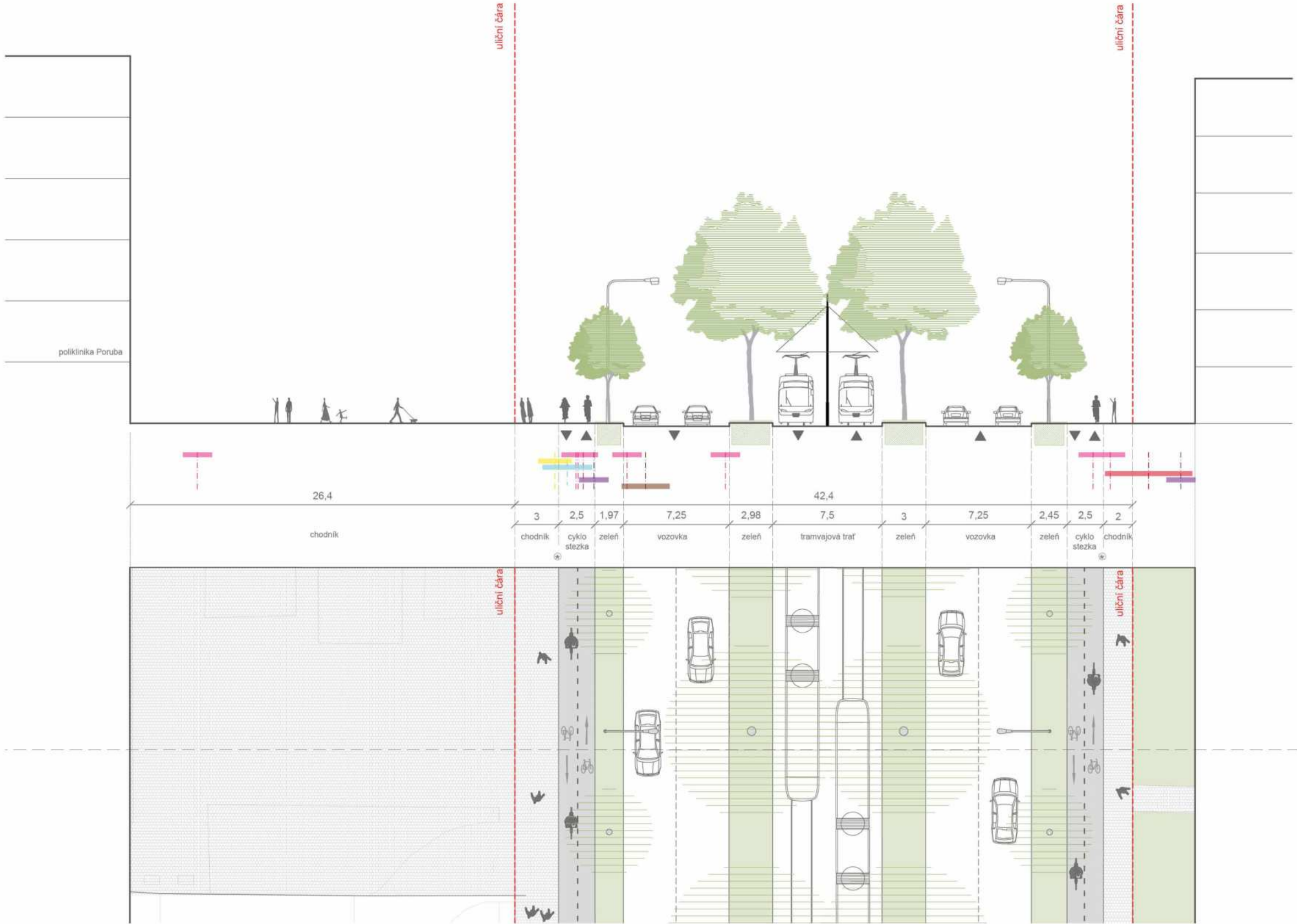
LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

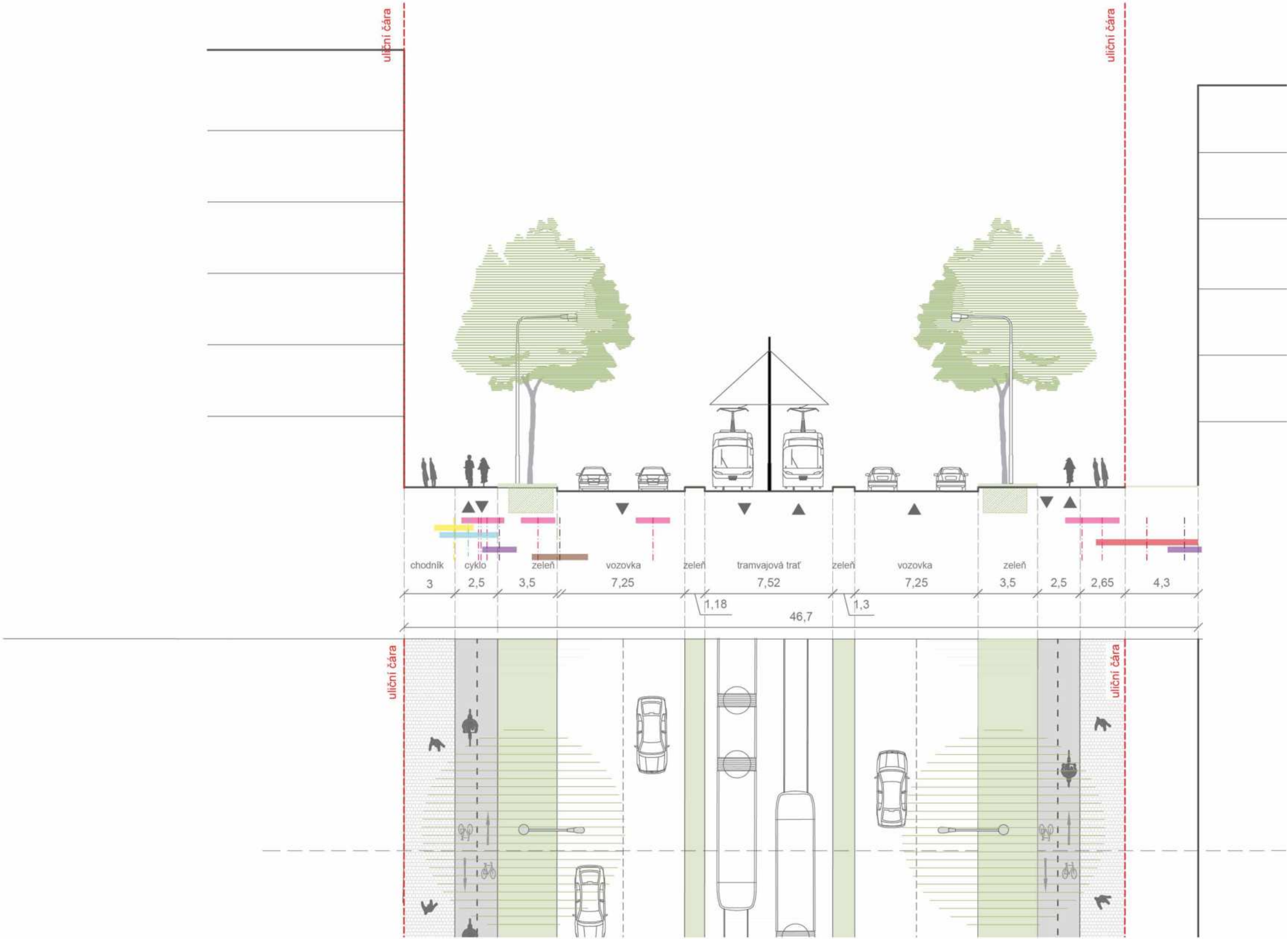
- prokořenitelný prostor

- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- vídeňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh



cílový uliční profil (CH8_b)
ZA POLIKLINIKOU PORUBA

- alternativa proměny Opavské bez nutnosti překládat trakční stožáry ve středových pásech zeleně, stromořadí pouze dvouřadé po stranách ulice
- podélné parkování je možné v zálivech v pásech zeleně



LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

- prokořnitelný prostor

⊗ stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
⊗⊗ vídeňská zastávka
⊗⊗⊗ v širších místech možno umístit parkovací pruh



3.10 Charakter 9

Reprezentativní vstup do města,
Pustkovec–Poruba (CH9)

šířka uličního prostoru:
12–35 m

Stav:

- ve stávajícím stavu městská třída v této části prakticky neexistuje, ulice má charakter extravilánové až rychlostní komunikace
- chybí souvislé chodníky i prostor pro cyklisty
- okolní zástavba ulice Opavské jsou fragmenty různých struktur od původních vesnic, zahrádkářských kolonií přes modernistická sídliště a areály, až po nezastavěné území a velkokapacitní prodejny na kraji města
- různé typy zástavby mají různou orientaci k ulici, primárně se k ní otáčí a vymezují zády, odstupují od ní, nebo jsou odděleny izolační zelení a výškovými rozdíly v terénu
- chybějící příčná propojení přes ulici jsou velkou bariérou v území, vzhledem k areálům vysokých škol, vědeckotechnického parku a rekreační zeleni v širším okolí (Porubský les, Pustkovecké údolí, Osošník)
- městská třída v této části protíná jedno z 9 transformačních území, jehož rozvoj bude mít zásadní vliv

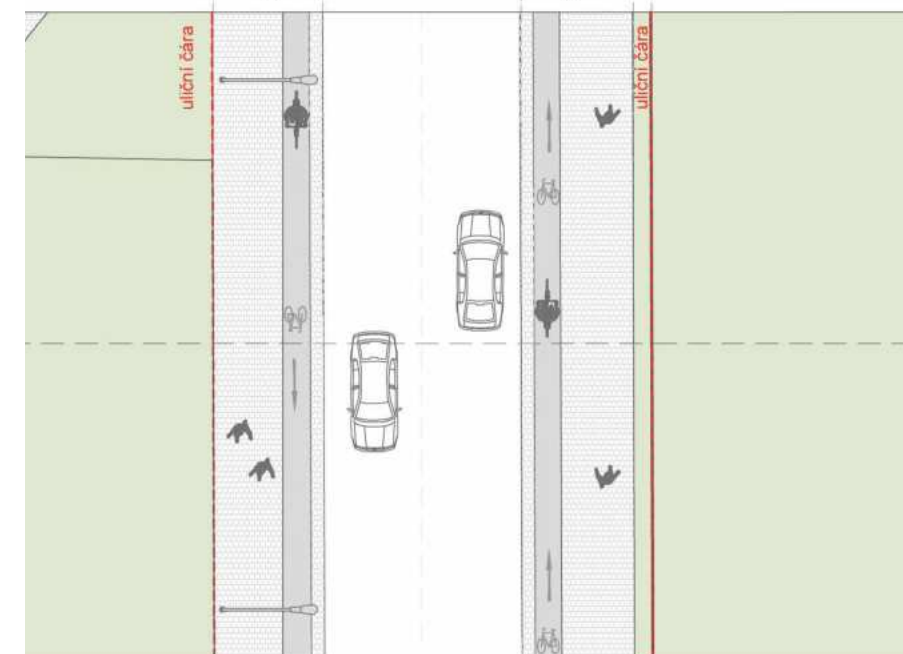
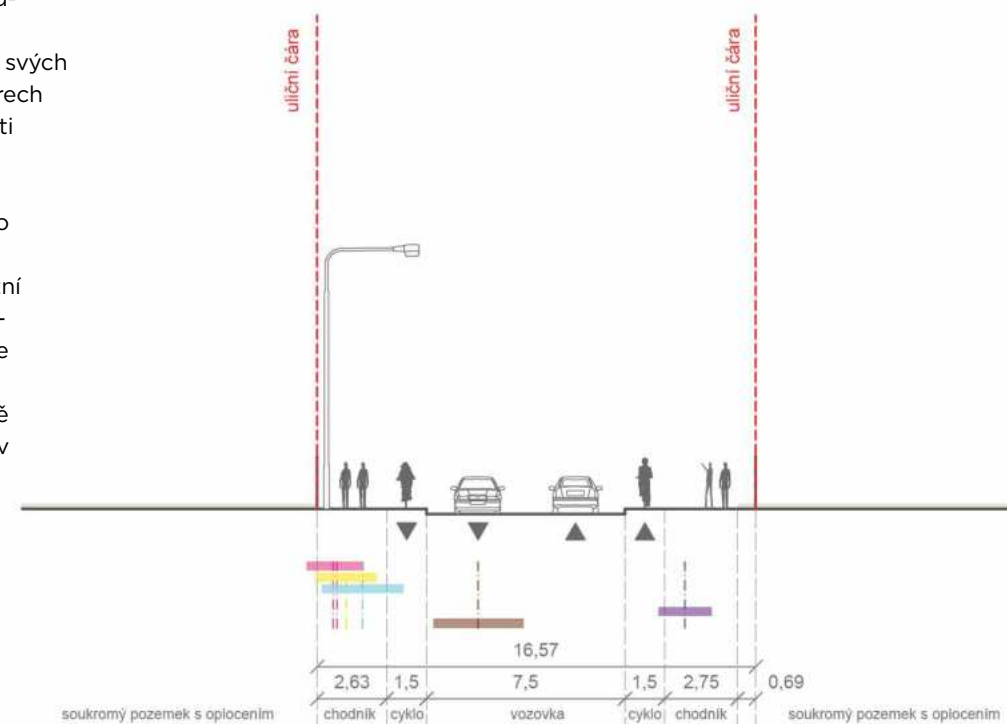
na proměnu charakteru ulice, to se týká budoucího typu a umístění zástavby i nároků na technickou infrastrukturu a její umístění a kapacity

Cíl:

- nový, velkorysý uliční profil, který reaguje na změny v transformačních plochách, tedy je doplněním intenzivní městské zástavby podél městské třídy
- nová uliční čára pro zástavbu v transformačních plochách, která určuje tvar nového uličního profilu
- stávající prostorové limity v části městské třídy, která prochází městským obvodem Pustkovec (šířka ulice cca 12–15 m), určuje lokální změnu v parametrech profilu (městská třída v této části reaguje na skutečnost, že prochází historicky původní obcí s drobným měřítkem zástavby, kterou pohltil velký rozvoj města)
- zkvalitnění a doplnění širokých chodníků po obou stranách vozovky, zkvalitnění podoby zastávek MHD
- doplnění cyklistické infrastruktury v celé části městské třídy v podobě, kterou umožňuje šířka uličního profilu a uložení technické infrastruktury

cílový uliční profil (CH9)**ZASTÁVKA PUSTKOVECKÁ**

- při lokální šířce prostoru místní komunikace cca 15 m a s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h obecně umožňuje do uličního profilu umístit vozovku s širšími jízdními pruhy, oboustranné stezky pro chodce a cyklisty s odděleným (pro cyklisty jednosměrným) provozem, obě stezky jsou však navrženy ve svých minimálních šířkových poměrech
- stromořadí jsou v nejužší části vypuštěna, případně řešena bodovým umístěním solitérního stromu v místech, kde to uliční profil při splnění všech dopravních požadavků umožní
- v případě umístění autobusového zálivu a nástupiště bude pravděpodobně nutné svést cyklisty do vozovky, případně je vést skrze autobusový záliv neobsazený autobusem

**LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ**

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí
- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

- prokořenitelný prostor

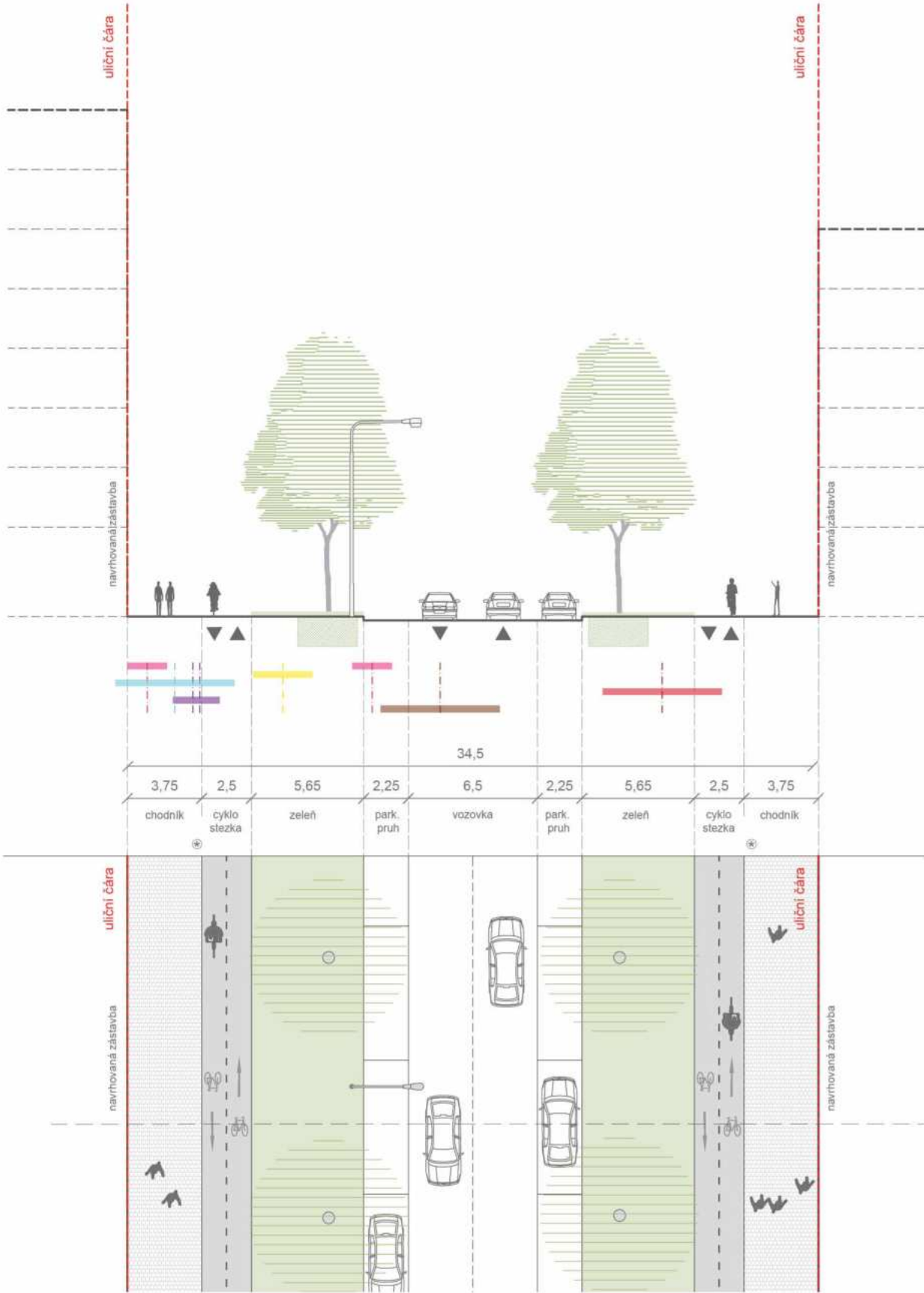
- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- videňská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh

0 2,5 5 10m



cílový uliční profil (CH9)
PUSTKOVEC NAVRHOVANÁ
ZÁSTAVBA

- v případě úseku s novou zástavbou je možné při vhodném umístění technické infrastruktury navrhnout jednotlivé prvky uličního prostoru ve velkorysých parametrech



LEGENDA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

- ochranné pásmo od hrany silového kabelu
- ochranné pásmo od hrany plynovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany vodovodního potrubí
- ochranné pásmo od hrany potrubí tepelné sítě
- ochranné pásmo od hrany kabelu elektronických komunikací
- ochranné pásmo od hrany kanalizačního potrubí
- osa silového kabelu
- osa plynovodního potrubí

- osa vodovodního potrubí
- osa potrubí teplovodní sítě
- osa kabelu elektronických komunikací
- osa kanalizačního potrubí

LEGENDA ZELENĚ

- prokořenitelný prostor

- stezka pro chodce a cyklisty dělená/společná
- videříská zastávka
- v širších místech možno umístit parkovací pruh



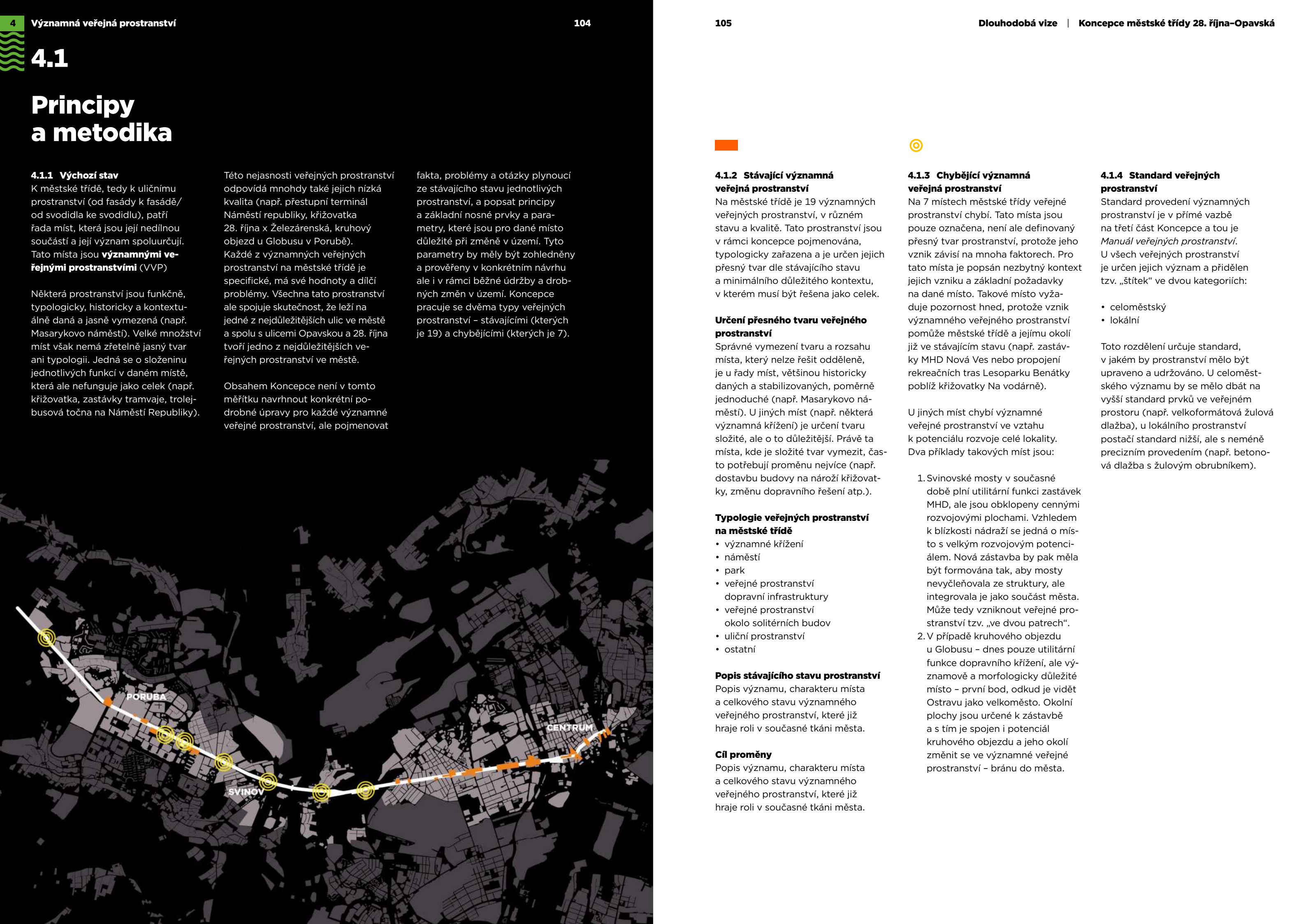
VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



Zlepšujeme stávající a tvoříme nová veřejná prostranství. Na městské třídě je 19 významných veřejných prostranství v různém stavu a kvalitě. Na 7 místech veřejné prostranství chybí. Pro ta stávající Koncepce navrhuje cílový stav, pro chybějící určuje základní požadavky.

A N O T A C E :

Veřejná prostranství představují zejména ulice, náměstí, parky. Obecně je to prostor mezi budovami, reprezentativní a veřejně přístupný všem uživatelům, tzv. „obývací město“. Podél městské třídy 28. října–Opavská se nachází řada významných veřejných prostranství, která jsou na ni navázána. Některá jsou jasně definována a užívána – u těch vymezujeme hranici a cílový stav. Jiná chybí a mají potenciál teprve se zrodit, např. v blízkosti nově plánovaných výjimečných budov.



4.1

Principy a metodika

4.1.1 Výchozí stav
K městské třídě, tedy k uličnímu prostranství (od fasády k fasádě/ od svodidla ke svodidlu), patří řada míst, která jsou její nedílnou součástí a její význam spoluurčují. Tato místa jsou **významnými veřejnými prostranstvími** (VVP)

Některá prostranství jsou funkčně, typologicky, historicky a kontextuálně daná a jasně vymezená (např. Masarykovo náměstí). Velké množství míst však nemá zřetelně jasný tvar ani typologii. Jedná se o složeninu jednotlivých funkcí v daném místě, která ale nefunguje jako celek (např. křižovatka, zastávky tramvaje, trolejbusová točna na Náměstí Republiky).

Této nejasnosti veřejných prostranství odpovídá mnohdy také jejich nízká kvalita (např. přestupní terminál Náměstí republiky, křižovatka 28. října x Železárenská, kruhový objezd u Globusu v Porubě). Každé z významných veřejných prostranství na městské třídě je specifické, má své hodnoty a dílčí problémy. Všechna tato prostranství ale spojuje skutečnost, že leží na jedné z nejdůležitějších ulic ve městě a spolu s ulicemi Opavskou a 28. října tvoří jedno z nejdůležitějších veřejných prostranství ve městě.

Obsahem Koncepce není v tomto měřítku navrhnout konkrétní podrobné úpravy pro každé významné veřejné prostranství, ale pojmenovat

fakta, problémy a otázky plynoucí ze stávajícího stavu jednotlivých prostranství, a popsat principy a základní nosné prvky a parametry, které jsou pro dané místo důležité při změně v území. Tyto parametry by měly být zohledněny a prověřeny v konkrétním návrhu ale i v rámci běžné údržby a drobných změn v území. Koncepce pracuje se dvěma typy veřejných prostranství – stávajícími (kterých je 19) a chybějícími (kterých je 7).

4.1.2 Stávající významná veřejná prostranství
Na městské třídě je 19 významných veřejných prostranství, v různém stavu a kvalitě. Tato prostranství jsou v rámci koncepce pojmenována, typologicky zařazena a je určen jejich přesný tvar dle stávajícího stavu a minimálního důležitého kontextu, v kterém musí být řešena jako celek.

Určení přesného tvaru veřejného prostranství
Správné vymezení tvaru a rozsahu místa, který nelze řešit odděleně, je u řady míst, většinou historicky daných a stabilizovaných, poměrně jednoduché (např. Masarykovo náměstí). U jiných míst (např. některá významná křižení) je určení tvaru složité, ale o to důležitější. Právě ta místa, kde je složitý tvar vymezit, často potřebují proměnu nejvíce (např. dostavbu budovy na nároží křižovatky, změnu dopravního řešení atp.).

Typologie veřejných prostranství na městské třídě

- významné křižení
- náměstí
- park
- veřejné prostranství dopravní infrastruktury
- veřejné prostranství okolo solitérních budov
- uliční prostranství
- ostatní

Popis stávajícího stavu prostranství
Popis významu, charakteru místa a celkového stavu významného veřejného prostranství, které již hraje roli v současné tkáni města.

Cíl proměny
Popis významu, charakteru místa a celkového stavu významného veřejného prostranství, které již hraje roli v současné tkáni města.

4.1.3 Chybějící významná veřejná prostranství
Na 7 místech městské třídy veřejné prostranství chybí. Tato místa jsou pouze označena, není ale definovaný přesný tvar prostranství, protože jeho vznik závisí na mnoha faktorech. Pro tato místa je popsán nezbytný kontext jejich vzniku a základní požadavky na dané místo. Takové místo vyžaduje pozornost hned, protože vznik významného veřejného prostranství pomůže městské třídě a jejímu okolí již ve stávajícím stavu (např. zastávky MHD Nová Ves nebo propojení rekreačních tras Lesoparku Benátky poblíž křižovatky Na vodárně).

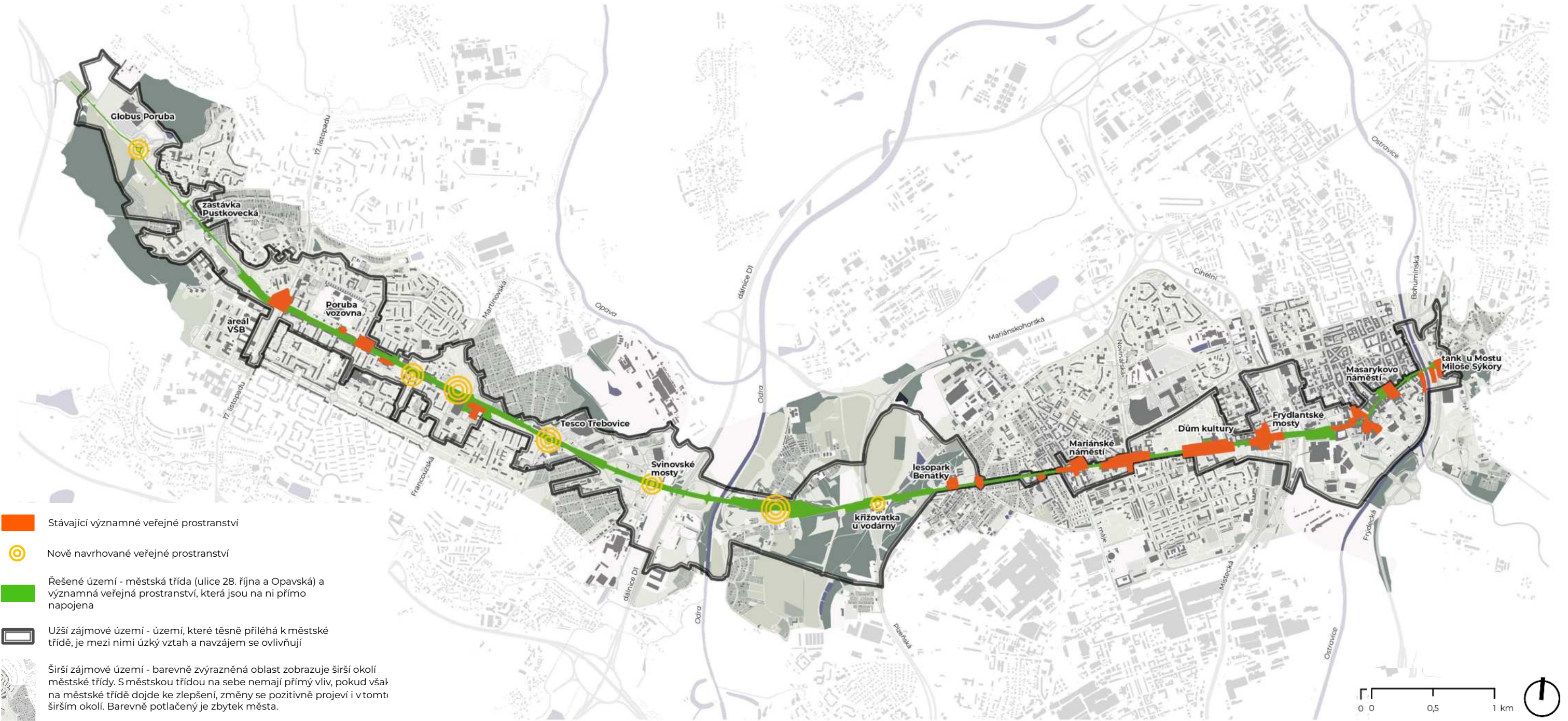
U jiných míst chybí významné veřejné prostranství ve vztahu k potenciálu rozvoje celé lokality. Dva příklady takových míst jsou:

1. Svinovské mosty v současné době plní utilitární funkci zastávek MHD, ale jsou obklopeny cennými rozvojovými plochami. Vzhledem k blízkosti nádraží se jedná o místo s velkým rozvojovým potenciálem. Nová zástavba by pak měla být formována tak, aby mosty nevyčleňovala ze struktury, ale integrovala je jako součást města. Může tedy vzniknout veřejné prostranství tzv. „ve dvou patrech“.
2. V případě kruhového objezdu u Globusu – dnes pouze utilitární funkce dopravního křižení, ale významově a morfologicky důležité místo – první bod, odkud je vidět Ostravu jako velkoměsto. Okolní plochy jsou určené k zástavbě a s tím je spojen i potenciál kruhového objezdu a jeho okolí změnit se ve významné veřejné prostranství – bránu do města.

4.1.4 Standard veřejných prostranství
Standard provedení významných prostranství je v přímé vazbě na třetí část Koncepce a tou je *Manuál veřejných prostranství*. U všech veřejných prostranství je určen jejich význam a přidělen tzv. „štítek“ ve dvou kategoriích:

- celoměstský
 - lokální
- Toto rozdělení určuje standard, v jakém by prostranství mělo být upraveno a udržováno. U celoměstského významu by se mělo dbát na vyšší standard prvků ve veřejném prostoru (např. velkoformátová žulová dlažba), u lokálního prostranství postačí standard nižší, ale s neméně precizním provedením (např. betonová dlažba s žulovým obrubníkem).

Významná veřejná prostranství

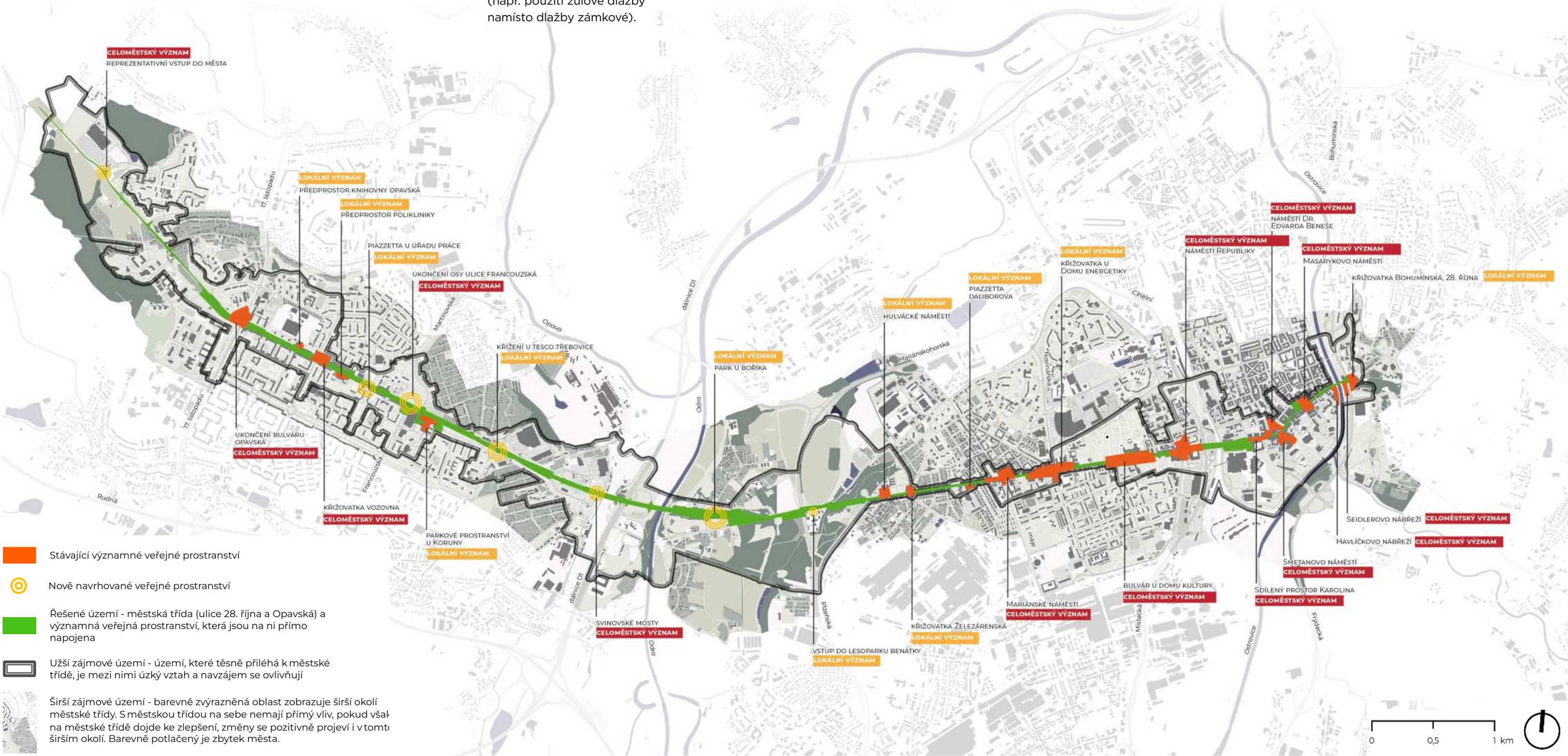


**Každé významné prostranství
má přidělený tzv. „štítek“
ve dvou kategoriích:**

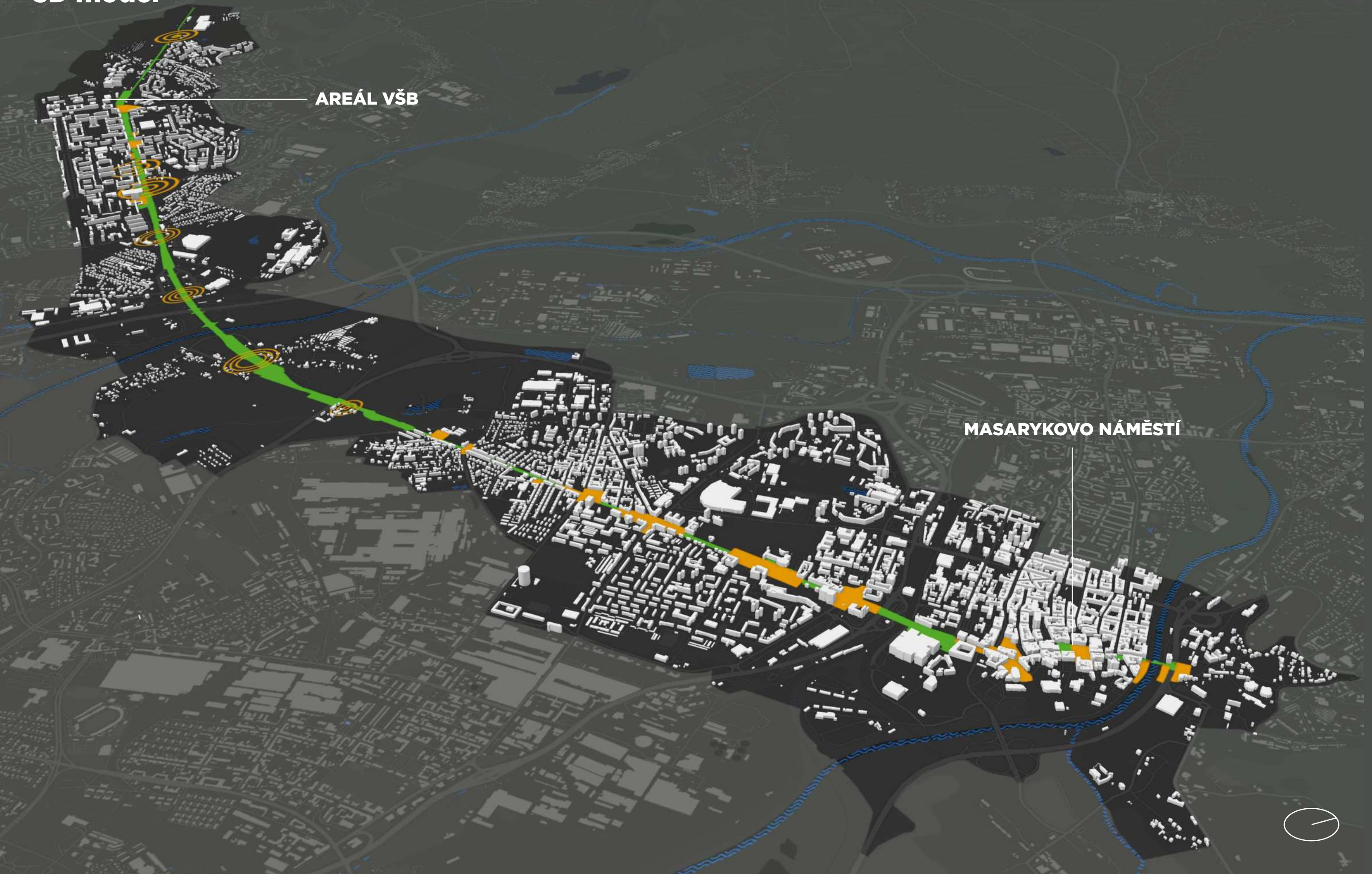
celoměstský význam
U prostranství, která mají celoměstský význam je vhodné použít celkově vyšší standard prvků ve veřejném prostoru.

lokální význam

U prostranství s lokálním významem je vhodné použít prvky základního standardu, které však jsou kvalitně řemeslně provedeny, osazeny, zpracovány. Použití vyššího standardu je samozřejmě možné, je to však na uvážení projektanta, zadavatele a konkrétní situace (např. použití žulové dlažby namísto dlažby zámkové).



Významná veřejná prostranství, 3D model



AREÁL VŠB

MASARYKOVO NÁMĚSTÍ



Významná veřejná prostranství, 3D model



MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

AREÁL VŠB





4.2 Křižovatka Bohumínská x 28. října (VVP1)

T Y P : významné křížení



Stávající stav

- křižovatka a parková plocha pod slezskoostravskou radnicí tvoří vstupní bránu do Slezské Ostravy (vstupní brána do Moravské Ostravy je most Miloše Sýkory)
- křižovatka, parková plocha a další přilehlé plochy jsou součástí velkého rozvojového území okolo ulice Bohumínská, cílem rozvoje je změna charakteru části Bohumínské na městskou třídu a doplnění nové městské zástavby, která tvoří ulici a s tím spojené kvalitní veřejné prostranství
- světelně řízená křižovatka s ulicí Bohumínská je vytiženým dopravním uzlem, má tranzitní charakter a je součástí městského okruhu (kvůli této skutečnosti křižovatkou projíždí vnitroměstská tranzitní doprava i regionální a dálková tranzitní a to vč. nákladní dopravy z průmyslových areálů z oblasti Kunčic a Vratimova při spojení na dálnici)
- pro chodce a cyklisty je místo přecházení stísněné, nepříjemné a pocitově nebezpečné, průchod chodců křižovatkou je řízen SSZ, ochranný ostrůvek nemá dostatečné normové hodnoty
- prostor pro bezpečnou cyklistickou dopravu není řešen, cyklisté se musí pohybovat ve společném provozu s ostatními vozidly, což vzhledem k intenzitám a stavební podobě křižovatký není atraktivní, a tak cyklisté více využívají nelegální jízdu po chodnících a po přechodech pro chodce, křižovatka neumožňuje legální průjezd cyklistů z vozovky na velmi využívanou stezku pro chodce a cyklisty na Seidlerově nábřeží
- zeleň okolo památníku osvobození není komponovaný ucelený parčík, nemá jasný tvar, přechází v intenzivní náletovou zeleň v horní části, směrem k ulicím Keltičkova a Záměstní
- průjezd pro cyklisty podél parčíku u tanku na ulici Keltičkova kolem radnice Slezské Ostravy není legální, ale je hojně využíván

Cílový stav

- vstupní brána do Slezské Ostravy, ukončení významné pohledové osy městské třídy
- křižovatka je součástí městské třídy Bohumínská, chodci i cyklisté mají prostor pro bezpečný pohyb v přidruženém prostoru, vzhled veřejného prostoru (povrchy, mobiliář, zábradlí) odpovídají významu místa
- parková plocha pod slezskoostravskou radnicí má jasně vymezený tvar, komponovanou zeleň ze západní strany je ohraničena prodloužením ulice U staré elektrárny a ze severní strany je ohraničena novou zástavbou
- nová zástavba podél ulice Bohumínská
- nová zástavba podél ulice Keltičkova a Záměstní, která tvoří spolu s parkovou plochou pod slezskoostravskou radnicí ukončení pohledové osy ulice 28. října přes most Miloše Sýkory
- nová zástavba má aktivní parter a díky tomu přináší pestrost využití a živost do celé lokality (viz VVP2 Seidlerovo nábřeží)

4.3 Seidlerovo nábřeží u mostu Miloše Sýkory (VVP2)

T Y P : nábřeží



Stávající stav

- rekreační plochy městských nábřeží jsou jedny z celoměstsky nejdůležitějších rekreačních ploch ve městě, pobytové schody u paty mostu Miloše Sýkory jsou jedním z nich
- revitalizovaný pobytový rekreační prostor, jehož využití a živost však limituje absence obchodů a služeb v docházkové vzdálenosti
- potenciál rozšíření charakteru na atraktivní, pobytové rekreační plochy na sever i jih od mostu Miloše Sýkory
- velký potenciál na rozvoj – služby a obchody v docházkové vzdálenosti umožní větší škálu využití pravého břehu řeky (viz VVP1 Křižovatka Bohumínská x 28. října)
- velký potenciál na rozvoj v souvislosti se zástavbou volných ploch po levé straně ulice Bohumínská, domy s aktivním parterem po obou stranách mohou zvýšit vitalitu a pestrost využití samotného nábřeží (viz VVP1 Křižovatka Bohumínská x 28. října)

Cílový stav

- živé nábřeží, které patří k celoměstsky významným a nejdůležitějším rekreačním plochám zeleně ve městě.
- živé a vitální nábřeží, s obchody, službami a hygienickým zázemím, které je součástí pobytových ploch
- pestrost funkcí umožňuje širší využití, pořádání eventů a kulturních akcí
- kvůli pobytové funkci a vysoké intenzitě pohybu cyklistů je potřebné udržovat stezky pro pěší a cyklisty s odděleným provozem
- prostranství formuje nová zástavba mezi nábřežím a ulicí Bohumínská s aktivním parterem po obou stranách a příčným propojením přes Bohumínskou směrem na Slezskou Ostravu



4.4 Havlíčkovo nábreží (VVP3)

T Y P : nábreží



Stávající stav

- rekreační plochy městských nábreží jsou jedny z celoměstsky nejdůležitějších rekreačních ploch ve městě, Havlíčkovo nábreží je jediné plně fungující nábreží s přístupem k řece Ostravici
- revitalizované veřejné prostranství a domy s živým parterem, obchody a službami vytváří dobré zázemí a atraktivitu pro pobyt a rekreaci lidí na nábreží, pozice v centru města umožňuje široké spektrum využití ke kulturním akcím a událostem
- pestrost využití limituje průjezd motorové dopravy

Cílový stav

- živé a vitální nábreží, které patří k celoměstsky nejvýznamnějším a nejdůležitějším veřejným prostranstvím ve městě
- omezení průjezdu IAD učiní z Havlíčkova nábreží aktivní místo s širokou škálou využití a pořádání akcí ve veřejném prostoru (IAD je možné přeměrovat zejména z významné městské ulice Sokolská třída na ul. 28. října přímo na most Miloše Sýkory)
- napojení Sokolské na Bohumínskou novým mostem, doprava bude dočasně převedena na ulici 28. října a bude doplněna světelná signalizace

4.5 Masarykovo náměstí (VVP4)

T Y P : náměstí



Stávající stav

- hlavní náměstí v Ostravě, střed historického jádra města
- náměstí nemá uzavřený tvar, chybí zde zástavba ve velikosti celého urbánního bloku, jde o plochu ohraničenou ulicemi 28. října, Dlouhá a Zámecká
- dopravní omezení pěší zóny není dodržováno, náměstí trpí zátěží průjezdu velkého množství vozidel, kterým není vjezd do zóny povolen, a vozidla zásobování, které zónou projíždí i mimo vymezený čas pro zásobování, následky jsou snížená pobytová kvalita a vysoké náklady na opravu a údržbu povrchů
- zásobovací vozidla nedodržují pravidla a prostor vymezený pro stání, zejména v úsecích bez parkovacích sloupků stávají mimo plochy dimenzované pro pojezd motorových vozidel až do 6 t, čímž dochází k ničení povrchů, zvýšeným nákladům na opravu a údržbu
- na náměstí chybí zázemí a veřejné toalety pro množství pořádaných eventů a kulturních akcí

Cílový stav

- hlavní náměstí v Ostravě, střed historického jádra města, reprezentativní prostor, s vysokou pobytovou kvalitou
- doplnění nové zástavby do proluk uzavře a dokonponuje náměstí do jeho původního tvaru
- zpracování dokumentu „Územní studie veřejných prostranství v lokalitě historické centrum Moravské Ostravy“, který komplexně vyřeší dopravní obsluhu, pěší i cyklistické trasy
- nastavení režimu obslužných ulic, které zajišťují obsluhu historického jádra města: Nádražní, Nová Pivovarská, Sokolská třída, Dvořákova a Mlýnská, prověření rozsahu pěších zón v cílovém stavu, ostatní ulice budou mít výrazně obytnější charakter
- aplikace změn na základě studie (viz výše) způsobí zvýšení pobytové kvality náměstí, v synergii s vymáháním dodržování pravidel omezeného průjezdu a zákazů parkování
- posílení reprezentativního vzhledu náměstí pravidelnou údržbou, omezením vizuálního a reklamního smogu (na základě nařízení „Ostrava 360°“) a použitím prvků nejvyššího standardu (např. dlažba, mobiliář, stromy a další)



4.6 Smetanovo náměstí (VVP5)

T Y P : náměstí



Stávající stav

- jedno z historických náměstí v Ostravě, nástupní plocha do Divadla Antonína Dvořáka, v současném dopravním režimu je prostranstvím, které symbolicky ukončuje pěší zónu ulice 28. října, ve vztahu k řece je posledním veřejným prostranstvím v kompaktní historické zástavbě, které navazuje na Černou louku a připravované projekty výstavby budov univerzity
- náměstí je po rekonstrukci, ale spolu s ulicí Žofinská, parkovištěm před budovou Dům knihy a vedením tramvaje směrem k Výstavišti je nesourodým veřejným prostranstvím, má nejasně vymezený tvar a nejednotný charakter (skrže náměstí je pomocí dopravního značení omezen průjezd motorové dopravy, ale vzhledem ke stavebnímu řešení, umístění parkování a výjezdu vozidel z ul. Pivovarská není tento dopravní režim jasně patrný ani dodržovaný)
- v zaslepeném vjezdu do pěší zóny a okolo něj se nelegálně parkuje
- zeleň a mobiliář kompozicí a kvalitou neodpovídají významu tohoto prostranství

Cílový stav

- náměstí je součástí pěší zóny (ta končí křižovatkou s ul. Nádražní)
- náměstí a ulice Žofinská působí vizuálně jednotně, náměstí má jasný tvar, ohraničený ul. Žofinská a budovou bývalého Ředitelství vítkovických kamenouhelných dolů
- náměstí je citlivě uzavřeno novou zástavbou v místě přestupního uzlu „terminál Výstaviště“ (který je na pomezí náměstí a Černé louky) a ukončenou ulicí Nová Pivovarská
- náměstí má logickou návaznost na ulici Univerzitní a všechny připravované investice v lokalitě, (vyřešený dopravní režim a propojení ulice Nová Pivovarská s ulicí Univerzitní s důrazem na vedení motorové dopravy přes tramvajovou trať, resp. prostorem zastávky tramvají a parciálních trolejbusů)
- u zastávky Výstaviště je vymezena plocha pro vznik nové zástavby nebo přístavby k budově divadla
- plochy pro parkování jsou zde pouze v takové míře, která neomezuje charakter a hlavní funkci prostoru – tedy náměstí, povrchy pro parkování vozidel jsou součástí vizuální celistvosti náměstí
- význam náměstí je znovuobjevený především novou zástavbou v lokalitě okolo stávající ulice Na Karolině, je potvrzeno a prověřeno nové vedení tramvajové trati mezi Elektrou a Dolní oblastí Vítkovice přes Smetanovo náměstí, dalším impulsem k posílení významu a vzhledu náměstí může být proměna lokality Černá louka
- součástí proměny v širším území je vybudování přestupního uzlu tramvajové a trolejbusové dopravy Výstaviště, tento přestupní uzel by měl navazovat na prostor náměstí a přiměřeně jej uzavřít

4.7 Náměstí Edvarda Beneše (VVP6)

T Y P : náměstí



Stávající stav

- náměstí je z jihovýchodní strany lemované blokem historických objektů Ostravica-Textilia a ulicí Nádražní a Zámecká, v severovýchodním cípu je náměstí ukončeno parkovištěm hotelu Imperial, který jej má v nájmu do roku 2044
- z podoby veřejného prostranství není zcela zřejmé, jestli se jedná o park či náměstí
- plocha náměstí je travnatá s několika vzrostlými stromy a zpevněnou plochou, kde je umístěn Památník revolučních bojů
- prostranství slouží jako tranzitní místo pro pěší při nástupu do historického jádra města, neformální chodníky tvoří vyšlapané pěšinky v trávě
- vzhledem k zanedbanému stavu prostoru a vyřešení majetkoprávních vztahů chátrajícího komplexu Ostravica-Textilia byla vyhlášena architektonická soutěž, z níž vzešel návrh, který řeší podobu náměstí v blízkém horizontu, ale také regulace pro nový objekt na místě bývalého Německého domu
- na soutěž navazuje dopracování soutěžního návrhu (2023) do projektové dokumentace pro provádění stavby, pokud se podle návrhu bude umisťovat nové umělecké dílo, vzejde jeho podoba z architektonické soutěže

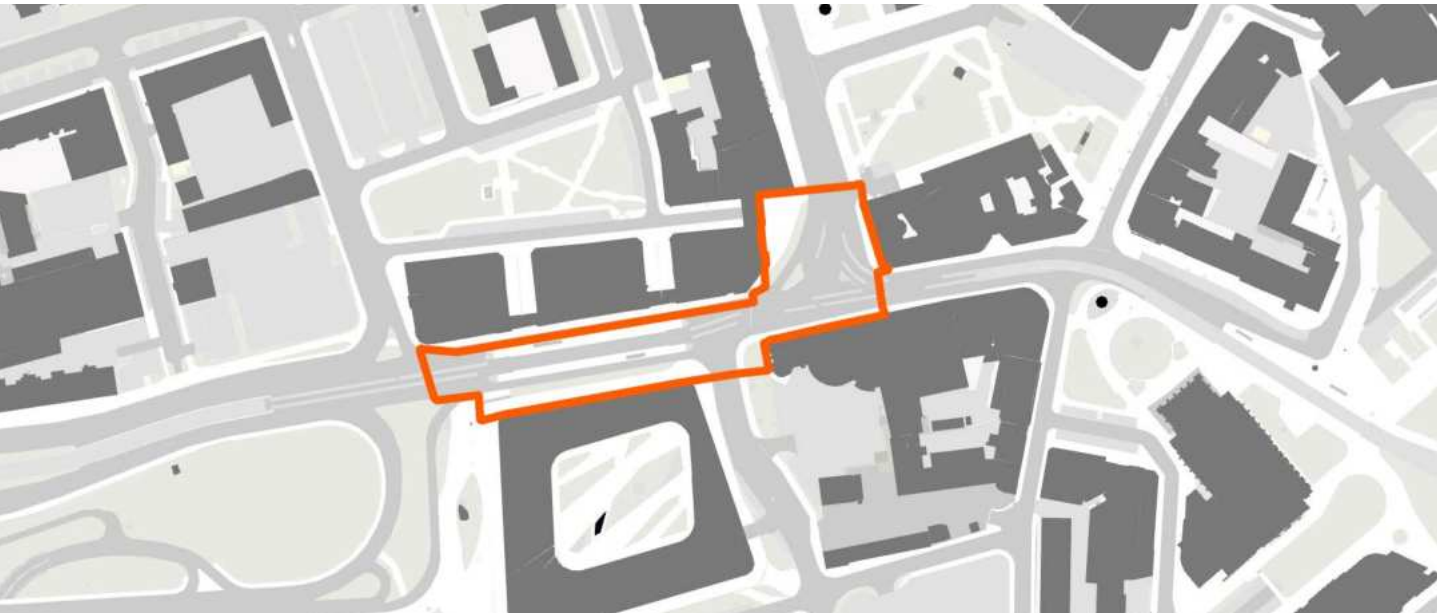
Cílový stav

- porota doporučila k realizaci návrh, který definuje srozumitelné celky (plochu bývalého Německého domu, parkové náměstí)
- v 1. etapě proměny místa vznikne parkové náměstí a dlážděná plocha v původním místě Německého domu, v parkové části náměstí bude umístěn vodní prvek a prostranství bude doplněno o mobilní objekty (např. s občerstvením) a mobiliář, Památník revolučních bojů / Stávka na Dole Trojice bude přesunut na severozápadní cíp náměstí, návrh uvažuje umístění nové sochy/busty Dr. Edvarda Beneše
- ve 2. etapě se uvažuje dostavba objektu v místě bývalého Německého domu, který bude svým tvarem navazovat na nejednotnou stavební čáru při ulici Nádražní a bude uzavírat prostor před radnicí městské části pomocí vystoupené nárožní hmoty



Karolina (VVP7)

T Y P : uliční prostranství, významné křížení



Stávající stav

- prostranství se skládá ze dvou částí: ulic okolo zastávek MHD Karolina a křižovatky s ulicemi Nádražní a Na Karolině
- tato krátká část ulice je vstupní branou do historického centra Ostravy, prostranství s vysokou intenzitou pohybu všech účastníků provozu, vysokou intenzitou průjezdu IAD do centra i směrem na městský okruh na ul. Frýdeckou, velké množství chodců se pohybuje napříč mezi zastávkami MHD
- pohyb cyklistů je zde v menší míře, protože neexistuje přímá návaznost cyklistické infrastruktury a prostředí vozovky s intenzivním průjezdem IAD a složité rozlehlé křižovatky je neatraktivní (cyklisté využívají nelegálního pojezdu chodníku)
- průjezd vozidel IAD ve stávající intenzitě je zbytečný, jelikož vozidla mohou využívat již vybudovanou infrastrukturu, která obsluhuje historické centrum města: ulice Těžařská, Porážková
- svislým dopravním značením je snaha odvést IAD po ul. Těžařská a Porážková, které byly vybudovány pro obsluhu historického centra, výrazné omezení a zlepšení prostoru vznikne uzavřením ulice Na Karolině
- část ulice ohraničená dvěma křižovatkami funguje jako dopravně komplikované místo pro IAD, tvoří řadu bariér pro pohyb chodců a nebezpečné místo pro průjezd cyklistů
- světelně řízená křižovatka 28. října x Na Karolině x Nádražní je s odsazenými vedlejšími komunikacemi (vzhledem ke stavebnímu řešení, intenzitám vozidel i chodců a preferenci MHD je řízení SSZ složité a musí být zakázány i některé křižovatkové pohyby zejména mezi ul. Nádražní a Na Karolině)
- absence podpory cyklistické dopravy, která sdílí vozovku a povolené průjezdy s ostatními vozidly
- prozatím krajská silnice navržená na převod mezi místní komunikace

Cílový stav

- dopravně zklidněný prostor pro komfortní pohyb velkého množství lidí s výraznou preferencí chodců díky snížení intenzit motorové dopravy v ulicích 28. října a Na Karolině
- cyklisté se pohybují v hlavním dopravním prostoru
- městská třída je v této části neatraktivní pro tranzitní dopravu, která využívá již z velké části vybudovanou, pro ni určenou dopravní infrastrukturu ul. Těžařská, Porážková, K Trojhalí
- jízdní pruhy jsou rozšířeny pro umístění (ochranného) jízdního pruhu pro cyklisty a nejvyšší dovolená rychlost je snížena na 30 km/h
- příčné vazby přes ulici a křižovatky mají logické uspořádání a umožňují plynulý a bezbariérový pohyb
- prostor je vizuálně sjednocen (povrchy, lavičky, koše, přístřešky zastávek, zábradlí atd.), snížení obrubníků, odstraněné zábradlí, které podpoří větší preference nemotorové dopravy a zklidnění dopravy
- stromořadí po jižní straně ulice před administrativní budovou Karolina

Křižovatka Náměstí Republiky (VVP8)

T Y P : veřejné prostranství dopravní infrastruktury



Stávající stav

- prostranství je složeno z křižovatky (ulice 28. října, Senovážná a Vítkovická), trolejbusové točny, nárožního předprostoru před administrativní budovou Tieto Towers, nástupy na ústřední autobusové nádraží, části mostní konstrukce Frýdlantských mostů se zastávkami MHD a podchodů pod mostní konstrukcí
- klíčové veřejné prostranství pro dopravní obsluhu města, propojuje dvě ze tří obytných center, zastávky MHD (tramvaj) jsou spolu s ústředním autobusovým nádražím, točnou trolejbusů a nedalekou železniční stanicí Ostrava-střed významným regionálním přestupním uzlem
- veřejné prostranství se odehrává „ve dvou patrech“, mísí se zde hustý provoz motorové dopravy, MHD a intenzivní pohyb chodců, a to mimoúrovňově
- forma i funkce má pouze dopravní charakter, most a křižovatka plní úlohu rychlého spojení do centra pro motorovou dopravu, vzhled i fungování neodpovídá významu místa, pro chodce a cyklisty je vedení komplikované, mimoúrovňové a mnohdy velmi bariérové, přímé, úrovňové propojení pro všechny druhy dopravy neexistuje
- mimoúrovňová křižovatka dálničního typu, která je v centru města a neplní tedy mnohé potřeby města, ale tvoří velkou bariéru v území na úkor chodců a cyklistů, vzhledově se jedná o dopravní stavbu, nikoliv o městskou křižovatku
- počet a šířka jízdních pruhů umožňuje rychlý průjezd vozidel, není dodržován rychlostní limit, což vyvolává nebezpečné situace pro chodce i cyklisty
- parametry dopravních oblouků a připojovacích i odbočovacích pruhů na ulice Senovážná a Vítkovická odpovídají návrhu mimoúrovňové (extravilánové) kapacitní křižovatky bez ohledu na pěší a cyklistickou dopravu
- zákazy průjezdu a průchodů chodců, vč. portálového dopravního značení, odpovídají mimoúrovňové, extravilánové křižovatce, nikoliv křižovatce uvnitř centra města
- průsečná křižovatka má aktivní pouze průjezd po ul. 28. října v obou směrech a pravé odbočení ze všech ramen

- zeleň (kromě kultivovaného předprostoru Tieto Towers) je zbytková zeleň, která vyplňuje prostory dopravní infrastruktury
- v ulici Senovážná, která je nájezdem na rychlostní komunikaci Místecká, je problém absence přechodu pro chodce, v návaznosti na trolejbusovou točnu množství lidí přebíhá cestu (vzdálenost od stávajícího přechodu je víc než 50 m) – hrozí riziko střetu s rychle jedoucími auty
- absence přechodu a riziko střetu chodců s auty je i v ulici Hornopolní

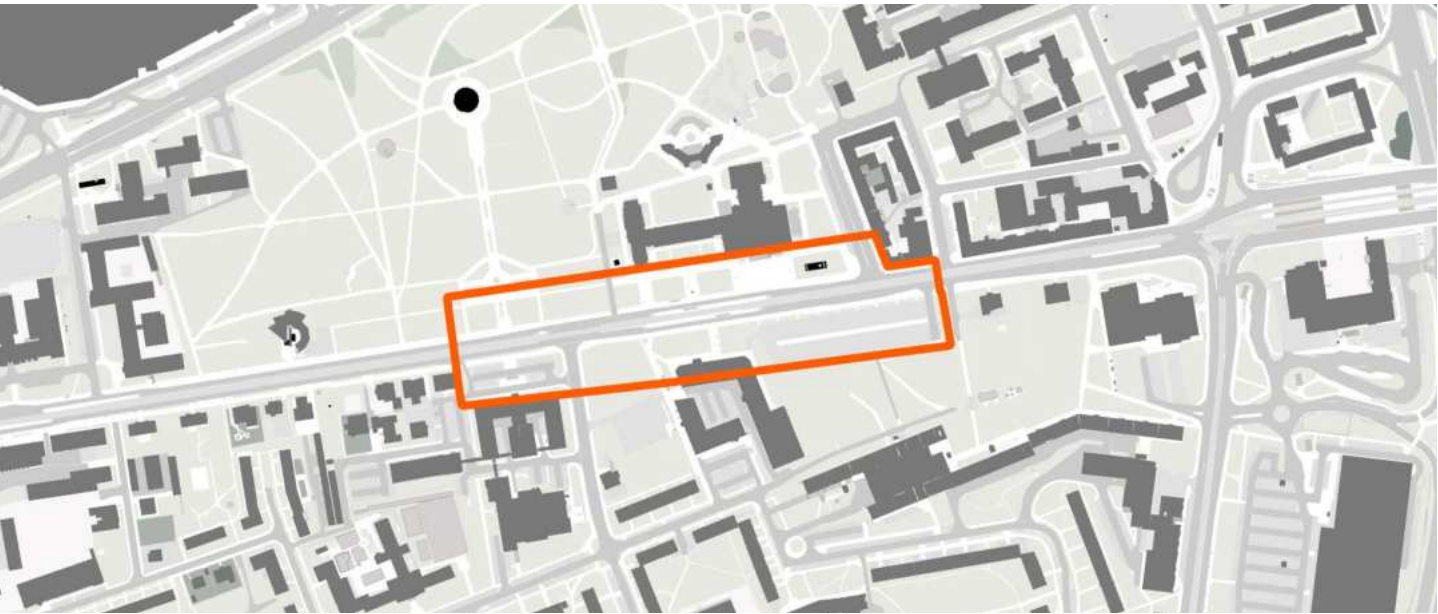
Cílový stav

- městská křižovatka s rovnocennými podmínkami pro překonání významných nadřazených infrastruktur (ulice Místecká, železniční trať) všemi druhy dopravy, řešení křižovatky musí najít vyváženost mezi požadavky na kvalitní městské prostředí jakožto vstupní bod do města (ať už z ÚAN nebo z Místecké), přestupního uzlu v rámci města (trolejbus, tramvaj) i regionu (ÚAN, vlakové nádraží Ostrava střed), a bezpečností a kapacitou pro průjezd jednotlivých druhů dopravy
- přímé a úrovňové propojení motorové dopravy, MHD, cyklistické dopravy i chodců při zachování rychlého propojení pro hasičskou techniku ze stanice Ostrava-Fifejdy na Karolinu, vymístění nemotorové dopravy do přidruženého prostoru (cyklostezky nebo samostatné cyklistické pásy)
- humanizace dopravní stavby do podoby, která odpovídá významu jedné z vstupních bran Ostravy
- logická propojení pro pěší a cyklisty s okolními připravovanými záměry (parkoviště pod Frýdlantskými mosty, galerie zastřešení Místecké, Hornopolní a Senovážná ulice, ústřední autobusové nádraží)



4.10 Bulvár u Domu kultury (VVP9)

T Y P : uliční prostranství



Stávající stav

- dynamicky se rozvíjející území v centru Ostravy, s potenciálem stát se velkorysým a reprezentativním bulvárem města, má celoměstský a regionální význam vzhledem ke stávajícím a připravovaným investicím a historickému kontextu
- jedna z nejstarších ulic města je z obou stran obklopena stavbami významných administrativních a kulturních institucí, další stavby jsou zde připravovány (dostavba Koncertního sálu Ostravy, budova Moravskoslezské vědecké knihovny, parkovací dům u krajského úřadu a další záměry)
- vedle významných institucí, krajského úřadu, Domu kultury, Divadla Petra Bezruče, jsou pro tuto část charakteristické monumentální solitérní stavby administrativních paláců a městské historické vily (např. Grossmannova vila), všechny mají své předprostory a většina slouží jako parkoviště
- ulice a jednotlivé stavby, které ji lemují tvoří jeden celek, prostranství je roztrženo různými povrchy, mobiliářem, nedostatečným příčným propojením (chybějící přechody pro chodce k sadu Dr. Milady Horákové, v předpolí křižovatky s ul. Vítkovická a další), nežádoucí intenzitou průjezdu motorové dopravy a dalšími faktory, které neodpovídají významu místa
- k ulici se přimyká celoměstsky významný park sad Dr. Milady Horákové, který má potenciál proměny a revitalizace na základě krajinářsko-architektonické soutěže
- nadměrná zátěž motorovou dopravou, pro které území není cílovou destinací

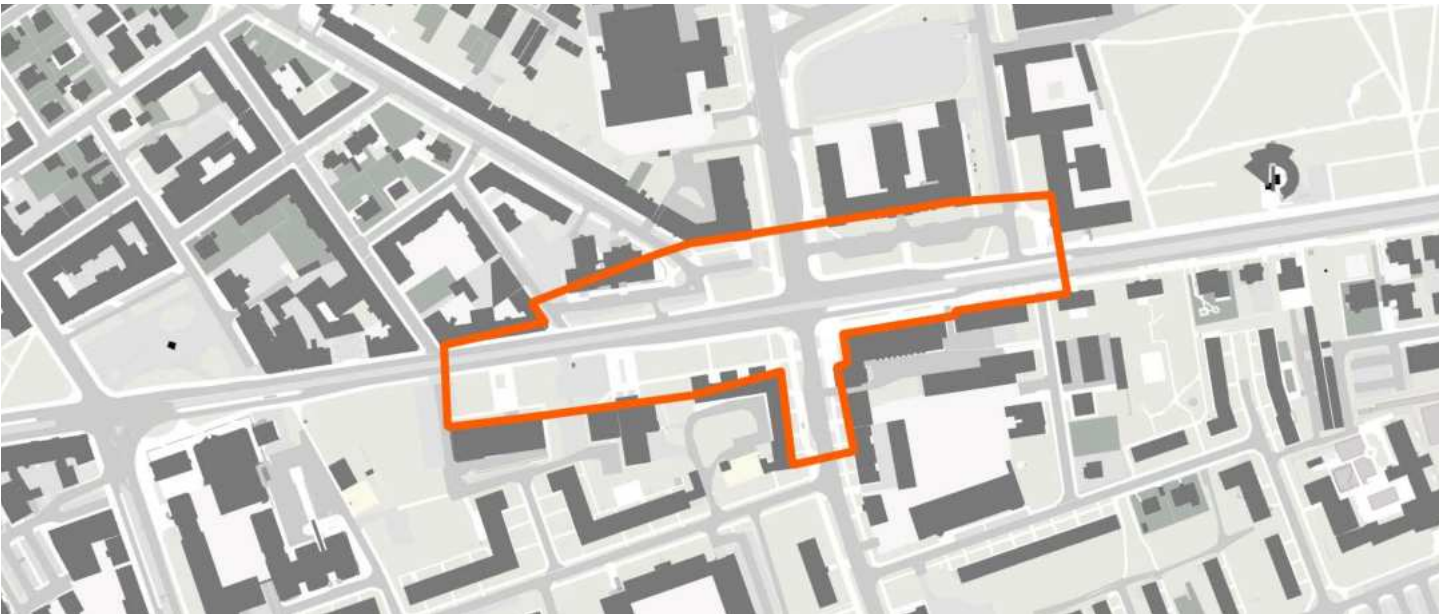
Cílový stav

- reprezentativní celoměstsky významný bulvár lemovaný významnými budovami a jejich předprostory
- prostorové a materiálové sjednocení a vhodné navázání na předprostory budov, které ulici obklopují
- materiály a mobiliář vyššího standardu v takových kombinacích, které prostor vizuálně sjednocují
- motorová doprava výhradně pro příjezd k cílovým destinacím, území na sever i jih od městské třídy by mělo být

- dopravně obslouženo ulicemi Novoveská, Hornopolní, Železárenská a další (viz kapitola 5. Hierarchie a systém ulic uvnitř města)
- maximální povolená rychlost je v části před DK 30 km/h, rychlost v celém vymezeném území musí být optimalizována v souladu s plynulostí tramvajové dopravy
- dva jízdní pruhy pro motorovou dopravu, v každém směru jeden – minimální šířka pro průjezd pluhu zimní údržby
- funkční příčné vazby pro pohyb pěších a cyklistů, prioritním uživatelem je zde chodec, cestující v MHD a cyklista, uliční prostor je „švem“ mezi jednotlivými budovami, tedy má funkční příčné vazby tak, aby přechod mezi jednotlivými budovami byl intuitivní, snadný a bezbariérový
- úrovňová nepojížděná tramvajová trať, výjma vozidel IZS
- prostor pro cyklisty po obou stranách ulice, ve směru pohybu MHD, pohyb cyklistů a chodců je řešen stezkou pro chodce a cyklisty s odděleným (pro cyklisty jednosměrným) provozem, v místech mimo bezpečností ostrůvky přechodů pro chodce a zastávky je možné stezku rozšířit přiblížením jízdních pruhů k tramvajové trati
- logicky rozmístěná místa pro přecházení a přechody pro chodce na zastávky v návaznosti na cíle pohybu (např. hlavní vstup do parku)
- při snížení nejvyšší dovolené rychlosti je zábradlí na zastávkách MHD nahrazeno sloupky
- trakční stožáry či stožáry VO mohou zůstat vně prostoru místní komunikace, nebo mohou být umístěny vně okraje hlavního dopravního prostoru, tj. 0,5 m od obruby vozovky
- dvouřadé stromořadí s pravidelným komponovaným tvarem velkorysých stromů, u významných předprostorů může být druhá řada stromů pro posílení významu daného prostranství, nebo naopak stromořadí vynecháno s cílem zajistit hodnotné urbanistické průhledy

4.11 Křižovatka u Domu energetiky (VVP10)

T Y P : významné křížení



Stávající stav

- veřejné prostranství formuje křižovatka ulic 28. října, Novinářská a Výstavní, dále velké solitérní budovy s jejich předprostory: Dům energetiky, bývalý Hutní projekt, Harmony klub hotel, bytové domy „Havana“ a bytové domy „Blesk“
- veřejné prostranství ve stávajícím stavu zahrnuje: parkoviště a zbytkové plochy zeleně před Domem energetiky, chodník a cyklostezku před bytovými domy „Blesk“, zbytkovou zeleň před „Havanou“, zbytkovou zeleň a parkoviště před domem bývalého Hutního projektu, parkoviště před Harmony klub hotelem, parkoviště před administrativní budovou Zepter a předprostor sídla SMVaK
- kromě funkční městské křižovatky je prostranství spleněním mnoha různých prostorů, nesourodých materiálů i prvků a zbytkových ploch, dílčích bariér a omezení pro chodce a cyklisty
- přes soukromé pozemky zbytkové zeleně u Domu energetiky vede významná, ale neformální pěší trasa z ulice Varenská na zastávky MHD vyšlapaným chodníkem v trávě
- nejasné vyústění ulice Korunní, trasa pro chodce z ulice Korunní ke křižovatce vede přes soukromý pozemek a parkoviště
- prostor před bytovými domy (restaurace „Blesk“) má ne-logické členění a nevyhovující povrchy, cyklostezka vede uprostřed chodníku, hrozí střet chodců a cyklistů, záhony vytváří úzkou zbytkovou plochu chodníku podél vozovky
- předprostor bytových domů „Havana“ je velká travnatá plocha bez jasného využití a charakteru, částečně využívána, resp. pronajímána pro zahrádku restaurace, která je z hlediska nařízení „Ostrava 360°“ nevyhovující
- předprostor Harmony klub hotelu s restaurací v parteru je parkoviště se zahrádkou restaurace s výhledem na parkoviště
- předprostor administrativní budovy Zepter je parkoviště a zbytková zeleň
- předprostor budovy SmVaK má jako jediný charakter reprezentativního nástupu do budovy, který ale přiléhá k úzkému a rozbitému chodníku podél vozovky

Cílový stav

- spojité veřejné prostranství, bulvár, který je lemovaný solitérními budovami a jejich předprostory
- logické propojení pro pěší a cyklisty z okolních ulic ke křižovatce a ke vchodům do významných budov
- předprostory mají reprezentativní vzhled a jasné využití s komponovanou zelení a utváří spojitý veřejný prostor
- aktivní parter budov je zachován nebo rozšířen a vytváří větší pestrost a vitalitu v daném místě
- parkovací místa jsou pouze v takové míře, aby neurčovaly charakter místa a nebyla jeho hlavní funkcí, materiálově jsou integrovány do prostranství

4.12 Mariánské náměstí (VVP11)

T Y P : náměstí



Stávající stav

- Mariánské náměstí je odděleným „ostrovem“ od ulic Přemyslovců, Čelakovského, 28. října a 1. máje a křižovatkou mezi nimi
- kvůli trasování jednotlivých tramvajových linek do tří stran jsou tramvajové zastávky situovány vždy na výjezdu z křižovatky, a tedy neexistuje jedna dvojice zastávek MHD, ze kterých by se dalo z náměstí odjet všemi směry
- stávající přechody pro chodce na tramvajové zastávky jsou neřízené a některé přechody končí pouze na tramvajovém ostrůvku a nelze je využít pro překonání celé komunikace
- zastávka tramvaje směrem do Poruby není pro chodce propojena s křižovatkou, chodec je veden na přechod dál od křižovatky, což je závlek, mnohdy nerespektovaný, chodci si zkracují cestu přebíháním křižovatky v dopravním stínu
- problematická je příčná vazba (zalomený přechod) od budovy Cetin na Mariánské náměstí, bez návaznosti na nástupiště tramvaje směrem do centra
- náměstí prošlo rekonstrukcí, nicméně obsahuje problematická místa a detaily, velkým problémem je oddělení náměstí od ulice terénním valem s vysokými travinami, shluk instalačních skříní ve štěrkovém záhonu v nároží náměstí, zábradlí s červenobílým nátěrem dlouhé cca 35 m, místy zbytečné a duplicitní k zábradlí zastávek atd.
- předprostor paláce Cetin, chodníky a část vozovky v křižovatce nejsou v majetku města, ale soukromého majitele, problematické je řešení jakékoliv změny (v tomto nároží křižovatky jsou chodníky odsazeny od vozovky plochami zeleně a lemovány sloupky a jejich funkcionalita není jasná
- uliční prostor 28. října, vymezený ulicemi Slavíkovců a Přemyslovců, je širší částí ulice s aktivním parterem a širokým chodníkem, ulice svojí gradací šířky vytváří „předsíň“ náměstí
- náměstí není urbanisticky uzavřeno, chybí zástavba v proluce Přemyslovců a proluce mezi palácem Cetin a SmVaK

Cílový stav

- náměstí je nejdůležitějším veřejným prostranstvím pro městský obvod Mariánské hory a Hulváky a má reprezentativní charakter, spolu s přilehlými ulicemi tvoří jeden celek, který má logické a přímé příčné pěší vazby přes celou ulici, je vzhledově (materiály, mobiliář, zeleň) sjednocen
- náměstí je uzavřeno dostavbou dvou proluk v jeho rozích městskými domy, obě proluky jsou nárožní, domy navazuji na souvislou uliční čáru ulic 28. října a Přemyslovců, svojí formou vytváří akcent v nároží
- proluka na nároží s ulicí Přemyslovců je zastavěna tak, aby byl zachován průhled i průchod do parku ve vnitrobloku
- tramvajové zastávky jsou sjednoceny před Mariánské náměstí a na ulici 1. máje, aby tramvajová doprava byla integrovaná do náměstí a umožňovala rychlý, bezbariérový a plynulý pohyb cestujících
- zklidněná motorová doprava v ulicích Přemyslovců a 28. října (maximální povolená rychlost 30 km/h) napomáhají charakteru „městská třída se zklidněným provozem“, který je pro tuto část ulice navržen jako cílový charakter

4.13 Piazzetta Daliborova (VVP12)

T Y P : ostatní



Stávající stav

- prostranství na nároží ulic 28. října, Daliborova a Tovární se skládá z parkoviště, zastávky MHD a zbytkové zelené plochy, jejíž tvar je určen chodníky a parkovištěm
- prostranství na nároží je slepenec jednotlivých funkcí, ale má potenciál stát se lokálním parkovým pobytovým místem na rušné ulici, v intenzivně zastavěné části města
- zastávka MHD nemá přístřešek, ani lavičku a je součástí chodníku, což vytváří stísněný prostor pro cestující, kteří čekají na tramvaj, a procházející
- zastávka je nevyhovující z pohledu bezbariérovosti, cestující jsou nuceni nastupovat do tramvají z vozovky, do vozovky není zřízen bezbariérový přístup
- zelená plocha s intenzivní vegetací a vzrostlými stromy nemá jasný charakter a využití
- chodník pro pěší vede z ulice Tovární přes parkoviště
- prostranství vymezeno ulicemi je nárožní proluka urbánního bloku, má potenciál být kultivovaným veřejným prostranstvím se zelení, ale také může být zastavěno městským domem

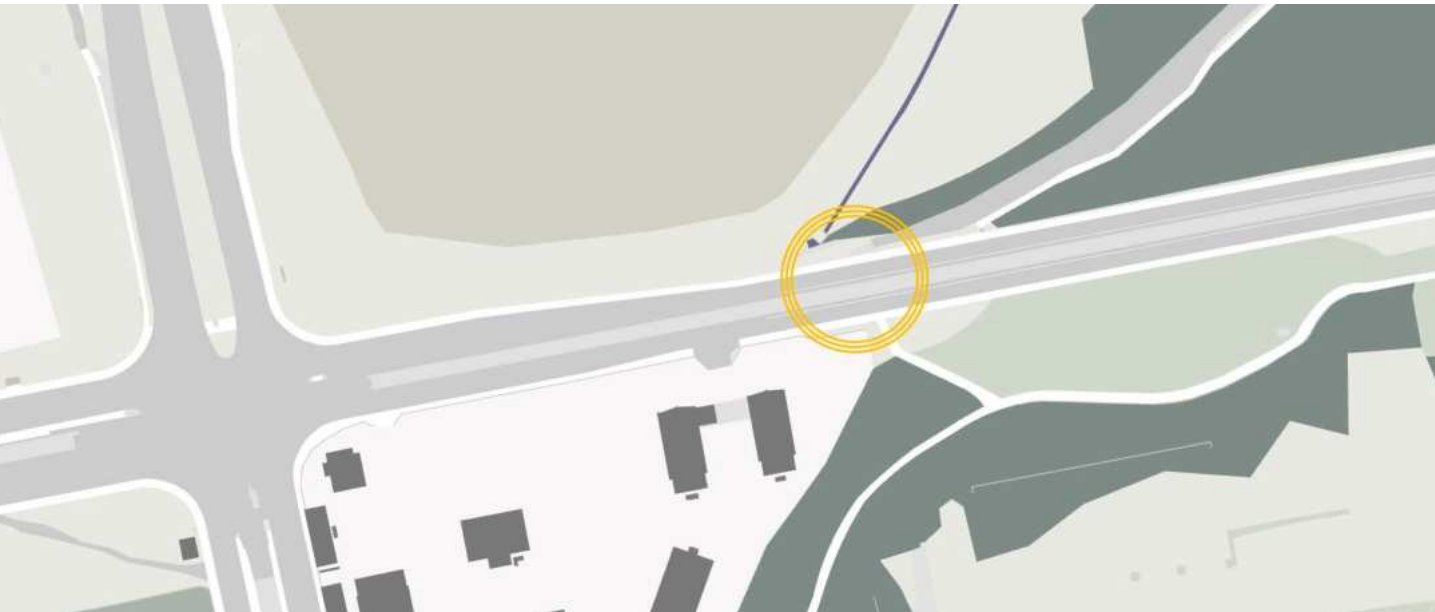
Cílový stav

- nároží na křižovatce ulice Daliborova a 28. října může mít dvě cesty řešení
- první směr rozvoje: nová zástavba v proluce, s aktivním parterem, zapuštěným přízemím, které vytvoří konzolu/závětrí pro cestující, čekající na zastávce
- druhý směr rozvoje: lokální parkové pobytové místo, piazzetta, které plní své ekosystémové služby zeleně v intenzivně zastavěné části města, kultivovaná zastávka MHD s nezbytným mobiliářem, parkovací plochy v takovém rozsahu a charakteru, který neoslabí hlavní funkci a formu místa
- zastávka MHD je dobře a bezbariérově dostupná z obou stran ulice přechodem pro chodce

4.16

Vstup do lesoparku Benátky (VVP15)

T Y P : významné křížení



- Stávající stav**
 - ulice 28. října protíná lesopark Benátky těsně před křižovatkou u vodárny, ve třech místech jsou trasy pro pěší přerušeny městskou třídou, kde není vybudován přechod a chybí plynulé a přímé propojení dvou částí lesoparku
 - zpevněná část ulice Novoveská je vedena jako komunikace, a proto je v napojení s chodníkem zaslepená zvýšenou obrubou, což komplikuje její bezbariérové propojení s chodníkem podél ul. 28. října
 - vyústění ulice Novoveská na městskou třídu a již používaná, neformální vyšlapaná pěšina podél plotu areálu vodárny, poukazuje na využití a potřebu propojení v tomto místě
- Cílový stav**
 - vstup do lesoparku od vodárny – úrovnňové propojení obou částí lesoparku pro chodce a cyklisty, logicky navazuje na novostavbu budovy v areálu vodárny s návštěvníckým centrem a aktivním parterem v přízemí
 - pěší a cyklistická doprava jsou vedeny v přidruženém prostoru na městské třídě formou dělených či společných stezek podél vozovky, případně (částečně) zde plynule a bezbariérově navazují do obou částí lesoparku

4.17

Park U Boříka (VVP16)

T Y P : významné křížení

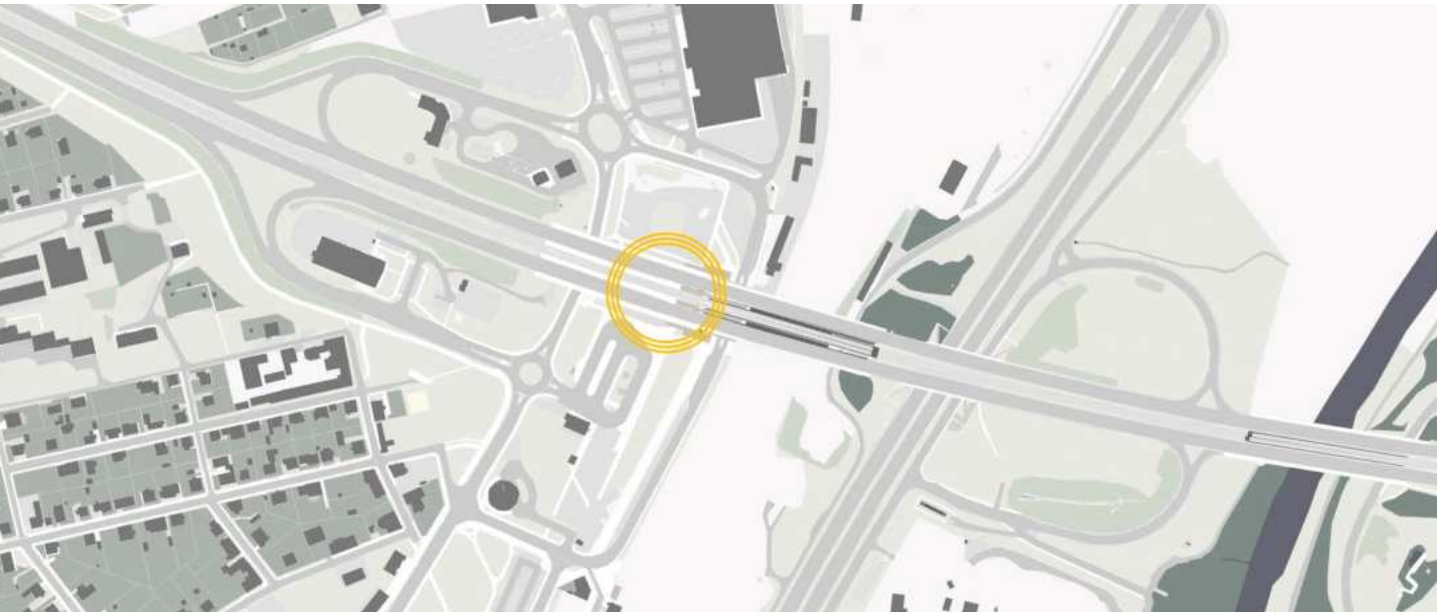


- Stávající stav**
 - veřejné prostranství tzv. „ve dvou patrech“ je tvořeno parkem U Boříka, podchodem pod náspem městské třídy a svažitými chodníky se zastávkami MHD
 - zastávky MHD, chodníky a samotný podchod jsou vstupní branou do městského obvodu Nová Ves; podchod propojuje severní a jižní část obvodu, které jsou náspem městské třídy rozděleny
 - park U Boříka je nové pobytové místo, významné pro obyvatele Nové Vsi i pro všechny návštěvníky CHKO Poodří, protože leží na ulici U Boříka, tedy jedné ze vstupních bran do této přírodně i rekreačně významné oblasti v blízkosti Ostravy
 - jednotlivé části prostranství plní svoji utilitární funkci, ale nevytváří kultivované veřejné prostranství
 - vzhledem k významu místa by zde úpravami veřejného prostoru mělo významné veřejné prostranství vzniknout, navázat na první impulz, kterým je výstavba parku u Boříka a ostatní části sjednotit a zkulturnovat
 - v blízkosti parku a výstupů na zastávky se nachází velká plocha určena k výstavbě bydlení, která zvyšuje potřebu vzniku nového veřejného prostranství
 - zastávky MHD leží u komunikace extravilánového charakteru s nejvyšší dovolenou rychlostí v obci (80 km/h), přičemž tato rychlost je zvláště ve směru od Poruby často motoristy překračována
 - prostory zastávek na svahu nejsou na dohled od obydlených budov, chybí tedy jakýkoliv sociální dohled a obě zastávky jsou tak nehostinné a nevzbuzují pocit bezpečí
- Cílový stav**
 - kultivované veřejné prostranství, které se skládá ze zastávek MHD, parku, podchodu a svahů z Nové Vsi na násep městské třídy
 - forma i funkce má široké spektrum, do jisté míry je závislá na potřebách městského obvodu a nových uživatelích, které může přinést zástavba mezi ulicemi U Boříka, Fričova a 28. října



4.18 Svinovské mosty (VVP17)

T Y P : veřejné prostranství dopravní infrastruktury



Stávající stav

- mimoúrovňové křížení nadregionálně významného dopravního uzlu je jednou z bran do města (vystupuje zde skoro 2x více cestujících než na hlavním nádraží); městská třída je v tomto místě tzv. „ve dvou patrech“
- mostní konstrukce a zastávky MHD jsou součástí velkého transformačního území, jehož rozvoj a způsob využití je pro město klíčový; celá lokalita okolo Svinovského nádraží má velkou hodnotu, vzhledem k tomu, že se zde potkávají městské, regionální i celorepublikově důležité dopravní infrastruktury
- lokalita má potenciál proměnit se v novou ostravskou čtvrť 21. století se zapojením výškových staveb
- celá lokalita má řadu bariér a vzhledem k tomu, o jak významné místo se jedná, je špatně napojeno na město (např. přímý pohyb cyklistů, propojení do Poodří)
- tři mostní konstrukce plní svou utilitární funkci dopravy, jedná se o dva silniční mosty pro provoz IAD a autobusy VHD, vč. kapacitních nástupišť, a jeden nesoucí odkrytou tramvajovou trať a nástupiště pro každý směr jízdy
- přímé příčné propojení pro chodce mezi zastávkami MHD na povrchu městské třídy neexistuje, chodci využívají pouze nástupiště MHD, která jsou bezbariérově spojena nadchodem v „mezipatře“
- v blízkosti nástupišť je stanovena nejvyšší povolená rychlost 50 km/h, je ale mnoha motoristy překračována; ulice má v tomto úseku ryze extravilánový charakter
- rekonstruované silniční mosty přes železniční koridor i ul. Bílovecká mají dostatečně široké chodníky navazující na nástupiště, ale ani na jednu stranu dále chodníky oficiálně nepokračují
- přímé propojení Poruby s Mariánskými Horami, resp. bezpečné a pohodlné propojení, pro cyklistickou dopravu neexistuje a je dlouhodobým požadavkem obyvatel města
- vzhledem k intenzitám, počtu a šířce jízdních pruhů a autobusům zastavujícím v zastávkách bylo v minulosti navrženo obousměrné vedení cyklistů po samostatné lávce přimknuté k mostní konstrukci vně autobusových zastávek na jižní straně

- obě mostní konstrukce, které slouží primárně pro překonání velkých liniových dopravních staveb, jsou hodnotné pro své výhledy na panorama města, avšak neumožňují pěší propojení mezi obytnými centry či přístup z nich do krajiny mezi nimi
- ve stávajícím stavu nelze označit úsek za městskou třídu; ulice zde má charakter extravilánové komunikace, tranzitní silnice uzpůsobené pouze pro rychlý průjezd motorové dopravy a kolejové MHD; tento charakter je daný uličním profilem, který rychlou jízdu motorové dopravy umožňuje, nezávisle na dopravním značení
- tranzitní mimoměstský charakter úseku podporuje náletová izolační zeď na svazích náspu a další prvky, např. silniční svodidla, otevřený kryt tramvajové trati či typy stožárů veřejného osvětlení

Cílový stav

- Svinovské mosty jsou mimoúrovňovým dopravním uzlem s nadregionálním významem a zároveň propojením dvou obytných center města; hrají tedy klíčový význam celoměstsky regionálně i nadregionálně; spolu s nádražím jsou vstupní bránou do Ostravy a tomu odpovídá funkce i forma veřejného prostranství
- městská třída zde prochází jednou z nových čtvrtí města s intenzivní a výškovou zástavbou, mostní konstrukce je připojena na domy, umožňuje bezbariérová a rychlá příčná propojení v území
- veřejné prostranství je v několika úrovních součástí nové zástavby, propojuje terén s mostní konstrukcí a zastávkami MHD
- celá lokalita je dobře napojena pro všechny druhy dopravy a stejně tak dobře umožňuje přestup mezi jednotlivými druhy dopravy, vč. možností odstavit motorové vozidlo při přestupu na vlak, nebo opačně, si po příjezdu meziměstského vlaku či autobusu vzít jízdní kolo a pokračovat dále do Ostravy
- je vyřešena otázka, jak technicky, ekonomicky a organizačně přijatelně zajistit průjezd přes Svinovské mosty pro cyklisty

4.19 Křížení u Tesco Třebovice (VVP18)

T Y P : veřejné prostranství dopravní infrastruktury



Stávající stav

- prostorově rozlehlá křižovatka na pomezí několika lokalit s naprosto odlišnými charakterly: velkokapacitní prodejny a rozlehlá parkoviště, zástavba rodinných domů Třebovic, panelová sídliště okolo ulice Mongolské
- soubor ulic Třebovická, Kpt. Jaroše a Servisní spolu s touto křižovatkou tvoří vstup do městského obvodu Třebovice
- prostorově rozlehlá křižovatka nemá městotvorný charakter, plní pouze funkci dopravní infrastruktury, ale trasování jejích ramen neumožňuje racionální městskou zástavbu; je obklopena solitérními halovými objekty, které jsou obklopeny parkovišti a zbytkovou zelení

Cílový stav

- významná městská křižovatka napojující významné ulice na městskou třídu
- křižovatka umožňuje příjemné, bezpečné a prostorově komfortní křížení všech druhů dopravy
- křižovatka jasného tvaru, s rozměry nezbytnými pro průjezd motorové dopravy, bez zbytkových ploch; tvar křižovatky a jejích ramen umožňuje zastavitelnost jejích nároží nebo jiné využití těchto ploch
- sídlíště na ul. Mongolská odkloněno od rušné křižovatky novou zástavbou

4.20

Parkové prostranství u Koruny (VVP19)

T Y P : veřejné prostranství okolo solitérních budov



- Stávající stav

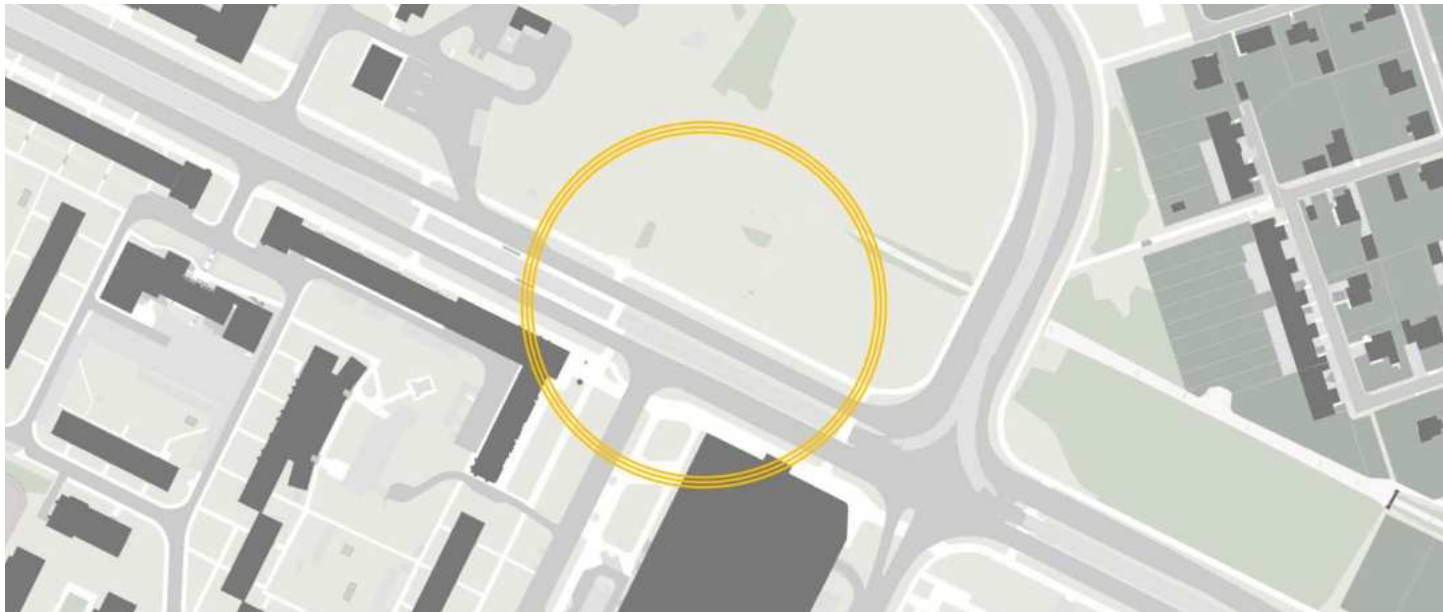
 - lokální centrum s maloobchodními jednotkami v jednopodlažních budovách
 - veřejné prostranství nízké kvality, s nejasným využitím, které je složeno z parkovišť a travnatých ploch, absence stromů, zanedbaný stav
 - všechny části veřejného prostranství jsou od ulice Opavská odděleny izolační zelení
- Cílový stav

 - lokální centrum; aktivní parter budov okolo pomáhá vitalitě místa
 - koncepčně navržená parková zeleň s jasným tvarem a charakterem, která utváří příjemné pobytové místo pro obyvatele i návštěvníky provozoven a obchodů
 - polyfunkční stávající i nová zástavba, která formuje nároží křižovatky, s aktivním parterem; místo dostupné a přívětivé především pro pěší (vč. cestujících MHD) a cyklisty
 - parkovací plochy jsou řešeny komplexně jako součást veřejného prostranství; primárně jsou určeny pro obyvatele okolní zástavby, jejich počet a rozmístění neoslazuje celkový pobytový charakter místa
 - návštěvnická stání pro zákazníky tvoří max. 10–15 % jako doplněk k vyhrazeným stáním pro obyvatele

4.21

Ukončení osy ulice Francouzská (VVP20)

T Y P : významné křížení



- Stávající stav

 - zatížená městská křižovatka napojující vedlejší komunikacemi dolní část Poruby a oblasti Martinova a Třebovic na městskou třídu
 - do tří směrů vedený tramvajový provoz komplikuje liniovou koordinaci světelně řízených křižovatek na městské třídě a ztěžuje preferenci vozidel MHD
 - pěší vazby skrze křižovatku jsou zdoluhavé dělenými přechody a dlouhými intervaly
 - kapacita světelně řízené křižovatky je zvýšena o druhé napojení ul. Francouzská na městskou třídu, které vyvolává nepřehledné dopravní situace na ulici Francouzská
 - nezastavěné plochy mezi Opavskou a Martinovskou jsou součástí cenného transformačního území podél ulice Martinovská, určeným pro novou zástavbu; je to jedno z klíčových míst, kde se město může „obrátit do sebe“, intenzifikovat zástavbu a vytvořit nový obytný celek a lokální centrum,
 - nová zástavba v návaznosti na tramvajové zastávky zvýší požadavky a nároky na potřebu a kvalitu veřejného prostranství křižovatky a jejího okolí
 - je potřeba najít tvar a charakter nového veřejného prostranství pro stávající obyvatele a uživatele i ve vztahu k rozvoji a nové výstavbě
- Cílový stav

 - významná městská křižovatka napojující vedlejší významné ulice na městskou třídu, umožňující příjemné, bezpečné křížení všech druhů dopravy, s preferencí dopravy udržitelné
 - optimalizace dopravní infrastruktury, je potřeba prověřit posun tramvajových zastávek
 - uzavření druhého, západního ramene Francouzské (mezi Jilemnickým náměstím a Opavskou); charakter poklidné obytné ulice; v Ose západního ramene Francouzské navazuje veřejné prostranství v rámci nové zástavby
 - veřejné prostranství v rámci nové zástavby, které je logicky napojeno na optimalizovanou křižovatku s ul. Martinovská; příčné vazby pro pěší a cyklisty, jednotný charakter a vzhled



4.22 Piazzetta u Úřadu práce (VVP21)

T Y P : ostatní

Stávající stav

- nástupní prostor do významné instituce je bez jasného charakteru, vstup do budovy přes parkoviště
- zbytková zeleň mezi budovou Úřadu práce a poliklinikou Poruba navazuje na parčík za poliklinikou
- plocha mezi budovami Úřadu práce a polikliniky je proluka určená k zastavění

Cílový stav

- novou zástavbou, resp. nastavením uličních a stavebních čar vzniká jasně vymezené veřejné prostranství před budovou Úřadu práce
- proluka vedle polikliniky Poruba je zastavěna domem, který doplňuje zástavbu na městské třídě v jedné souvislé uliční čáře a s aktivním parterem
- přístup do parku za poliklinikou je ulicí podél východní fasády budovy polikliniky
- prostor mezi novou zástavbou a panelovým domem vedle budovy úřadu je jasně vymezen, průchod do parku za poliklinikou zůstává zachován, případně je zde umístěna volnočasová vybavenost (hřiště apod.)
- optimalizace parkovacích stání v celé lokalitě a před Úřadem práce, veřejné prostranství před úřadem nemá hlavní funkci parkoviště a parkovací plochy z východní strany budovy úřadu jsou optimalizovány v režimu rezidenčních a návštěvnických stání pro klienty úřadu i obyvatele

4.23 Předprostor polikliniky Poruba (VVP22)

T Y P : veřejné prostranství okolo solitérních budov

Stávající stav

- předprostor instituce základní občanské vybavenosti pro celé obytné centrum
- zanedbaný stav, nekvalitní materiály, různé typy dlažby, zbytková zeleň trávníku a několika záhonů, nízká pobyťová kvalita místa, které je frekventovaným vstupem do zdravotnického zařízení
- předprostor polikliniky Poruba rozbíjí odbočovací pruh na parkoviště před budovou, řešící dřívější zpomalování dopravního proudu vozidlem, které odbočovalo za světelně řízeným přechodem (toto napojení je zbytné a může být řešeno odbočením podél východní fasády budovy polikliniky již existujícím napojením parkoviště za budovou polikliniky)
- světelně řízený přechod pro chodce tzv. „na výzvu“ vnáší při aktivaci abnormalitu do nastavené „zelené vlny“ (koordinovaný tah Slovan – Tesco) a dále je často zdrojem zbytečného čekání, kdy chodec po aktivaci tlačítka přejde přechod „na červenou“ v časové mezeře mezi vozidly, které pak stojí před prázdným přechodem pro chodce

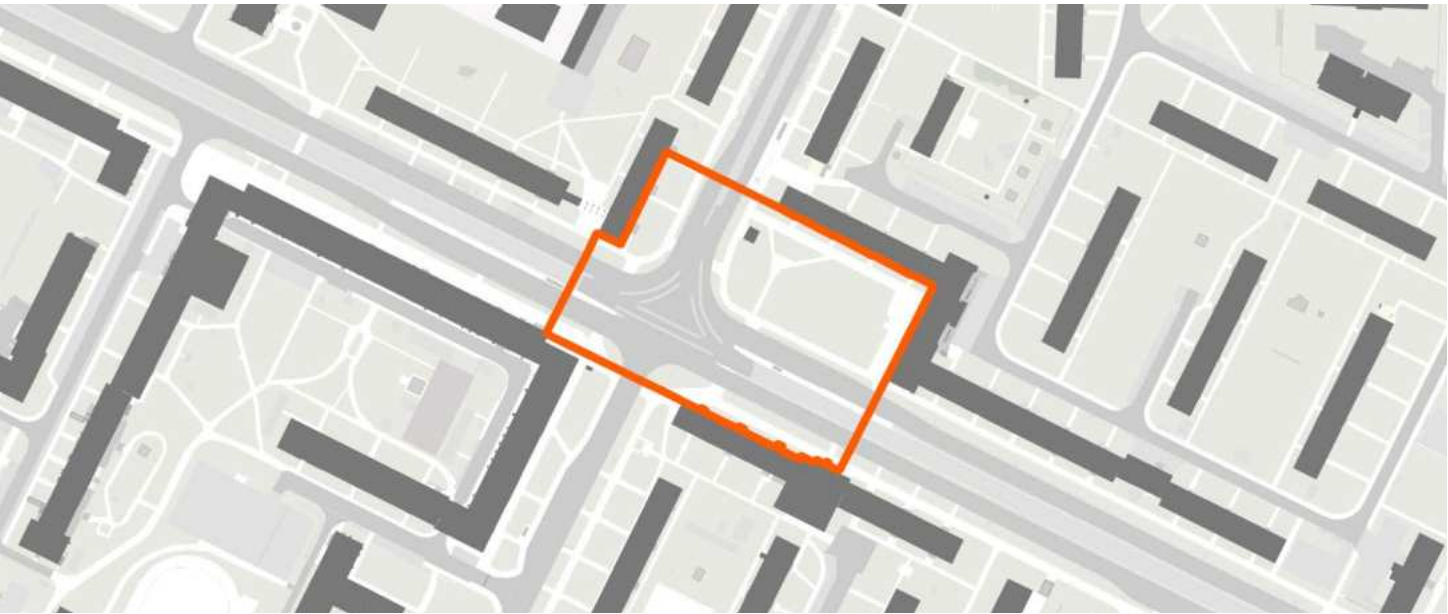
Cílový stav

- reprezentativní předprostor důležité instituce občanské vybavenosti, příjemný pobyťový charakter pro pacienty a návštěvníky polikliniky Poruba
- kombinuje zpevněné a nezpevněné plochy, má kvalitní pohodlný mobiliář a je bezbariérový
- napojení předního i zadního parkoviště z ulice podél východní fasády polikliniky
- obě parkoviště mají nastavenou parkovací politiku, založenou na vyhrazených a návštěvnických stáních; v různou denní a noční dobu kombinuje parkovací místa rezidenční, pro obyvatele z okolí, a místa návštěvnická, (po dobu otevření polikliniky)
- přední parkoviště umožňuje velmi krátké zastavení vozidel pro doprovod pacienta do budovy polikliniky, zastavení vozidla taxi, sanitního vozu nebo vozidla zásobování se zdravotnickým materiálem
- dostatečný prostor pro pohyb i pobyt pěších i pro odstavení jízdního kola

4.24

Křižovatka vozovna (VVP23)

T Y P : významné křížení



- Stávající stav

 - významná křižovatka a přestupní uzel v rámci městského obvodu Poruba
 - parkové nároží nemá jasný charakter, nepatří ani k bytovým domům, ani není pobytovou rekreační plochou v centru městského obvodu; toto místo bylo řešeno v rámci akce „Dočasné nestavební zásahy na městské třídě“
 - chybí zajištění příčných cyklistických vazeb v podobě odpovídající charakteru křižovatky a provozu
 - cyklistická infrastruktura není vyváženě rozdělena po obou stranách ulice
 - ochranné ostrůvky na řízených přechodech pro chodce jsou nevyhovujících šířek a přecházení přes množství kolejnic je nebezpečné
 - zábradlí, které má za cíl zamezit přecházení mezi nástupišti a chodníkem mimo řízené přechody, je duplicitní (mezi chodníkem a vozovkou, mezi nástupišťem a vozovkou, mezi kolejemi tramvaje)
 - rozmístění tramvajových a autobusových zastávek na všech ramenech světelně řízené křižovatky nevytváří ideální přestupní vazby, resp. přestupní časy jsou výrazně ovlivněny světelně řízenými přechody a vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami jsou velké
- Cílový stav

 - významná městská křižovatka napojující vedlejší významné ulice na městskou třídu
 - křižovatka umožňuje přímé, bezbariérové, rychlé a intuitivní křížení všech druhů dopravy, s preferencí dopravy udržitelné
 - prostor pro pěší odpovídá relativně vysokým pěším intenzitám souvisejícím s podporou cestování MHD
 - cyklistická infrastruktura je vedena symetricky podél hlavních i vedlejších komunikací
 - parkové nároží je prostor kultivované zeleně, s pobytovým charakterem, který využívají cestující při pohybu mezi zastávkami MHD; vzrostlá zeleň je doplněna drobnou komercí a veřejným WC, které je v tomto místě dlouhodobým požadavkem

4.26

Ukončení bulváru Opavská (VVP25)

T Y P : významné křížení

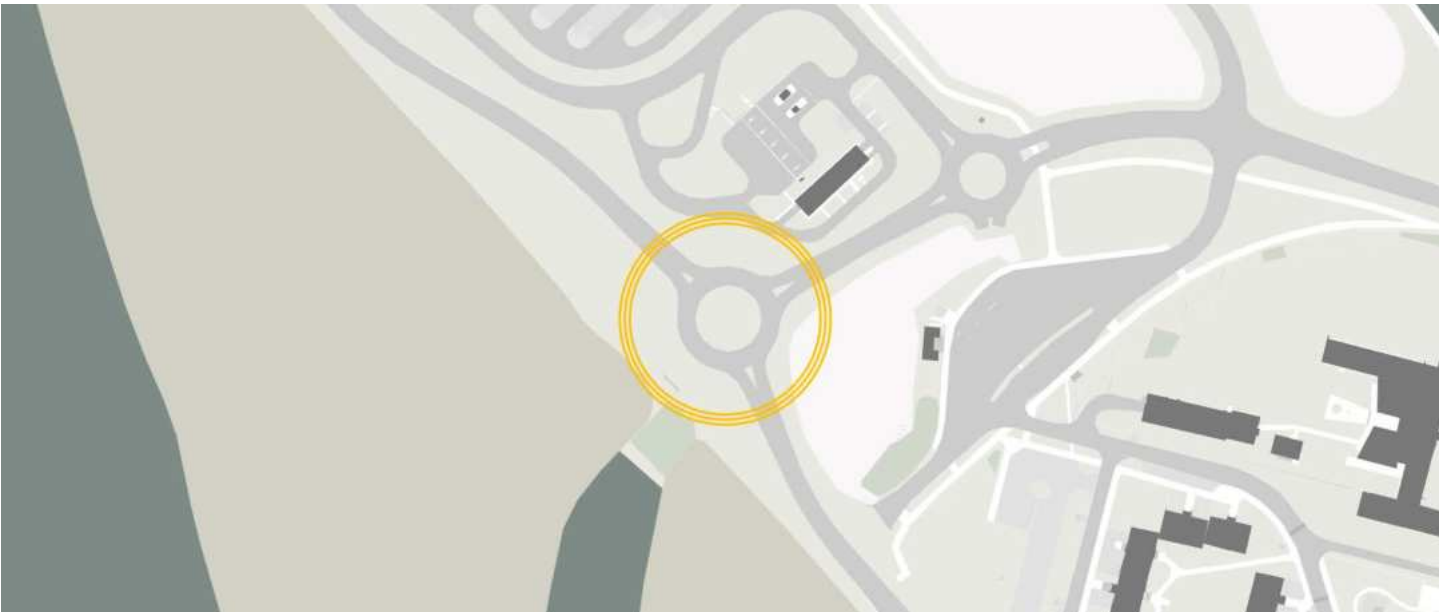


- Stávající stav**
 - stavební podoba je pozůstatek křížení silnic I. a II. třídy
 - aktuálně regionálně významná křižovatka pro distribuci automobilové dopravy do přilehlých městských částí a blízkých měst
 - dlouhé přechody pro chodce, při vypnutí SSZ nevhodné pro přecházení přes více jednosměrných jízdních pruhů; velké pohyby studentů a žáků do školských zařízení v okolí
 - nároží křižovatky mají různý charakter: zalomené nároží kompaktní zástavby U Slovanu, zelená plocha před Střední školou prof. Zdeňka Matějčka, volné nároží – zastavitelná plocha – před areálem Domova pro seniory Slunečnice a zeleň okolo solitérních staveb areálu vysoké školy
- Cílový stav**
 - významná městská křižovatka křížící městskou třídu s významnou ulicí 17. listopadu, umožňující příjemné, plynulé, intuitivní a bezpečné křížení všech druhů dopravy
 - vstupní bod do liniově koordinovaného tahu dalších křižovatek
 - dostavba volných ploch v nárožích křižovatky městskou zástavbou, s aktivním parterem, která podpoří vitalitu místa

4.27

Reprezentativní vstup do města (VVP26)

T Y P : ostatní



- Stávající stav**
 - okružní křižovatka s poježděnými vnějšími i vnitřními obrubami, nevýrazný středový ostrov a lehce pojížditelný středový betonový prstenec
 - distribuční bod motorové dopravy za vjezdem do Ostravy ze směru od Opavy
- Cílový stav**
 - reprezentativní vstupní brána do města
 - distribuční bod motorové dopravy, přestupní bod na MHD (tramvaj, bus)
 - nové veřejné prostranství ve vazbě na rozvoj zástavby v transformačních plochách po obou stran stávajícího kruhového objezdu

HIERARCHIE, SYSTÉM A VÝZNAM ULIC UVNITŘ MĚSTA

**Proměňme systém ulic uvnitř města.
Absence komplexní hierarchie ulic
zabraňuje vzniku soudržného města.
Koncepce nastavuje řád a popisuje
význam ulic tak, aby s městskou
třídou fungovaly jako jeden celek.**

A N O T A C E :

Systém ulic okolo městské třídy nefunguje optimálně a nevyhovuje různým způsobům pohybu po městě. Pokud bariéry, slepé cesty a mimoúrovňová křížení odstraníme, vytvoříme provázanou uliční síť, živější a atraktivnější ulice. Městská třída dopraveně svůj účel splňuje, ale je potřeba posílit i její jiné funkce. Měla by být uživatelsky přívětivější pro ostatní účastníky provozu mimo motorovou dopravu.

Kapitola pracuje se zatříděním ulic z hlediska komplexního významu, ne pouze dopravního zatřídění. Nové uspořádání ulic, určuje jejich komplexní význam, jak mají ulice v budoucnu vypadat a jak spolu mají být propojené. Na rychlostních komunikacích má mít přednost automobilová doprava, v ulicích kolem městské třídy má přednost veřejná doprava nebo chodci a cyklisté. Při budoucích úpravách ulic se zohlední následující nově navržené požadavky, aby zůstal přiměřený prostor a rychlost pro automobily, vznikly zde dostatečně široké chodníky, stromořadí, nové obchody a služby, prostor pro cyklisty. Je nutné respektovat funkčnost komunikací, tak jak je dána jejich rozdělením podle silničního zákona.





5.1

Obecná pravidla a zásady pro úpravy ulic ve městě

Stávající systém a hierarchie ulic okolo městské třídy nefungují dobře. Městskou třídu 28. října-Opavská je nutné vnímat nikoliv jako izolovaný ostrov, ale jako součást sítě ulic v obytných centrech i v kontextu skeletu rychlostních komunikací mimo obytná centra.

Některé z ulic vytváří bariéry (např. mimoúrovňová křižení, podchody, chybějící chodníky a přechody, neprostupná zeleň, nadbytečná zábradlí apod.). Dalším problémem jsou nedokončené části skeletu rychlostních komunikací i významných ulic uvnitř města. Přitom čím méně propojený systém ulic uvnitř města je, tím hůř reaguje na výpadky jednotlivých propojení. Tyto jsou z dlouhodobého hlediska nezbytné, pokud se má kvalita a obytnost ulic uvnitř města zvyšovat. Pokud se budou bariéry na městské třídě i okolních ulicích a rychlostním skeletu odstraňovat, budou se ulice stávat živějšími, atraktivnějšími a bezpečnějšími. A tedy město se bude stávat vitálnějším, což je jeho dlouhodobý cíl a nutnost.

Vzhled a fungování ulice jsou tvořeny dohodou mezi jednotlivými významnými aktéry. Jejich požadavky, limity a zvyklosti často nejsou v souladu, naopak jdou proti sobě. Pro úpravy ulice ve městě nebo tvorbu nových je potřeba ctít tři následující obecná pravidla, která pomohou, aby ulice byly vitálními, bezpečnými a obytnými veřejnými prostranstvími.



Obecná pravidla

1

5.1.1 Ulice má svou roli v uspořádání celoměstské struktury

Na ulici nelze nahlížet nebo se jí snažit měnit samostatně. Každá ulice je součástí systému pohybu obyvatel, který jí dává nezbytný kontext. Systém je tak slabý, jako je jeho nejslabší část, a to platí i v síti ulic a pohybu po městě. Klíčem je tedy racionálně navázat na to, co zde je, upravovat stávající stav a hledat v něm problémová místa, a ne se pokoušet složité vytvořit systém nový.

Cílem uspořádání struktury ulic (pozemních komunikací) je vytvořit spojitou všesměrnou síť, která umožní flexibilní trasy mezi dvěma dopravními uzly s ohledem na různé situace. Struktura vytváří tzv. pravou síť, tedy takovou, která bude funkční i při výpadku některého z uzlů. Tím se minimalizují slepé ulice, které jsou nežádoucí.

Cílem vitálního města je provázaná síť, která všem umožní pohybovat se v území efektivně a bezpečně. Koncepte tvoří řád a popisuje význam ulic tak, aby s městskou třídou fungovaly jako jeden celek.

Některé ulice mají více tranzitní charakter, protože tvoří obsluhu obytných center, některé ryze obytné, a tam by měla být zátěž obsluhou území eliminována. Pokud budeme rozumět uspořádání struktury a hierarchii ulic ve městě a bude na něm panovat shoda, dokážeme ulice navrhovat tak, aby pohyb po městě byl maximálně intuitivní. K tomu je potřeba vrstvy sítě hierarchicky uspořádat, významově, typologicky a charakterově odlišit, a následně, při úpravách ve veřejném prostoru, tuto dohodu ctít, aby nevznikal konflikt mezi potřebou kapacitní obsluhy území a potřebou živé, obytné ulice v jednom bodě.

2

5.1.2 Přeměna dopravních komunikací v ulice

Rychlostní komunikace (např. dálnice anebo ulice Místecká či Rudná) jsou rozsáhlé dopravní stavby, které jsou určeny především pro silniční dopravu, a jejich proměna v ulice není možná a ani žádoucí. Pohyb bezmotorové dopravy na těchto komunikacích je nevhodný, nechtěný a zbytečně rizikový. Pohyb bezmotorové dopravy podél těchto komunikací může dávat smysl spíše v izolovaných úsecích, často jen mezi dvěma příčnými vazbami. Příčná propojení vyžadují mimoúrovňová křižení. V rámci intravilánu města jsou však dopravní rychlostní komunikace nežádoucí, protože vytváří prostorové bariéry v území a vyvolávají snahu sloučit neslučitelné: snahu o integraci rychlostních komunikací do struktury města a eliminaci vzniklých bariér.

I ulice v intravilánu města mnohdy vytváří bariéry (např. mimoúrovňová křižení, podchody, chybějící chodníky a přechody, neprostupná zeleň, nadbytečná zábradlí apod.). Pokud bariéry, slepé cesty a mimoúrovňová křižení odstraníme, vytvoříme živější a atraktivnější ulice, tedy přeměníme charakter dopravních komunikací na ulice. Pečovat o všechny ulice ve struktuře města znamená zkvalitňovat veřejná prostranství, ve kterých se obyvatelé i návštěvníci pohybují. Podoba ulic je klíčová pro vnímání města a zásadně ovlivňuje kvalitu vystavěného prostředí. Pokud budeme minimalizovat bariéry v intravilánu Ostravy a posilovat „švy“ v území, tak umožníme spojování jednotlivých částí a minimalizujeme rozdrobení městské struktury. Logickým důsledkem je pak větší využívání ulic chodci, cyklisty a také vzrůstající atraktivita veřejné dopravy.

3

5.1.3 Chodci a cyklisté se v ulicích pohybují stále v jedné úrovni

Ulice nesmí být bariérou pro pohyb pěšky nebo na kole. Klíčové pro atraktivitu pohybu v ulici je, aby při jejich úpravách byly zohledněny níže uvedené obecné požadavky. Aby zůstal přiměřený prostor a rychlost pro automobily, vznikly zde dostatečně široké chodníky, stromořadí, nové obchody a služby, adekvátní prostor pro cyklisty, který vytvoří hustou síť propojení a stane se důležitým způsobem přepravy po městě.

Uliční profil a křižení

- v souladu s provozním charakterem, především ve vazbě na trasy MHD, bude šířka vozovky odpovídat minimálním normovým požadavkům a nebude je překračovat; cílem je bezpečnější provoz, který nebude inklinovat k porušování rychlosti a naddimenzování hlavního dopravního prostoru, a vznikne prostor pro další druhy pohybu a pro stromořadí
- ulice musí být navrhovány tak, aby bylo možné v rámci celého uličního profilu zajistit všechny požadované způsoby dopravy
- míra uspokojení a atraktivita musí odpovídat charakteru ulice a musí vycházet z obecně přijatého pořadí preference způsobů dopravy od pěší, přes veřejnou a cyklistickou až po individuální automobilovou dopravu
- ulice mají řadu různých křižení a ukazuje se, že čím více úrovněvých křižení ulice má, tím je vitálnější a atraktivnější pro obyvatele, křižení musí plynule propojovat důležitá místa na obou stranách ulice a být přizpůsobena zejména pro pohyb pěších a cyklistů; tak se stane z ulice „šev“ a ne bariéra.



5.2

Typologie a hierarchie ulic

Chodci, MHD, cyklisté

- pohyb chodců je v jedné úrovni, bez bariér, plynulý, v logických vztazích širšího území
- šířka chodníku musí odpovídat typu ulice a intenzitě pěšího pohybu, měla by být větší zvláště v případech, kdy na chodník navazuje aktivní parter
- do minimální šířky chodníku není možné umisťovat žádný mobiliář, dopravní značení, nebo sloupy a stožáry, které by vytvářely bariéry v pohybu a objektové znečištění
- šířka chodníků se může zvětšit tak, aby se ovlivnilo šířkové uspořádání uličního profilu vzhledem k limitům vedení sítí
- v ulici je běžnou součástí vedení linek veřejné hromadné dopravy, podle jednotlivých typů ulic je potřeba přistupovat pak i ke konkrétnějším požadavkům
- zastávky veřejné dopravy jsou bezbariérové, jednoduše dostupné, blízko hlavním pěším cílům nebo u nejintenzivnějších pěších tras
- cyklisté jsou prioritně vedeni v přidruženém prostoru na samostatném cyklistickém pruhu po obou stranách vždy ve směru jízdy vozidel, cyklistický pruh je výškově i materiálově oddělený od chodníku a je široký minimálně 1,5 m včetně obruby, jako dočasné (nestavební) řešení je možné umístit do hlavního dopravního prostoru vyhrazený nebo ochranný pruh pro cyklisty
- v křížení hlavních ulic (městské třídy, významné ulice, městské ulice) s poklidnými ulicemi se auto pohybuje ve výšce chodníku (výška vozovky se zvedne do úrovně chodníku), zatímco chodec pohybuje v úrovni vozovky (chodec sestupuje z úrovně chodníku do úrovně vozovky)

Zástavba

- ulice musí být vymezeny zástavbou odpovídající typu ulice a jejímu významu v rámci Ostravy, obytného centra a lokality ve které se nachází; tomu odpovídá i parter této zástavby, který je tvořen nejen vstupy do objektů, ale především prostorem pro různé aktivity (obchody, služby, kavárny, restaurace), které bezprostředně navazují na uliční prostranství a mohou jej krátkodobě využívat (např. sezónně formou zahrádek
- je nutné zajistit dostatečnou minimální šířku průchodu a zohlednit uživatele s omezenou schopností orientace a pohybu (zachování vodící linie podél fasády nebo vymezením zahrádky např. pomocí květináčů)
- předzahrádky musí být tvořeny volně stojícím nábytkem přímo na ploše veřejného prostranství

Stromořadí

- stromořadí se umísťuje vždy do uličního prostoru, zejména mezi hlavní dopravní a přidružený prostor; optimální šířka prostoru pro stromořadí je 2,0 m, jeho umístění je určující pro vedení sítí technické infrastruktury a uspořádání celkového profilu
- výsadbový pás je primárně určen pro výsadbu stromů, případně pro realizace opatření modro-zelené infrastruktury; osová vzdálenost stromů musí odpovídat celkové koncepci prostoru
- je vhodné při kraji vozovky počítat s pásem 0,5 m, ve kterém budou umístěny sloupy a dopravní mobiliář; mezi stromy je možné případně umístit mobiliář (stojany na kola, lavičky, koše, kontejnery)

Parkovací stání

- parkování se v rámci jednotlivých typů ulice liší, zpravidla je možné jej umisťovat pouze u širších uličních profilů, protože jde o postradatelnou část uličního profilu
- parkování je vždy integrováno k pásu zeleně pro stromořadí, který doplňuje
- povrch parkování by měl materiálově navazovat na povrch chodníků, je nutné použít povrchy a principy, které umožňují realizovat opatření modro-zelené infrastruktury

Ulice ve městě mají mít jasný význam, hierarchii a charakter. Koncepce přiděluje typologii a hierarchii pro ulice Ostravy v kontextu městské třídy a dopravního fungování obytných center. Ctění těchto parametrů může proměnit ulice okolo městské třídy ve vitální, funkční a tvořící všesměrnou síť pro pohyb městem.

Všechny ulice ve městě nejsou stejné. Správné určení jejich typu a hierarchie podtrhne a zafixuje jejich význam ve struktuře města a charakter (podobu uličního prostranství), jakou by měly mít, tedy na jakou je potřeba se soustředit při proměnách ulic.

Na rychlostních komunikacích má mít přednost automobilová doprava, v ulicích pak chodci, veřejná doprava a cyklisté. Charakter ulic ovlivňují tyto faktory: význam pro obytná centra, obytné části i jednotlivé lokality, nejvyšší dovolená rychlost motorové dopravy, množství maloobchodních jednotek, typ parteru domů, jejich vztah k uliční a stavební čáře. Dále také přítomnost celoměstsky významných funkcí nebo vztah ulice k okolním městům. Rychlostní a tranzitní komunikace procházejí zpravidla mimo obytná centra a nejvyšší dovolená rychlost je typicky minimálně 80 km/h. Městské třídy a významné ulice mají oddělený prostor pro jednotlivé druhy dopravy a nejvyšší povolená rychlost bývá 50 km/h. Přístupové a některé lokální ulice (zklidněné ulice, obytné zóny, pěší zóny) mají do určité míry sdílený prostor a nejvyšší dovolená rychlost je do 30 km/h.

Zařazení ulic, vázaných na městskou třídu 28. října – Opavská do jasné typologie a hierarchie stabilizuje přístup k proměně jednotlivých ulic města tak, aby dohromady fungovaly.

5.2.1 Rychlostní komunikace (RK)

Rychlostní komunikace mají čisté dopravní funkci v komunikačním systému města. Jejich primární rolí je zajistit rychlé a plynulé propojení města s regionem a tranzitní pohyb mezi jednotlivými částmi města.

Jde o kapacitní vícepruhové komunikace s dlouhými a bezpečnými odbočovacími a připojovacími pruhy. Jednotlivé směry jízdy jsou většinou stavebně odděleny. Křížení komu-

nikací s ostatními ulicemi je řešeno mimoúrovňově. Rychlostní komunikace vytváří bariéry ve struktuře měst, proto je nutné vést je mimo urbanizované území. Pokud prochází městskou strukturou, jsou umístěny primárně pod úrovní terénu nebo (pokud to vhodně odpovídá topografii území) nad terénem. Nesmí docházet k úrovněmu křížení s pěší, cyklistickou nebo tramvajovou dopravou. V případě křížení není nikdy rychlostní komunikace „na terénu“. Rychlostní komunikace jsou inženýrským dílem, nikoliv tradiční městskou ulicí.

Jde o stavby celorepublikového a krajského významu.

Rychlostní komunikace: dálnice D1, ulice Rudná a Místecká

5.2.2 Tranzitní komunikace (TK)

Tranzitní komunikace zajišťují rychlé a kapacitní propojení rychlostních komunikací s obytnými centry, případně s důležitými regionálními dopravními stavbami.

Jde o vícepruhové komunikace, které neprochází městskou strukturou nebo vedou po jejím okraji. V rámci těchto komunikací musí být kladen důraz na preferenci veřejné dopravy například v místě křižovatek. Cílem je nevytvářet budoucí přestavbu území v městotvornou strukturu s výhledovou transformací komunikace v některou z forem tradičních ulic, tedy v městskou třídu nebo významnou ulici.

Tranzitní komunikace vytváří bariéry ve struktuře měst, proto je v urbanizovaném území nutná jejich transformace. V případě křížení s pěší, cyklistickou nebo tramvajovou dopravou není nikdy tranzitní komunikace „na terénu“. Podobně jako rychlostní komunikace je inženýrským dílem.

Tranzitní komunikace: ulice Mariánskohorská, Slovenská, Mannesmanova

5.2.3 Městské třídy (MT)

Městské třídy představují druh uličních prostranství s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství. Jsou významné pro rozsáhlejší části města, tedy městské čtvrti. Typickým příkladem městské třídy jsou ulice Nádražní, Hlavní třída, nebo Sokolská.

Specifický Ostravský případ městských tříd představující druh uličních prostranství v měřítku celého města s nejvyšší mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství. Tvoří základní osnovu a strukturu celého města. Obvykle obsahují páteřní trasy veřejné dopravy. Běžně jsou charakteristické vyšší mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit.

Jedná se tyto městské třídy, které na sebe plynule navazují a tvoří propojení napříč celým městem: 28. října – Opavská, Frýdecká – Bohumínská, Orlovská – Muglinovská – Plzeňská – Horní – Dr. Martínka, Ruská – Výškovická.

Jsou charakteristické nejen svými prostorovými parametry, ale také mimořádnou regionální a celoměstskou občanskou vybaveností, obchodní aktivitou, páteřní veřejnou dopravou a vysokou intenzitou individuální dopravy. V neposlední řadě reprezentují také městská prostranství s vysokou mírou společenských interakcí. Při jejich úpravách je nutné zajistit oddělení jednotlivých druhů dopravy, dostatečný a bezpečný prostor pro všechny způsoby dopravy a zároveň umožnit dostatek příčných propojení. Jedině tak může městská třída fungovat správně, tedy jako „šev“ v území.

Principy proměny městských tříd

- městské třídy mají být vymezeny reprezentativní městskou zástavbou s aktivním parterem, který je pro ni typický
- šířka chodníku musí odpovídat významu městské třídy s očekávanou vyšší intenzitou pěšího

- pohybu a musí umožnit průchod větší skupině osob, tedy minimální šířku 4 m (pokud je šířka uličního prostranství nižší, je možné zúžit až na 2,5 m, ale je nutné přiměřeně tomu navrhnout i zbylou část uličního profilu tak, aby byl zachován charakter městské třídy)
- osová vzdálenost stromů musí odpovídat celkové koncepci prostoru, optimální je vzdálenost 14–20 metrů (u větších vzdáleností se ztrácí souvislost stromořadí)
 - parkování je možné ve výjimečných případech lokálně umístit v parkovacích zálivech v prostoru pro stromořadí (standardně pouze u větších šířek uličních profilů, kde je možné je integrovat městotvorně k pásu zeleně)
 - součástí městských tříd je obvykle tramvajová doprava, která je zpravidla vedena na samostatném tělese v ose městské třídy (od vozovky může být oddělena pásem zeleně, ve kterém je možné umístit stromořadí), v rozvojových plochách by měla být v uličním prostoru ponechána rezerva, která umožní vznik tramvajových tratí později

5.2.4 Významné ulice (VU)

Významné ulice jsou druhem veřejného prostranství, které tvoří doplňkovou osnovu a strukturu města a městských čtvrtí a základní osnovu a strukturu lokalit. Zajišťují významná propojení pro městské čtvrtě nebo lokality. Obvykle obsahují trasy veřejné dopravy.

Představují druh veřejného prostranství s vysokou mírou důležitosti a významu v systému veřejných prostranství městských čtvrtí, obytných center a obytných částí, se zvláštním významem pro jednotlivé lokality s menší mírou zastoupení obchodních a společenských aktivit.

Typickým příkladem významné ulice jsou Průběžná, Poděbradova, Přemyslovců nebo Technologická

Prioritou u jejich úprav je zajistit oddělení jednotlivých druhů dopravy, pokud nejde o významné části ulice s intenzivním pohybem chodců a tramvajové dopravy, kde je klíčové příčné propojení v celé délce.

Jednotlivé významné ulice se výrazně liší aktivitou v parteru (větší nároky na šířku chodníku), tak intenzitou automobilové dopravy (větší nároky na hlavní dopravní prostor). K tomu je potřeba přihlédnout při konkrétním řešení jednotlivých šířek.

Principy pro proměny významných ulic

- zástavba podél významných ulic má vytvářet podmínky pro intenzivní využívání uličního prostranství
- zástavba formující tvar významných ulic má mít městotvorný charakter a aktivní parter
- šířka chodníku musí odpovídat významné ulici a musí umožňovat průchod skupině minimálně tří osob, případně průjezd dvou kočárků, tedy minimálně 2,5 m (zúžení průchozí šířky může být lokálně, a to jen ve výjimečných případech)
- osová vzdálenost stromů musí odpovídat celkové koncepci prostoru, optimální je vzdálenost 8–20 m (u větších vzdáleností se ztrácí souvislost stromořadí)
- parkování je možné ve výjimečných případech lokálně umístit v parkovacích zálivech v prostoru pro stromořadí (standardně pak pouze u větších šířek uličních profilů, kde je možné jej integrovat městotvorně k pásu zeleně, který bude vhodně doplňovat)
- součástí významných ulic je v některých případech tramvajová nebo jiná městská hromadná doprava, která musí být v uličním profilu a dopravním řešení preferována před individuální automobilovou dopravou

5.2.5 Lokální ulice (LU)

Lokální ulice jsou druhem veřejného prostranství bez zvláštní důležitosti a významu v systému veřejných prostranství města. Zpravidla se jedná o ulice, které doplňují systém významných ulic a městských tříd.

Lokální ulice představují nejvíce zastoupené běžné ulice v městské struktuře, často kratší, které doplňují systém urbanisticky důležitějších ulic. Jde např. o běžné ulice ve struktuře s městskou hustotou (Pustkovecká, Na Jízdárně, 30. dubna).

Forma a uspořádání lokálních ulic navazuje na nadřazený systém městských tříd a významných ulic. Všechny společně vytvářejí uliční síť Ostravy.

Jde např. o běžné ulice ve struktuře s městskou hustotou (Pustkovecká, Na Jízdárně, 30. dubna).

Principy pro proměny lokálních ulic

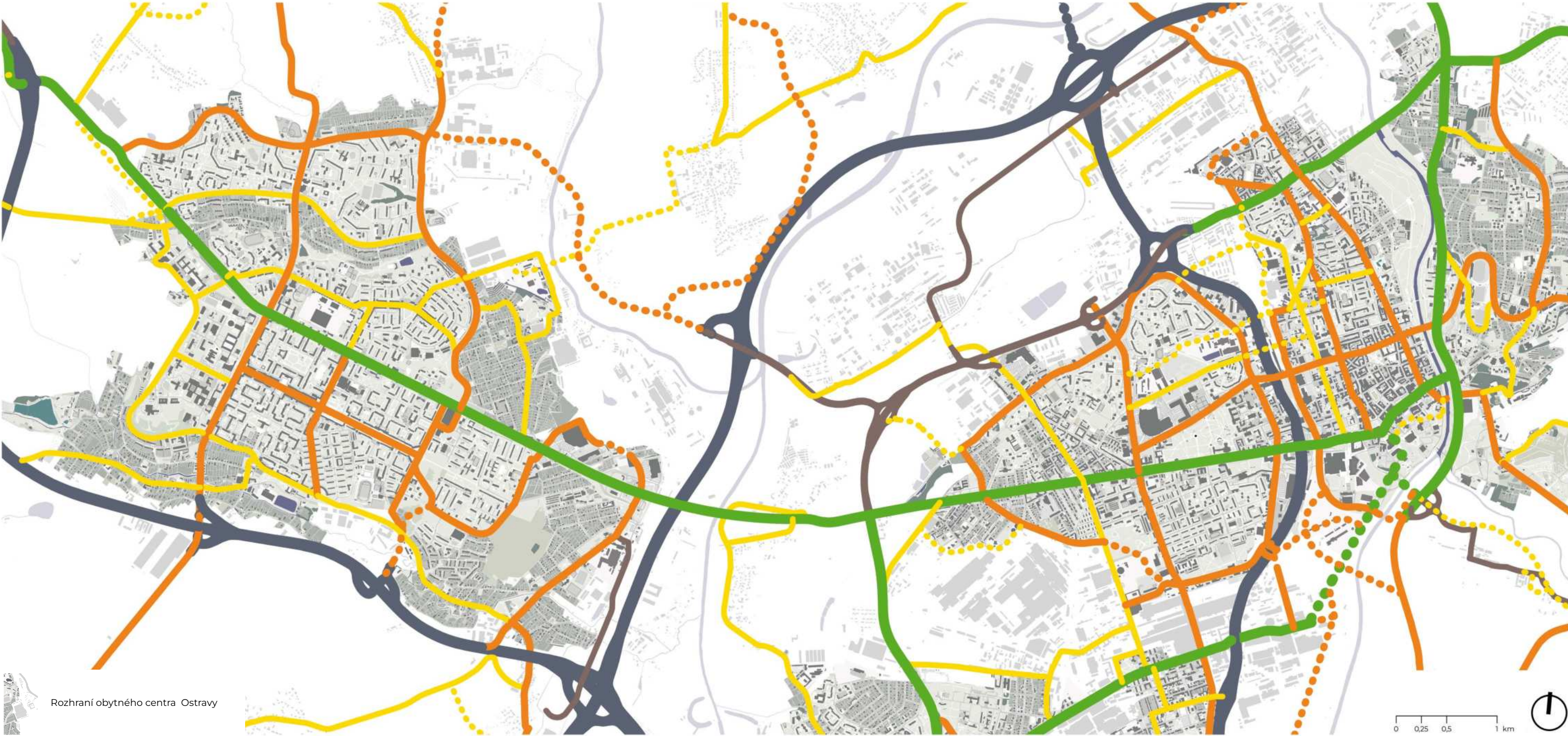
- lokální ulice by měly být vymezeny městskou zástavbou s aktivním parterem u významných veřejných budov a prostranství, případně na nárožích

- šířka chodníku musí odpovídat významné ulici a musí umožňovat průchod skupině minimálně tří osob, případně průjezd dvou kočárků, tedy minimálně 2,5 m (zúžení průchozí šířky může být lokálně, a to jen ve výjimečných případech)
- osová vzdálenost stromů musí odpovídat celkové koncepci prostoru, optimální je vzdálenost 8–14 m (u větších vzdáleností se ztrácí souvislost stromořadí)
- parkování je umístěno v parkovacích zálivech v prostoru pro stromořadí, podle šířky prostoru pro stromořadí, nároků na opatření modro-zelené infrastruktury a požadavků na statickou dopravu je možné umístit podélné i příčné parkovací stání
- jen výjimečně je součástí lokálních ulic tramvajová doprava, případně jiná forma vyhrazeného prostoru pro veřejnou dopravu

Typologie a hierarchie ulic

- Typy
- Městské třídy, tvořící propojení celým městem
 - Návrh propojení městských tříd
 - Rychlostní komunikace, určené kapacitní automobilové dopravě, propojují město s regionem a světem
 - Návrhová rychlostní komunikace
 - Tranzitní komunikace, určené převážně pro projíždějící a vedené převážně mimo zastavěnou část města

- Městské třídy
- Návrh městských tříd
- Významné ulice
- Návrh významné ulice



Rozhraní obytného centra Ostravy

Typologie a hierarchie ulic, 3D model



Typologie a hierarchie ulic, 3D model





5.3

Ctění tří nadřazených dopravních systémů

Městská třída musí fungovat jako součást tří dopravních systémů, které obsluhují jednotlivé části města. Chybějící části těchto dopravních systémů musí být dobudovány.

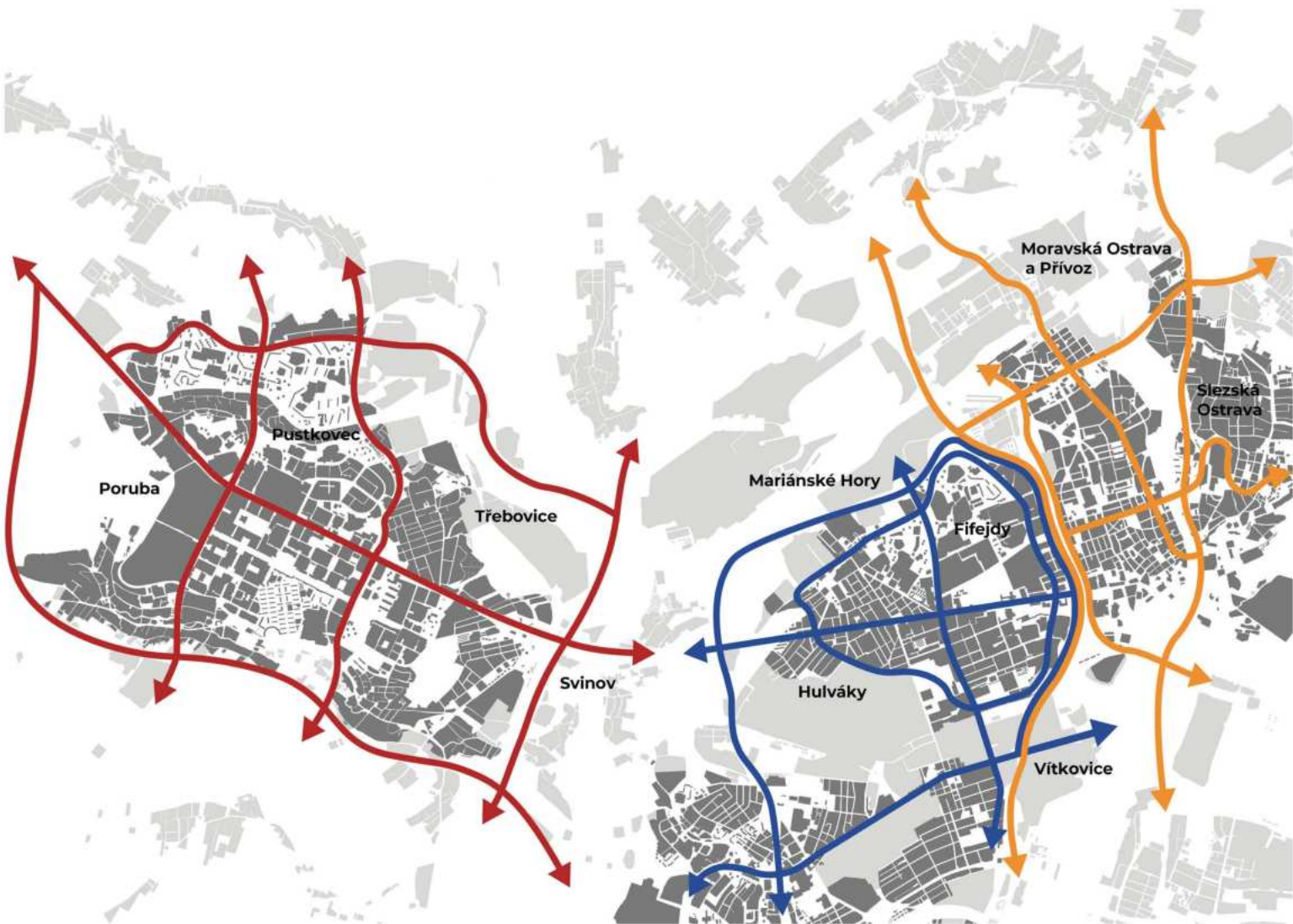
Jednotlivá obytná centra nebo jejich části, které protíná městská třída 28. října – Opavská, fungují ve třech různých dopravních systémech. Jakékoliv úpravy, přestavby a dostavby musí tyto systémy ctít, aby nedocházelo k rozbití hierarchie ulic. Chybějící části nebo křížení v dopravních systémech je potřeba dokončit. Všechny ostatní ulice, které nejsou součástí těchto tří dopravních systémů, (v hierarchii níže postavené ulice) nemají mít tranzitní charakter a přivádět kapacitní dopravu do daného území.



5.3.1 Dopravní systém 1 – obsluhující Moravskou Ostravu (DS1)
Uliční systém Moravské Ostravy je založený jako roštový. Na severu je ohraničený Mariánskohorskou – Muglinovskou, ale mohl by teoreticky pokračovat dále na sever až k dálnici. Na jihu je pak ohraničen ulicí K Trojhalí, která by měla přímo pokračovat až k ulici Frýdecká. Na východě je klíčová rychlostní komunikace Místecká a na západě pak městská třída Bohumínská – Frýdecká. Tyto ulice tvoří přímé napojení na skelet rych-

lostních komunikací nebo jsou jeho součástí. Pro vnitřní uspořádání uliční sítě a fungování především individuální automobilové dopravy jsou důležité ulice Sokolská a Českobratrská, které by měly tvořit především vnitřní obsluhu území a napojovat další významově a hierarchicky menší ulice.

Uvnitř tohoto systému se nachází síť cest, které jsou zpravidla rovnoběžné s hlavním systémem. Výjimku tvoří historické jádro, centrum Přívozu nebo fragmenty původních železničních tratí, které se propsaly do struktury města. Většina vnitřních ulic má spíše menší měřítko a je potřeba citlivě přistupovat k uspořádání jejich uličních profilů. Důraz by měl být kladen na pěší pohyb a u dopravně vytiženějších ulic na městskou hromadnou dopravu a bezpečný pohyb cyklistů.



Problematická místa a náměty k jejich řešení:

- napojení ulic Sokolská a Biskupská na ulici Bohumínskou by mělo být přímé a bez „závleku“ skrze Havlíčkovo nábřeží, které by mělo být spolu s ulicí 28. října a mostem Miloše Sýkory v režimu pěší, nebo obytné zóny; nový most přes Ostravici z Biskupské by pak měl navazovat na Slezské Ostravě na ulici Těšínská, což podpoří rozvoj Havlíčkova nábřeží a bude součástí proměny ulice Bohumínské a rozvoje jejího okolí
- napojení ulic Porážková–K Trojhalí na ulici Frýdeckou v místě stávajícího, pro motorovou dopravu uzavřeného, mostu, což zajistí přímé propojení okolí ulice Porážkové na ulici Bohumínskou a Frýdeckou a umožní rozvoj v okolí ulice Na Karolíně
- dokončení stavby tzv. Místecká III, která by dokončila severojižní rychlostní komunikaci Místecká, v jehož rámci dojde k vyřešení křižovatek (zejména Cingrova x Českobratrská, 28. října, Místecká), aby byla umožněna městská kompaktní zástavba a proměna se v plnohodnotné uliční prostranství
- přímé propojení předprostoru hlavního nádraží s ulicí Porážkovou podél železniční trati, čímž vznikne logická ortogonální síť ulic mezi Mánesovou a Plynární, která umožní doplnění a transformaci v městskou polyfunkční strukturu a také potenciálně odlehčí křižovatce Muglinovská x Nádražní a umožní její proměnu

5.3.2 Dopravní systém 2 – obsluhující Mariánské Hory a Fifejdy (DS2)

Obsluha Mariánských Hor a Fifejd by měla fungovat jako radiálně-okružní systém. Vnější okruh by měl odvádět tranzitní dopravu, protože je tvořen rychlostními komunikacemi Rudná – Místecká a ulicemi Plzeňská – Mariánskohorská – Ruská. Plzeňská – Mariánskohorská a Ruská mohou v dlouhodobém horizontu rozvoje města projít proměnou na městské třídy. Vnitřní okruh funguje dnes částečně především v ulici

Hornopolní – Novoveská, ale měl by navazovat dále na ulice Sokola Tůmy, Železárenskou a Vítkovickou. Tento vnitřní okruh by neměl být tranzitní, ale měl by vytvářet hlavní obsluhu území Mariánských Hor a Hulvák, tak aby bylo možné odvést část individuální automobilové dopravy z městské třídy 28. října – Opavská.

Dnes je doprava soustředěna výhradně na existující radiály, které jsou logicky napojeny na vnější systém, což spolu s oběma nefunkčními okruhy způsobuje přetížení nejen ulic 28. října, Novinářská, Výstavní, ale i ulic Přemyslovců a 1. máje. Pokud by se podařilo komplexně zrealizovat toto řešení, došlo by k rozmělnění dopravy v rámci této části Ostravy a vytvoření plochy pro potenciální další rozvoj i kultivaci existujících veřejných prostranství.

Problematická místa a náměty k jejich řešení:

- vytvoření všesměrné městské křižovatky 28. října x Hornopolní, Vítkovická, aby bylo možné propojit ulice Hornopolní a Vítkovickou
- mimoúrovňová okružní křižovatka pod rychlostní komunikací Místecká, která by propojila ulice Vítkovickou a Železárenskou
- plynulé propojení ulice Železárenské v úseku mezi ulicemi 1. máje a Výstavní, tato ulice by měla být integrována do urbanistického řešení rozvojové lokality
- logické propojení ulice Novoveská a 28. října skrze ulici Sokola Tůmy, aby šlo o logické vedení, které intuitivně navádí v pohybu pro vnitřním okruhu

5.3.3 Dopravní systém 3 – obsluhující Porubu, Pustkovec, Svinov a Třebovice, (DS3)

Poruba, Třebovice, Pustkovec a částečně Svinov fungují na roštovém systému, který tvoří uvnitř šest „bloků obsluhy“. Tranzitní regionální doprava je vedena východně, po dálnici D1, a jižně po rychlostní komunikaci Rudná. Páteří ulice ve směru východ–západ je Opavská. Na ní jsou kolmé dvě ulice 17. listopadu a Martinovská, Francouzská. V severní části je existující ulice Průběžná, která bude napojena na tzv. „severní spoj“, který ji propojí s dálnicí. Tím výrazně stoupne její význam a zároveň klesne doprava na ulici Opavská.

Roštový systém jako síť komunikací funguje téměř nejlépe. Problematická je podoba samotných ulic, které mají dominantně dopravní charakter. Za zmínku stojí srovnání dvou paralelních ulic 17. listopadu a Martinovská, Francouzská. Ulice 17. listopadu tvoří přímé propojení Poruby s širším okolím a je vedena okolo regionální občanské vybavenosti (Fakultní nemocnice a VŠB TUO). Ulice Martinovská, Francouzská nemají přímý průběh a není účelné uvažovat o jejich narovnání. Naopak je možné je nahlížet optikou potenciálního rozvoje, protože ulice prochází okolo rozsáhlých zastavitelných ploch. Ty jsou klíčové pro vnitřní propojení a intenzifikaci zástavby tohoto obytného centra.

Problematická místa a náměty k jejich řešení:

- dokončení tzv. „severního spoje“ a propojení ulice Průběžná na dálnici D1
- proměna ulice Opavské od křižovatky „U Slovanu“ směrem na západ v plnohodnotnou městskou ulici
- potvrzení propojení ulice Martinovské s rychlostní komunikací Rudná, které bude respektovat částečně současný stav ulic, které nejsou přímé, což bude rozvíjet ortogonální síť ulic, které se na ulici Francouzskou napojují, aby bylo možné na tuto uliční síť navázat městskou zástavbou a kvalitními veřejnými prostranstvími



5.4

Ověření návrhu dopravním modelem

Součástí tvorby návrhu úprav v dopravním skeletu městské třídy je dopravní model (jehož zpracovatelem je spol. Ostravské komunikace, a.s.), který ověřuje realizovatelnost úprav na městské třídě a zároveň dává informaci o podmiňujících stavbách dopravní infrastruktury, které jsou v Ostravě připravovány.

Do modelu byly zahrnuty tři základní okruhy parametrů:

- Úpravy na městské třídě (kapitola č. 3 Charaktery).
- Připravované stavby tranzitní dopravní infrastruktury.
- Výhledové kapacity nárůstu obyvatel a žitelů v transformačních plochách

Dopravní model je zpracován ve čtyřech scénářích pro výhledový rok 2045. V této kapitole je souhrn nejvýznamnějších dopravních situací, které v daném scénáři mohou nastat.

Zpracovatel dopravního modelu
Ostravské komunikace a.s.,
Ing. Jakub Novák

Úplná verze dopravního modelu s kartogramy dopravy a srovnávacími diagramy je k dispozici pod tímto odkazem.



[Dopravní model](#)



5.4.1 Stávající stav (ROK 2021)

Posuzovaná komunikace je vzhledem ke své délce, umístění a dopravní nabídce velmi rozdílná v dílčích úsecích co se týče intenzit dopravy.

Mimo úsek mezi ul. Na Karolině a mostem Miloše Sýkory, kde je individuální automobilová doprava výrazně omezena nebo vyloučena, plní ul. Opavská a 28. října významnou dopravní funkci, což se promítá také na intenzitách individuální automobilové dopravy na této komunikaci.

Nejvyšší intenzita

provozu se pak nachází na úseku mezi ulicemi Sjízdná a Bílovecká, kde je intenzita provozu v obou směrech celkem 43 562 voz/16h (v čase 5–21 hodin).



Nejzatíženější úseky

části komunikace mezi ul. Vítkovická a Na Karolině a mezi ul. Martinovská a Mariánskohorská.



5.4.2 Scénář 1

představuje stav po dostavbě výhledových staveb dopravní infrastruktury (viz str. 17 a str. 97 v Dopravním modelu). Mimo změny v síti komunikací je tento stav rozšířen také o intenzity dopravní poptávky pro výhledový rok 2045. Nárůst intenzit individuální automobilové dopravy je proveden dle současně platných koeficientů uvedených v technických podmínkách TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy.

Nejvýznamnější změny dopravní poptávky jsou patrné v souvislosti s většími stavbami dopravní infrastruktury, které rozšiřují páteří síť komunikací ve městě.

Zmíněné stavby mají na dopravní poptávku na ul. Opavská a 28. října vliv hlavně v úseku kolem OC Karolina a také v úseku mezi ul. Mariánskohorská a Martinovská, kde hraje klíčovou roli stavba Severního spoje.

Tento stav potvrzuje velkou významnost dostavby kvalitní páteří sítě komunikací s dostatečnou dopravní funkcí.

Významné změny

Podél OC Karolina model poukazuje na snížení intenzit dopravy až o 56 %, z původních cca 23 tis. na 10 tis. voz/24h v obou směrech.

V úseku ulic Mariánskohorská a Martinovská je průměrné snížení přes 29 %, z původních cca 41 tis. na 29 tis. voz/24h v obou směrech.



5.4.3 Scénář 2

Scénář 2 vychází z předešlého scénáře a obsahuje tedy stavby dopravní infrastruktury (viz str. 17 a str. 97 v Dopravním modelu). Scénář se nachází v časovém horizontu roku 2045. Dále jsou zde aplikovány změny organizace dopravy a stavebního uspořádání na ul. Opavská a 28. října (viz kapitola 3 Charaktery městské třídy).

Největší význam pro změny dopravní poptávky má snížení rychlosti, a tím časové prodloužení trasy. Z modelu je pro část vozidel evidentní volba jiné trasy.

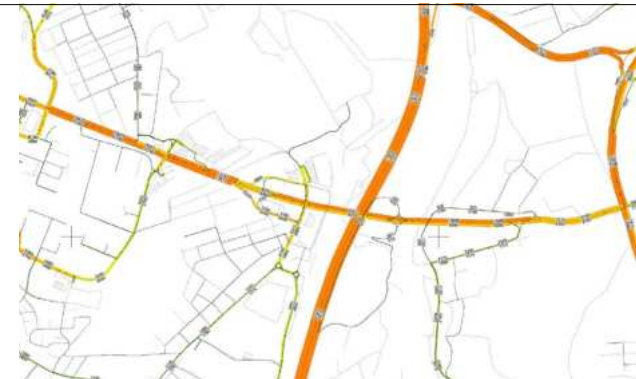
V západní části je patrné převedení intenzit na ul. Rudná a také výhledovou stavbu Severního spoje. V oblasti Mariánských Hor vozidla využívají ul. Mariánskohorskou a také tzv. malý okruh podél ulic Novoveská a Železárenská. Kvalitní stavební provedení a dostavba těchto komunikací je podstatná pro možnost aplikace jakýchkoliv změn na ul. 28. října.

Významné změny

Podél OC Karolina model poukazuje na snížení intenzit dopravy až o 65 %, z původních cca 23 tis. na 8 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je 21 %.

V úseku ulic Mariánskohorská a 1. máje je průměrné snížení 44 %, z původních cca 12 tis. na necelých 7 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je 35 %.

V úseku ulic Mariánskohorská a Martinovská je průměrné snížení přes 48 %, z původních cca 41 tis. na 21,5 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je 26 %.



5.4.4 Scénář 3

Scénář 3 vychází ze scénáře 2 a obsahuje tedy stavby dopravní infrastruktury (viz str. 17 a str. 97 v Dopravním modelu). Scénář se nachází v časovém horizontu roku 2045 a jsou zde aplikovány změny organizace dopravy a stavebního uspořádání na ul. Opavská a 28. října (viz kapitola 3 Charaktery městské třídy). Rozdílem oproti předchozímu scénáři je v aplikaci doplňujících změn dopravní infrastruktury, které jsou zaznačeny v dopravním modelu na str. 98.

Nejvýznamnější změny oproti scénáři 2, které mají podstatný vliv na dopravní poptávku, jsou následující stavby:

- propojení ul. Studentská a Slavíková v jiné úrovni s ul. Opavská
- přeložení ul. Krásnopolská
- průsečná řízená křižovatka na Náměstí Republiky
- obousměrný provoz IAD po ul. Hornopolsní kolem Městské nemocnice Ostrava

Dopravní model poukazuje na významný nárůst dopravy v oblasti kolem mimoúrovňové křižovatky Místecká x Českoobratrská.

Významné změny

Podél OC Karolina model poukazuje na snížení intenzit dopravy až o 73 %, z původních cca 23 tis. na více než 6 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je 39 %, oproti scénáři 2 pak cca 23 %.

V úseku ulic Na Jízdárně a Janovského je průměrné snížení přes 52 %, z původních cca 14 tis. na necelých 7 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je cca 53 %, oproti scénáři 2 cca 42 %.

V úseku ulic Železárenská a 1. máje je průměrné snížení přes 51 %, z původních bezmála 10 tis. na necelých 5 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je cca 47 %, oproti scénáři 2 pak cca 9 %.

V úseku ulic Bílovecká a Mariánskohorská je průměrné snížení přes 54 %, z původních cca 40,5 tis. na 18,5 tis. voz/24h v obou směrech. Rozdíl oproti scénáři 1 je cca 32 %, oproti scénáři 2 pak cca 2 %.



5.4.5 Scénář 4

Scénář 4 představuje konečnou podobu výstavby dopravní infrastruktury i pozemních staveb generující individuální automobilovou dopravu.

- Ve scénáři jsou zakomponovány následující prvky:
- dostavba dopravní infrastruktury (viz str. 17 a str. 97 v Dopravním modelu), včetně doplňující úpravy dopravní infrastruktury (viz str. 98 v Dopravním modelu)
 - prognóza intenzit automobilové dopravy dle TP 225 pro výhledový rok 2045
 - úpravy komunikací dle návrhu MAPPA (viz kapitola 3 Charaktery městské třídy)
 - dostavba rozvojových ploch generujících individuální automobilovou dopravu (viz kapitola 6 Rozvojová a transformační území na městské třídě, str. 99 v Dopravním modelu)

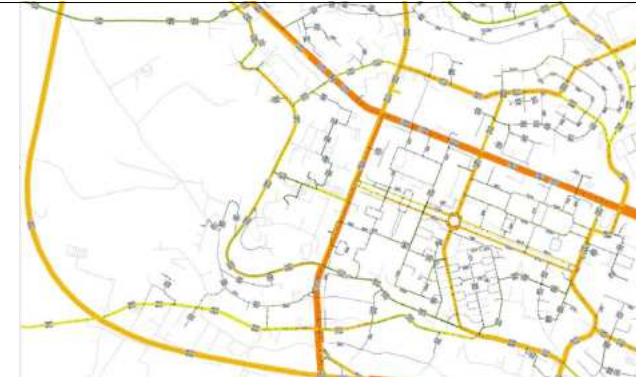
Dopravní model vykazuje významný nárůst dopravní poptávky především v oblastech centrální části města a Mob Poruba a Pustkovec. Důvodem je dostavba a napojení rozvojových ploch v okolí posuzované komunikace, které celkově vygenerují téměř 80 tis. voz/24h v jednom směru.

Modelovaný stav vykazuje dobrou udržitelnost v kontextu intenzit IAD na ulicích Opavská a 28. října. Klíčová je však dostavba páteřní sítě komunikací s plnohodnotnou dopravní funkcí. Bez této dostavby nelze aplikovat úpravy podél ul. Opavská a 28. října, ani provést zástavbu rozvojových ploch generujících další dopravní poptávku.

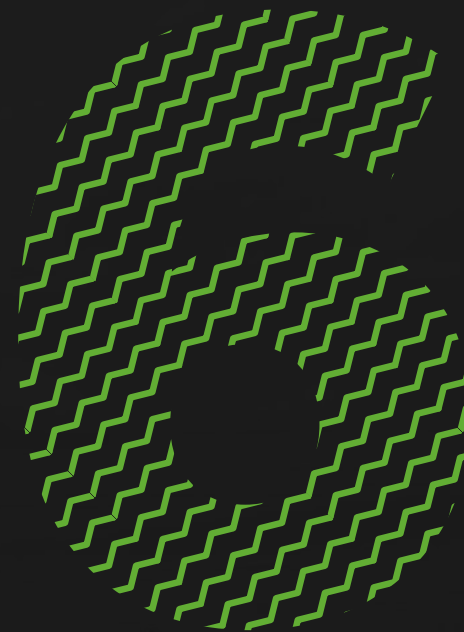
Významné změny

Podél OC Karolina model poukazuje na snížení intenzit dopravy až o 56 %, z původních cca 23 tis. na více než 10 tis. voz/24h v obou směrech. Intenzity jsou srovnatelné se scénářem 1. Oproti scénáři 2 dojde k nárůstu o cca 28 % a oproti scénáři 3 cca 66 %.

V úseku silnice I/11 (Prodloužená Rudná) a ulice Martinovská je průměrný nárůst intenzit o 48 %, z původních 14 tis. na více než 21 tis. voz/24h v obou směrech. Nárůst intenzit oproti scénáři 1 je cca 49 %, oproti scénáři 2 cca 65 % a oproti scénáři 3 téměř 71 %.



ROZVOJOVÁ A TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ NA MĚSTSKÉ TŘÍDĚ



Nastavme směr rozvoje pro 9 velkých rozvojových a transformačních území, která městskou třídu protínají. To, jak budou zastavěna, je důležité pro celé město. Ukazujeme potenciál a tvoříme zadání pro jejich využití.

A N O T A C E :

Městskou třídu protíná 9 velkých nevyužitých ploch (tzv. transformačních a rozvojových území). Ty představují jeden z největších ostravských potenciálů – přímo uvnitř města zde můžeme stavět kvalitní architekturu a veřejná prostranství, a tím ho posouvat směrem k ekonomické a ekologické udržitelnosti.



6.1

Principy a metodika

Stávající stav

Fungující a živé město je město s přiměřenou hustotou zástavby a dostatečným počtem obyvatel i uživatelů. Jedním z faktorů, které ovlivňují, zda je město fungující a prosperující organismus, je soudržnost a hustota zástavby i obyvatel. V současné době je považováno za efektivní město s průměrnou hustotou alespoň 100 ob/ha. Dostatečná hustota budov a lidí generuje nároky na dopravní infrastrukturu, veřejná prostranství, pestrost služeb a mnohé další potřeby.

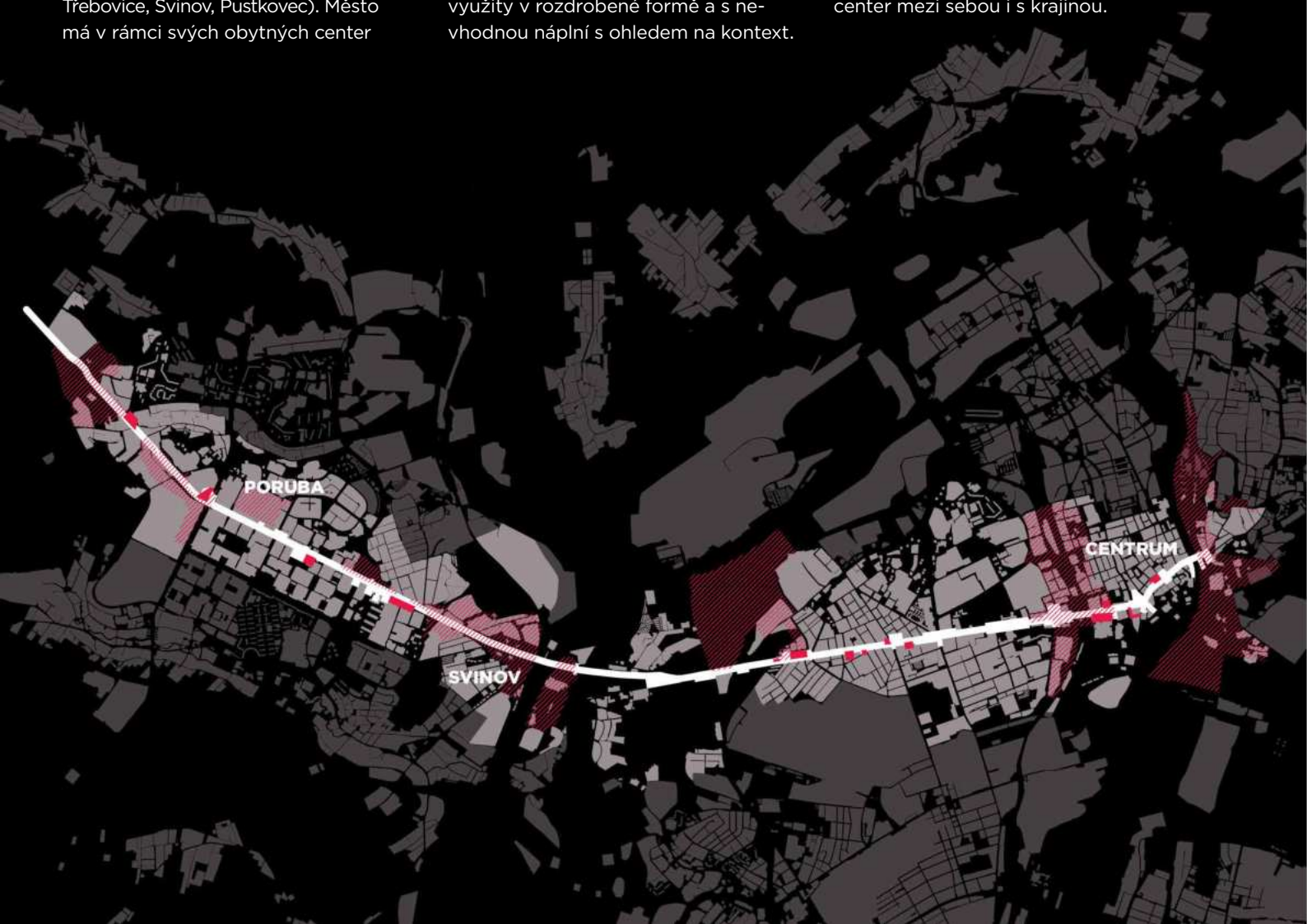
Ostrava má v obytných centrech různou hustotu: centrum 43 ob/ha (Moravská Ostrava, Mariánské Hory, Hulváky, Vítkovice), Ostrava-Jih 85 ob/ha (Ostrava-Jih,) a Poruba 56 ob/ha (Poruba, Třebovice, Svinov, Pustkovec). Město má v rámci svých obytných center

velké množství menších i větších ploch, vhodných k zástavbě uvnitř města. Městská třída 28. října – Opavská protíná devět z nich. To, jak budou zastavěny a napojeny na své okolí zástavbou, prostupností a dopravní infrastrukturou (na městskou třídu i na skelet rychlostních komunikací) je pro město klíčové. Je potřeba, aby o těchto územích a jejich limitech a potenciálech v rámci rozvoje města existoval dostatek informací a na směru jejich rozvoje panovala shoda.

Tyto plochy jsou prostorové rezervy, které mohou městu pomoci se intenzifikovat a nerozrůstat se do krajiny. V současné době fungují jako zbytkové plochy, jsou minimálně a neefektivně využívány nebo jsou využity v rozdrobené formě a s nevhodnou náplní s ohledem na kontext.

Takové plochy pak mají charakter vnitřních periferií a jsou velkou bariérou v území. Mají charakter vnitřních periferií. Tyto vlastnosti z nich dělají velké bariéry v území. Ostrava má takových ploch velké množství, město není dostatečně husté a soudržné.

Transformační a rozvojová území však představují jeden z největších ostravských potenciálů, a to budovat kvalitní architekturu a veřejná prostranství uvnitř města, a tím směřovat k ekonomické i ekologické udržitelnosti. Zjednodušeně lze označit tento způsob urbanizace heslem „obrátit město do sebe“. Správné využití transformačních a rozvojových ploch, které jsou vnitřními rezervami města, zvyšuje soudržnost obytných center mezi sebou i s krajinou.



Návrh

Proměna takto rozsáhlých území je běh na dlouhou trať a je k tomu potřeba shoda a kooperace mnoha aktérů v území. Město potřebuje znát maximum informací o těchto územích a mělo by mít jasnou představu o jejich potenciálu i limitech, a především o svých potřebách. Jedině pak může být iniciátorem změn (např. realizátorem nové dopravní infrastruktury), flexibilně reagovat na vnější podněty (např. záměry soukromých stavebníků) i propisovat do území potřeby města jako takového (např. potřebu výstavby městských bytů).

Pro každou z rozvojových ploch bude zpracována podrobná studie, která prověří všechny parametry proměny území včetně podnětu na změnu územního plánu. Pokud neexistuje shoda na směru rozvoje, může být území znehodnoceno dílčími změnami, které jeho rozvoj zablokují nebo minimálně zkomplikují. Příklady dílčích změn, které mohou zablokovat nebo zkomplikovat rozvoj nebo transformaci jsou např. umísťování nevhodného typu staveb (např. benzinových pump a skladů v místech, kde je potenciál pro byty), investice do dopravní infrastruktury bez znalosti struktury a kapacit budoucí výstavby, nevhodné umísťování sítí technické infrastruktury (následně nemožnost území zastavět bez nákladných přeložek sítí), rozdrobování majetku města prodejem atd.

Karta transformačního území

A Definování rozsahu a tvaru území
Rozvojová a transformační území jsou nestabilní kusy města. Pro určení směru jejich rozvoje je nezbytné znát jejich plný rozsah a vědět, kam až kontextuálně transformace může zasáhnout, jak dalece město může ovlivnit.

B Stávající stav
Popis stávajícího stavu území, známých problémů a otázek či témat, které se území týkají.

C Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace
Návrh zástavby zobrazuje potenciál a možný cílový stav v transformaci území. Zároveň ukazuje kapacity území v ploše i počtu lidí. Jde pouze o hmotový model, který je podkladem pro podrobnou studii, která zpřesní a ověří všechny parametry cílového stavu.

D Cílový stav
Popis cílového stavu obsahuje podrobněji popsaný potenciál každého území a definuje témata, která je v rámci přípravy území potřeba podrobně prověřit.

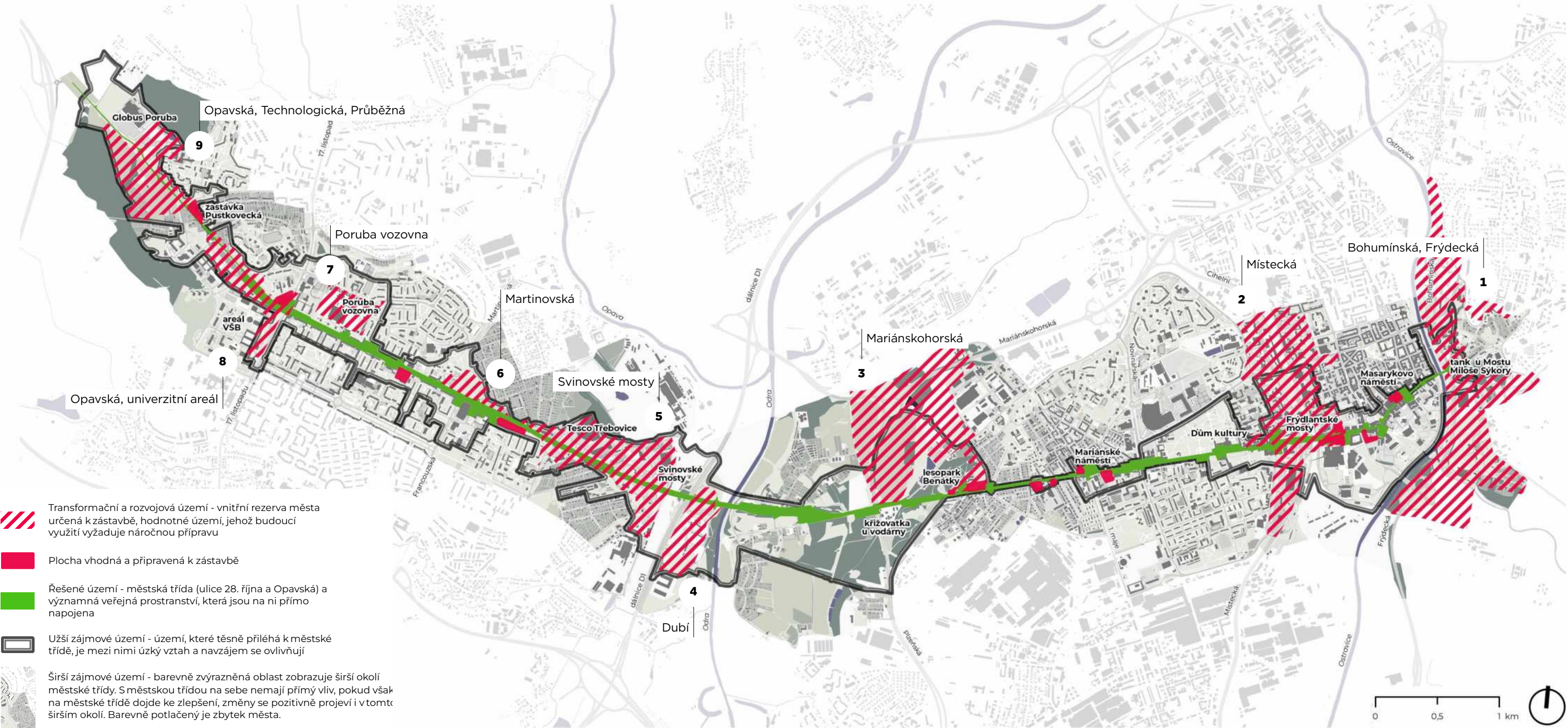
E Porovnání cílového stavu s platným územním plánem
Transformační a rozvojový potenciál všech území je určen se znalostí současného územního plánu, nicméně se jej striktně nedrží. Porovnání funkčního využití ploch platného územního plánu s prostorovou úvahou urbanizace a kapacitami, které z ní vychází, přináší podnět pro změnu územního plánu, který by měl být podrobněji prověřován.

U některých území se změna týká ploch izolační zeleně a významných krajinných prvků (VKP), které se v podnětu pro změnu ÚPO mění na plochy pro zástavbu.

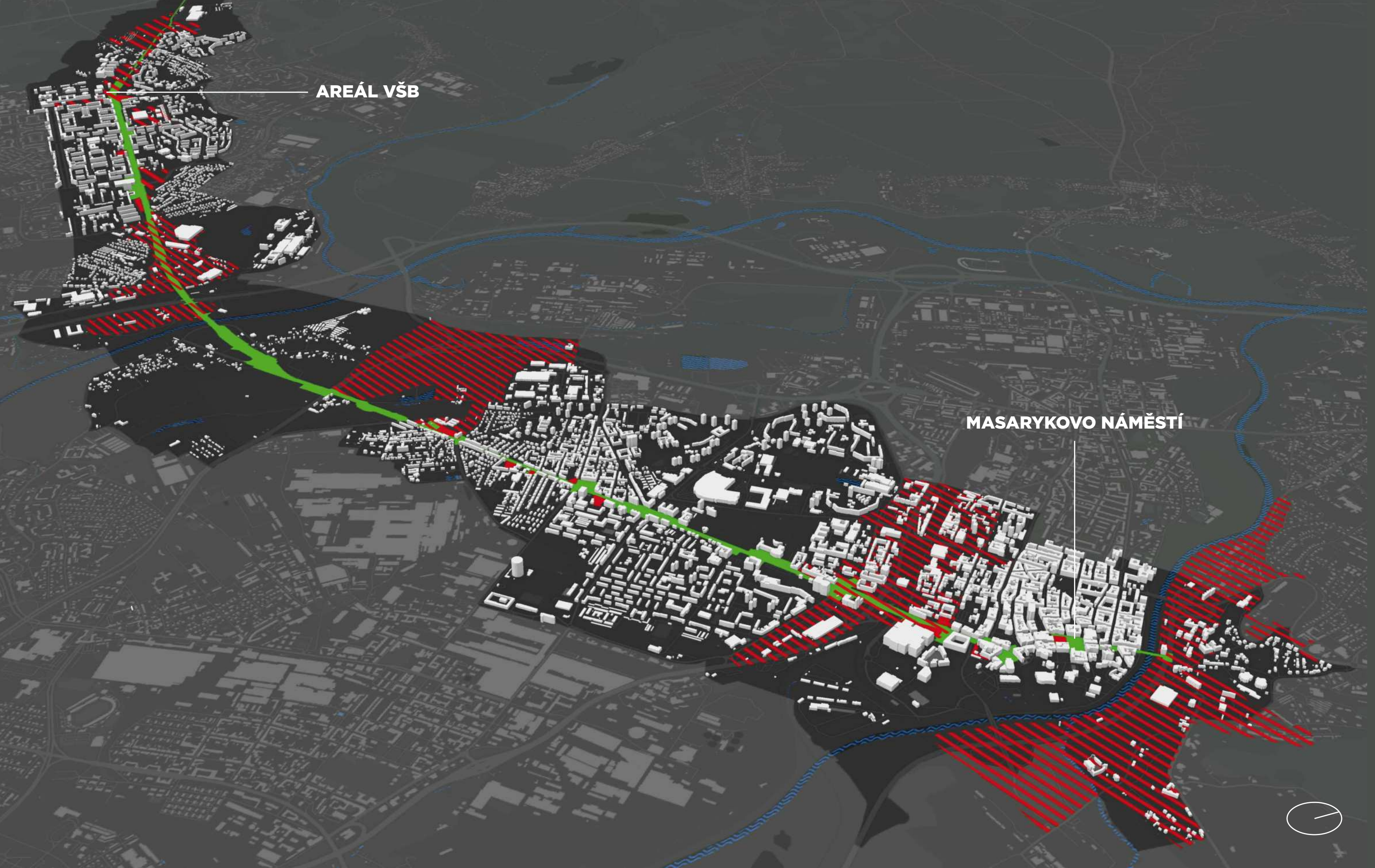
Při vzniku nové zástavby, musí v transformačních územích být vymezeny jiné plochy pro zeleň, a to zeleň komponovanou, které budou mít jasný charakter a využití. Zároveň platí, že do doby, než by nově vymezené plochy byly zastavěny, zůstane v daných místech izolační zeleň či VKP beze změny.

Pokud by se mělo zasahovat do VKP, je nezbytné prokázat veřejný zájem pro tyto plochy, VKP přesunout, takové změny musí prověřit podrobnější dokumentace.

Rozvojová a transformační území na městské třídě



Rozvojová a transformační území na městské třídě, 3D model



AREÁL VŠB

MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

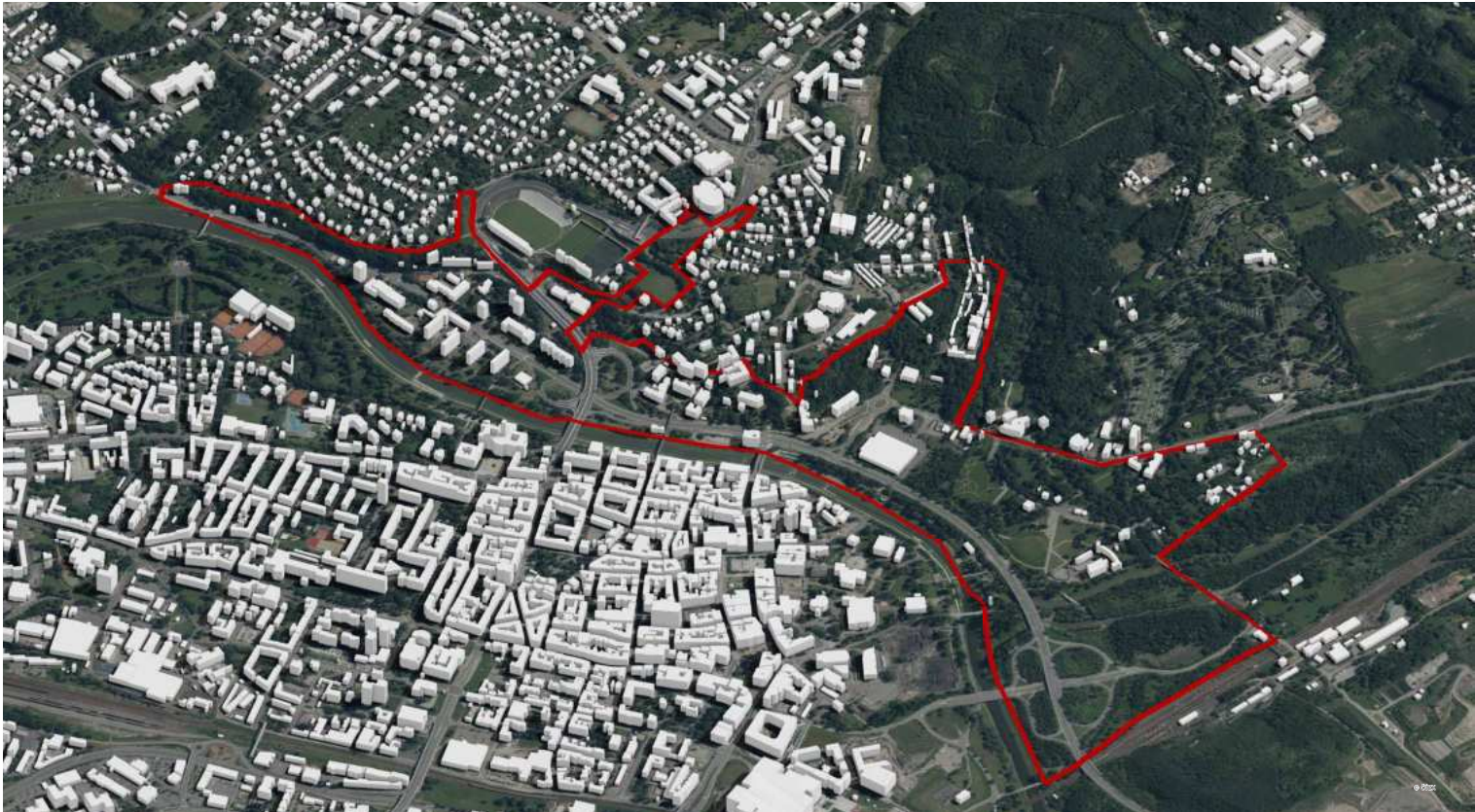
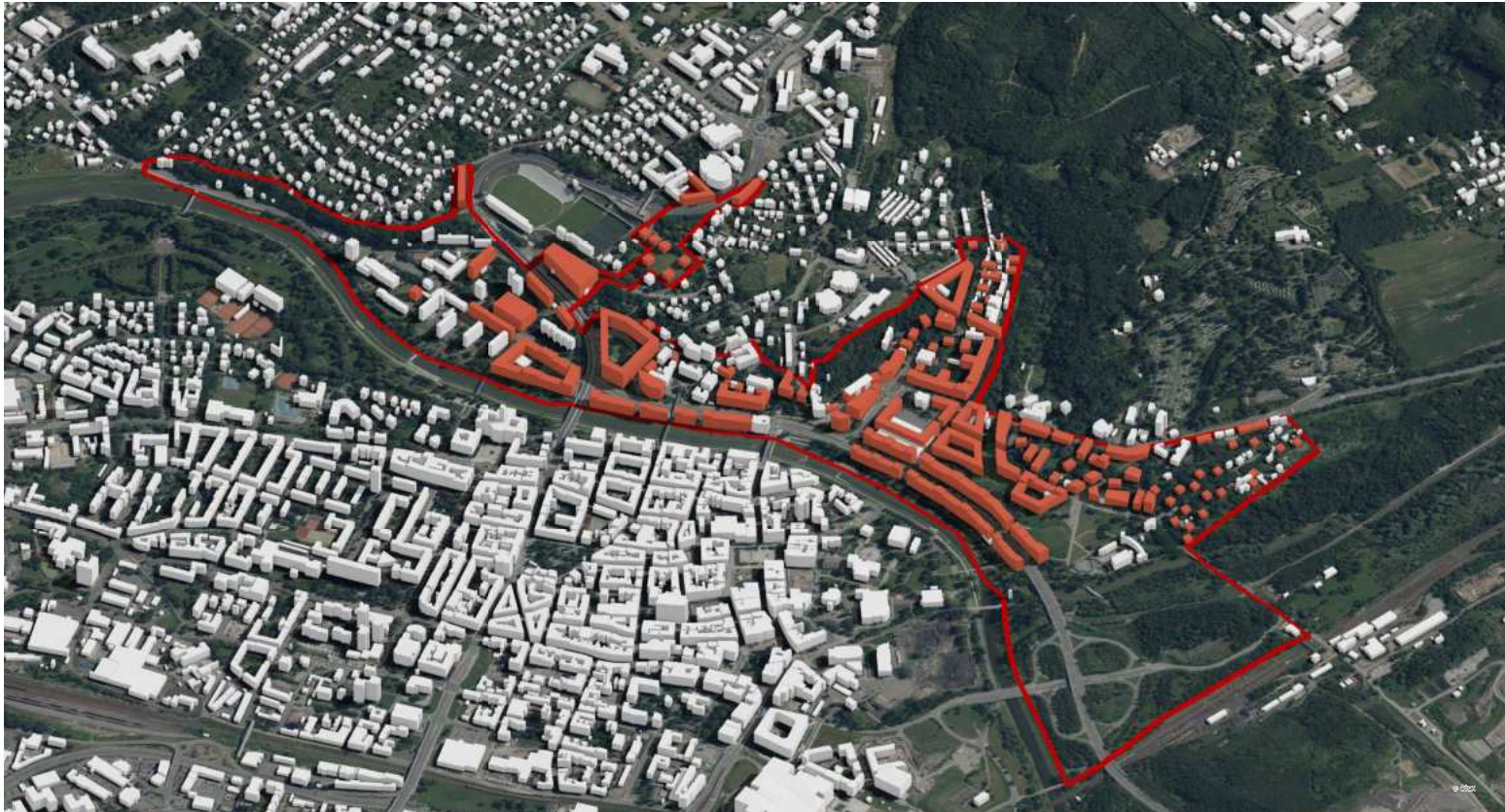
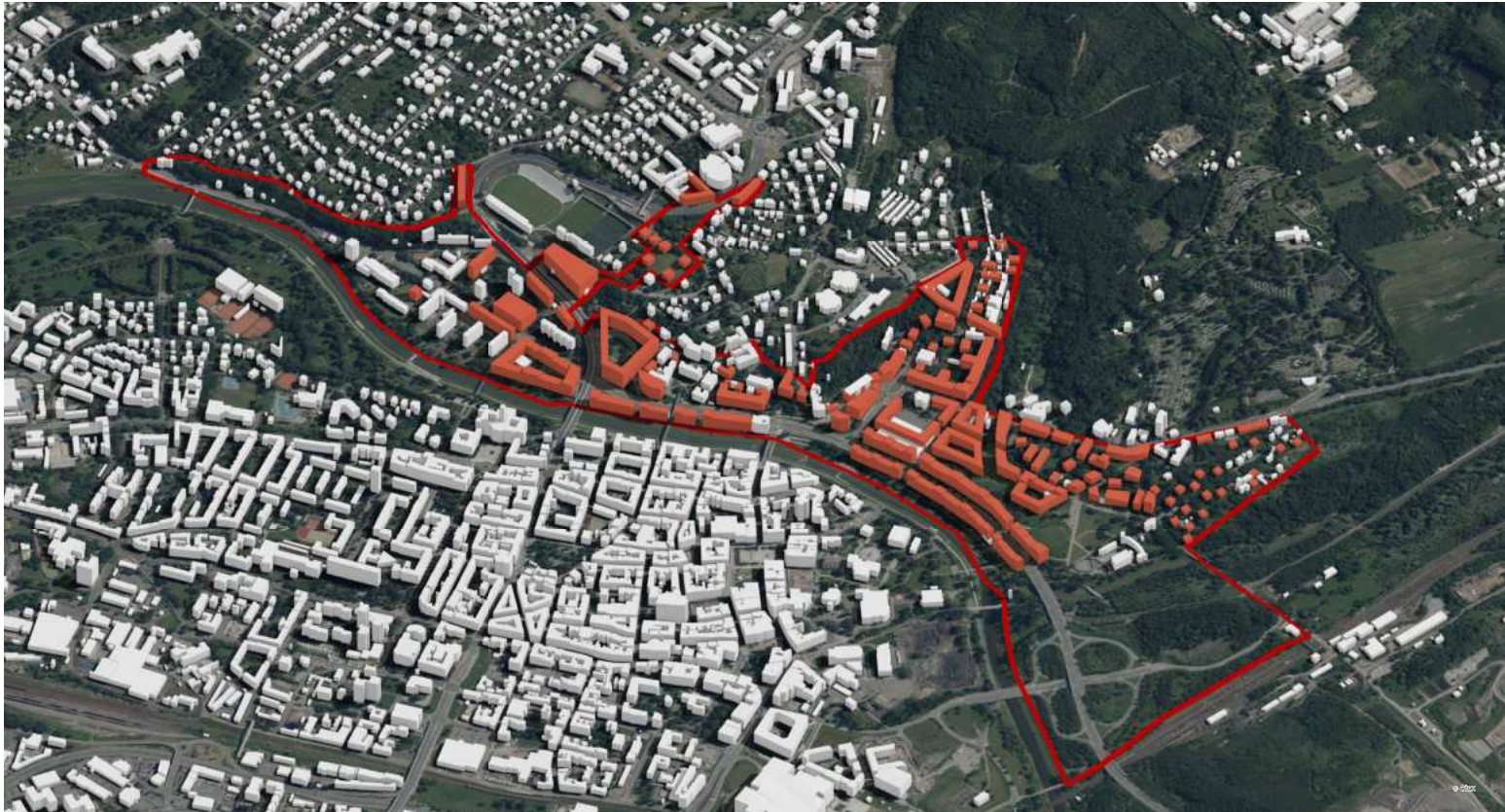
Rozvojová a transformační území na městské třídě, 3D model



MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

AREÁL VŠB



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě 174 6.2 Bohumínská, Frýdecká (TS1) Proměna městské třídy Bohumínská A. Definování rozsahu a tvaru území rozloha: 100 ha  B. Stávající stav obecně - území, kde se historicky nacházela centra Slezské a Polské Ostravy - území je součástí obytného centra s poměrně nízkou intenzitou zástavby a hustotou zalidnění vztah k městské třídě - transformační území, jehož páteří a klíčem k transformaci je proměna Bohumínské v další městskou třídu - v tuto chvíli se jedná o křížení komunikace s tranzitním charakterem a městské třídy v té nejpoklidnější podobě (most Miloše Sýkory a pěší zóna) zástavba - chybí urbanistická návaznost na jihovýchodní břeh řeky Ostravice - hustě zastavěné enklávy v nejbližším okolí (Zámostí, Hladnov, Kamenec, Moravská Ostrava) nejsou kvalitně propojeny skrze transformační území - okolí Slezskoostravského hradu má množství „hluchých“ ploch, s nejasnou funkcí, bez zástavby veřejná prostranství - jelikož transformační území vychází z historicky zastavěného území, obsahuje veřejná prostranství, která jsou historicky daná, např. křižovatka s městskou třídou 28. října – Opavská (resp. most Miloše Sýkory), předprostor slezskoostravské radnice, náměstí Jurije Gagarina dopravní infrastruktura - územím prochází komunikace Bohumínská, která vytváří bariéru mezi Moravskou Ostravou a Slezskou Ostravou - charakter ulice Bohumínské potlačil původní identitu tohoto území - jako důsledek tranzitního charakteru ulice Bohumínské se ohniska městského života přesunula jinde; lokální centra Hladnova a Muglinova jsou dnes na periferii obytného centra - dle informací o dopravní zátěži je intenzita průjezdu vozidel nižší, než na jakou je uliční profil dimenzován; velké množství aut využívá Místeckou, Bohumínská tedy jako součást skeletu rychlostních komunikací postrádá smysl - forma křížení Bohumínské a Česko-bratrské (tranzitní mimoúrovňová křižovatka s nájezdy a připojovacími a odbočovacími pruhy) neodpovídá kapacitám motorové dopravy (jsou nižší) a neodpovídá poloze v centru města - chybí propojení ulic Výškovická a Ruská s Frýdeckou a Bohumínskou skrz území Dolní oblasti Vítkovic krajina a městská zeleň - krajinný ráz území výrazně ovlivňují exponované hřbety Slezské Ostravy, které lze pozorovat například z Havlíčkova nábřeží na západní straně území	175 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 1 000 000 m² Odhad počtu obyvatel: 14 000 Odhad počtu uživatelů: 26 000 	Dlouhodobá vize Konceptce městské třídy 28. října–Opavská 175 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 1 000 000 m² Odhad počtu obyvatel: 14 000 Odhad počtu uživatelů: 26 000  D. Cílový stav celkový směr transformace - znovuobnovení centra Slezské a Polské Ostravy - umístění metropolitních funkcí - urbanizací řešeného území, zvýšení soudržnosti i centra a dostavba centra Slezské Ostravy - dostavba nábřeží - koncentrovat aktivity (zvýšit městskou polyfunkčnost) území - logické propojení jednotlivých částí vztah k městské třídě - v křižovatce Bohumínská x most Miloše Sýkory je jeden přechod pro chodce; křižovatka by měla mít městský charakter a protínat dvě městské třídy, kde je zajištěn plynulý pohyb nejen motorové dopravy, ale i chodců a cyklistů - příčné propojení Slezské a Moravské Ostravy v okolí křižovatky by mělo být posíleno; současné propojení – tedy pouze jedním přechodem – je vzhledem k významu tohoto bodu nedostačující; příčná propojení by měla být ve více místech, logicky navázaná na cestní síť Slezské Ostravy; cílem je vytvořit plynulé a bezpečné propojení dvou městských obvodů - v okolí křižovatky je cílem vytvořit bezbariérové a přímé napojení na Seidlerovo nábřeží po obou stranách mostu Miloše Sýkory zástavba - nová zástavba musí navázat charakterem, měřítkem a způsobem zástavby na původní objekty, tzn. vytvořit souvislou blokovou strukturu - intenzifikace zástavby v celém území podél ulice Bohumínské klade důraz na kompaktní městskou zástavbu, souvislou blokovou strukturu, která spoluurčuje proměnu Bohumínské v městskou třídu - ulici Bohumínskou je nutné vymezit novou zástavbou s aktivním parterem, který vytvoří množství příležitostí pro propojení s řekou Ostravicí
--------------------------	--	---	--



6.3 Místecká (TS2)

Propojení Fifejd a historického centra

A. Definování rozsahu a tvaru území

rozloha: 80 ha



B. Stávající stav

obecně

- na obou stranách území existují místa důležitá z hlediska rozvoje Ostravy (lokality Nové Karoliny, Jatek, Domu kultury města Ostravy); v současnému stavu je část Fifejd a okolí Domu kultury odříznuta od historického centra infrastrukturálními stavbami železnice a rychlostní komunikace Místecká; propojení existují, ale je jich málo, vytváří závleky, a jsou na nich nebezpečná místa a bariéry
- od silničního mostu na Českobratrské až po železniční stanici Ostrava střed je velká územní rezerva mezi železnici a rychlostní komunikací; tyto plochy mají díky své infrastrukturální obsluženosti velký potenciál pro zástavbu; forma nové zástavby může do značné míry pomoci mimoúrovňově překonat železnici a rychlostní komunikaci napříč územím (např. plošný systém lávek)

vztah k městské třídě

- městská třída protíná území mimoúrovňově po Frýdlantských mostech, je zde absence příčných vazeb pro chodce a cyklisty; pro motorovou dopravu příčné vazby existují, ale s tranzitním charakterem rychlostní komunikace (a křižovatek), která se nedopatřením ocitla v centru města
- stávající zástavba u městské třídy je v jiné úrovni než mosty, není zde žádná vazba, žádné přímé propojení s ulicí; zbytek prostoru u městské třídy tvoří napojovací rampy z Místecké s funkcí benzínové pumpy a parkoviště pod mosty

zástavba

- odstoupena (i výškově) od městské třídy
- nevyužívá potenciál výborné polohy pro napojení automobilové i hromadné dopravy (rychlostní komunikace Místecká, vlakové zastávky Stodolní a Ostrava střed)

- nevyužitý potenciál v nájezdových rampách komunikace

veřejná prostranství

- významným veřejným prostranstvím přímo na městské třídě, jehož stávající stav má obrovský vliv na celou lokalitu, je křižovatka Náměstí republiky; více viz podkapitola 4.9 VVP8 Křižovatka Náměstí Republiky
- součástí Náměstí republiky jsou i podchody pod mostní konstrukci, které jsou propojkami v území pro chodce, a jsou v havarijním stavu
- dalšími významnými prostranstvími je např. vstup do podchodu železniční stanice Ostrava-Stodolní nebo předprostor železniční stanice Ostrava střed; každé z nich má své dílčí problémy, dané nestabilitou a špatnou propojeností celého území

C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace

Hrubá podlažní plocha (HPP): 1 300 000 m²
Odhad počtu obyvatel: 23 000
Odhad počtu uživatelů: 24 000



D. Cílový stav

celkový směr transformace

- intenzifikovat město zástavbou ve větších plochách, jejichž hodnota a atraktivita rapidně stoupne se stavbou zastřešení rychlostní komunikace Místecká (investor ŘSD, spoluinvestor SMO)
- nová polyfunkční zástavba je připojena na historické centrum i rychlostní komunikaci a kolejovou dopravu
- dobrá, kultivovaná a bezbariérová propojenost pro chodce a cyklisty na uzly městské i regionální dopravy (zastávky tramvaje, trolejbusu, autobusové nádraží, železniční stanice Ostrava-Stodolní i Ostrava střed)
- zároveň jsou mimo území pod ochranou městské památkové zóny a je tedy možné intenzifikovat výstavbu i do výšky

vztah k městské třídě

- v místech mimoúrovňových propojení maximálně integrovat zástavbu a veřejná prostranství v jeden celek, vytvořit tzv. „městskou třídu ve dvou úrovních“; jedná se o most-

dopravní infrastruktura

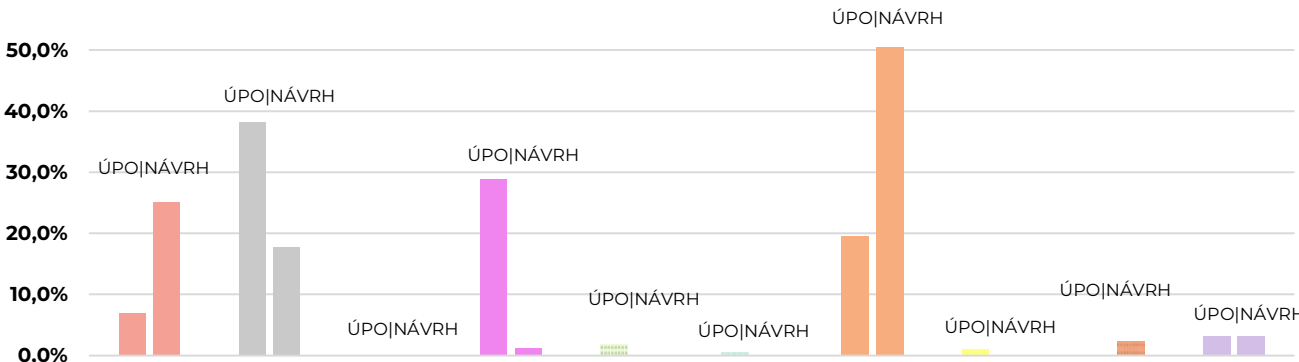
- železnice a rychlostní komunikace vytvářejí bariéru mezi západní a východní částí Moravské Ostravy (sídliště Fifejdy a Šalamouna)
- další bariéru v území představuje křížení ulic Vítkovická, 28. října a Senovážná
- v oblasti křížení ulic Vítkovická, 28. října a Senovážná se nacházejí důležité uzly hromadné dopravy (Ústřední autobusové nádraží, autobusový terminál Náměstí Republiky a tramvajová zastávka Náměstí Republiky)
- uzly hromadné dopravy jsou propojeny pouze pomocí podchodu, který v současném stavu neodpovídá svému významu
- chybí síť uličních prostranství, která by navazovala na existující ulice po obou stranách
- severní část území mezi oblastí Fifejdy a Moravskou Ostravou (případně Přívozem) je propojena nepřístupnou lávkou přes

tramvajovou trať, která ústí k rychlostní silnici Místecká

- pěší překlenutí vlakové tratě je možné na ulicích Českobratrská, 28. října, podchodem u vlakové zastávky Stodolní a lávky vedoucí od Fóra Nová Karolina
- dopravní propojení je zajištěno mimoúrovňovými mostními konstrukcemi, které překlenují železnici a rychlostní komunikaci na ulicích Českobratrská a 28. října

krajina a městská zeleň

- celým územím se prolínají plochy zbytkové zeleně v mezerách mezi vedením staveb dopravní infrastruktury
- Cingrův sad, nacházející se vedle průtahu městem, nemá žádnou pobytovou kvalitu, není využíván, a působí zanedbaně
- park před (vedle) budovou nádraží Ostrava střed je vstupem od nádraží do centra města



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě 182 6.4 Mariánskohorská (TS3) Jasně rozhraní mezi obytným centrem a krajinou A. Definování rozsahu a tvaru území rozloha: 80 ha  B. Stávající stav obecně - území je téměř geografickým středem Ostravy - v kontextu prostorového uspořádání, blízkosti tranzitní komunikace, krajinných limitů (podmáčenost) a funkčního využití platného ÚPO, se jedná o periferii; území zatím nemá v porovnání s jinými transformačními plochami potenciál transformace na intenzivně obydlený kus města vztah k městské třídě - území se městské třídy dotýká po její severní hraně, je odděleno izolační zelení; městská třída má ve stávajícím stavu periferní charakter mimoměstské silnice, žádná vazba neexistuje zástavba - dvě významné proluky v blízkosti městské třídy, jejichž zastavění by mělo obrovský vliv na charakter ulice (mezi ulicemi 28. října a Duhová a Duhová a Sokola Tůmy) - území převážně nezastavěno, pouze fragmenty zástavby areálů, dle územního plánu určeno pro lehký průmysl a sport - rozsáhlé podmáčení pozemků limituje jejich zastavitelnost, která v kontextu jiných rozvojových ploch není v současné době účelná veřejná prostranství - významná veřejná prostranství jsou přestupní terminál Hulváky a potenciálně propojení lesoparku Benátky u křižovatky u vodárny - z rekreačního hlediska je významným prostranstvím samotný lesopark Benátky dopravní infrastruktura - rychlostní komunikace Mariánskohorská a napojení na dálnici, v blízkosti je přestupní terminál Hulváky - území má výhodnou pozici pro obsluhu tranzitní dopravou, jelikož je sevřeno rychlostní komunikací Mariánskohorskou a tranzitní komunikací Novoveskou - neexistující nebo nefunkční pěší a cyklistické propojení v rámci Hulváckého lesa (mezi lesoparkem Benátky v severní i jižní části a vodárenským lesem) krajina a městská zeleň - hodnota území je dána především tím, že funguje jako krajinná hranice obytného centra Moravské Ostravy a Mariánských Hor - významná městská zeleň v bezprostřední blízkosti území jsou lesopark Benátky a Hulvácký les	183 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 150 000 m² Odhad počtu obyvatel: 1 000 Odhad počtu uživatelů: 3 000 D. Cílový stav celkový směr transformace - zástavbu lehkého průmyslu či výroby umisťovat okolo přípojně komunikace na Mariánskohorskou (viz ÚPO), ale neurbanizovat tímto typem zástavby území až k Mariánskohorské vzhledem k jiným transformačním územím s mnohem větším potenciálem; jeví se jako nevhodné zastavovat celé vymezené území stavbami pro lehký průmysl - je potřeba definovat jasnou hranici mezi novou zástavbou a krajinou, a zástavbu nerozsířovat a nerozměňovat - naopak ponechat větší plochy okolo tranzitní komunikace pro zeleň; jasně vymezit urbánní hranici mezi zastavěným územím a příměstskou zelení se sportovně rekreačním využitím pro celé město - respektovat ochranné pásmo vodního zdroje a existující krajinné prvky vztah k městské třídě - definovat jasné rozhraní charakterů městské třídy jeho okolím – tedy krajinou u křižovatky u vodárny a městskou třídou s výraznou dopravní funkcí terminálu Hulváky zástavba - doplnit proluky navazující na ulici 28. října v okolí dopravního terminálu Hulváky - vytvořit zástavbu navazující na současné průmyslové areály mezi ulicemi Novoveská a Mariánskohorská - pás území okolo komunikace Mariánskohorská nezastavovat, ale držet po jejích obou stranách rezervu v podobě souvislé zeleně; z dlouhodobého hlediska je možné Mariánskohorskou vnímat jako potenciálně další městskou třídu v případě, že by se celý pás území mezi Mariánskohorskou a Novoveskou transformoval na polyfunkční město (dnes průmysl, výroba) - plochy mezi Mariánskohorskou a kolejemi je možné využívat dopravní infrastruktura - akcentovat vysokou prostupnost skrze toto území v návaznosti na okolní krajinu, řeku - mezi lesoparkem Benátky a soutokem Odry a Opavy není zelené propojení, bariérou je tranzitní komunikace Mariánskohorská; je potřeba vytvořit propojení pro chodce a cyklisty přes tuto tranzitní komunikaci, např. podchod pod Mariánskohorskou u Hornopolní ulice - napojení zástavby pro motorovou dopravu zajistí nová ulice mezi ulicemi Sokola Tůmy a Mariánskohorskou; tato bude výhledově napojena na severní spoj a na druhé (jihovýchodní) straně zajistí napojení celé lokality na přestupní terminál Hulváky	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská 
--------------------------	--	--	---

- ve velmi dlouhodobém horizontu lze nahlížet na území jako na pás transformačních ploch mezi Mariánskohorskou a Novoveskou od křižovatky u vodárny až po Novinářskou; pokud by v tomto rozsáhlém území došlo k transformaci na intenzivně zastavěné polyfunkční město s výrazně zastoupenou obytnou funkcí, mají ulice Mariánskohorská, Plzeňská a Muglinovská potenciál proměny v městské třídy

nová veřejná prostranství

- v nově vzniklých uličních prostranstvích musí být splněny základní požadavky na obytnost ulic: prostor pro chodce, zeleň v podobě stromořadí, cykloinfrastruktura; zejména je to potřeba u (v územním plánu) plánované propojky Mariánskohorské a Sokola Tůmy, v jejíž trase vede osa zeleně směrem k soutoku Odry a Opavy

krajina a městská zeleň

- maximálně posilovat krajinnou zeleň, a to v kontextu koridorů os zeleně; pomocí prostupnosti tímto územím a překonáním Mariánskohorské je možné vytvořit další nástup do Poodří na soutoku Odry a Opavy, a tím zase o něco více přiblížit město přírodě
- zároveň území navazuje na osu zeleně, která propojuje Novou Ves, rybníky u Bedříšky a vodárenský les a může tento zelený střed

města propojit až s Poodřím; rozvojem a propojováním území v trasách os zeleně může vzniknout krajinné prostranství ve středu Ostravy, tzv. „křižovatka zeleně“

- provázat krajinu v trasách os zeleně a vyřešit napojení přes městskou třídu 28. října viz podkapitola 4.16 VVP15 Vstup do lesoparku Benátky

E. Porovnání cílového stavu s platným územním plánem

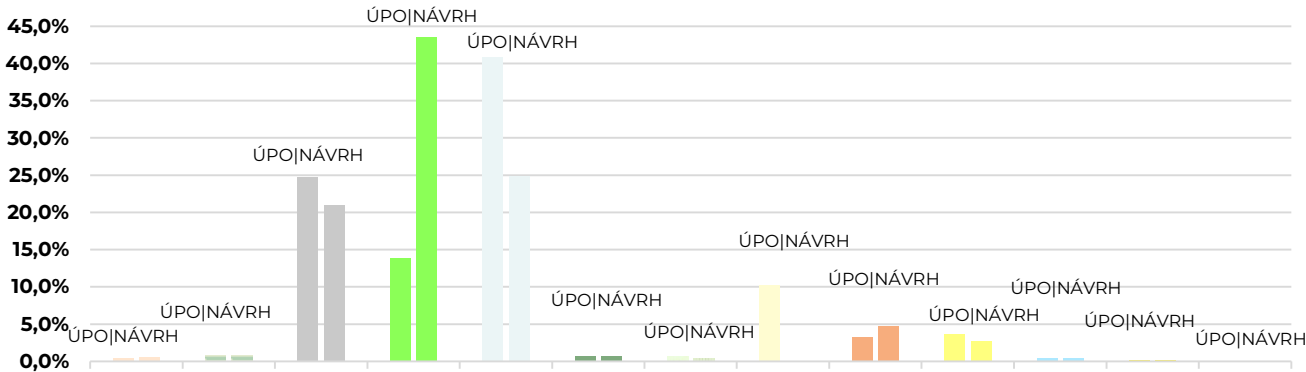
komentář k platnému ÚPO

- orná půda uvnitř města v samotném těžišti Ostravy nemá logické návaznosti na okolní plochy
- funkčním využitím pro lehký průmysl v celé ploše mezi plochami dopravní infrastruktury vzniká nemožnost propojit zeleň, která transformační území obklopuje ze všech stran (lesopark Benátky, pásy zeleně okolo Mariánskohorské v severní části nad kruhovým objezdem, soutok Odry a Opavy, vodárenský les)
- zároveň plochy pro lehký průmysl v takové míře neumožňují ponechat okolí Mariánskohorské jako rezervu pro její transformaci v městskou třídu (dlouhodobý horizont, vazba na transformaci celého pásu ploch mezi Mariánskohorskou a Novoveskou)
- plochy pro sport jsou rozděleny nově uvažovanou komunikací, která napojuje celé území

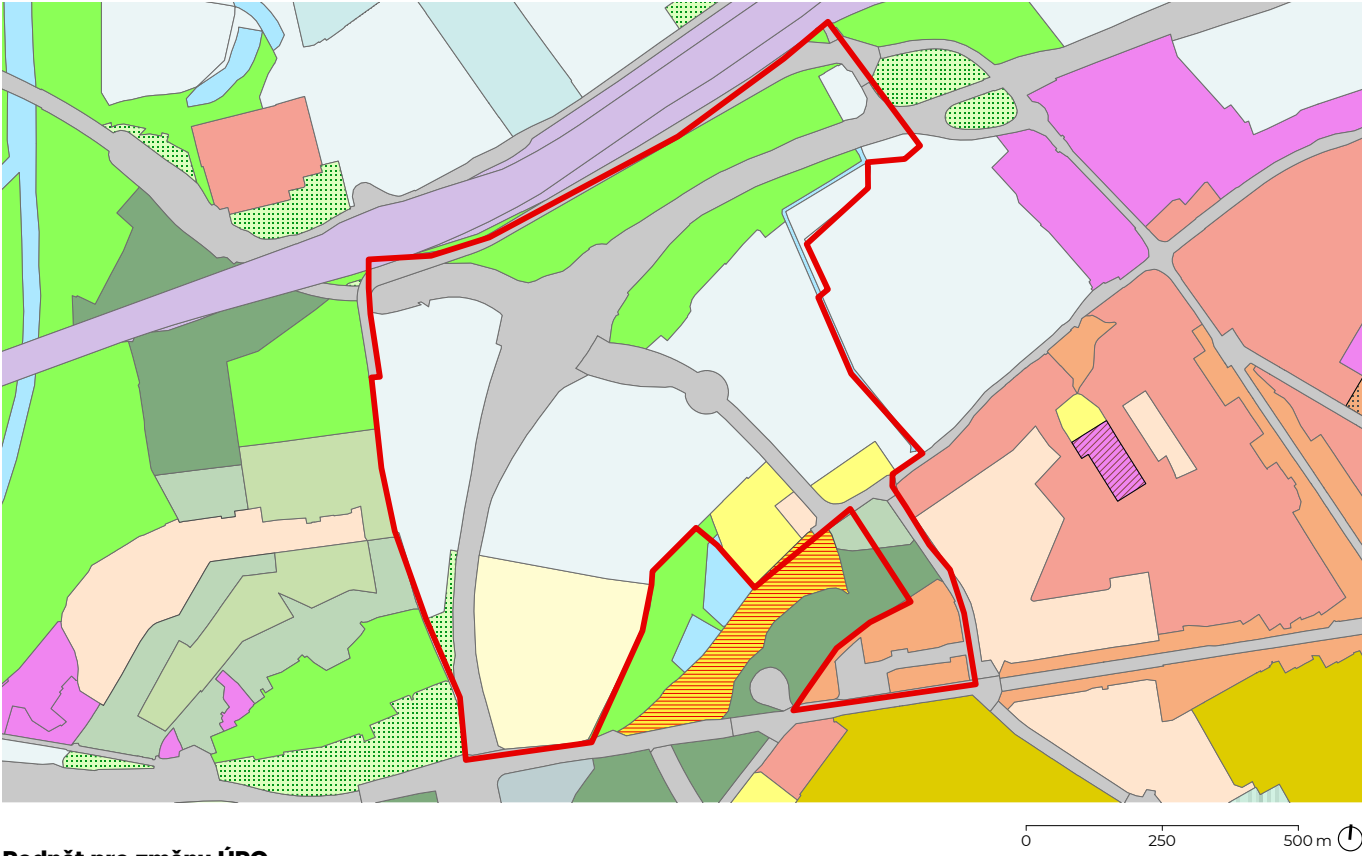
lehkého průmyslu a je tranzitní přípojkou na Mariánskohorskou, potažmo Severní spoj

komentář k podnětu na změnu ÚPO

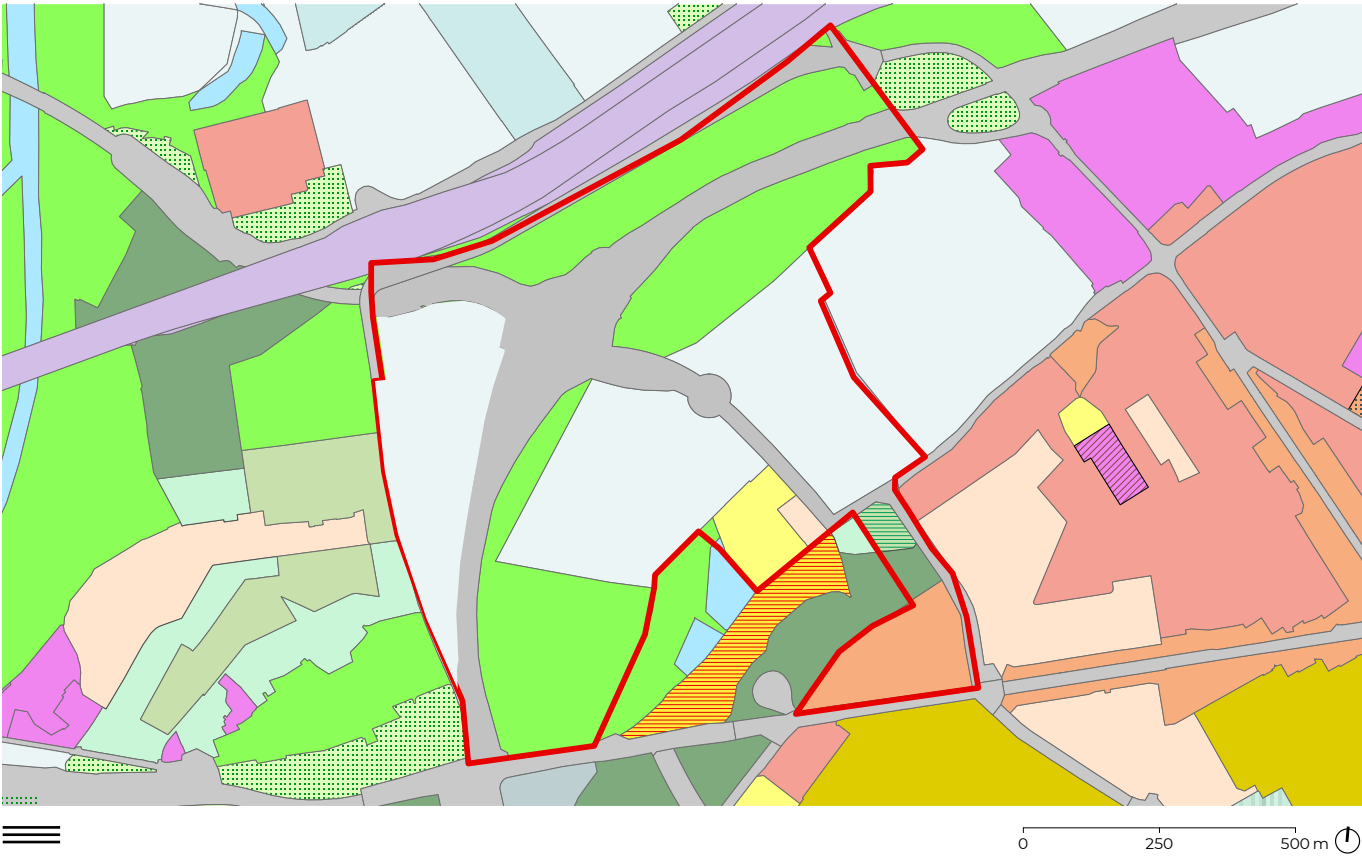
- nastavení jasné hranice mezi krajinou a průmyslovými areály
- prověřit umístění agrofotovoltaiky v intravilánu města, v plochách lehkého průmyslu
- zelené osy protáhnout podél celého okolí komunikace Mariánskohorská, posílit propojení skrz zelený střed města, umožnit navázání na soutok Odry a Opavy a napojit Lesopark Benátky na tento soutok
- scelit plochy pro sport, aby bylo možné vytvořit sportoviště jako jeden celek, ne rozdělené dopravním napojením z oblasti lehkého průmyslu



Platný ÚPO



Podnět pro změnu ÚPO



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě 186 6.5 Dubí (TS4) Rozhraní Poodří a obytného centra A. Definování rozsahu a tvaru území rozloha: 20 ha  B. Stávající stav obecně - nejedná se o komponované plánované území - území je vnitřní periferií města, přestože má vzhledem k dopravní dostupnosti a funkčnímu využití územního plánu potenciál rozvoje vztah k městské třídě - území je „pod“ městskou třídou, která vede na náspu s charakterem tranzitní mimoměstské silnice zástavba - pro lehký průmysl, výrobu, sklady atd. má toto území vhodnou pozici a návaznosti, a je žádoucí jej touto funkcí naplňovat - zástavba neprobíhá na základě jedné koncepce, ale představové území je postupně zastavováno na základě menších studií, které jako celek nefungují; dochází k ne hospodárnému umisťování obslužných komunikací veřejná prostranství - žádná veřejná prostranství se zde nenacházejí dopravní infrastruktura - příjezd do území ze severní strany je možný rampou z ulice Opavská - přístup do území z jižní strany ze Svinova je možný podjezdem pod dálnicí pouze pěšky nebo na kole, podjezd není dimenzován na průjezd auta - obsahuje území zajišťuje jedna páteřní komunikace (v severní části bez názvu, v jižní části ulice Františka a Anny Ryšových, ulice Luční) podél hrany s dálnicí; komunikace má tranzitní charakter, pouze vozovka pro motorovou dopravu, což není vhodné řešení s ohledem na množství chodců a cyklistů, kteří se zde pohybují (nástup do Poodří, napojení na cyklostezku, jediný úrovnňový přechod/přejezd přes železniční trať) krajina a městská zeleň - území má obrovskou přírodní hodnotu, protože podél něj vede Poodří, ale není s ním provázáno	187 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 50 000 m² Odhad počtu obyvatel: 0 Odhad počtu uživatelů: 1 500 D. Cílový stav celkový směr transformace - území by mělo mít racionální strukturu komunikační sítě - využití pro areály staveb lehkého průmyslu, výroby, skladů apod. budou v kontrastu s přírodním charakterem krajiny Poodří; Touto kombinací může vzniknout pozoruhodná pestrost - hranice krajiny a zástavby průmyslových areálů ctí stávající cestu skrz Staré Dubí; rozšířením zeleně se posiluje intenzita krajinné osy Odry nad rámec biokoridorů a dalších limit, které nyní jsou ve stávajícím UPO vztah k městské třídě - upravit tvar napojovacích ramp na ulici Opavská s cílem umožnit efektivní zástavbu ploch, které těsně navazují na městskou třídu zástavba - rozvíjet zástavbu s charakterem areálů průmyslu, výroby, skladů apod. dle určeného funkčního využití - určit hranici vesnické zástavby Starého Dubí a průmyslových areálů i hranici areálů a krajiny dopravní infrastruktura - prodloužením podchodu pod nástupiště železniční stanice Ostrava-Svinov zajistit prostupnost mezi Svinovem, Poodřím a Novou Vsí; navázat na existující pěší lávku v trase bývalé vlečky nová veřejná prostranství - i území, které je určeno pro lehký průmysl, tedy území s charakterem areálů, by si mělo zachovat základní standard veřejných prostranství; i v místech, kde je průmysl a výroba, by veřejná prostranství měla být obytná, racionálně provázaná a území by se mělo rozvíjet podle koncepce krajina a městská zeleň - jasné vymezení uličních prostranství především v částech rezidenční zástavby a na hraně areálů a zeleně Poodří - v rámci nástupních míst do Poodří (např. vyústění lávky bývalé vlečky) kultivovat „místa zastavení“ v krajině	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská 
--------------------------	---	---	---

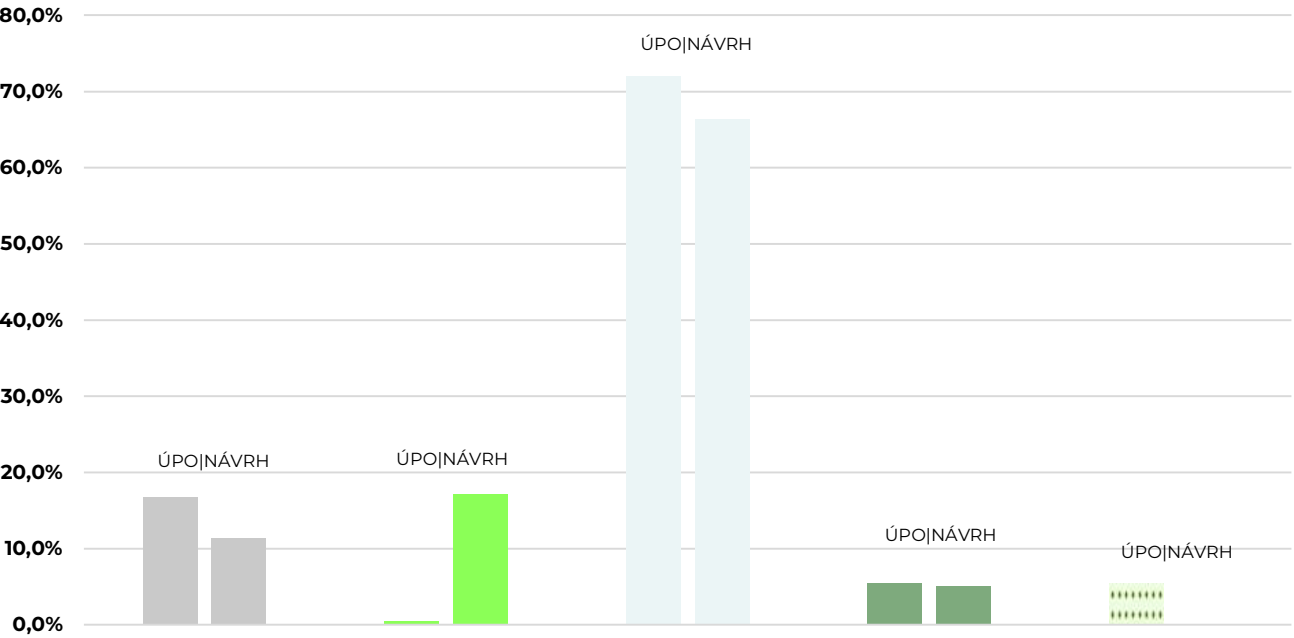
E. Porovnání cílového stavu s platným územním plánem

komentář k platnému ÚPO

- plochy lehkého průmyslu zasahují až těsně k Poodří
- rampy nájezdů a sjezdů z Opavské jsou vyplněny izolační zelení

komentář k podnětu na změnu ÚPO

- plochy v bezprostřední blízkosti Opavské využít místo izolační zeleně pro zástavbu s funkčním využitím lehkého průmyslu
- plošně posílit osu zeleně sever-jih Poodří
- vymezit hranici mezi funkčním využitím lehkého průmyslu a krajinnou zelení
- umožnit realizaci osy zeleně východ-západ od Nové vsi přes nádraží Ostrava-Svinov a dál na západ směrem k Hlavní třídě



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě 190 6.6 Svinovské mosty (TS5) Svinovská čtvrť 21. století A. Definování rozsahu a tvaru území rozloha: 50 ha  B. Stávající stav obecně - transformační území na pomezí městských obvodů Svinov, Třebovice a Poruba je oblast rozbitá mnoha typy zástavby, z nichž mnohé jsou neměstotvorné - charakter utváří velkokapacitní prodejny a stavby dopravní infrastruktury, mezi nimiž vzniká množství zbytkových ploch a bariér - území se chová jako vnitřní periferie, přitom se nachází v pozici, která je pro město klíčová a má velký potenciál rozvoje - celá lokalita okolo svinovského nádraží má velkou hodnotu, vzhledem k tomu, že se zde setkávají městské, regionální i celorepublikově důležité dopravní infrastruktury; lokalita má potenciál proměnit se v novou ostravskou čtvrť 21. století se zapojením výškových staveb vztah k městské třídě - území je kolem a „pod“ Svinovskými mosty, kde městská třída je vedena po mostní konstrukci; má charakter tranzitní, mimoměstské silnice, která není se svým okolím nijak propojena zástavba - v transformačním území se vyskytuje nízká zástavba s malou hustotou zastavění, velkokapacitní prodejny s rozsáhlými parkovišti a množství zbytkových ploch mezi stavbami dopravní infrastruktury a fragmenty starší zástavby, především v severní části území veřejná prostranství - zastávky MHD přímo na městské třídě (tzv. „městská třída ve dvou patrech“), předprostor nádraží Ostrava Svinov dopravní infrastruktura - mimoúrovňové křížení nadregionálně významného dopravního uzlu je jednou z bran do města, (vystupuje zde skoro 2× více cestujících než na hlavním nádraží), městská třída je v tomto místě tzv. „ve dvou patrech“ vzhledem k pozici zastávek veřejné dopravy - v celém území je extrémní upřednostnění individuální automobilové dopravy před chodci a cyklisty - komplikované a nevhodné propojení vlakového nádraží a veřejné dopravy - absence kvalitního přímého propojení pro pěší a cyklisty do Poodří krajina a městská zeleň - plochy zbytkové zeleně v okolí staveb dopravní infrastruktury	191 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 900 000 m² Odhad počtu obyvatel: 3 500 Odhad počtu uživatelů: 40 000 Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská D. Cílový stav celkový směr transformace - nová městská čtvrť s intenzivní polyfunkční městskou zástavbou, výškovými stavbami, která maximálně efektivně využívá hodnoty z hlediska dostupnosti všech druhů dopravy a klíčovou pozici v jednom ze vstupů do města vztah k městské třídě - městská třída prochází novou čtvrtí, charakter velkoměstského bulváru se propisuje až k patě mostní konstrukce Svinovských mostů zástavba - polyfunkční městská zástavba, možnost výškových staveb - zástavba je přimknuta k městské třídě - na Svinovské mosty navázat zástavbou, která se přimyká k ulici a umožňuje lepší propojení s vlakovým nádražím Svinov pomocí komerčních funkcí uvnitř objektů nebo živého parteru v ulici - rozvíjet zástavbu v okolí železniční stanice na základě rozvoje VRT dopravní infrastruktura - přímé, rychlé a bezpečné vedení cyklistů napříč územím - snížení rychlosti na městské třídě s cílem umožnit pohyb i ostatním druhům pohybu po městě - integrace nádraží a konstrukce Svinovských mostů do zástavby a tím vytvoření rychlých a bezbariérových propojení pro chodce napříč územím - křižovatka jasného tvaru, s rozměry nezbytnými pro průjezd motorové dopravy bez zbytkových ploch; tvar křižovatky a jejích ramen umožňuje zastavitelnost jejích nároží nebo jiné využití těchto ploch - upravit rampy propojující ulice Opavská a Bílovecká tak, aby byla umožněna kvalitní a intenzivní zástavba polyfunkčního charakteru, která se přimyká k městské třídě nová veřejná prostranství - zvětšit prostupnost území rozvojem uliční sítě s různorodým charakterem - veřejné prostranství je součástí nové zástavby, je v několika úrovních, propojuje terén s mostní konstrukcí a zastávkami MHD krajina a městská zeleň - propojení obytného centra Poruba na Poodří a krajinnou zeleň oblasti Nové Vsi a lesoparku Benátek - využít existujícího podchodu pod železniční dráhou z ulice Elektrárenská a posílit toto fyzické propojení území na Poodří (za Hornbachem)
--------------------------	---	---

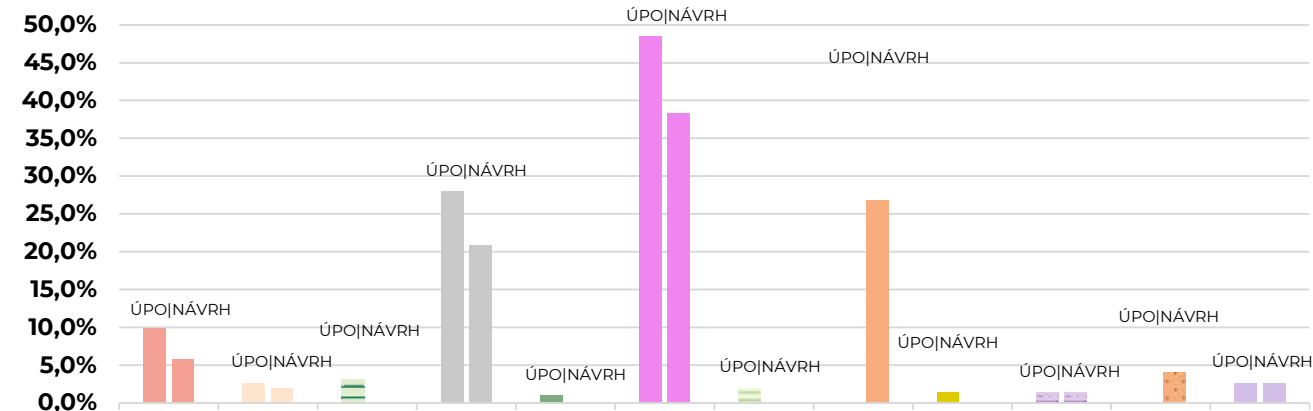
E. Porovnání cílového stavu s platným územním plánem

komentář k platnému ÚPO

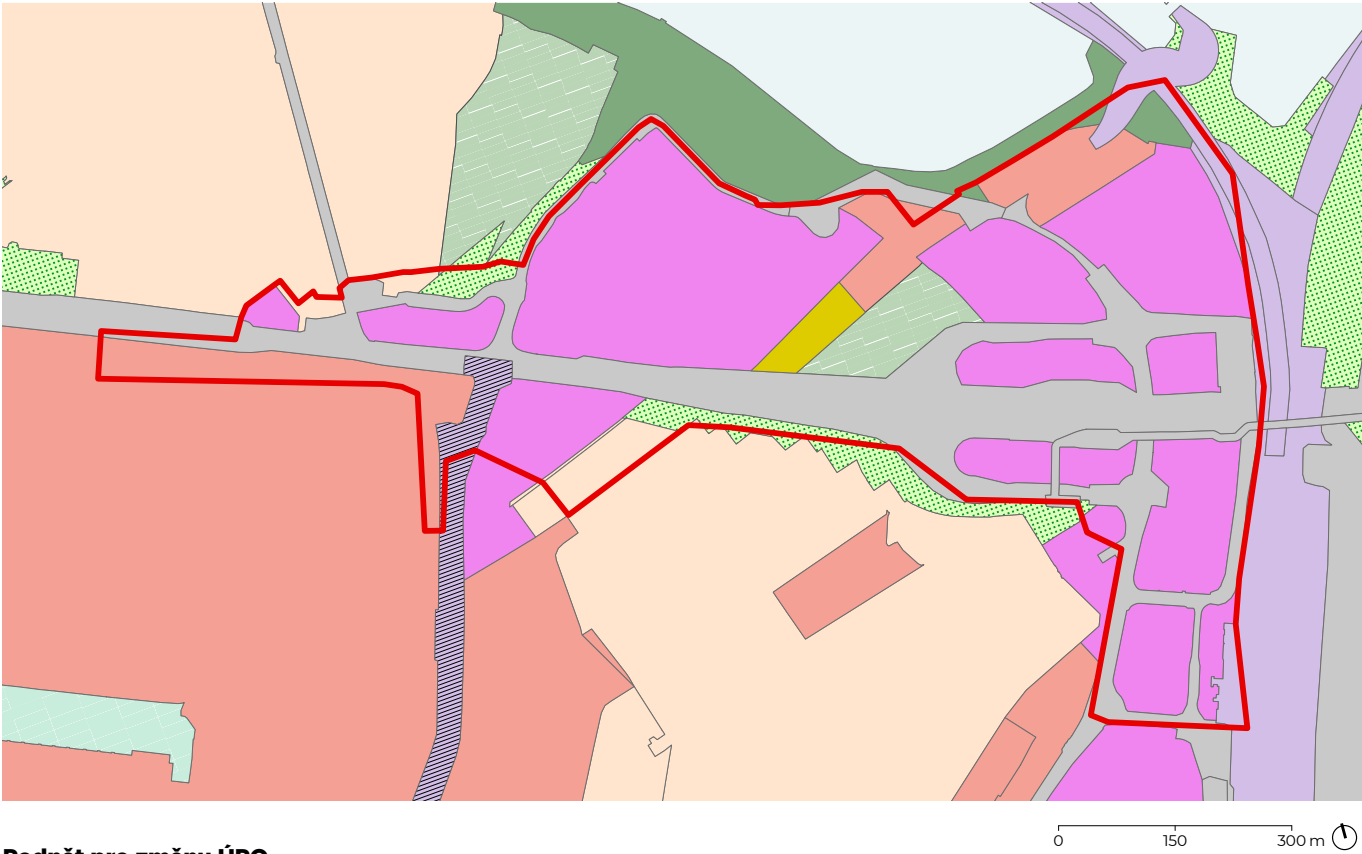
- velké množství ploch pozemních komunikací, jejichž rozsah a tvarování potvrzuje periferní a tranzitní charakter území
- využití některých ploch zdaleka neodpovídá významu a potenciálu území (individuální rekreace – zahrady, ochranná zeleň) vzhledem k významnosti místa
- fragmentace území rozdílnými způsoby využití

komentář k podnětu na změnu ÚPO

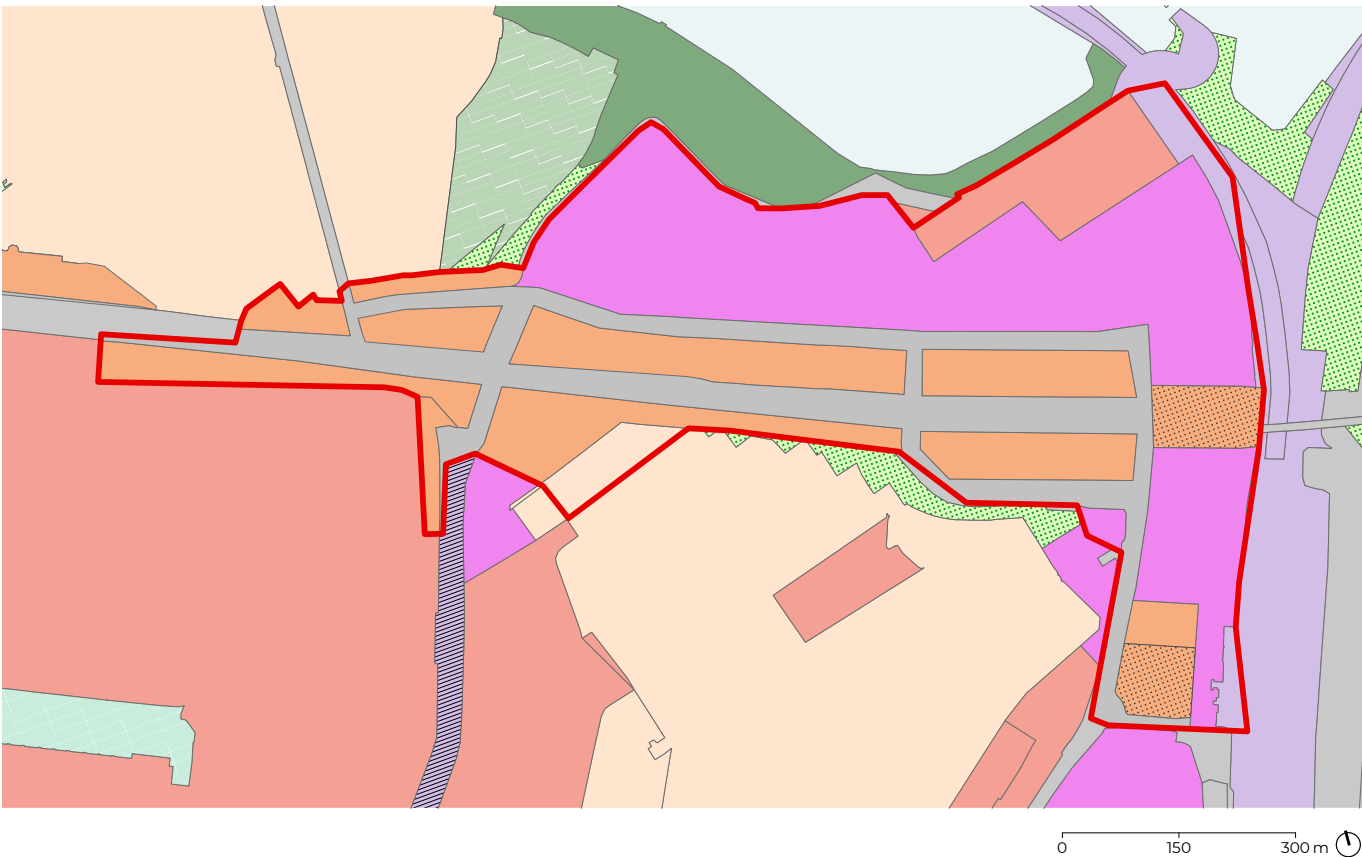
- snížit rozsah tranzitních komunikací a upravit jejich trasování, aby umožňovaly efektivní zastavění území městskou zástavbou a nepodporovaly tranzitní charakter ulice (především v okolí Svinovských mostů)
- vymezit hranici občanského vybavení (nad OC Třebovice) na severní straně řešeného území lesy, a ne okružní pozemní komunikací
- zvýšit provázanost sítě pozemních komunikací v okolí těsně přiléhající k městské třídě
- optimalizovat velikost ploch a tvar pozemních komunikací v okolí Svinovských mostů, aby bylo území možno zastavět domy, které se přimykají k městské třídě

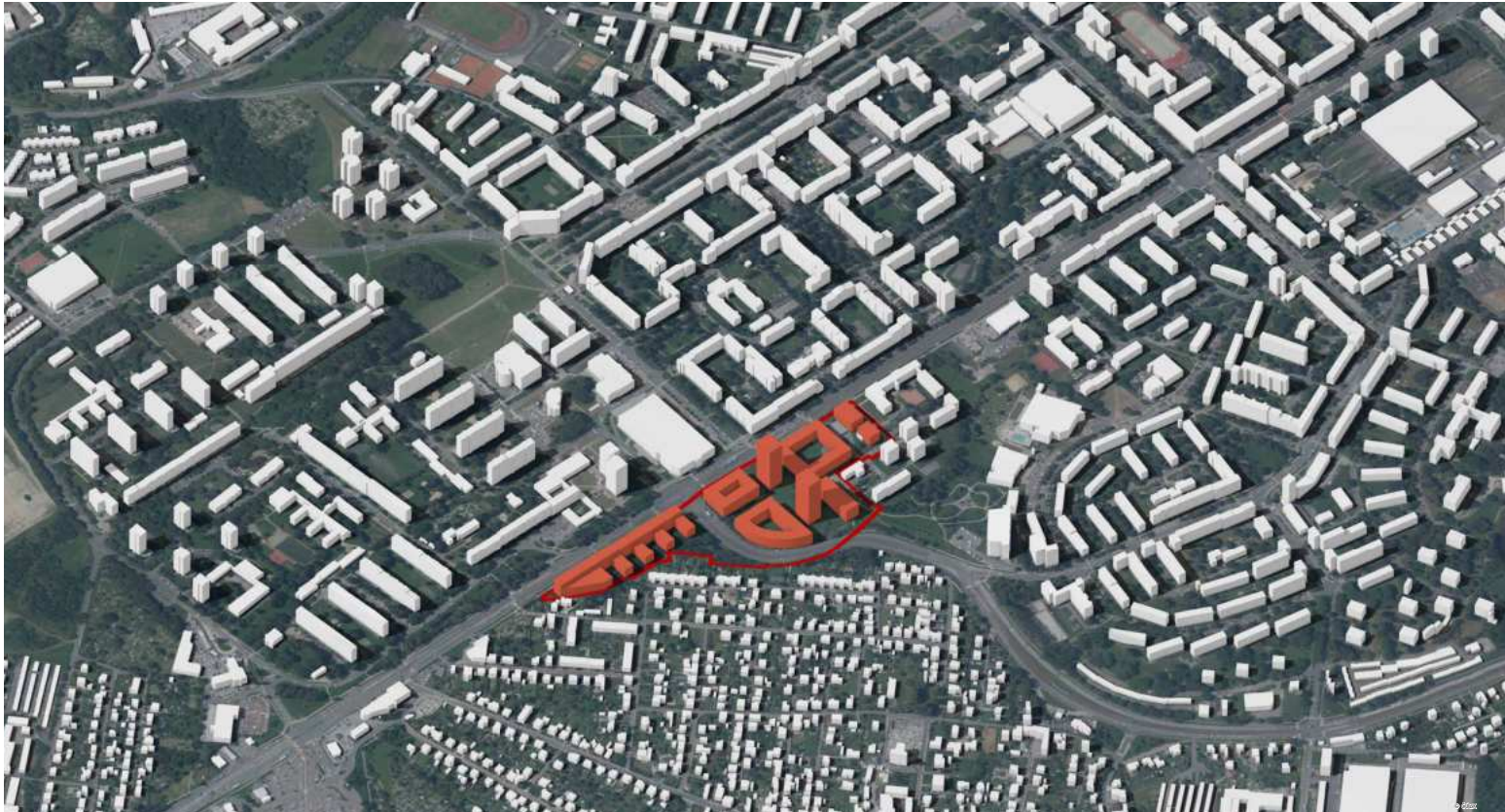


Platný ÚPO



Podnět pro změnu ÚPO



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě 194 6.7 Martinovská (TS6) Nové ohnisko porubského obytného centra A. Definování rozsahu a tvaru území rozloha: 10 ha  B. Stávající stav obecně • prostorová rezerva uvnitř obytného centra v okolí křižovatky Opavská x Martinovská, obklopená obytnou zástavbou ze všech stran • transformační území spolu s charakterem městské třídy a uspořádáním křižovatky v současném stavu tvoří bariéru v propojení porubského III., IV. a V. obvodu s Třebovicemi • v území se nachází významné limity technické infrastruktury • je to jedno z klíčových míst, kde se město může „obrátit do sebe“, intenzifikovat zástavbu a vytvořit nový obytný celek a lokální centrum vztah k městské třídě • ulice vedle nevyužitých zastavitelných ploch nemá tvar a žádnou energii, ruch a pohyb na městské třídě funguje jen jednostranně podél jižní hrany (aktivní parter, občanská vybavenost, příčné vazby apod.) zástavba • žádná zástavba se v území nenachází veřejná prostranství • území funguje jako provizorní veřejné prostranství neodpovídající významu místa a sloužící jako výběhová louka pro psy dopravní infrastruktura • zatížená městská křižovatka napojující vedlejšími komunikacemi dolní část Poruby a oblast Martina a Třebovic na městskou třídu; stávající stav generuje řadu nebezpečných situací; více viz podkapitola 4.21 VVP20 Ukončení osy ulice Francouzská • Třebovice a Poruba jsou v trase ulice Martinovská špatně příčně propojeny; absence přechodů pro chodce krajina a městská zeleň • v pravé části je izolační zeleň, která odděluje zástavbu rodinných domů v Třebovicích; plochu využívají obyvatelé městského obvodu k vycházkám, ale rovněž je zde problém s vandalismem • levá část je rozsáhlá travnatá plocha, určená k zástavbě, přes kterou vedou vyšlapané cesty směrem do parku u bazénu Sareza	195 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 200 000 m² Odhad počtu obyvatel: 2 000 Odhad počtu uživatelů: 5 000 D. Cílový stav celkový směr transformace • doplnění mezery v obytném centru, scelení IV. stavebního obvodu novou zástavbou i optimalizací dopravního řešení, tak, aby křižovatka Opavská x Martinovská nebyla bariérou vztah k městské třídě • navázat na charakter velkorysého bulváru novou zástavbou i úpravou uličního profilu zástavba • navázat na okolní městskou zástavbu intenzivní městskou strukturou, rozvíjející porubskou Sorelu • zástavba podél ulic Opavská a Martinovská s aktivním parterem, který aktivuje severní hranu městské třídy dopravní infrastruktura • na hlavním křížení bulváru Francouzská s Opavskou vytvořit kvalitní veřejné prostranství pro všechny uživatele s přestupním uzlem veřejné dopravy • vytvořit přímé propojení Martinovská – Francouzská (levé rameno Francouzské) pro nemotorovou dopravu; vedení motorové dopravy zůstává ve stávající pozici nová veřejná prostranství • nové veřejné prostranství by mělo vzniknout v prodloužení ulice Francouzská ukončením její osy; v souvislosti s se změnou organizace dopravy – uzavření levého výjezdu Francouzské (nalevo od Alberta) – se změní charakter ulice Francouzská na obytnou poklidnou ulici, s primárním využitím pro pěší a cyklisty • formální propojení „sorelovské“ Poruby a transformačního území v jeden celek krajina a městská zeleň • integrovat v rámci vzniku nové zástavby a nových veřejných prostranství vedení osy zeleně z Hlavní třídy přes Nálepkovo náměstí směrem na sever podél Martinovské 
--------------------------	---	---

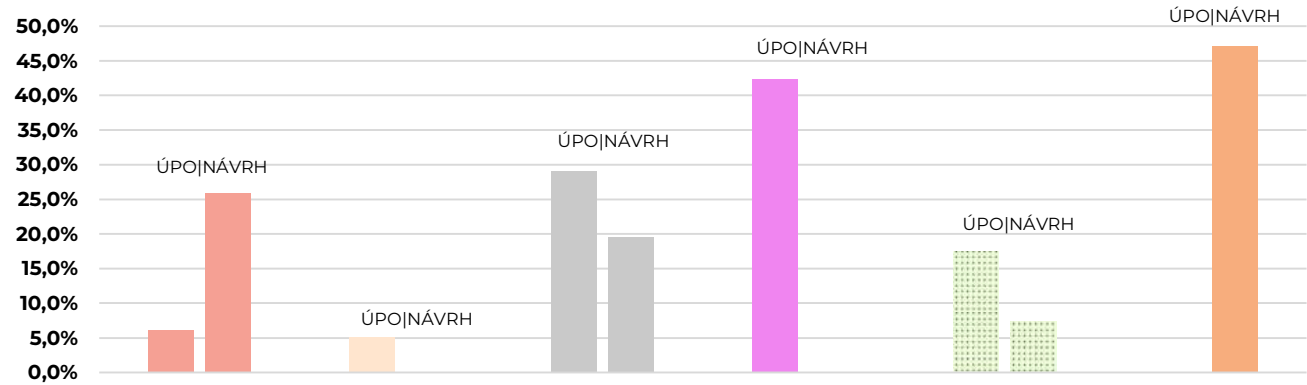
E. Porovnání cílového stavu s platným územním plánem

komentář k platnému ÚPO

- izolační zeleň v nároží křižovatky neodpovídá významu místa; přestože má tato část území limity technické infrastruktury, měla by být zastavitelná polyfunkční městskou kompaktní zástavbou
- téměř ve 100 % levého segmentu je monofunkce občanské vybavenosti, území má své limity z hlediska hluku, ty jsou ale v rámci polyfunkční městské zástavby a nároků bytových domů řešitelné

komentář k podnětu na změnu ÚPO

- maximálně uplatnit plochy s funkčním využitím smíšené, bydlení a občanská vybavenost, v části dále od křižovatky funkční využití bydlení v bytových domech



Platný ÚPO



Podnět pro změnu ÚPO



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě		198	199		Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská			
	6.8 Poruba vozovna (TS7)								
	Porubská vozovna, obytná čtvrť								
A. Definování rozsahu a tvaru území			rozloha: 10 ha	C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace		Hrubá podlažní plocha (HPP): 300 000 m ² Odhad počtu obyvatel: 6 000 Odhad počtu uživatelů: 4 500			
									
B. Stávající stav				D. Cílový stav					
obecně území, kde se v současnosti nachází porubská vozovna tramvají, obklopené bytovými domy z jižní a východní strany			dopravní infrastruktura - nepřehledná dopravní situace na křižovatce Opavská x Finanční x vjezd do areálu vozovny - ulice Finanční má charakter vnitroareálové komunikace, pouze vozovka, bez chodníku a prostoru pro cyklisty; křižovatka Finanční x Slavíkova je složitá a nepřehledná	celkový směr transformace nová obytná lokalita uvnitř obytného centra, která funkčně vhodně doplní IV. stavební obvod Poruby		dopravní infrastruktura - nová zástavba bude napojena převážně z ulic Sokolovská, 17. listopadu a Slavíkova a z ulice U Vozovny - v rámci zástavby musí být koncepčně řešeno parkování na pozemcích u bytových domů, minimálně částečně formou podzemního parkování; v ulicích může být parkování pouze částečně, a to v podobě převážně návštěvnických stání	krajina a městská zeleň součástí ulic bude komponovaná zeleň a stromořadí, transformace zohlední koridor dvou os zeleně, kterými se může propojit Hlavní třída a Havlíčkovo náměstí s Pustkoveckým údolím		
vztah k městské třídě území sice městská třída přímo neprotíná, nicméně je v její těsné blízkosti (je součástí urbánního bloku, který na městské třídě leží); vzhledem k vysokému potenciálu pro bytové domy je pro městskou třídu významné zvýšení počtu uživatelů v této lokalitě			krajina a městská zeleň - plochy zbytkové zeleně v rámci areálu vozovny - areál vozovny je kromě oplocení oddělen od bytových domů na Opavské linií vzrostlých stromů, které tvoří přirozenou hranici a vymezují prostor u bytových domů - zeleň okolo bytových domů, na kterou se dá v případě transformace navázat	vztah k městské třídě dobrá propojenost pro pěší a cyklisty mezi městskou třídou a transformačním územím přes veřejné prostranství stávajících bytových domů		nová veřejná prostranství - součástí městské kompaktní zástavby by měl být aktivní parter a lokální veřejná prostranství pro nové obyvatele s adekvátním vybavením (dětské hřiště apod.) - v rámci transformace území na novou obytnou lokalitu je potřeba kultivovat veřejné prostranství okolo stávajících bytových domů a městské knihovny			
zástavba stávající areál vozovny				zástavba nová zástavba, která uplatní všechny standardy bydlení pro 21. století, soudobá, kompaktní zástavba, která citlivě naváže na porubskou „sorelu“					
veřejná prostranství území se týká veřejné prostranství před městskou knihovnou, viz podkapitola 4.25 VVP24 Předprostor knihovny Opavská									

E. Porovnání cílového stavu
s platným územním plánem

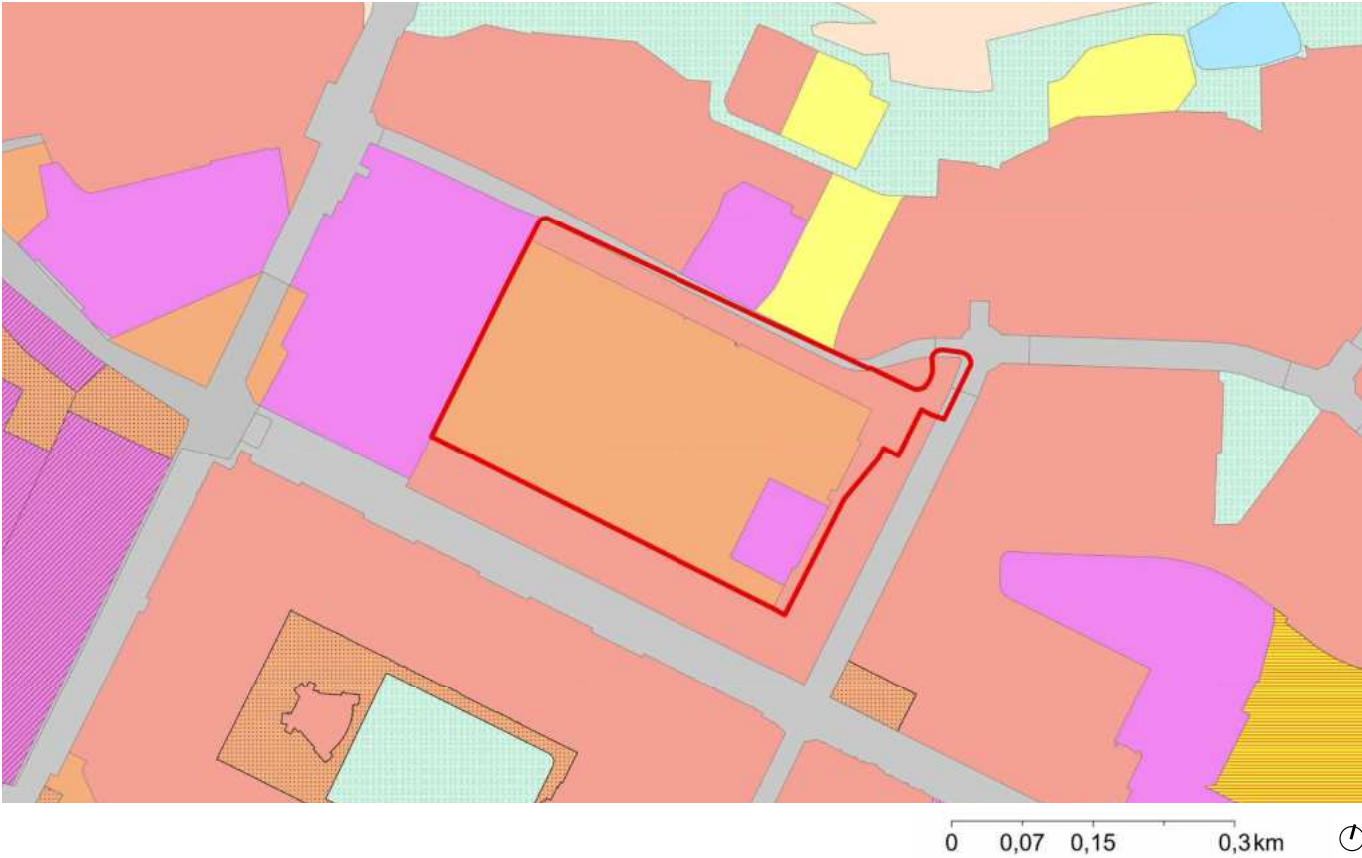
komentář k platnému ÚPO

- vhodné funkční využití plochy
smíšené, bydlení a občanské
vybavení

komentář k podnětu na změnu ÚPO

- změna již proběhla

Platný ÚPO



6	Rozvojová a transformační území na městské třídě 202 6.9 Opavská, Univerzitní areál (TS8) Rozvoj areálu vysokých škol A. Definování rozsahu a tvaru území rozloha: 20 ha  B. Stávající stav obecně - území, kde se setkává struktura areálů vysokých škol a drobné měřítko zástavby Pustkovce, které je fragmentem historické obce „obrostlé“ městem - periferní charakter v celém území, kdy Opavská již nemá vůbec charakter městské ulice a vytváří bariéru mezi severní rezidenční částí a jižní částí areálu univerzity a vědeckotechnologického parku - zástavba po obou stranách se od městské třídy odklání, je oddělena izolační zelení a zahrádkářskou kolonií - absence příčných propojení, kromě ulice 17. listopadu - v pravém konci území je ukončení pohledové osy jednoho z cílových charakterů městské třídy, který do jisté míry funguje už ve stávajícím stavu – „velkorysý bulvár ulice Opavské“ vztah k městské třídě - městská třída prochází středem transformačního území, z obou stran je obklopena volnými plochami zbytkové nebo izolační zeleně - městská třída má charakter tranzitní komunikace mimo město, bez podélných vazeb (chodníky, cyklopruhy) i příčných vazeb; je liniovou bariérou v pohybu napříč územím - v severozápadní části je obklopena zahrádkářskou kolonií těsně přiléhající k městské třídě a zástavbou rodinných domů Pustkovce - Opavská vede částečně na náspu, což je další bariérový prvek v příčných propojeních zástavba - území samotné je bez zástavby, obklopeno různými strukturami, od areálových solitérních pavilonů vysokých škol a technologického parku přes bytové domy sídliště mezi Slavíkovou a Pustkoveckou - zahrádkářská kolonie, která vzhledem k potenciálu území není vhodným využitím území - součástí území jsou významné proluky v ukončení pohledové osy městské třídy veřejná prostranství - park ke 100. výročí vzniku ČSR (před vstupy do VŠB) je významným veřejným prostranstvím, které má však řadu problémů ve vztahu k ulici 17. listopadu	203 C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace Hrubá podlažní plocha (HPP): 400 000 m² Odhad počtu obyvatel: 1500 Odhad počtu uživatelů: 14 000 	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská D. Cílový stav dopravní infrastruktura - chybí propojení sever-jih, vyjma ulice 17. listopadu - velká bariéra v křižovatce Studentská x Opavská – nepropojenost na Slavíkovu krajina a městská zeleň - množství izolační zeleně v jižní části území podél ulice Opavská - zahrádkářská kolonie, plochy izolační zeleně v náspu, dělícím Opavskou od sídliště - rozsáhlé travnaté plochy navazující na areály vědeckotechnologického parku a vysokých škol celkový směr transformace - spolu s posledním transformačním územím Opavská, Technologická, Průběžná vytvořit novou vstupní bránu do Ostravy; zástavbou a velkorysostí ulice vybudovat novou ostravskou čtvrť 21. století - funkční naplní budov posilovat image průmyslového města zaměřeného na aplikovanou vědu a výzkum - limitující technickou infrastrukturu přeložit do nově vzniklé ulice vztah k městské třídě - nový charakter reprezentativní široké ulice, která je obklopena intenzivní výstavbou zástavba - zástavba přimknutá k ulici Opavská svou uliční a stavební čarou formuje nový tvar proměněné městské třídy - ukončení porubského bulváru výškovou budovou v křižovatce s ulicí 17. tvoří těžiště a nový (další) vstup do vysokoškolského areálu - doplnění proluk v nároží křižovatky Opavská x 17. listopadu vatky Opavská x 17. listopadu - v ulici 17. listopadu přitáhnout zástavbu blíže k ulici; s využitím morfologie terénu vytvořit zástavbu, která je částečně zanořena v terénu, pohledově nezastiňuje již existující pavilony a vytváří i zelené pobytové plochy (např. zelené pochozí střechy atp.) dopravní infrastruktura - využitím morfologie terénu mimoúrovňově propojit ulice Studentskou a Slavíkovu přes (respektive pod) ulicí Opavská - v rámci proměny městské třídy a vzniku nové zástavby zajistit dostatek příčných propojení přes ulici Opavskou nová veřejná prostranství - vytvořit nový nástupní prostor do areálu VŠB - úprava veřejného prostranství parku před vstupy do areálu VŠB v kombinaci s novou zástavbou, využívající morfologii terénu
--------------------------	---	---	--

krajina a městská zeleň

- komponovaná zeleň, která je součástí nových veřejných prostranství, stromořadí lemuující městskou třídu
- implementovat osy zeleně, které propojí Porubský les s plochami zeleně v Pustkovci a Pustkoveckým údolím

E. Porovnání cílového stavu s platným územním plánem

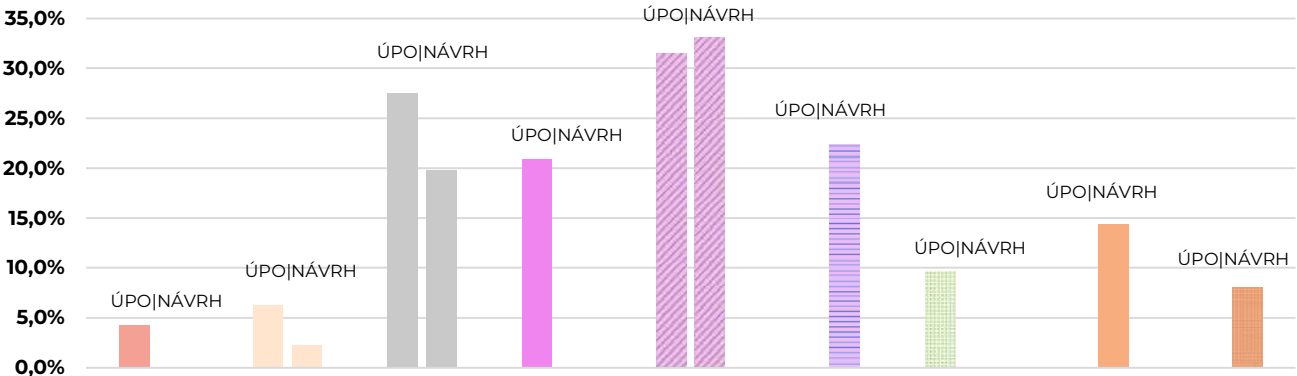
komentář k platnému ÚPO

- množství ploch izolační zeleně a parkovacích ploch neodpovídající významu tohoto území
- absence kontinuity sítě dopravní infrastruktury mezi ulicemi Slavíkovou a Studentskou

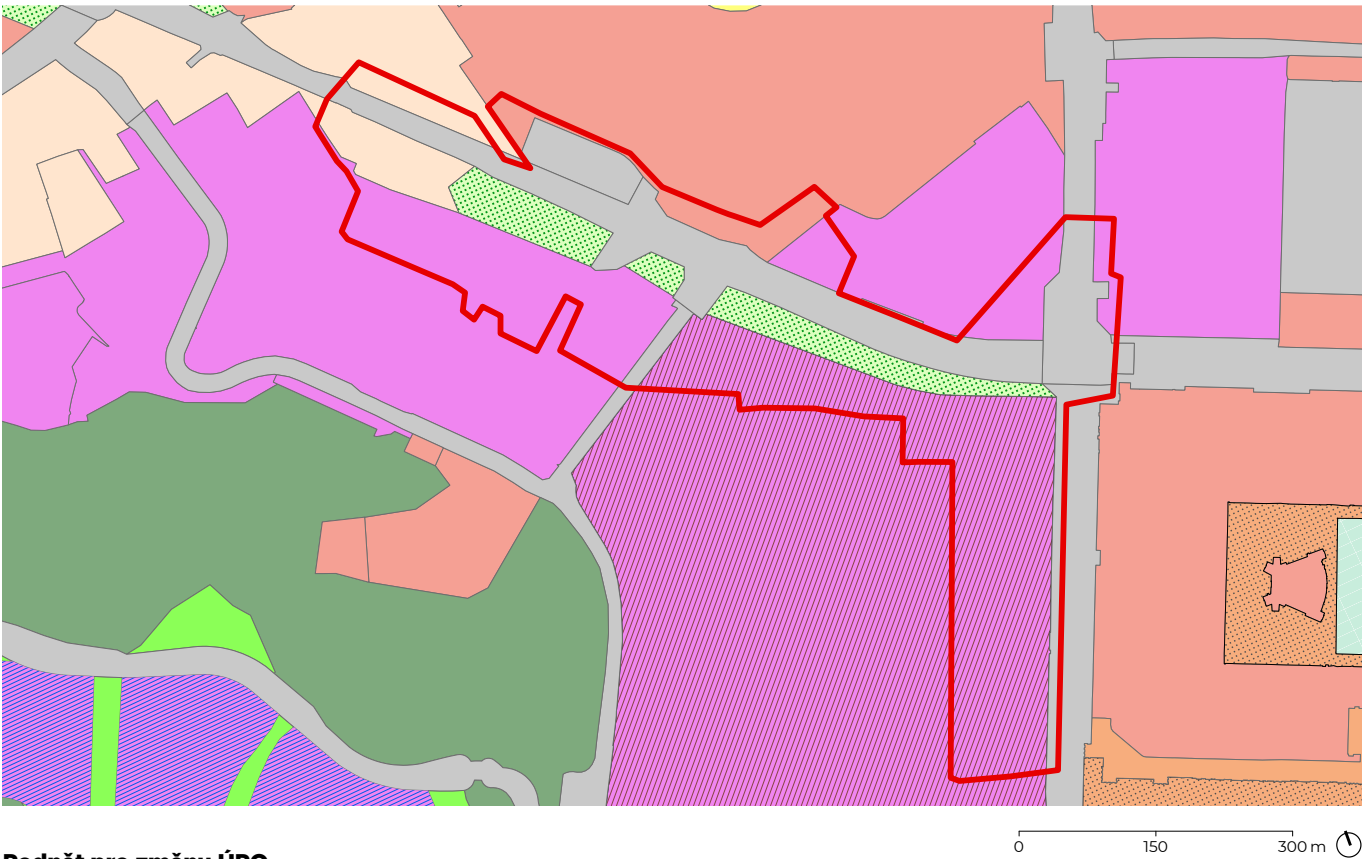
komentář k podnětu na změnu ÚPO

- umožnit rozvoj vysokoškolského areálu rozšířením využití občanského vybavení – střední a vysoké školy až k městské třídě
- podél ulice Opavské umožnit vznik městské polyfunkční zástavby využitím smíšeného bydlení a občanského vybavení; zástavba by měla mít městský charakter a být přimknuta k městské třídě
- významný krajinný prvek protihlukový pás u ul. Opavské je možné zrušit či přesunout pouze pokud bude náplní zástavby v území sledován veřejný zájem (v tomto případě by se jednalo o dostavbu univerzitního areálu)

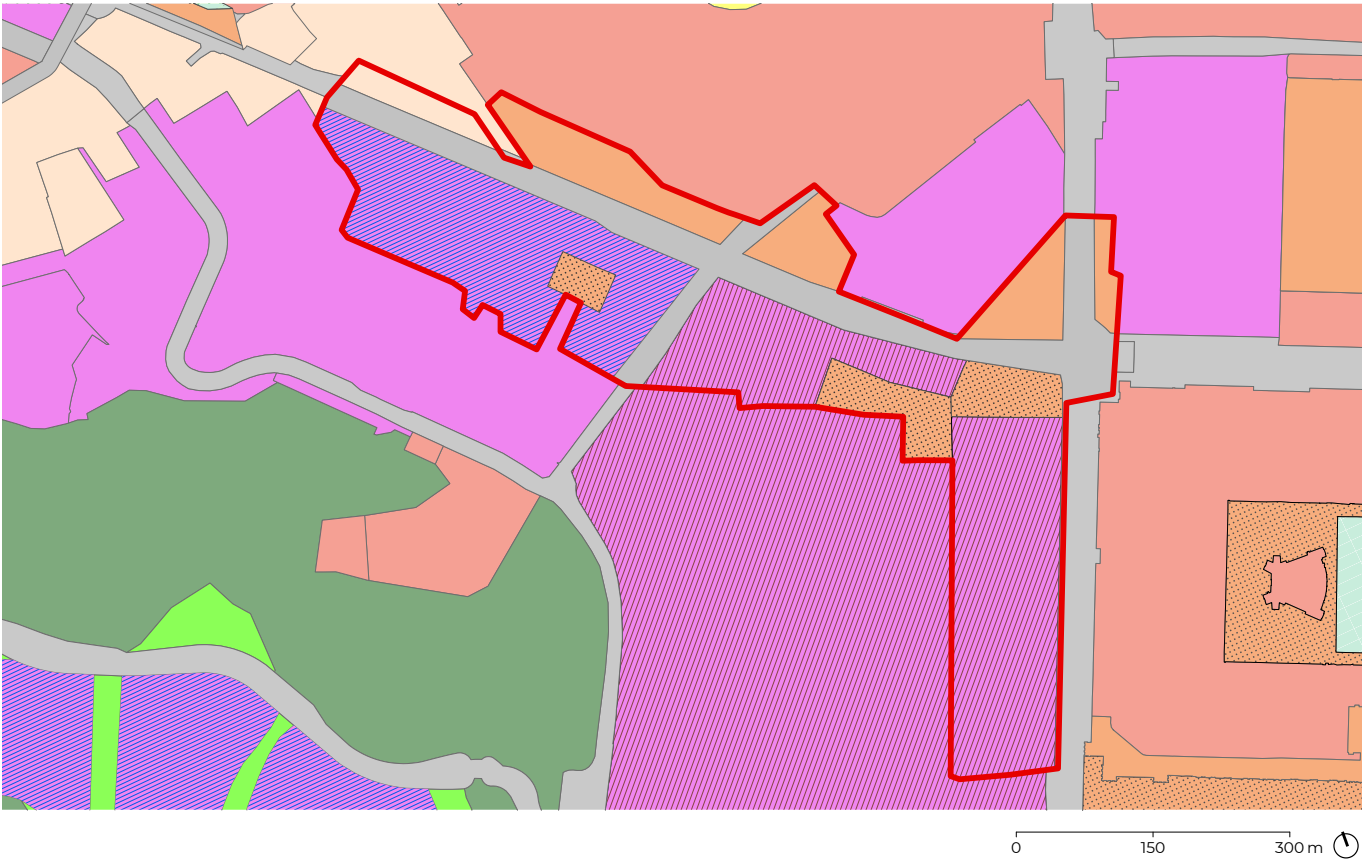
- zástavba musí být doplněna o nová veřejná prostranství s komponovanou zelení, která mají jasný charakter a využití
- plochy pozemních komunikací optimalizovat tvarově i rozsahem tak, aby kolem ulice mohla vzniknout zástavba, která se k ulici otáčí čelem, nikoliv zády a není odstoupena, ale přimknuta
- optimalizovat šířku plochy pozemní komunikace (s rezervou pro tramvaj nebo bez ní), aby budovy bylo možné přimknout k ulici a vytvořit souvislou uliční frontu; současný stav nutí zástavbu být od ulice odstoupena a „otáčet se k ní zády“
- podpořit vznik veřejných prostranství v univerzitním areálu



Platný ÚPO



Podnět pro změnu ÚPO





6.10 Opavská, Technologická, Průběžná (TS9)

Nový vstup do Ostravy

A. Definování rozsahu a tvaru území

rozloha: 80 ha



B. Stávající stav

obecně

- východní vstupní brána do Ostravy; V místě okružní křižovatky Opavská x Průběžná se jedná o nejvyšší místo na celé městské třídě 28. října – Opavská
- řešené území má v současném stavu podobu periferie
- rezerva pro rozvoj Pustkovce, VIII. stavebního obvodu, univerzitního areálu a vědeckotechnologického parku
- v území se nachází zásadní limity technické infrastruktury, jejichž vyřešení (přeložka, ověření kapacity) je podmiňujícím faktorem pro rozvoj a zhodnocení potenciálu území

vztah k městské třídě

- komunikace s tranzitním charakterem, která protíná rozsáhlé zelené plochy a izolální zeleň dělící ulici Opavskou od sídliště v severní části

zástavba

- území z velké části bez zástavby, část původní struktury rodinných domů Pustkovce, zahrádkářská kolonie, která se samovolně stává satelitní čtvrtí (rekonstrukce chat na rodinné domy)

veřejná prostranství

- území nemá žádná veřejná prostranství

dopravní infrastruktura

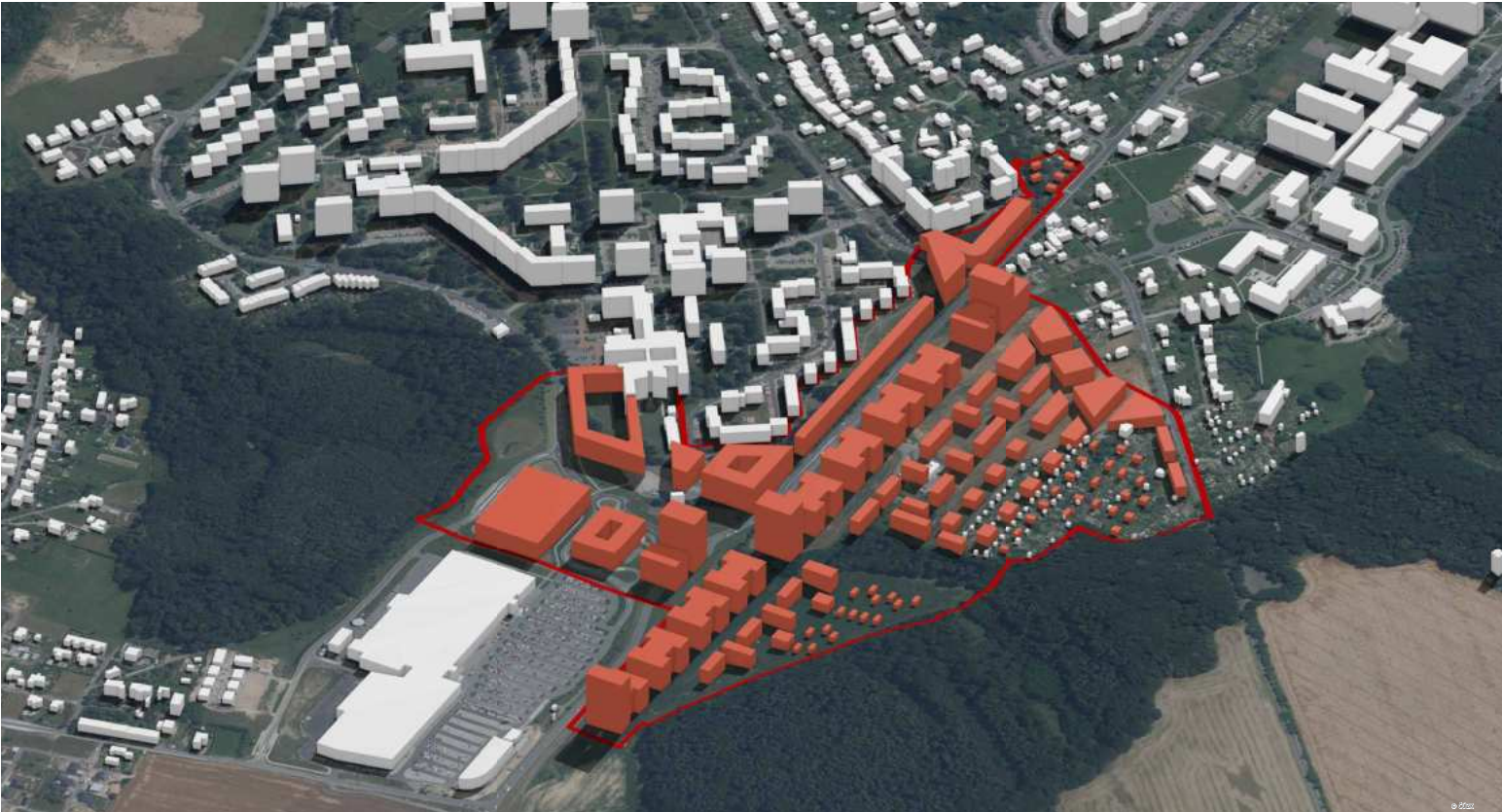
- plnohodnotný vjezd do města je v současnosti až na křižovatce Opavská x 17. listopadu
- v současné podobě ulice Opavská svou bariérovostí neumožňuje propojení okolních velmi atraktivních částí (areál nemocnice, kampus univerzity a areál inovačního centra s vesnicí Pustkovec, sídlištěm VIII. stavebního obvodu a Porubským lesem)
- problematické dopravní řešení napojení ulic Krásnopolská a Bedřicha Nikodema na ulici Opavskou

krajina a městská zeleň

- území sousedí s dnes méně využívanou částí Porubského lesa, který je jinak velmi atraktivní
- území sousedí s Plesenským lesem (za Globusem a točnou MHD)
- v samotném území je množství izolální zeleně podél Opavské, oddělující ulici od sídlišť

C. Odhad kapacit území ve vztahu k potenciálu rozvoje a transformace

Hrubá podlažní plocha (HPP): 150 000 m²
Odhad počtu obyvatel: 1 000
Odhad počtu uživatelů: 3 000



D. Cílový stav

celkový směr transformace

- spolu s transformačním územím TS8 Opavská, univerzitní areál vytvořit novou vstupní bránu do Ostravy; zástavbou a velkorysostí ulice vybudovat novou ostravskou čtvrt 21. století
- funkční naplní budov posilovat image průmyslového města zaměřeného na aplikovanou vědu a výzkum („nová fáze průmyslového vývoje“)
- limitující páteřní technickou infrastrukturu přeložit do nově vzniklé ulice prodloužená Technologická a Opavské, v jejím novém uličním profilu velkorysého bulváru

vztah k městské třídě

- nový charakter reprezentativní široké ulice, která je obklopena intenzivní výstavbou

zástavba

- novou zástavbou navazovat na různá měřítka, struktury a různá využití (univerzitní kampus, modernistická sídliště, vesnice, les)

- podél ulice Opavská vytvořit atraktivní polyfunkční zástavbu navazující na funkce univerzitního areálu a inovačního centra
- mezi prodlouženou ulicí Technologickou, přeloženou ulicí Krásnopolskou a Porubským lesem navrhnout zástavbu především rezidenční funkce a charakteru zahradního města formou viladomů a řadových domů
- vymezit ulici Průběžnou dostavbou areálů stavební fakulty a obchodního centra a zkombinovat ji s plochami zeleně v koridoru osy zeleně; tyto nové budovy by měly scelit a dokončit zástavbu VIII. stavebního obvodu Poruby

dopravní infrastruktura

- vytvořit síť ulic, které propojí novou zástavbu s okolní porubskou zástavbou
- paralelně s ulicí Opavskou prodloužit ulici Technologickou poskytující hlavní obsluhu území
- v místě současné okružní křižovat-

ky Opavská x Průběžná vytvořit tramvajovou točnu s veřejným prostranstvím podél zelené osy.

- narovnat ulici Opavskou ze strany příjezdu do města od Opavy; křížení s Průběžnou musí mít městský charakter
- vytvořit plynulou příčnou vazbu mezi ulicemi Krásnopolskou a Bedřicha Nikodema (přeložení trasy Krásnopolské, viz ÚPO)
- dopravní terminál může být umístěn při ulici Průběžné, ideálně integrován do ploch parkové zeleně po její levé části, aby ulice zůstala stabilně tvarována novou zástavbou; konkrétní poloha terminálu musí být určena ve vazbě zvolené trasy tramvaje; územní plán ponechává rezervu pro tramvaj v ulici Opavské; existuje také zpracovaný projekt na vedení tramvaje po ulicích 17. listopadu a Průběžné

nová veřejná prostranství

- v místě stávajícího kruhového objezdu se setkává významové

vstup do města, vedení krajinné osy zeleně a potřeba racionálně tvarované městské křižovatky; tyto aspekty by mělo reflektovat nové veřejné prostranství

krajina a městská zeleň

- propojit v koridoru krajinné osy zeleně Porubský les a Plesenské údolí v místě okružní křižovatky Opavská x Průběžná

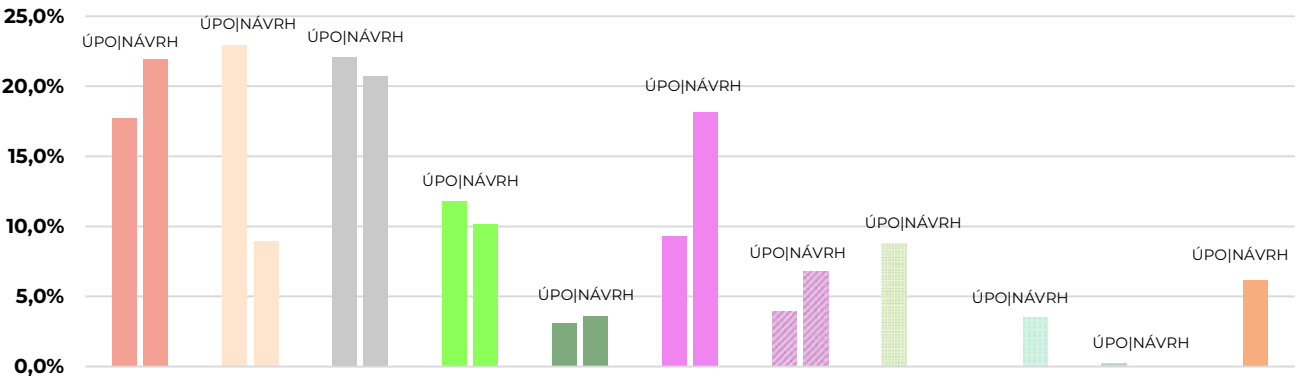
E. Porovnání cílového stavu s platným územním plánem

komentář k platnému ÚPO

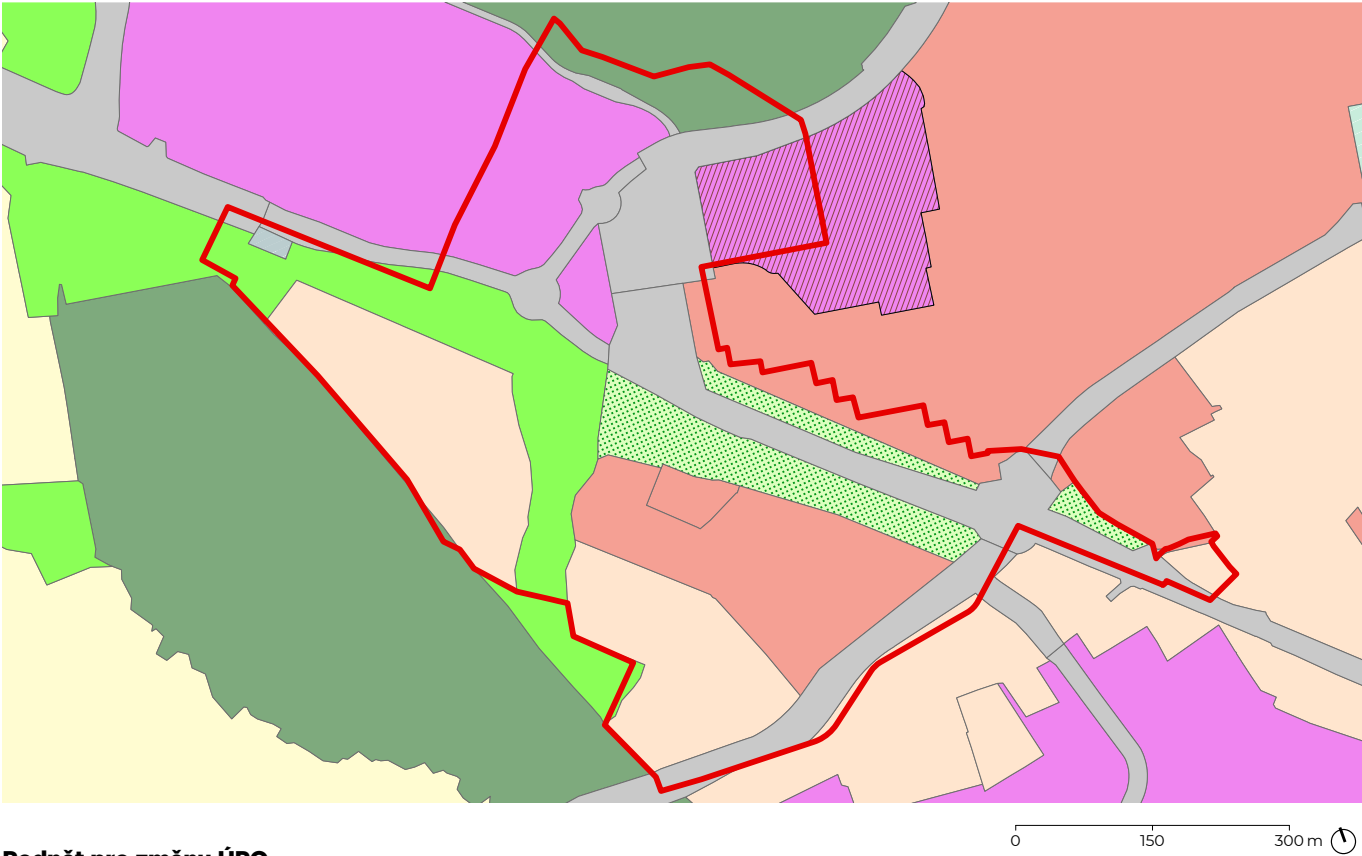
- ochranná zeleň odděluje městskou třídu od zástavby, což neumožňuje vznik živého a soudržného města
- výrazná preference ploch pozemních komunikací, včetně ploch pro parkoviště
- chybějící propojení zeleně v severojižním směru mezi Plesenským údolím a Porubským lesem
- místo určené pro dopravní terminál fixuje stávající neutěšený stav území; rezerva pro umístění terminálu je velká; terminál by měl být umístěn v rámci transformace a urbanizace tohoto území, tedy v rámci stavebního dokončení VIII. stavebního obvodu v Porubě

komentář k podnětu na změnu ÚPO

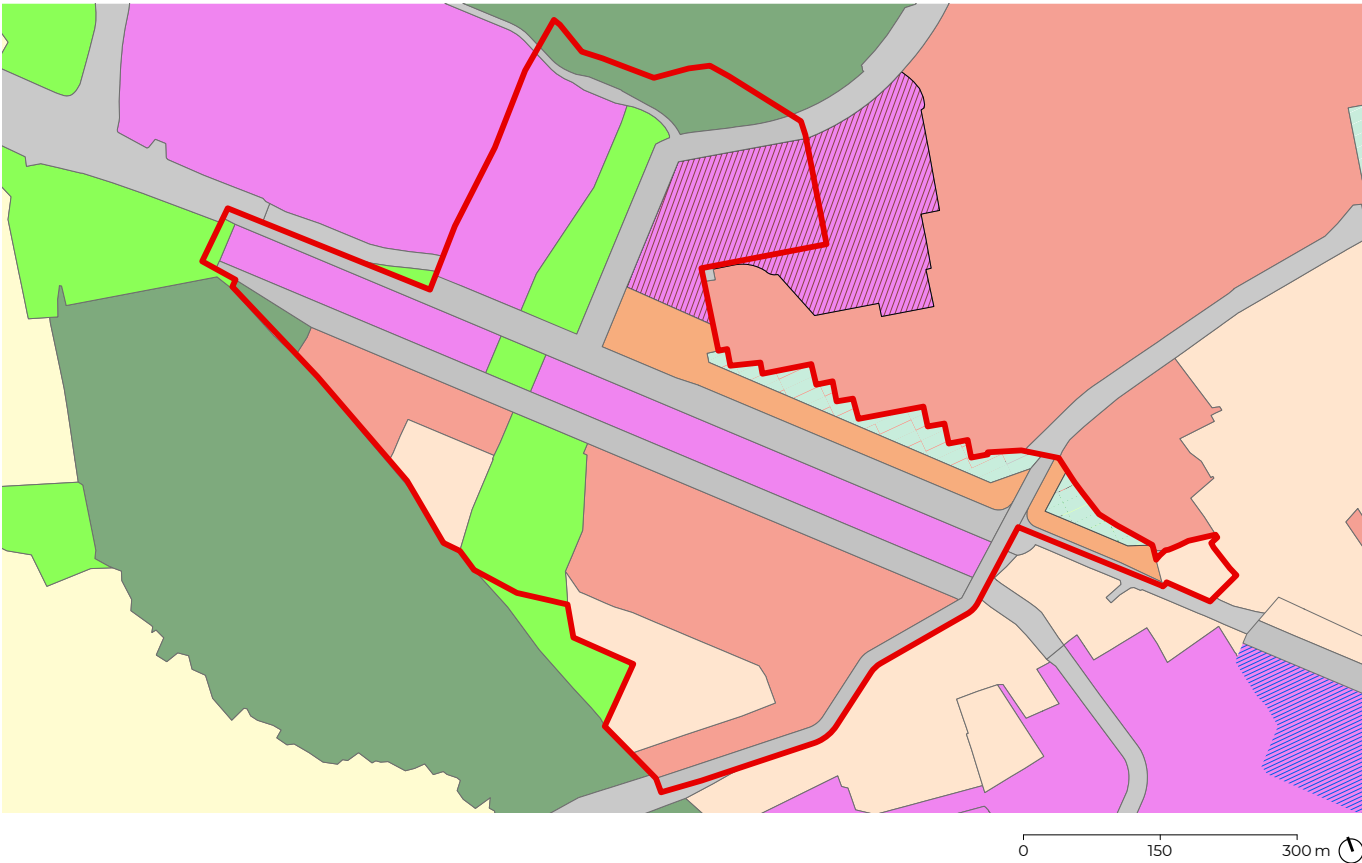
- zajistit intenzivní polyfunkční zástavbu po stranách ulice Opavské vymezením funkčního využití bydlení v bytových domech a občanského vybavení
- rozšířit areál stavební fakulty
- zlepšit provázanost ulic
- klást důraz na vytvoření městotvorných ulic pomocí regulací a přesného vymezení jednotlivých funkčních ploch
- mezi novou zástavbou lemující ulici Opavskou podél západní strany a sídlištěm Otakara Jeremiáše by měla být parková zeleň
- vytvořit osu zeleně severojižním směrem podél ulice Průběžné
- jihozápadně od ulice Opavské navázat na intenzivní zástavbu občanské vybavenosti funkčním využitím bydlení v bytových domech s postupným snižováním intenzity zástavby směrem k Porubskému lesu až k funkčnímu využití bydlení v rodinných domech



Platný ÚPO



Podnět pro změnu ÚPO



OSY ZELENĚ UVNITŘ MĚSTA



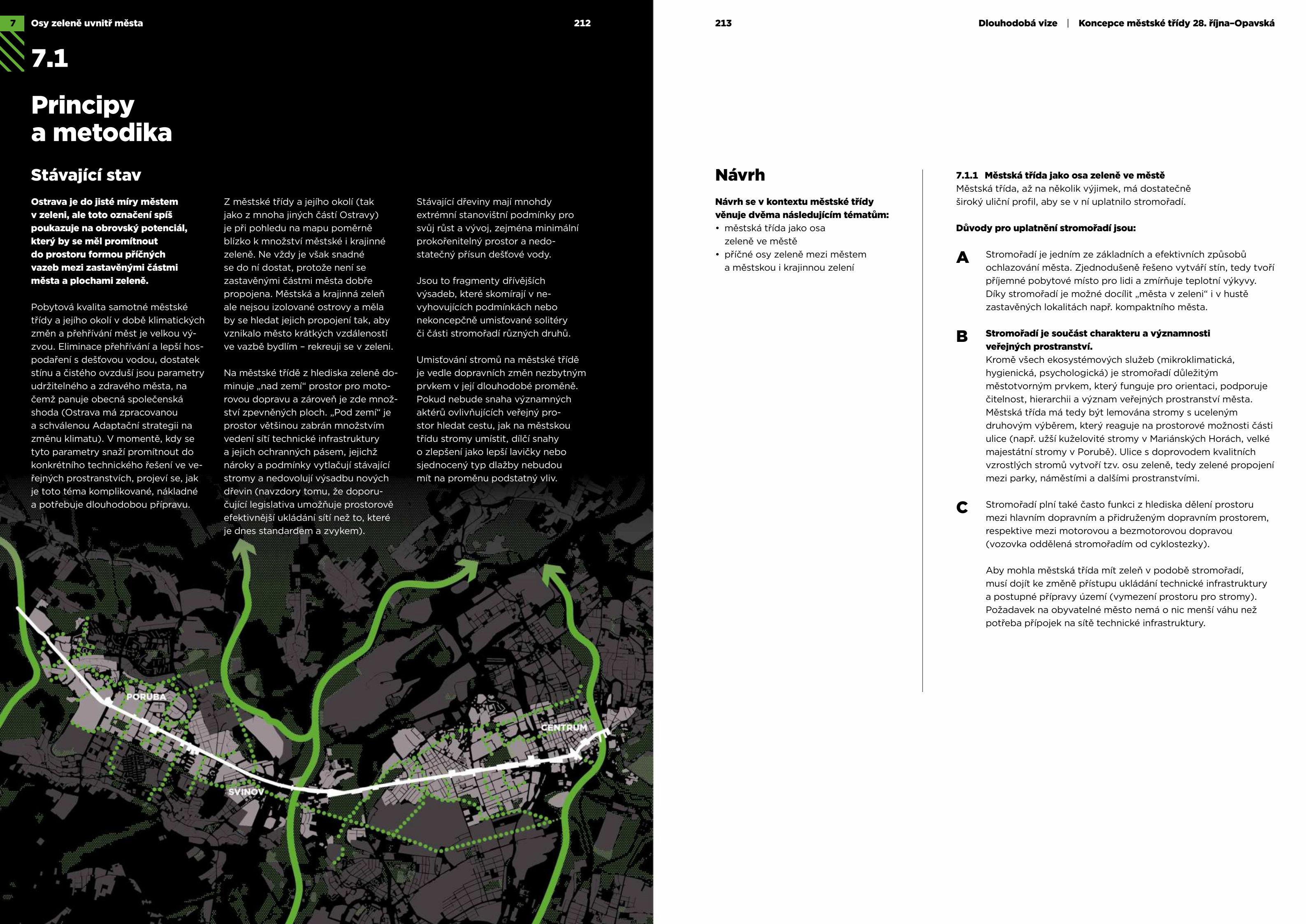
**Umožníme propojení ploch zeleně
napříč městskou třídou.**

**Zeleň ve vitálním a udržitelném
městě netvoří izolované ostrovy,
ale propojenou síť. Navrhujeme trasy
propojení existujících ploch zeleně,
které pak ovlivňují i podobu ulic.**

A N O T A C E :

Ostrava má dostatek kvalitních i potenciálně kvalitních zelených ploch (např. parků jako sad Dr. Milady Horákové, či příměstské zeleně jako je Turkov), ale nejsou vzájemně propojeny. Širší okolí městské třídy má dostatek kvalitní příměstské zeleně, ale je potřeba zlepšit její přístupnost.

Samotná městská třída by měla fungovat jako zelená osa území, ideálně lemována stromořadím jako jedním z efektivních způsobů ochlazování města. Až na výjimky je možné umístit stromy po celé délce. Zatím to však neumožňuje umístění sítí pod zemí, jejich přeřešení je však díky šířce ulice reálné. Požadavek na obyvatelné město z hlediska přehřívání nemá o nic menší váhu než potřeba přípojek na všechny sítě technické infrastruktury.



7.1

Principy a metodika

Stávající stav

Ostrava je do jisté míry městem v zeleni, ale toto označení spíš poukazuje na obrovský potenciál, který by se měl promítnout do prostoru formou příčných vazeb mezi zastavěnými částmi města a plochami zeleně.

Pobytová kvalita samotné městské třídy a jejího okolí v době klimatických změn a přehřívání měst je velkou výzvou. Eliminace přehřívání a lepší hospodaření s dešťovou vodou, dostatek stínu a čistého ovzduší jsou parametry udržitelného a zdravého města, na čemž panuje obecná společenská shoda (Ostrava má zpracovanou a schválenou Adaptační strategii na změnu klimatu). V momentě, kdy se tyto parametry snaží promítnout do konkrétního technického řešení ve veřejných prostranstvích, projeví se, jak je toto téma komplikované, nákladné a potřebuje dlouhodobou přípravu.

Z městské třídy a jejího okolí (tak jako z mnoha jiných částí Ostravy) je při pohledu na mapu poměrně blízko k množství městské i krajinné zeleně. Ne vždy je však snadné se do ní dostat, protože není se zastavěnými částmi města dobře propojena. Městská a krajinná zeleň ale nejsou izolované ostrovy a měla by se hledat jejich propojení tak, aby vznikalo město krátkých vzdáleností ve vazbě bydlim – rekreuji se v zeleni.

Na městské třídě z hlediska zeleně dominuje „nad zemí“ prostor pro motorovou dopravu a zároveň je zde množství zpevněných ploch. „Pod zemí“ je prostor většinou zabrán množstvím vedení sítí technické infrastruktury a jejich ochranných pásem, jejichž nároky a podmínky vytlačují stávající stromy a nedovolují výsadbu nových dřevin (navzdory tomu, že doporučující legislativa umožňuje prostorově efektivnější ukládání sítí než to, které je dnes standardem a zvykem).

Stávající dřeviny mají mnohdy extrémní stanovištní podmínky pro svůj růst a vývoj, zejména minimální prokořenitelný prostor a nedostatečný přísun dešťové vody.

Jsou to fragmenty dřívějších výsadeb, které skomírají v nevyhovujících podmínkách nebo nekonceptně umísťované solitéry či části stromořadí různých druhů.

Umísťování stromů na městské třídě je vedle dopravních změn nezbytným prvkem v její dlouhodobé proměně. Pokud nebude snaha významných aktérů ovlivňujících veřejný prostor hledat cestu, jak na městskou třídu stromy umístit, dílčí snahy o zlepšení jako lepší lavičky nebo sjednocený typ dlažby nebudou mít na proměnu podstatný vliv.

Návrh

Návrh se v kontextu městské třídy věnuje dvěma následujícím tématům:

- městská třída jako osa zeleně ve městě
- příčné osy zeleně mezi městem a městskou i krajinnou zelení

7.1.1 Městská třída jako osa zeleně ve městě

Městská třída, až na několik výjimek, má dostatečně široký uliční profil, aby se v ní uplatnilo stromořadí.

Důvody pro uplatnění stromořadí jsou:

A Stromořadí je jedním ze základních a efektivních způsobů ochlazování města. Zjednodušeně řešeno vytváří stín, tedy tvoří příjemné pobytové místo pro lidi a zmírňuje teplotní výkyvy. Díky stromořadí je možné docílit „města v zeleni“ i v hustě zastavěných lokalitách např. kompaktního města.

B Stromořadí je součástí charakteru a významnosti veřejných prostranství. Kromě všech ekosystémových služeb (mikroklimatická, hygienická, psychologická) je stromořadí důležitým městotvorným prvkem, který funguje pro orientaci, podporuje čitelnost, hierarchii a význam veřejných prostranství města. Městská třída má tedy být lemována stromy s uceleným druhovým výběrem, který reaguje na prostorové možnosti části ulice (např. užší kuželovité stromy v Mariánských Horách, velké majestátní stromy v Porubě). Ulice s doprovodem kvalitních vzrostlých stromů vytvoří tzv. osu zeleně, tedy zelené propojení mezi parky, náměstími a dalšími prostranstvími.

C Stromořadí plní také často funkci z hlediska dělení prostoru mezi hlavním dopravním a přidruženým dopravním prostorem, respektive mezi motorovou a bezmotorovou dopravou (vozovka oddělená stromořadím od cyklostezky).

Aby mohla městská třída mít zeleň v podobě stromořadí, musí dojít ke změně přístupu ukládání technické infrastruktury a postupné přípravy území (vymezení prostoru pro stromy). Požadavek na obyvatelné město nemá o nic menší váhu než potřeba přípojek na sítě technické infrastruktury.

7.1.2 Příčné osy zeleně mezi plochami městské i krajinné zeleně

V rámci snahy přiblížit město přírodě (jeden ze sedmi strategických cílů města) je potřeba budovat a kultivovat propojení městské a krajinné zeleně:

- pro rekreaci – tedy umožnit snadný, intuitivní a bezbariérový přístup do zeleně z městské třídy a jejího okolí
- pro zvýšení obytnosti veřejných prostranství obecně – koncepčně umisťovat prvky opečovávané vegetace ve veřejných prostranstvích a aplikovat opatření modrozelené infrastruktury; tím podporovat vznik sítě zeleně, která v různých intenzitách prochází městskou strukturou

V širším okolí městské třídy jsou identifikovány a navrženy příčné osy zeleně, které sledují a snaží se propojit:

- již existující plochy městské zeleně
- navázat zeleň městskou se zelení krajinnou

V těchto příčných osách se v úpravách veřejných prostranství mají přednostně uplatnit stromořadí nebo jiné prvky zeleně, které napomůžou kontinuálnosti zelené sítě vedoucí z hustě zastavěného města až do krajiny (např. umístit stromořadí v ulici, která vede příčnou vazbou z městské třídy do krajiny, revitalizace sídlišť na trasách zelených os, záhony v ulicích a na křižovatkách s městskou třídou nebo komponované a udržované plochy zeleně, skupiny stromů mezi domy, na sídlištích apod.). Za součást sítě zeleně nelze považovat plochy zbytkové nebo neudržované zeleně.

Příčné osy zeleně jsou z hlediska svého stavu děleny na:

- 1

funkční

Příčné osy, které jsou v území stabilizované a převážně funkční z hlediska prostupnosti i stavu vegetačních prvků. Kvalitu os i napojených ploch zeleně je však potřeba průběžně zlepšovat.
- 2

částečně funkční

U těchto příčných os je potřeba větších zásahů do prostorové struktury uličních profilů nebo vegetačních prvků. Prostupnost je sice teoreticky možná, ale charakter místa neodpovídá jeho významu a funkci. Může se jednat například o významnou ulici propojující městskou třídu s parkem, přičemž tato ulice je bez stromů nebo s výraznou převahou parkovacích míst. To znamená, že z hlediska prostupnosti má osa bariéry, které je třeba odstranit. Většina os, které vedou přes městskou třídu, je částečně funkční. To potvrzuje výše zmíněný potenciál města v zeleni, který se ale stane hodnotou až po konkrétních úpravách a uplatnění kvalitní zeleně ve veřejných prostranstvích, které zelená osa protíná.
- 3

nefunkční nebo nově navržená

Jedná se převážně o příčné osy procházející transformačními územími, případně místy, kde je v současném stavu významná prostorová bariéra znemožňující prostupnost. Cílový charakter těchto transformačních území musí být navrhován tak, aby v sobě zahrnoval navrhovanou osu zeleně. Nově navrhované osy zeleně ukazují potenciál města a jeho vazeb s příměstskou zelení v dlouhodobém horizontu a za předpokladu transformace nebo výrazných úprav v území.

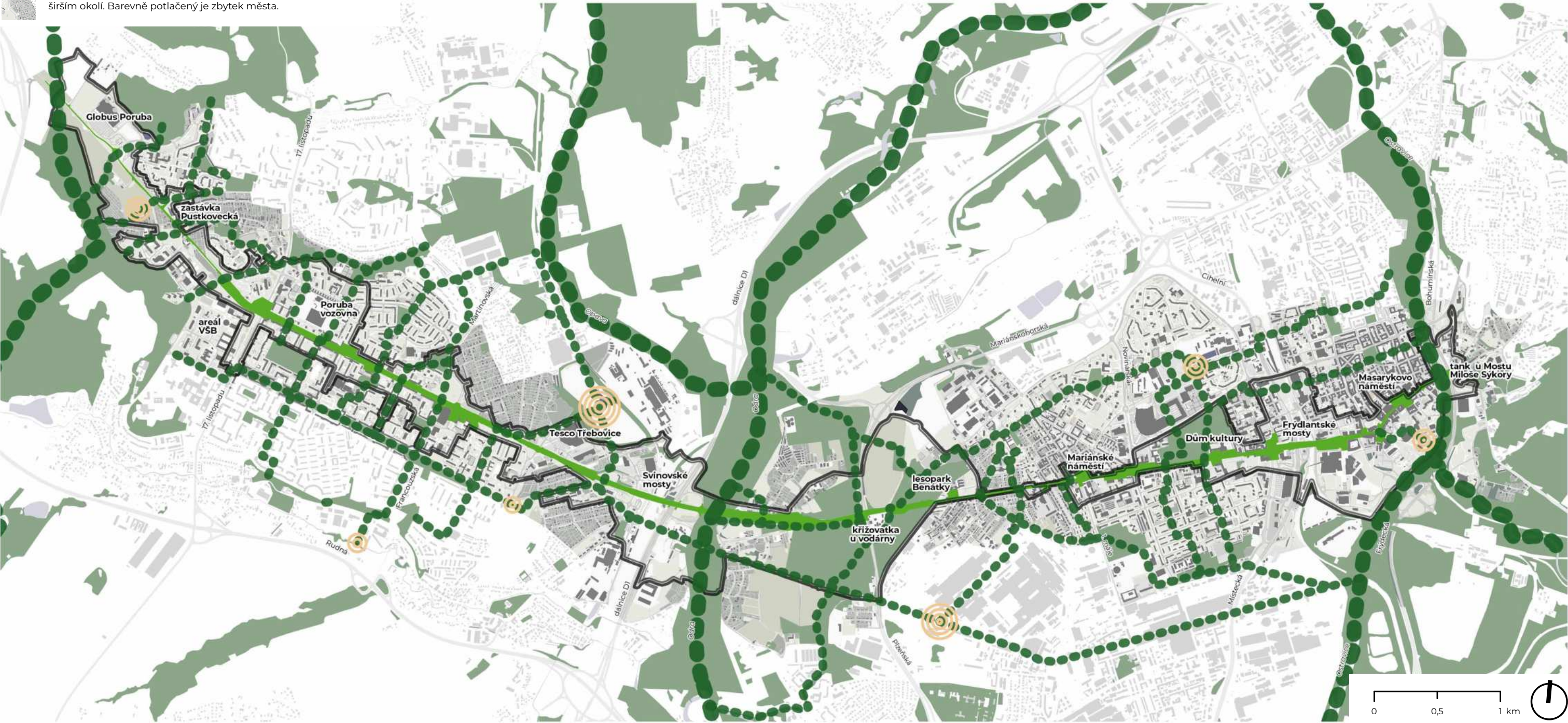
Uzlové body zeleně

Jedná se o místa křížení městské třídy s příčnými osami městské nebo krajinné zeleně, popřípadě místa vzájemného křížení příčných os. V rámci sítě zeleně tato místa představují klíčová centra zájmu a rozvoje, jelikož na ně dále navazují jednotlivé základní plochy zeleně se specifickou funkcí. V těchto uzlových bodech bude z hlediska dopravy kladen největší důraz na plynulost příčného pohybu pro pěší a cyklisty podél zelené osy, reprezentativní charakter a intenzitu péče o zeleň. Uzlové body lze zvýraznit např. uplatněním záhonů, použitím charakteristického druhu stromů nebo jejich specifickým seskupením apod.; naopak stromořadí zde může být z důvodu dopravně bezpečnostního přerušeno. Cílem je přirozené upozornění uživatelů na „uzel zelené sítě“. V současném stavu jsou častým problémem částečně funkční příčné zelené osy, které se ztrácejí v místě křížení (uzlovém bodě) s městskou třídou 28. října – Opavská.



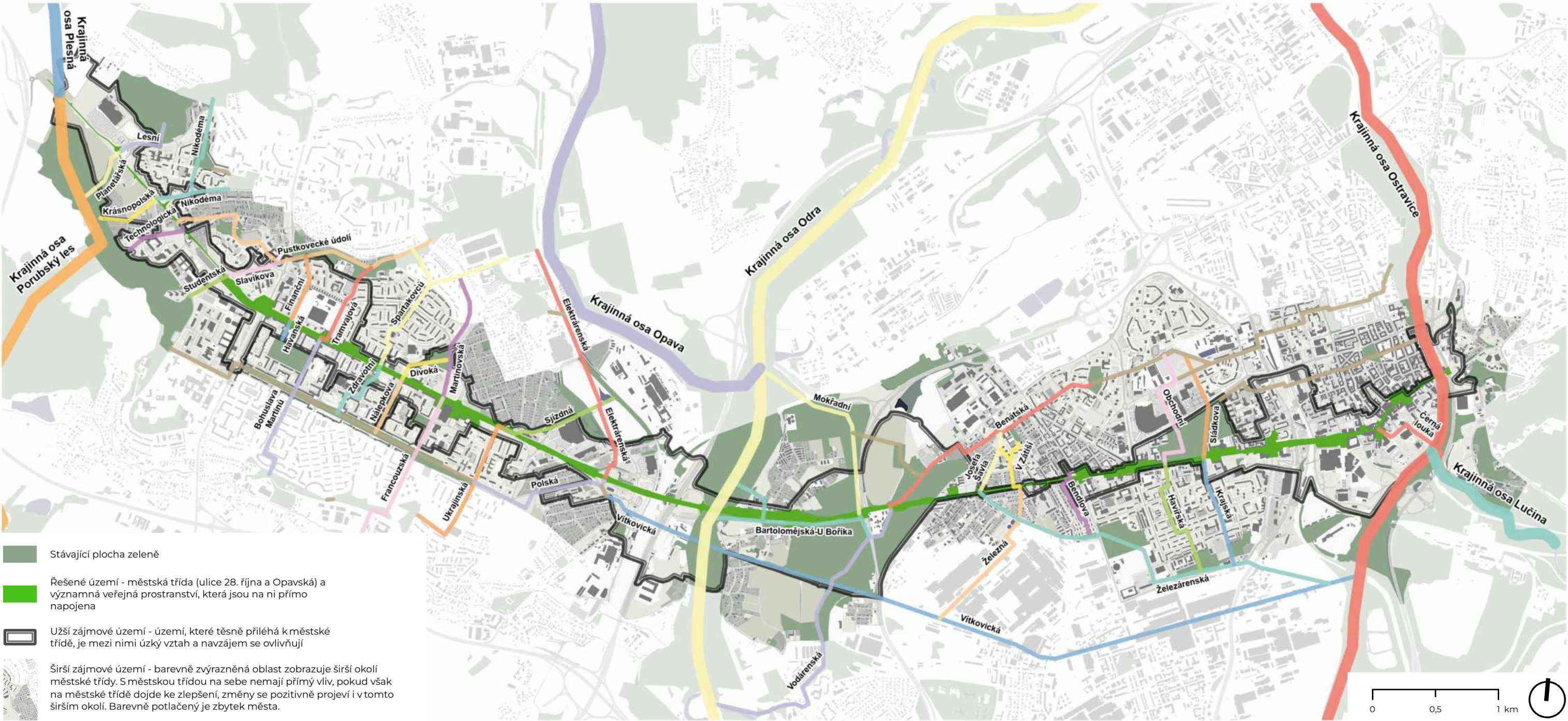
Osy zeleně uvnitř města

-  Navrhovaná plocha zeleně
-  Příčná osa zeleně - krajinná
-  Příčná osa zeleně – městská
-  Stávající plocha zeleně
-  Řešené území - městská třída (ulice 28. října a Opavská) a významná veřejná prostranství, která jsou na ni přímo napojena
-  Užší zájmové území - území, které těsně přiléhá k městské třídě, je mezi nimi úzký vztah a navzájem se ovlivňují
-  Širší zájmové území - barevně zvýrazněná oblast zobrazuje širší okolí městské třídy. S městskou třídou na sebe nemají přímý vliv, pokud však na městské třídě dojde ke zlepšení, změny se pozitivně projeví i v tomto širším okolí. Barevně potlačený je zbytek města.

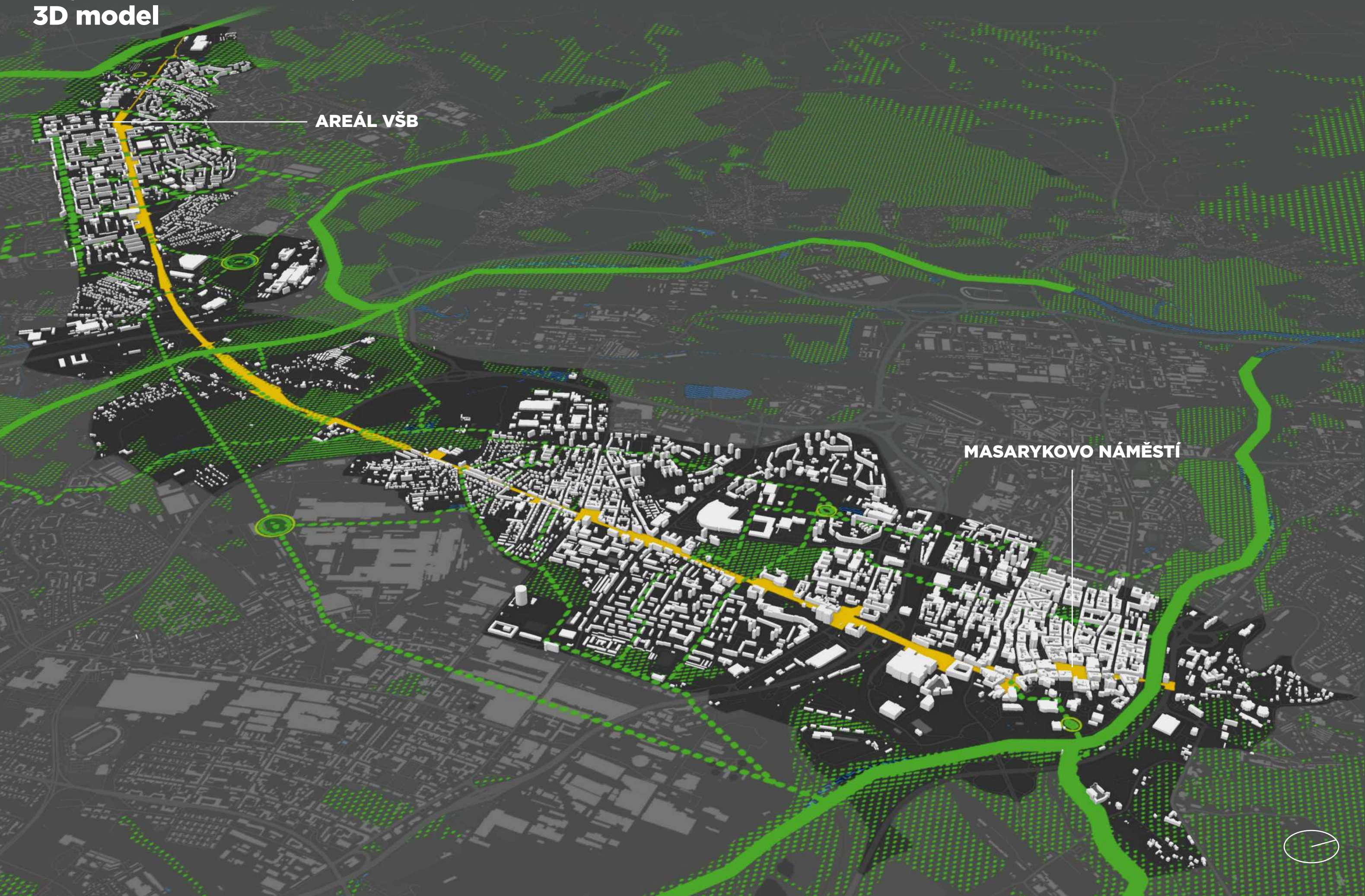


Osy zeleně uvnitř města

Mapa zobrazuje jednotlivé osy zeleně společně s jejich názvy a barevným rozlišením, které znázorňuje začátek a konec každé osy.



Osy zeleně uvnitř města, 3D model



Osy zeleně uvnitř města, 3D model



MASARYKOVO NÁMĚSTÍ

AREÁL VŠB



7 Osy zeleně uvnitř města 7.2 Ostravice FUNKČNOST: 1 označení: 1J trasa: krajinná osa Ostravice popis současného stavu: funkční	224 popis cílového stavu a principů: možné zlepšení přístupů do bermy	225 7.3 Ostravice FUNKČNOST: 1 označení: 1S trasa: krajinná osa Ostravice popis současného stavu: funkční	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská popis cílového stavu a principů: možné zlepšení přístupů do bermy dosadba stromořadí na pravém břehu, na straně Slezské Ostravy
 Havlíčkovo nábreží, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Lávka Unie, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Havlíčkovo nábreží, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 U Ostravice, 2023 Zdroj: Mapy.cz
 U Ostravice, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Restaurace Loděnice, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Komenského sady, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Most Miloše Sýkory, 2023 Zdroj: Mapy.cz
 Molo, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Pobytové schodiště, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 OMV, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Bohumínská, 2023 Zdroj: Mapy.cz

7 Osy zeleně uvnitř města	226	227	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská
7.4 Černá louka FUNKČNOST: 2 označení: 2J trasa: Smetanovo náměstí – park Černá louka (v návrhu) – hradní lávka – Slezkoostravský hrad – krajinná osa Lučina popis současného stavu: - osa průchozí, funkční, ale ve špatné kvalitě - prostor hrdla Vojanovy ulice na Smetanovo náměstí bez zeleně - neadekvátní povrchy a vegetace v prostoru výstaviště Černá louka popis cílového stavu a principů: - revitalizace ústí ulice Vojanova a Smetanova náměstí - revitalizace veřejných prostranství na Černé louce, zkvalitnění na významnou parkovou plochu		7.5 Krajská FUNKČNOST: 2 označení: 5aJ trasa: propojení sad Dr. Milady Horákové – Na Jízdárně – parčík Na Jízdárně – osa zeleně Železárenská popis současného stavu: - zeleň souborů bytových domů - parkování po obou stranách ulice - úzký chodník na každé straně popis cílového stavu a principů: - doplnění stromořadí v plochách parkování před bytovými domy - zkapacitnění chodníku a doplnění záhonů na západní straně ulice / v návaznosti na KÚ, VOŠ, ISŠ - řešení povrchů ulice v úseku parku Na Jízdárně - napojení na osu zeleně Železárenská	
 Smetanovo náměstí, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Vojanova, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Křižení ulic 28. října a Na jízdárně, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Sídliště Na Jízdárně, 2023 Zdroj: Mapy.cz
 Výstaviště, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Pavilon C, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 U hřiště, Na Jízdárně, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Park, Na Jízdárně, 2023 Zdroj: Mapy.cz
 Dětské hřiště, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Lávka Unie, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Střední škola elektrotechnická, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 U krajského úřadu, 2023 Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.6

Sládkova

FUNKČNOST: 2

označení: 5aS

trasa: sad Dr. Milady Horákové – Sládkova – park za pivovarem

popis současného stavu:

- částečně funkční osa
- chybí cílová plocha zeleně „Park za pivovarem“, což je motiv, který by se měl prověřit v rámci transformace území

popis cílového stavu a principů:

- revitalizace sadu Dr. Milady Horákové jako významné parkové plochy
- zlepšení prostupnosti přes ulici Varenská
- zvýšení poměru ploch zeleně v ulici Sládkova (doplnění stromořadí, změna povrchů, snížení počtu pakrkovacích míst
- vybudování „Parku za pivovarem“ v transformačním území mezi ulicemi U Stadiónu a ZŠ Generála Píky



Socha Vítězství práce, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Křižení ulic U stadiónu a Sládkova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Varenská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

228

popis cílového stavu a principů:

- revitalizace sadu Dr. Milady Horákové jako významné parkové plochy
- zlepšení prostupnosti přes ulici Varenská
- zvýšení poměru ploch zeleně v ulici Sládkova (doplnění stromořadí, změna povrchů, snížení počtu pakrkovacích míst
- vybudování „Parku za pivovarem“ v transformačním území mezi ulicemi U Stadiónu a ZŠ Generála Píky



Tenisové kurty, Sládkova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Sad Milady Horákové, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Sportovní areál, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

229

Dlouhodobá vize | Koncepce městské třídy 28. října–Opavská

7.7

Haviřská

FUNKČNOST: 2

označení: 5bJ

trasa: zeleň v zástavbě ulic Foerstrova, Nedbalova, parkové plochy mezi bytovými domy v ul. Haviřská – Gajdošova – park Gajdošova

popis současného stavu:

- částečně funkční osa
- chybí její jednoznačnější formulování v prostoru, aby byla jasněji čitelná

popis cílového stavu a principů:

- dosadba stromořadí
- zkapacitnění a materiálové sjednocení chodníků
- v místě komunikací zavedení obytné zóny a výškové sjednocení
- zkvalitnění vstupu do parku Gajdošova



Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U garáží, Gajdošova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Křižení ulic Zelená a Haviřská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Bytové domy, Haviřská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Park, Gajdošova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U ubytovny, Foerstrova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



7.8

Obchodní

FUNKČNOST: 2

označení: 5bS

trasa: sad Dr. Milady Horákové – obchodní zóna Retail park – U stadiónu – park za pivovarem

popis současného stavu:

- nefunkční osa
- v území obchodních center chybí jakákoliv jasně formulovaná trasa a komponovaná zeleň
- chybí propojení sídliště Hornopolní se sadem Dr. Milady Horákové

popis cílového stavu a principů:

- zlepšení prostupnosti obchodní zónou – bezpečný a pohodlný pěší a cyklistický pohyb
- doplnění úseků trávníků nebo záhonů a doplnění stromořadí
- doplnění chodníku v průchodu mezi benzínkou a autoprodejnou
- návaznost na transformační plochu Za pivovarem



Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pohled z ulice Varenská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



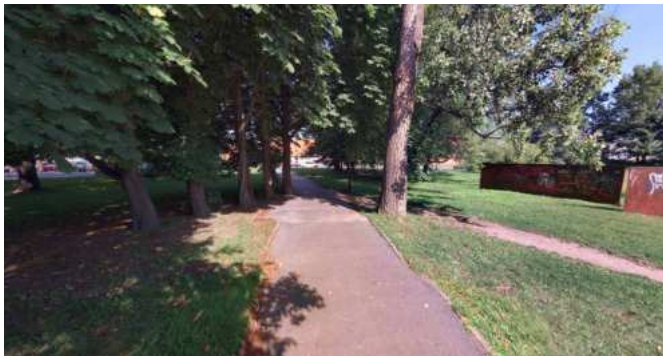
U stadionu, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Nákupní zóna Futurum, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Mezi benzínkou a autoprodejnou, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Sad Dr. Milady Horákové, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7.9

Bendlova

FUNKČNOST: 3

označení: 6J

trasa: Bendlova – Rubová – Martinská – Železárenská – park U Rakety

popis současného stavu:

- nástup z městské třídy mezi domy ulicí Bendlova
- propojení parkových ploch a zelených ulic se stávajícími vzrostlými stromy směrem k parku U Rakety

popis cílového stavu a principů:

- rekonstrukce pěších spojení ve vnitroblocích bytových domů
- revitalizace stávající zeleně, prosvětlení – odstranění hustých keřových skupin, vybudování průběžného chodníku a vybavenosti celou čtvrtí
- revitalizace parkově upravené plochy v nároží ulic 1. máje a ul. Železárenská (Březový park)



Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Martinská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Křížení ulic 1. máje a Železárenská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Křížení ulic Bendlova a Martinská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Bendlova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Billa, Bendlova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.10

Železná

FUNKČNOST: 3

označení: 7aJ

trasa: Jahnova – Železná – Průmyslový areál Hulváky (Vítkovice Steel)

popis současného stavu:

- v úseku ulice Jahnova kvalitní lipové stromořadí, ale v úzkých pruzích zeleně, v ulici Železná a dále v průmyslovém areálu je osa nefunkční
- vize napojení na osu železniční vlečky a parkovou plochu v ploše seřazovacího nádraží

popis cílového stavu a principů:

- regenerace celého uličního profilu Jahnova s důrazem na zachování a obnovu uličního stromořadí
- zúžení vozovek a rozšíření chodníku
- podnět pro budoucí rozvoj – v případě transformace průmyslového areálu nutno zakomponovat osu zeleně v širších návaznostech na lesopark Benátky atd.

Jahnova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Průmyslový areál, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Jahnova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

232

233

v Zátiší

FUNKČNOST: 3

označení: 7aS

trasa: V Zátiší – parková plocha mezi panelovými domy, Smetanův sad – Václavská – U dvoru – park Jiřího Trnky

popis současného stavu:

- ulice V Zátiší je v současném stavu téměř bez vegetace, navazuje na travnaté plochy okolo panelových domů a budovy střední školy, Smetanův sad a dále pokračuje ulicí Václavská a U Dvoru až do zelených ploch panelového sídliště Generála Hrušky a ul. Jiřího Trnky
- v trase osy zeleně jsou fragmenty izolovaných ploch zeleně, které spolu nejsou nijak propojeny

popis cílového stavu a principů:

- omezení parkování v ulici V Zátiší po jedné straně a doplnění jednořadého stromořadí
- revitalizace ploch mezi panelovými domy
- vybudování pěšího propojení v trase současných výšlapů na Smetanův sad

Průmyslový areál, Železná, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Křížení ulic Jahnova a Železná, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Průmyslový areál, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

233

233

v Zátiší

FUNKČNOST: 3

označení: 7aS

trasa: V Zátiší – parková plocha mezi panelovými domy, Smetanův sad – Václavská – U dvoru – park Jiřího Trnky

popis současného stavu:

- ulice V Zátiší je v současném stavu téměř bez vegetace, navazuje na travnaté plochy okolo panelových domů a budovy střední školy, Smetanův sad a dále pokračuje ulicí Václavská a U Dvoru až do zelených ploch panelového sídliště Generála Hrušky a ul. Jiřího Trnky
- v trase osy zeleně jsou fragmenty izolovaných ploch zeleně, které spolu nejsou nijak propojeny

popis cílového stavu a principů:

- omezení parkování v ulici V Zátiší po jedné straně a doplnění jednořadého stromořadí
- revitalizace ploch mezi panelovými domy
- vybudování pěšího propojení v trase současných výšlapů na Smetanův sad

Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Smetanův sad, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

U školky, Karasova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Sídliště, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Mojmirovců, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Mojmirovců, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7 Osy zeleně uvnitř města	234	235	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská
7.12 Železárenská FUNKČNOST: 2 označení: 7bJ trasa: Železárenská – park U rakety – park Gajdošova – Dolní oblast Vítkovice – řeka Ostravice		7.13 Josefa Šavla FUNKČNOST: 2 označení: 7bS trasa: Josefa Šavla – návaznost na 7aS	
popis současného stavu: - ulici Železárenskou zastiňuje alej vzrostlých stromů převážně lip, která končí na křižovatce s ulicí Železnou - dále osa pokračuje bez zeleně mezi ploty hřbitova a průmyslového areálu - od křižovatky s Martinskou po 1. máje pokračuje s volně rostlou zelení vlevo - osa ústí do parku U rakety, který je významnou plochou městské zeleně popis cílového stavu a principů: - rozšíření zelené osy směrem do průmyslového	areálu (v případě jeho setrvání ve funkčnosti) pomocí změny typu oplocení tak, aby nevytvářelo vizuální bariéru (nebo jeho odstranění) - v případě transformace průmyslového areálu nebo jeho části musí dojít i k úpravě hrany mezi areálem a ulicí a tedy zakomponování zeleně v ose z Železárenské - v úseku Železárenská – Martinská využití stávající vegetace za oplocením, případně dosadba nového uličního stromořadí - další část zelené osy je spojena s možností proměny nebo částečné zástavby parku U Rakety a propojení přes ulici Místecká a transformované plochy oblasti Dolních Vítkovic směrem k řece	popis současného stavu: - alej vzrostlých lip v ulici Josefa Šavla - parkování aut po obou stranách silnice - chodník na pravé straně se mění v pěšinu, která se později ztrácí úplně, na druhé straně pouze úzký chodník podél rodinných domů popis cílového stavu a principů: - rozšíření pěších tras s důrazem na zachování nebo obnovu stromořadí	
 Pohled z 28. října, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Železárenská, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Pohled z 28. října, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Josefa Šavla, 2023 Zdroj: Tiskovina/Autor
 Křížení ulic Železárenská a 1. máje, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Křížení ulic Železárenská a Martinská, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Náprstkova, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Křížení ulic Mojžírova a Kubelíkova, 2023 Zdroj: Mapy.cz
 U základní školy, Železárenská, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Park, Železarenská, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 Restaurace Zátíši u kocoura, 2023 Zdroj: Mapy.cz	 U Školy, Josefa Šavla, 2023 Zdroj: Mapy.cz

7 Osy zeleně uvnitř města		236	237	Dlouhodobá vize Koncepce městské třídy 28. října–Opavská	
7.14 Vodárenská		7.15 Benátská			
FUNKČNOST: 3		FUNKČNOST: 2			
označení: 9J		označení: 9S			
trasa: lesopark Benátky – vodárenský les – rybníky pod Bedřiskou – Nová Ves		trasa: Novoveská – Sokola Tůmy – Vršovců – návaznost na 7as a 7bs			
popis současného stavu:		popis současného stavu:		popis cílového stavu a principů:	
• napojení z městské třídy na cestní síť pěšin lesoparku Benátky • chybí pěší spojení s vodárenským lesem přes silnici Plzeňská		• asfaltová silnice Novoveská podél lesoparku, rybníků a hřišť, se napojuje na příčné osy 7aS a 7BS • převážně volně rostlá zeleň směrem do města se postupně mění na uliční stromořadí		• obnovení lesoparku, především části navazující na rybníky; cílem je vybudovat celoměstsky významný lesopark, který svou náplní a fungováním naváže na historickou slávu své existence z dob první republiky, s dostatkem občanské vybavenosti; proměna v aktivní místo pro rekreaci, obnovení a nahrazení staré zeleně, kultivace pravidelnou péčí o zeleň stávající; cesty napříč parkem musí mít logické návaznosti, zajistit všesměrnost pohybu a propojit park s okolím (identifikovat a kultivovat vstupy do parku), zajistit jeho dobrou dostupnost na MHD	
					
Zábřežka, 2023 Zdroj: Mapy.cz		Střední zahradnická škola, 2023 Zdroj: Mapy.cz		Novoveská, 2023 Zdroj: Mapy.cz	
					
Rybníky pod Bedřiskou, 2023 Zdroj: Tiskovina/Autor		Podchod, 2023 Zdroj: Mapy.cz		Vršovců, 2023 Zdroj: Mapy.cz	
					
Plzeňská, 2023 Zdroj: Mapy.cz		Pohled z 28. října, 2023 Zdroj: Mapy.cz		ZŠ Generála Píky, 2023 Zdroj: Mapy.cz	
					
				Sládkova, 2023 Zdroj: Mapy.cz	



7.16 | Bartolomějská — U Boříka

FUNKČNOST: 3

označení: 10J
trasa: lesopark Benátky – vodárenský les – park U Boříka – Odra

popis současného stavu:

- osa zeleně souběžná s městskou třídou, propojující plochy zeleně pod tělesem městské třídy
- velké plochy zeleně se vzrostlými stromy, které netvoří ucelenou linii
- řada bariér v pohybu, např. přechody pro chodce v křižovatce U vodárny, napojení ulice Bartolomějská na ulici U Boříka, vzhled samotné ulice U Boříka, komplikovaný nástup do Poodří

popis cílového stavu a principů:

- využití velkého množství stávající zeleně ke kompletnímu vybudování osy a doplnění prvků pro plynulý pohyb chodců a cyklistů



Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Cyklostezka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Nová výsadba, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Sjezd na ulici U Boříka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U Boříka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Zastávka Nová Ves, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7.17 | Mokřadní

FUNKČNOST: 3

označení: 10S
trasa: vodárenský les – Odra

popis současného stavu:

- mozaika polí, ploch ladem a lesních porostů
- většinou zamokřené plochy s problematickým jiným využitím

popis cílového stavu a principů:

- nové napojení na krajinou osu Odra



Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pohled z 28. října, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Mokřadní, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Mokřadní, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pohled z ulice Rolnická, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Aleje, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



7.18 | Odra jih

FUNKČNOST: 2

označení: 11J
trasa: krajinná osa Odra

popis současného stavu:

- mozaika lesů, luk i polí

popis cílového stavu a principů:

- podpora trvalých travních porostů, lesů, solitérních stromů a skupin stromů v celé šířce nivy Odry – přírodě blízkého krajinářského parku
- doplnění stromořadí podél cyklostezky
- v rámci městské třídy vyhlídkové místo na mostní konstrukci



Odra, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Cyklostezka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U mostu, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Odra, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U splavu, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U Rudné, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7.19 | Odra sever

FUNKČNOST: 2

označení: 11S
trasa: krajinná osa Odra

popis současného stavu:

- mozaika lesů, luk i polí

popis cílového stavu a principů:

- podpora trvalých travních porostů, lesů, solitérních stromů a skupin stromů v celé šířce nivy Odry; přírodě blízkého krajinářského parku
- doplnění stromořadí podél cyklostezky
- v rámci městské třídy vyhlídkové místo na mostní konstrukci



Odra, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Odra, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Stromořadí, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Rozcestí, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Jez u Lhoty, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Bývalý Důl Odra, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.20

Polská

FUNKČNOST: 3

označení: 13J

trasa: Svinov mosty – Sabinova – navržený park Polská – Ukrajinská – Hlavní třída

- popis současného stavu:

 - v současné době periferní území
 - park Polská je součástí územní studie, která udává plán pro rozvoj území
 - ulice Sabinova končí u paty náspu městské třídy Opavská
- popis cílového stavu a principů:

 - zkvalitnění ploch zeleně v ul. Sabinova
 - doplnění stromořadí
 - navázání na zpracovanou územní studii „Svinov – Mongolská – Polská“
 - v širším kontextu a dlouhodobém horizontu provazba přes transformační území Svinov přes městskou třídu



Sabinova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



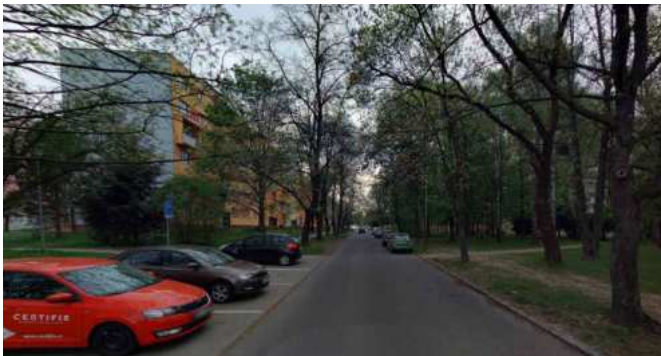
Sabinova garáže, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Zeleň, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Křižení ulic, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Ukrajinská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Ukrajinská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7.21

Elektrárenská

FUNKČNOST: 3

označení: 13S

trasa: Svinov mosty – Elektrárenský park – řeka Opava

- popis současného stavu:

 - nefunkční osa
 - složitá prostupnost území
 - potenciál z hlediska transformace širšího území
- popis cílového stavu a principů:

 - vybudování osy souvisí s kompletní přestavbou křižovatky na ul. Opavská, transformací území okolo Nádraží Svinov, ulici Bílovecká a Elektrárenská a transformací ploch odkališť elektrárny Třebovice



Sjezd, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Hornbach, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U garází, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Stávající zeleň, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Porfix, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Na Heleně, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.22

Ukrajinská

FUNKČNOST: 2

označení: 15aJ

trasa: Ukrajinská – Hlavní třída

popis současného stavu:

- v ulici Mongolská kvalitní městská zeleň včetně nových výsadeb, na ulici Ukrajinská také
- na konci ulice Ukrajinská napojení na pěší a cyklistickou stezku Městské třídy

Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Kaufland, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

V Závětrí, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

popis cílového stavu a principů:

- dosadba stromořadí
- zkapacitnění a materiálové sjednocení chodníků
- výraznější využití a zkvalitnění navazujících ploch zeleně bytových domů
- vyústění Ukrajinské a navázání na Hlavní třídu je součástí komplexního plánu na dostavbu území v ukončení Hlavní třídy

Ukrajinská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Pěší zóna, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Evžena Rošického, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

245

Dlouhodobá vize | Koncepce městské třídy 28. října–Opavská

7.23

Sjízdná

FUNKČNOST: 3

označení: 15aS

trasa: Kpt. Jaroše – Servisní – Sjízdná (zahrádkářská osada) – odkaliště

popis současného stavu:

- provizorní pěší vstup do zahrádkářské osady po panelovém mostku z ulice Servisní
- podél produktovodu množství volně rostlé zeleně

Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Křížení ulic Sjízdná a Servisní, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Proudovod, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

popis cílového stavu a principů:

- využití stávající přirozené vegetace
- vybudování nové stezky podél produktovodu k odkališti (Elektrářenský park)

Panelový mostek, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Autobusová zastávka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Servisní, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osý zeleně uvnitř města

246

247

7.24

Francouzská

FUNKČNOST: 2

označení: 15bJ

trasa: Francouzská – Jilemnického náměstí – Hlavní třída – Porubka

popis současného stavu:

- ulice Francouzská s dostatkem travnatých ploch a kvalitním stromořadím navazuje na Jilemnického náměstí – centrální plocha zeleně se vzrostlými stromy – a na Hlavní třídu – městský zelený bulvár, který tvoří paralelní osu k městské třídě

popis cílového stavu a principů:

- stromořadí malokorunných stromů (javorů) nahradit velkokorunnými stromy
- doplnit segmenty stromořadí v místech, kde chybí
- zlepšení návaznosti na Jilemnického náměstí
- ve velkých plochách parkovišť doplnit výsadby velkokorunných stromů
- zajistit prostupnost k říčce Porubka

Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Jilemnického náměstí, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Hlavní třída, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Křížení ulic Francouzská a Polská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Bytostav, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Nad Porubkou, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osý zeleně uvnitř města

246

247

7.25

Martinovská

FUNKČNOST: 2

označení: 15bS

trasa: rozvojová plocha Martinovská x Opavská – park Oáza klidu (u Sarezy) – Martinovská – 1. československého armádního sboru

popis současného stavu:

- osa začíná vyšlapanou pěšinou přes transformační plochu, určenou k zástavbě městskou strukturou, dále přes parkovou plochu Oáza klidu (u Sarezy) – významnější plocha zeleně v rámci této části města –zde ústí také osa 16S, pokračuje podél dopravní tepny Martinovská jako asfaltový chodník s pásem zeleně

popis cílového stavu a principů:

- součástí nové zástavby jsou plochy zeleně
- průchod směrem na sever je zachován a kultivován
- osu lze kultivovat dílčími úpravami stávající vegetace nebo nahrazením/doplněním novou výsadbou
- osa je součástí úprav ulice Martinovská, kde může stromořadí oddělovat hlavní dopravní a přidružený prostor; v širším kontextu navazuje tato osa zeleně až na vstupy do přírodní památky Turkov

Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Transformační plocha, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Martinovská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Opavská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Zastávka Sokolovská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

Křížení ulic Martinovská a Provozní, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.26

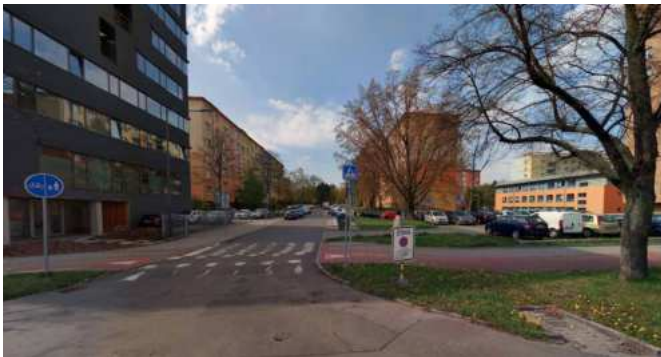
Nálepkova

FUNKČNOST: 2

označení: 16aJ

trasa: Nálepkova – Nálepkovo náměstí – Nálepkova – Hlavní třída

- popis současného stavu:**
- v ulici Nálepkova jsou po obou stranách parkovací místa, za nimi chodník pro pěší, nově vysazené stromy mezi parkovacími místy
 - na celé severní i jižní hranici Nálepkova náměstí jsou parkovací místa – vstupy do náměstí pouze v rozích, množství vzrostlých stromů
 - dále osa pokračuje přes parkoviště a průchodem pod budovami na Hlavní třídu



Hlavní třída, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Podchod, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Nálepkova-vnitroblok, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

- popis cílového stavu a principů:**
- vytvoření vstupů na Nálepkovo náměstí ve směru sever-jih, byť na úkor min. 2 parkovacích stání
 - na plochách parkovišť integrace zeleně v podobě stromořadí nebo koncepčně umístěných solitérů
 - rekonstrukce chodníku a zpřehlednění v průchodu na Hlavní třídu



Křižení ulic Nálepkova a Španielova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Nálepkovo náměstí, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pohled z Hlavní třídy, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

249

Dlouhodobá vize | Koncepce městské třídy 28. října–Opavská

7.27

Divoká

FUNKČNOST: 3

označení: 16aS

trasa: Nálepkova (v prodloužení ulice) – park Oáza klidu (u Sarezy) – Martinovská

- popis současného stavu:**
- v současné době neexistující průchod přes proluku s množstvím náletové vegetace, která patří k rezidenci LXM



Hlavní třída, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Hlavní třída, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Park, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

- popis cílového stavu a principů:**
- zlepšení prostupnosti ve směru sever-jih mezi ulicí Nálepkovou, přes městskou třídu do severní části osy zeleně
 - umožnit průchod přes plochu směrem k parku Oáza klidu (u Sarezy)
 - využití a revitalizace porostu náletových dřevin
 - kultivace osy je možná i nezávisle na zastavění proluky
 - v případě zastavění proluky, vhodné řešit koncepčně
 - průchod mezi novým domem a školou nebo novým domem a rezidencí LXM



Hlavní třída, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Park, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Park, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osý zeleně uvnitř města

7.28

Zdravotní

FUNKČNOST: 2

označení: 16bJ

trasa: poliklinika Poruba – Park zdraví (za poliklinikou) – Dětská – Spoju – Hlavní třída

popis současného stavu:

- vjezd/vstup do areálu polikliniky s neoficiálním parkováním na kraji komunikace a na trávníku, osa pokračuje parkovou plochou za poliklinikou (Park zdraví) na ulici Dětskou, zde parkování po obou stranách, přes ulici Čkalovovou osa pokračuje ulicí Spoju, v celé délce kolmé parkování, a vyústuje na hlavní třídě v zeleném parkovém nároží Florida



Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Park, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Čkalova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

250

popis cílového stavu a principů:

- možné zlepšení přístupu z městské třídy kultivací ulice podél východní strany polikliniky Poruba; tato ulice, která je hlavním přístupem do Parku zdraví, vyžaduje rekonstrukci, legitimizaci podélných parkovacích stání, opravu povrchů atd.; dále osa naváže na cestní síť Parku zdraví
- v ulici Dětská možná dosadba stromů v travnatých plochách
- v ulici Spoju zvážit omezení parkovacích míst k výsadbě uličního stromořadí nebo implementaci jiných prvků zeleně v rámci uličního prostoru, v současném stavu ulice má charakter parkoviště



Zdravotní, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Dětská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Spoju, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

251

Dlouhodobá vize | Koncepce městské třídy 28. října–Opavská

7.29

Spartakovců

FUNKČNOST: 2

označení: 16bS

trasa: Spartakovců – náměstí Družby – Pustkovecké údolí

popis současného stavu:

- chodník od městské třídy se napojuje do ulice Spartakovců s množstvím travnatých ploch se stromy a keři; dále se napojuje mezi ulicemi U Sportoviště a Gen. Sochora na asfaltový chodník v travnaté ploše bez stromů; poté navazuje na náměstí Družby – významnou plochu zeleně, následně ulicí 1. československého armádního sboru, plochami zeleně mezi panelovými domy k Pustkoveckému údolí

popis cílového stavu a principů:

- možná výsadba dřevin v travnaté ploše mezi ulicí Spartakovců a náměstím Družby
- výsadba nového uličního stromořadí v ulici 1. československého armádního sboru nebo doplnění solitérů ke stávajícím fragmentům stromořadí



Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Gen. Sochora, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



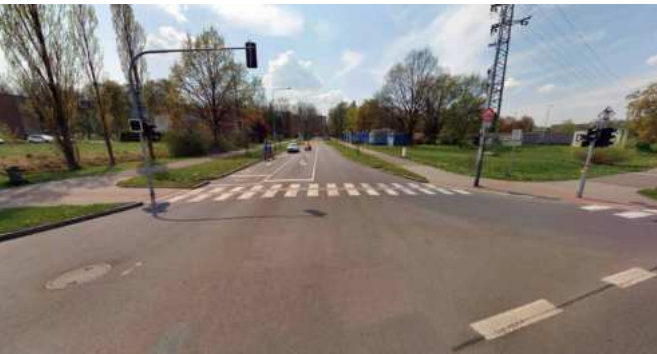
Zastávka náměstí Družby, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Spartakovců, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Náměstí Družby, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pohled z Martinovské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.30

Bohuslava Martinů

FUNKČNOST: 2

označení: 17J

trasa: Bohuslava Martinů – Havlíčkovo náměstí – Hlavní třída

- popis současného stavu:**
- v ulici Bohuslava Martinů je největší podíl využití ploch pro parkování
 - nástup z městské třídy je bez zeleně
 - osa navazuje na Havlíčkovo náměstí a průchodem pod bytovými domy na Hlavní třídu, Náměstí Vítězslava Nováka a park u DK Poklad



Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Hlavní třída, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Čs. exilu, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

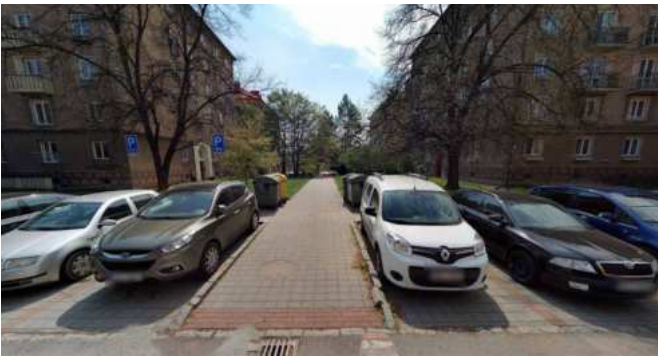
- popis cílového stavu a principů:**
- zkvalitnění nástupu z městské třídy a předprostoru bytových domů v ulici Bohuslava Martinů
 - výsadba zeleně v plochách před domy
 - možná výsadba stromů místo některých parkovacích míst
 - doplnění trvalkových záhonů a zlepšení vybavenosti
 - návaznost na zelené vnitrobloky



Havlíčkovo náměstí, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Náměstí Vítězslava Nováka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Budovatelská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

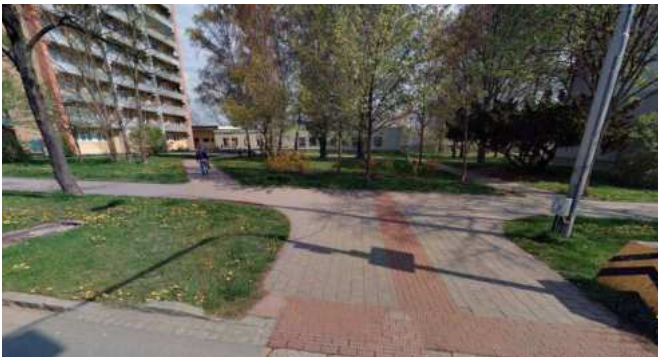
7.31

Tramvajová

FUNKČNOST: 3

- označení:** 17S
- trasa:** Městská knihovna – vozovna Poruba – sportoviště TJ Start Ostrava – Pustkovecké údolí

- popis současného stavu:**
- osa začíná předprostorem Knihovny města Ostravy
 - pokračuje areálem vozovny, který je jedním z transformačních území města, s potenciálem stát se novou obytnou čtvrtí
 - dále pokračuje okolo sportovních ploch TJ Start Ostrava a ústí do Pustkoveckého údolí



Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

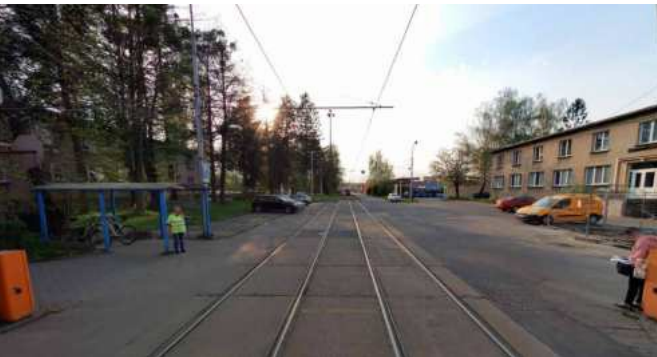


Slavíkova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U kurtů, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

- popis cílového stavu a principů:**
- transformace areálu vozovny v novou obytnou čtvrť umožňuje pěší prostupnost; obsahuje prvky zeleně, liniově posilující tuto osu
 - v dalších plochách modernistického sídliště je možná revitalizace stávající zeleně a dosadba nové
 - návaznost na pěší propojení okolo sportovišť



U vozovny, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Volné prostranství, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Připojení na Pustkoveckou, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7.32

2

označení: 18J

trasa: Havanská - Havlíčkovy náměstí

popis současného stavu:

- v ulici Havanská parkovací místa jsou po obou stranách, úzký chodník pro pěší, nedostatek stromů a dalších vegetačních prvků

popis cílového stavu a principů:

- v ulici Havanská doplnit stromořadí a rozšířit chodníky
- osu z ulice napojit kompozičně a funkčně do parku na Havlíčkově náměstí a revitalizovat park jako významnou plochu městské zeleně



Pohled do ulice Opavská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Havanská, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Vnitroblok 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Silesia medical 2023 | Źródło: Many cz



Podchod 2023 | Zdroj: Manyc



Kontenery 2023 | Źródło: Mapy.cz

7.33

2

označení: 18S

trasa: Finanční – Slavíkova – Pustkovecké údolí

popis současného stavu:

- osa začíná na ulici Finanční, kde v současné době končí chodník a pokračuje jen jednosměrně vedená asfaltová vozovka (s vyšlapanou pěšinou v pásu zeleně u hrany plotu areálu vozovny)
- prostor působí jako uzavřený, veřejnosti částečně nepřístupný areál, nikoliv veřejné prostranství
- osa pokračuje ulicí Slavíkova mezi bytovými domy až k Pustkoveckému údolí
- křížení ulic Slavíkova, Finanční a vjezdu do areálu vozovny je i přes poměrně velké plochy zeleně nepřehledné a pro orientaci a plynulý pohyb chodců komplikované

popis cílového stavu a principů:

- v ulici Finanční celková změna uličního profilu (doplnění stromořadí, rozšíření chodníků)
- úprava křížení ulic Slavíkova a Finanční, garáže
- revitalizace zeleně v okolí bytových domů na ulici Slavíkova
- kompoziční napojení parku v Pustkoveckém údolí na ulici Slavíkova



Pohled z Opavské. 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Finanční úřad, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Finanční 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Body Academy 2023 | Źródło: Mapy.cz



Slavíkova, 2023 | Zdroj: Manly.cz



Pustkovecké údolí 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7

Osy zeleně uvnitř města

7.34

Studentská

FUNKČNOST: 2

označení: 19J

trasa: Studentská – Porubský les

popis současného stavu:

- v současném stavu vazba přes ulici Opavskou chybí, úzký chodník na křižovatce končí a severní strana je oddělena svodidly a terénním zlomem; osa dál pokračuje ulicí Studentská, lemovaná chodníkem z jedné a stezkou pro cyklisty z druhé strany; kolem jsou velké travnaté plochy okolo soliterních budov
- studentská je součástí velkého transformačního území, kde je velké množství ploch pro novou zástavbu; osa je součástí zelené turistické trasy vedoucí do Porubského lesa; z ulice Studentské neexistuje přímé a plynulé napojení pro chodce do Porubského lesa



Pohled z Opavské, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Končící chodník, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Cyklostezka a chodník, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

256

popis cílového stavu a principů:

- křížení Studentská a Opavská je z dlouhodobého hlediska ve stávajícím stavu neúnosné a jedním z vhodných řešení se jeví mimoúrovňové křížení, které využije terénu (Studentská se svažuje směrem k Opavské)
- ulice Studentská by měla být doplněna komponovanou zelení, nejlépe stromořadím
- je ke zvážení šířka chodníků, která je ve stávajícím stavu minimální, přitom je na přímé trase do Porubského lesa
- při zprůchodnění přes ulici Opavskou získá ulice Studentská na významu a frekvenci pohybu pěších a cyklistů



Chybějící přechod, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Volné plochy, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Chybějící napojení Porubského lesa, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

257

Dlouhodobá vize | Koncepce městské třídy 28. října–Opavská

7.35

Slavíkova

FUNKČNOST: 2

označení: 19S

trasa: Slavíkova – Pustkovecké údolí

popis současného stavu:

- v současném stavu vazba přes ulici Opavskou chybí, od bytových domů na sídlišti je pouze patrný vyšlapaný chodník ke svodidlům na Opavské
- osa pokračuje přes ulici Slavíkova a sídlištní zeleň, přes ulici 17. listopadu, jejíž pravá hrana už navazuje na Pustkovecké údolí



Chybějící přechod, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Parking, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U dětského hřiště, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

popis cílového stavu a principů:

- revitalizace zeleně v okolí bytových domů v ulici Slavíkova
- zajištění plynulých návazností pro pěší a cyklisty přes a podél ulice 17. listopadu
- zvýraznit nástupní místo z ulice 17. listopadu do Pustkoveckého údolí



Vyšlapaná cesta, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Slavíkova, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



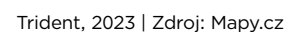
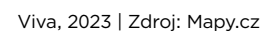
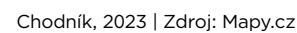
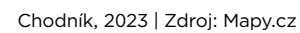
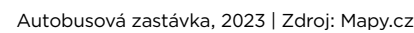
Napojení na 17. listopadu, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

FUNKČNOST: 2

trasa: Technologická – Porubský les

- osa začíná u autobusové zastávky na městské třídě, vede podél chodníku, přes velkou travnatou plochu směrem k ulici Technologická
- pěší komunikace chybí (vyšlapané pěšiny), za ulicí Technologická pokračuje podél pěšího tahu do Porubského lesa
- osa je téměř celá bez dřevinné vegetace a prochází rozvojovým územím vědeckotechnologického parku MSIC, jehož rozvoj a dostavba bude probíhat na základě zpracované urbanistické studie

- založení nových prvků městské zeleně, která propojí uliční zeleň městské třídy a lesní komplex Porubského lesa, v souladu s urbanistickou studií, která pojednává o stavební rozvoj vědeckotechnického parku MSIC

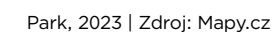
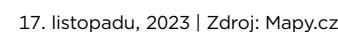
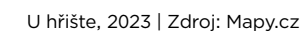
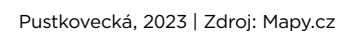
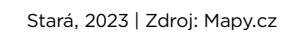
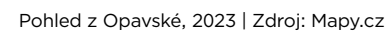


FUNKČNOST: 2

trasa: Stará – park Hrázka – Pustkovecké údolí

- z městské třídy osa začíná rampou a schodištěm na ulici Stará, pokračuje po cyklostezce až k lipě Petra Bezruče, prochází větší plochou zeleně parkem Hrázka, kolem fotbalového hřiště a dál přes ulici Pustkovecká směrem do Pustkoveckého údolí
- osa je částečně funkční a spojuje významné porosty zeleně; lze ji dále kultivovat dílčími úpravami

- revitalizace zeleně
- zlepšení prostupnosti a přehlednosti osy, nezbytné napojit na ul. Opavská
- nutné propojení přes ulici Opavskou, které je deficitem i pro cestující MHD (chybějící přechod pro chodce v napojení na ul. Pustkovecká a přechod pro chodce daleko od zastávky MHD)



7

Osy zeleně uvnitř města

7.38

Krásnopolská

FUNKČNOST: 3

označení: 21aJ

trasa: Krásnopolská – Porubský les

- popis současného stavu:**
- osa zeleně není v území patrná, nachází se zde zahrádkářská osada a rozsáhlé pole
 - území je transformační, jeho proměna je odvislá od připravovaného přeložení trasy ulice Krásnopolská



Možné přeložení trasy ulice, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Zahrádkářská osada, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Možné napojení ulice, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

- popis cílového stavu a principů:**
- osa je součástí transformačního území, jehož zástavba musí přinést nová veřejná prostranství s komponovanou zelení
 - ulice, která zpřesní trasování zelené osy bude lemována stromořadím
 - osa bude umožňovat plynulý a jasný přístup do Porubského lesa
 - založení osy a transformace území je závislá na přeložení trasy ulice Krásnopolská



Nynější umístění ulice, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pole, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



U lesa, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

7.39

Nikodéma

FUNKČNOST: 2

označení: 21aS
trasa: Bedřicha Nikodéma – Oty Synka – MŠ Ludvíka Poděště – Pustkovecký les – Osošník

- popis současného stavu:**
- osa prochází rozlehlým veřejným prostranstvím mezi bytovými domy panelových sídlišť
 - současný význam a vedení osy je v prostoru nevýrazné
 - v současnémstavu se v ose nachází velké množství zeleně v rámci modernistické struktury zástavby, která vede do centrální parkové sídlištní plochy za MŠ Ludvíka Poděště a do parkové plochy mezi ulicemi Oty Synka a Bedřicha Nikodéma



Bedřicha Nikodéma, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Chodník, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Pohled do parkové plochy, 2023 | Zdroj: Mapy.cz

- popis cílového stavu a principů:**
- práce se stávající zelení, její doplnění a revitalizace
 - zkvalitnění centrálních parkově upravených ploch a vytvoření sídlištního centrálního parku na Pustkovci, ze kterého bude osa pokračovat dále a vstupovat do Pustkoveckého lesa



Autobusová zastávka, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Mateřská škola, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



Průběžná, 2023 | Zdroj: Mapy.cz



7.40 Planetářská

FUNKČNOST: 3

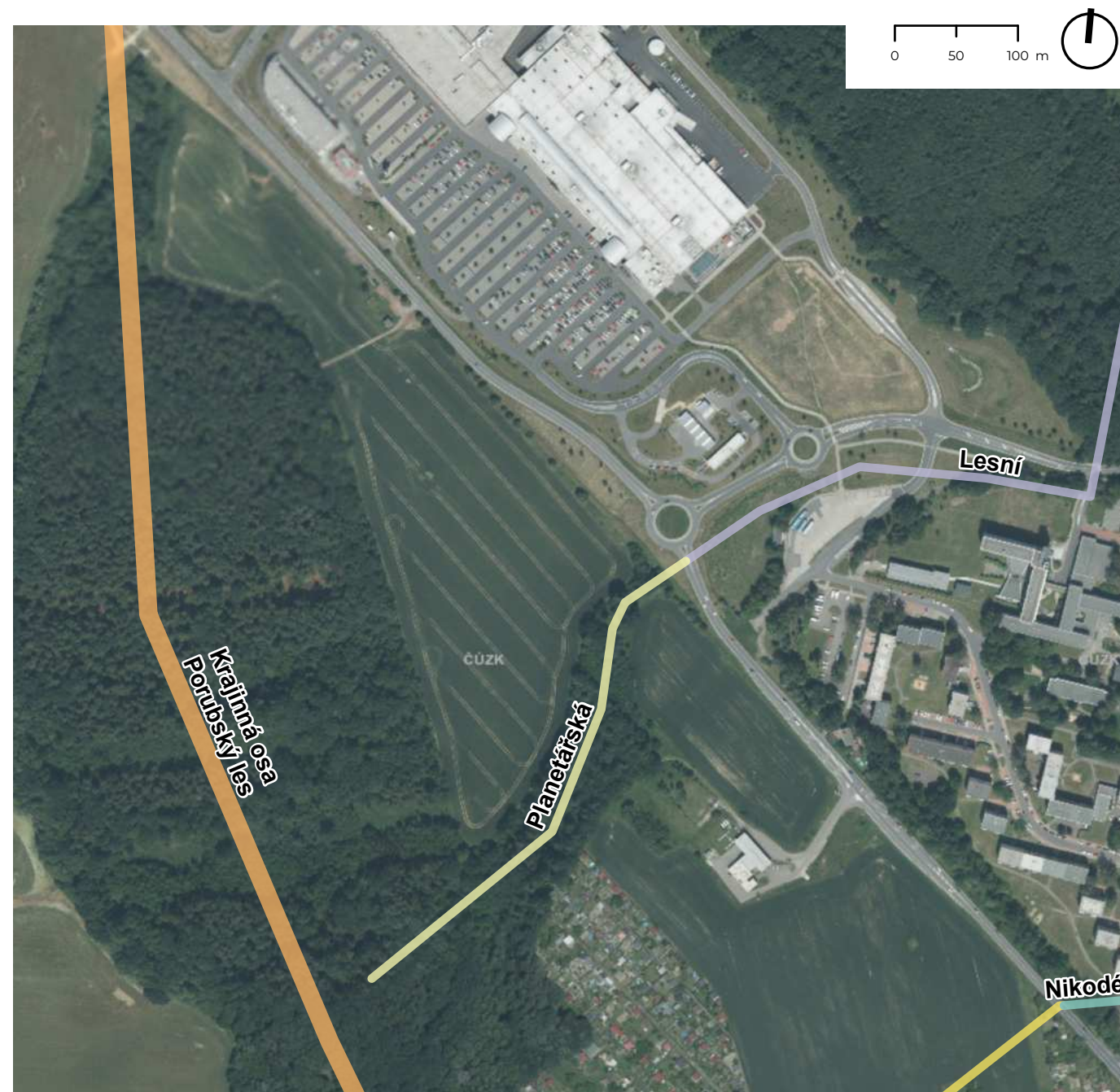
označení: 21bJ
trasa: kruhový objezd – Planetárium – Porubský les

popis současného stavu:

- lesní porosty
- špatná prostupnost
- periferní charakter městské třídy
- potenciál založení osy jako součást transformace území

popis cílového stavu a principů:

- osa je součástí významného a velkého transformačního území
- nová zástavba musí obsahovat komponovaná zelená prostranství ale i posílení krajinné vegetace, která podpoří tuto osu a bude možné i rekreačně propojit Porubský les s Osošníkem



Planetářská, 2023

7.41 Lesní

FUNKČNOST: 3

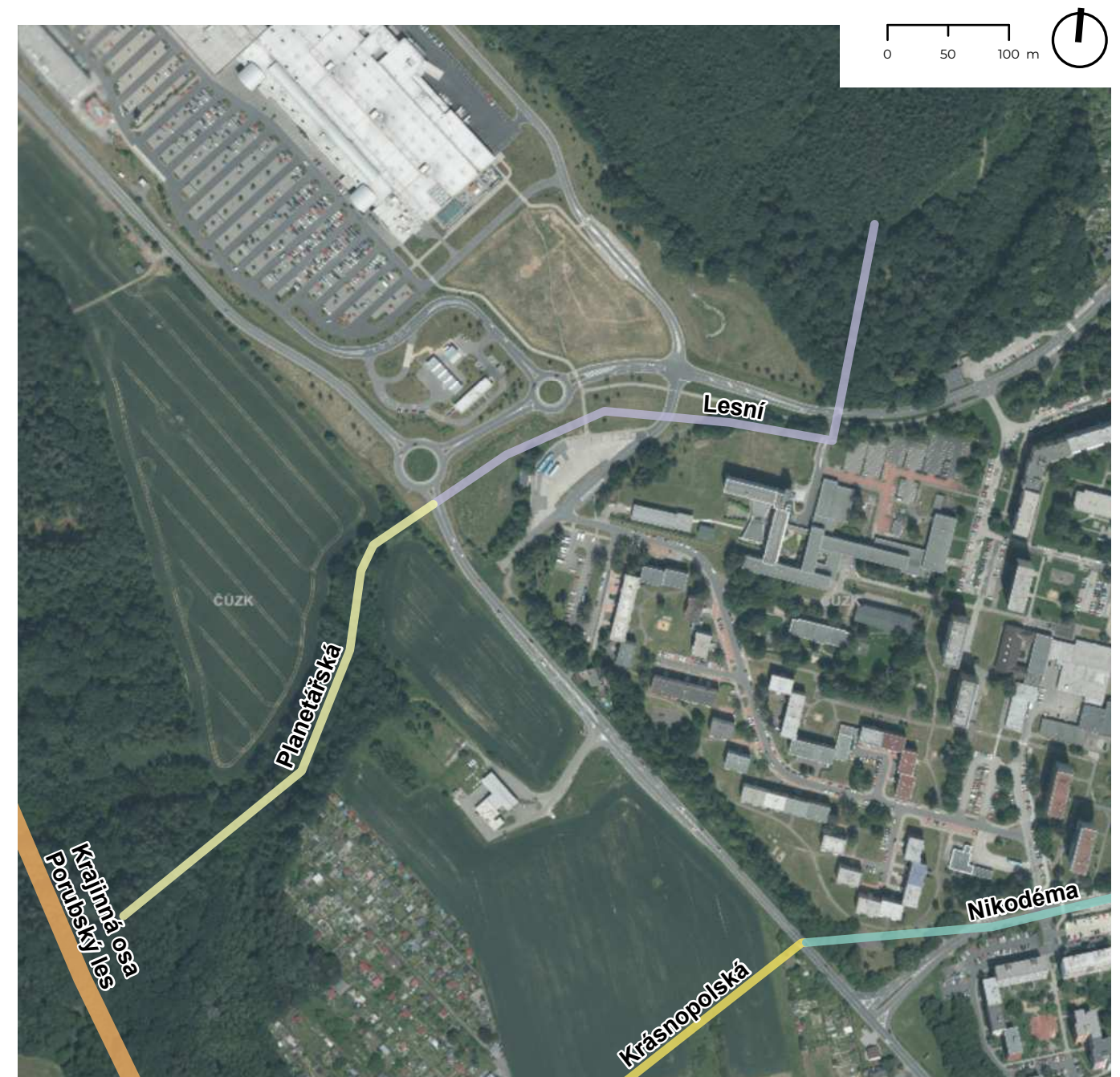
označení: 21bS
trasa: Kruhový objezd – Průběžná – Osošník

popis současného stavu:

- převážně travnaté zbytkové plochy v předprostoru nákupního centra

popis cílového stavu a principů:

- osa je součástí významného a velkého transformačního území
- návrh nové zástavby musí obsahovat veřejná prostranství s komponovanou zelení, ale především musí vytvořit výrazné posílení krajinné vegetace, umožnit navázání na vegetaci jižní části osy (klín lesa, který se táhle od Porubského lesa až ke kruhovému objezdu) a napojení na Osošník



Lesní, 2023



7.42 Porubský les

FUNKČNOST: 2

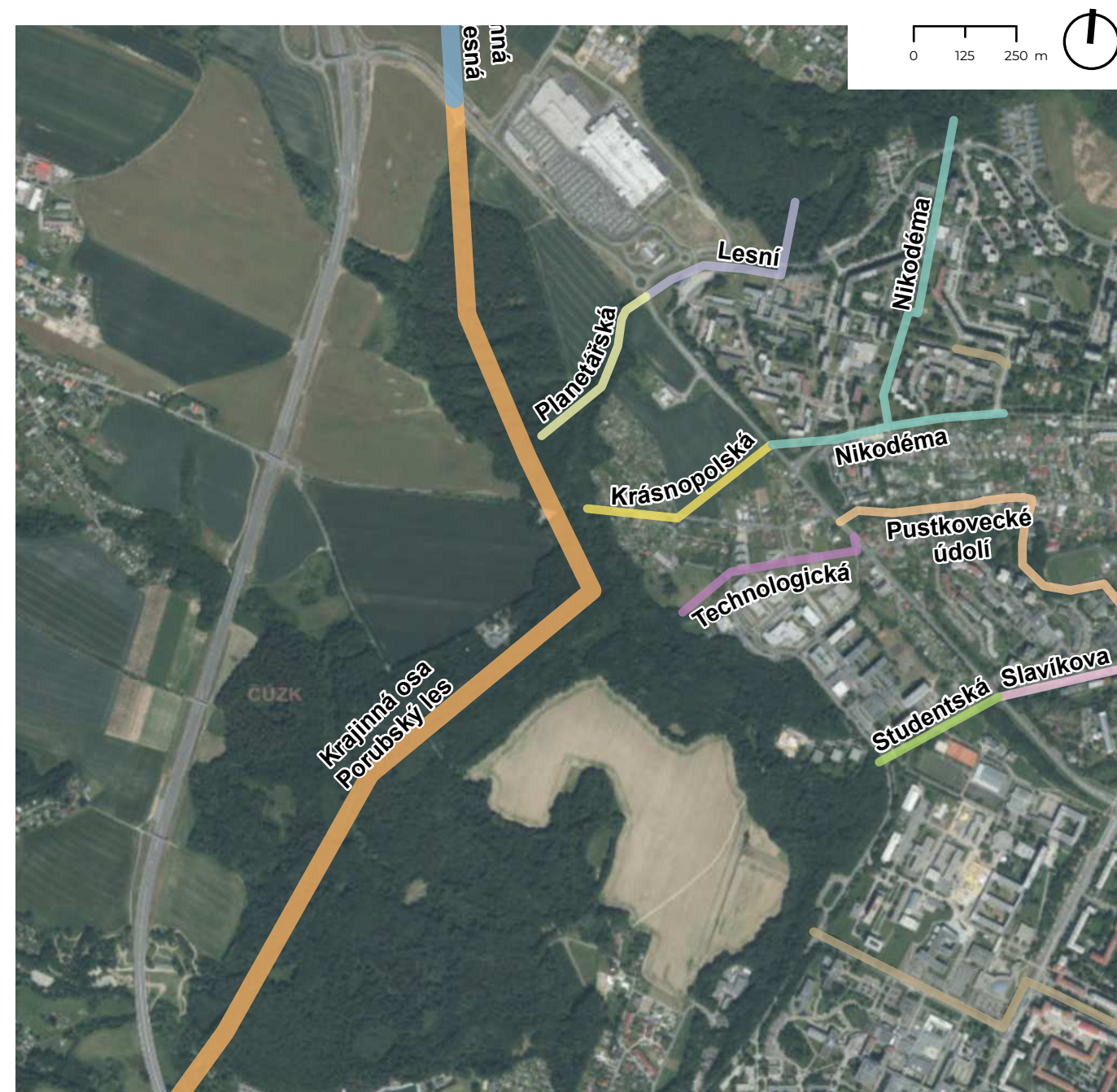
označení: 22J
trasa: Porubský les – směr Plesná

popis současného stavu:

- lesní porosty
- krajinná osa se špatnou prostupností

popis cílového stavu a principů:

- vytvoření zelené brány na vjezdu do města
- dosadby dřevinné vegetace
- rošíření porostů kolem vodoteče



Krajinná osa Porubský les, 2023

7.43 Plesná

FUNKČNOST: 3

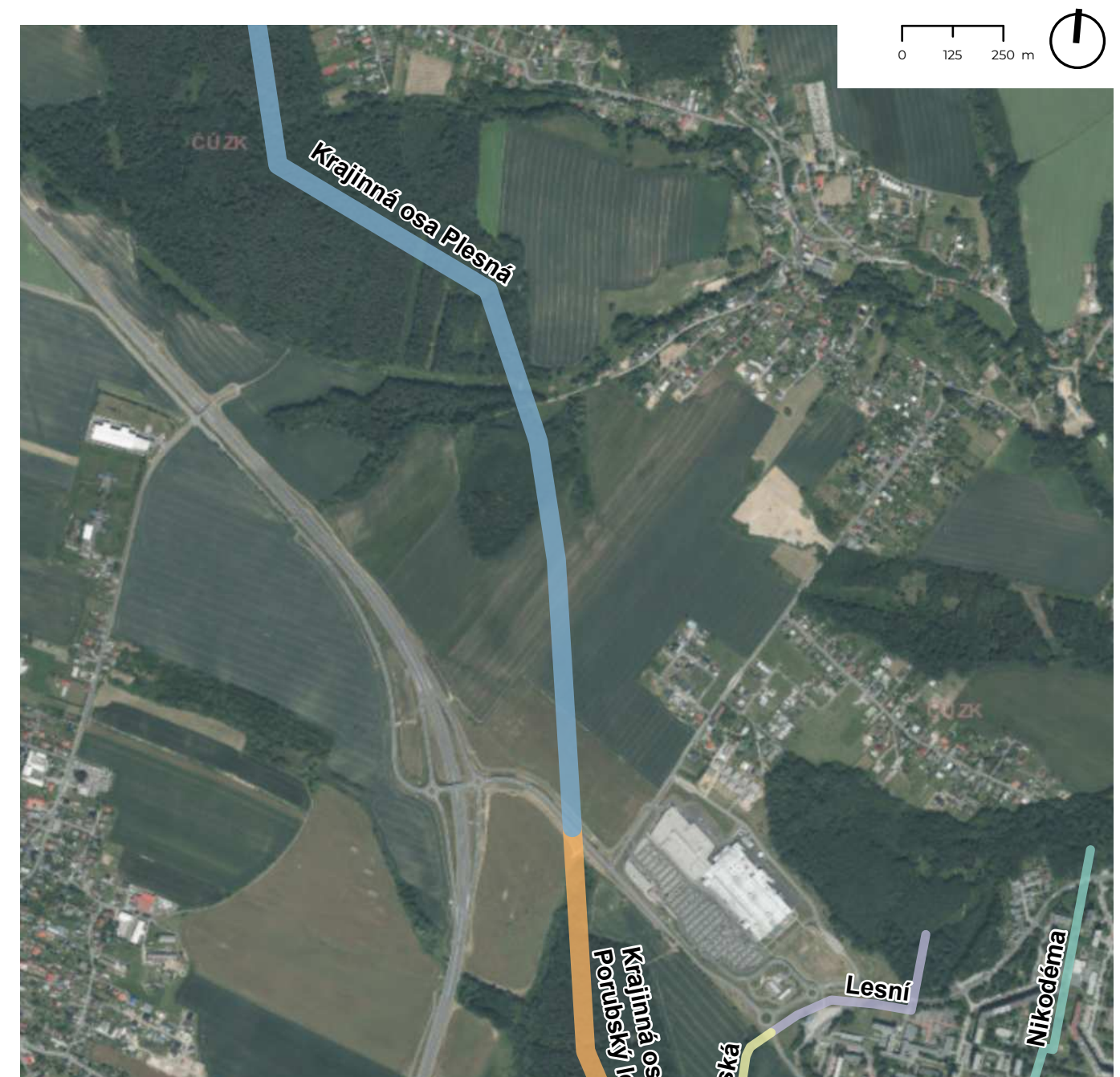
označení: 22S
trasa: Plesenský les – směr Porubský les

popis současného stavu:

- zelená osa lesními porosty se špatnou prostupností, přerušená plochami orné půdy

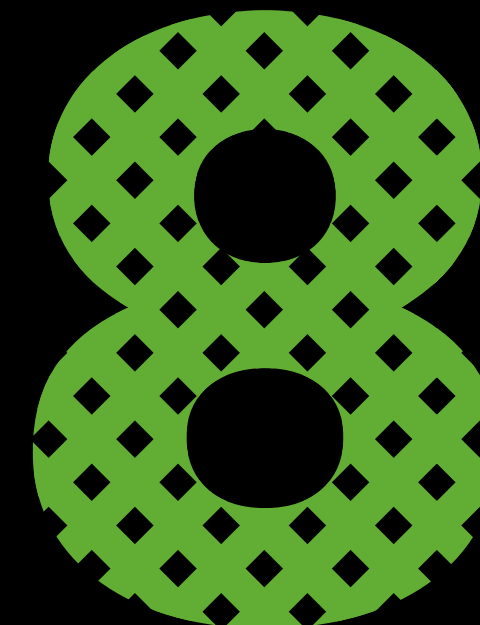
popis cílového stavu a principů:

- vytvoření zelené brány na vjezdu do města
- doplnění lesů
- napojení na lesy v okolí Plesné vegetací i přístupností



Krajinná osa Plesná, 2023

ZDROJE A PŘÍLOHY



8.1 Seznam zdrojů

	Název	Autor	Přístup
1	Strategický plán rozvoje města Ostravy na období 2017–2023	SMO, odbor strategického rozvoje	Strategický plán – Fajnova
2	Integrovaný plán mobility Ostrava	AF CityPlan Praha (dnes AFRY CZ), UDIMO Ostrava, odbor dopravy	MOBILITA OSTRAVA – Plán udržitelné mobility Ostrava (mobilita-ostrava.cz)
3	Vize prostorového rozvoje Ostravy	MAPPA	https://vize-prostoroveho-rozvoje-mappaova.hub.arcgis.com
4	Adaptační strategie statutárního města Ostravy na dopady a rizika vyplývající ze změny klimatu	Statutární město Ostrava	Adaptační strategie – ZdraváOVA (zdravaova.cz)
5	Hrubopis dokumentu Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě	MAPPA	
6	Principy tvorby veřejných prostranství, Kancelář architekta města Brna	KAM Brno	https://kambrno.cz/principy/#principy-kapitoly 1
7	Manuál tvorby veřejných prostranství	IPR Praha	https://iprpraha.cz/page/3401
8	Manuál veřejných prostranství pro město Liberec, Městské povrchy	kancelář architektury města Liberec	https://cloud.liberec.cz/index.php/s/BJJ7WGoU2hhoFxf?fbclid=IwAR0d64AqhKodIJHTY1m3NlnwY_nwl_WBm6WO6h0v_Z0v_P0JAdMj-kaq3-F0
9	Manuál verejných priestorov, část Manifest	Metropolitný inštitút Bratislavy	https://mib.sk/wp-content/uploads/2022/04/Manifest-verejnych-priestorov.pdf
10	Manuál verejných priestorov, část Principy a štandardy	Metropolitný inštitút Bratislavy	https://mib.sk/manual-verejnych-priestorov/principy-a-standardy/
11	Metodika modrozelené infrastruktury	Odbor strategického rozvoje, Statutární město Ostrava, MAPPA	https://zdravaova.cz/metodika-modrozelenene-infrastruktury-statutarniho-mesta-ostravy/

	Datové zdroje
1	Statutární město Ostrava
2	Městský ateliér prostorového plánování a architektury, příspěvková organizace
3	Auto*Mat, z.s.
4	Český statistický úřad
5	Dopravní podnik Ostrava a.s.
6	Fiducia
7	Moravskoslezský kraj
8	Ostravská univerzita
9	Ostravské komunikace, a.s.
10	Ostravské vodárny a kanalizace a.s.
11	Ředitelství silnic a dálnic ČR
12	Správa silnic Moravskoslezského kraje
13	Správa železnic, státní organizace
14	Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR

8.2 Přílohy

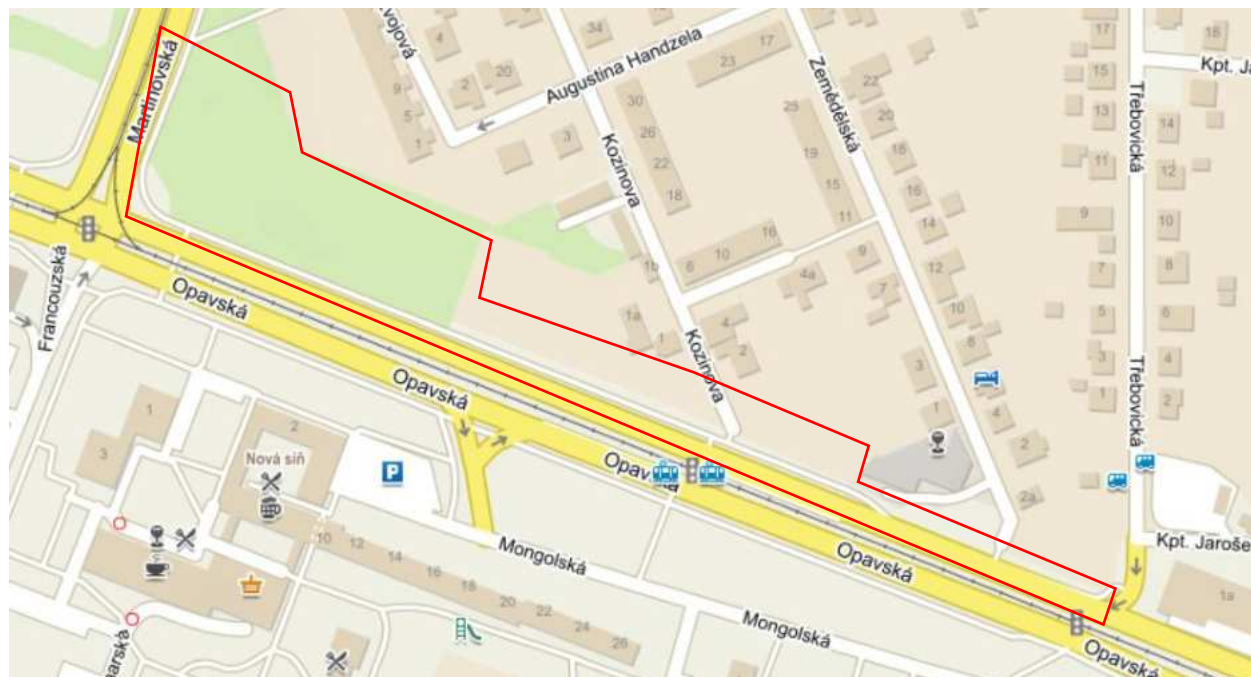
Dotazník MAPPA – odpovědi Městský obvod Třebovice

1. Pokud by se vámi spravovaná část městské třídy měla zadat, jako úsek u Domu kultury – co je z vašeho pohledu důležité řešit?

- zajištění bezpečnosti chodců podél Městské třídy
- odhlučnění a vytvoření zón pro relaxaci
- zakomponování dostatečného množství zeleně

2. Jaké místo na městské třídě, ve Vašem obvodu, považujete za významné místo, hodno rekonstrukce/úpravy?

- oblast/parcely 913, 923, 929, 930, 931, 932, 4425/1
- obecně ulice Opavská a Martinovská (lemující katastr Třebovic)
- oblast od křížení ul. Třebovická – Opavská k vyústění ul. Kozinova na chodník u ul. Opavská (obr. 1), především parcely 940/1 a 940/2 (v současnosti jsou v soukromém vlastnictví, ale vlastníci se nebrání případnému prodeji)



Obr. 1

3. Které z dopravních témat ve vašem obvodu (ve vztahu k městské třídě), byste rádi prodiskutovali?

Omezení průjezdnosti ulice Třebovická (mimo dopravní obslužnosti);

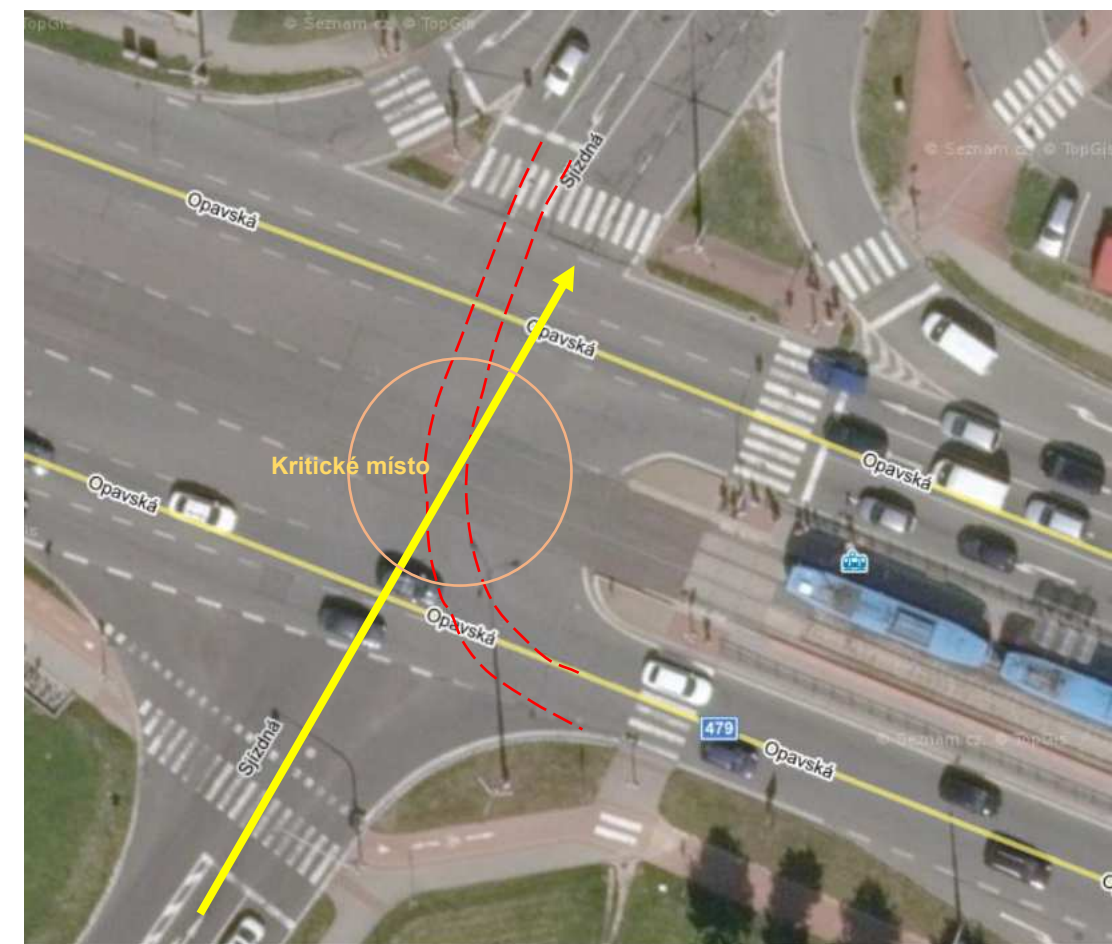
- zákaz odbočení vlevo z ulice Martinovská na Třebovickou je neúčinné a není průběžně kontrolováno a vymáháno (obr. 2) přejezd přes koleje by bylo vhodné zabezpečit signalizací
- ze směru od křižovatky u TESCO není průjezd Třebovicemi regulován vůbec;



Obr. 2

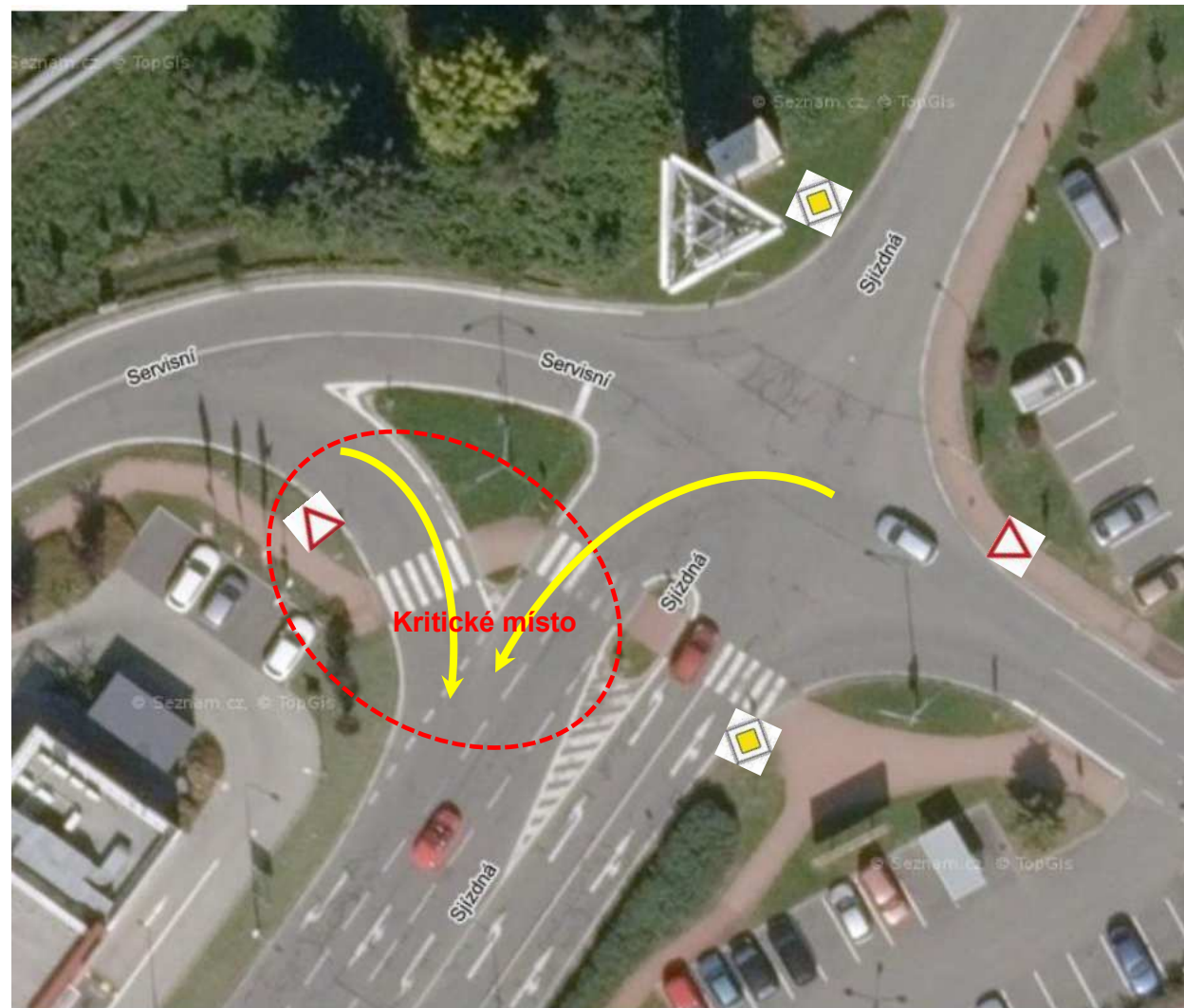
a) Úprava křižovatky ulic Opavská – Sjízdná a Servisní – Sjízdná;

- Provést vodorovné značení tak, aby byl zřejmý průjezd vozidel křižovatkou, zejména ze směru ul. „Sjízdná“ (od TESCO) – „Opavská“ (směr Svinov) – viz křižovatka „U vodárny“; vozidla ze směru Sjízdná od TESCO brání průjezdu vozidel jedoucích ze směru Sjízdná přímo přes ul. Opavská k TESCO (obr. 3)



Obr. 3

- Ujasnit přednost v jízdě v křížení komunikací „Sjízdná“ - „Servisní“ (obr. 4);



Obr. 4

- b) Řešit bezpečnost přechodu u zastávky MHD (tramvaje) „Třebovická“; průjezd tramvají není koordinován s přechody přes ulici Opavská; nabude významu zejména v případě plánované dostavby proluky mezi ulicemi Mongolská – Opavská (obr. 5 a 6);

Taktéž signalizace není synchronizovaná s křižovatkami a dochází k situacím, kdy nejede žádné vozidlo, ale chodci mají červenou. A když dostanou zelenou, vozidla musí často stavět. Přechod je kapacitně poddimenzován. Úzké cesty přes koleje a „meziostřůvky“. Míjení chodců je spíše tlačení v davu – je to velmi nebezpečné

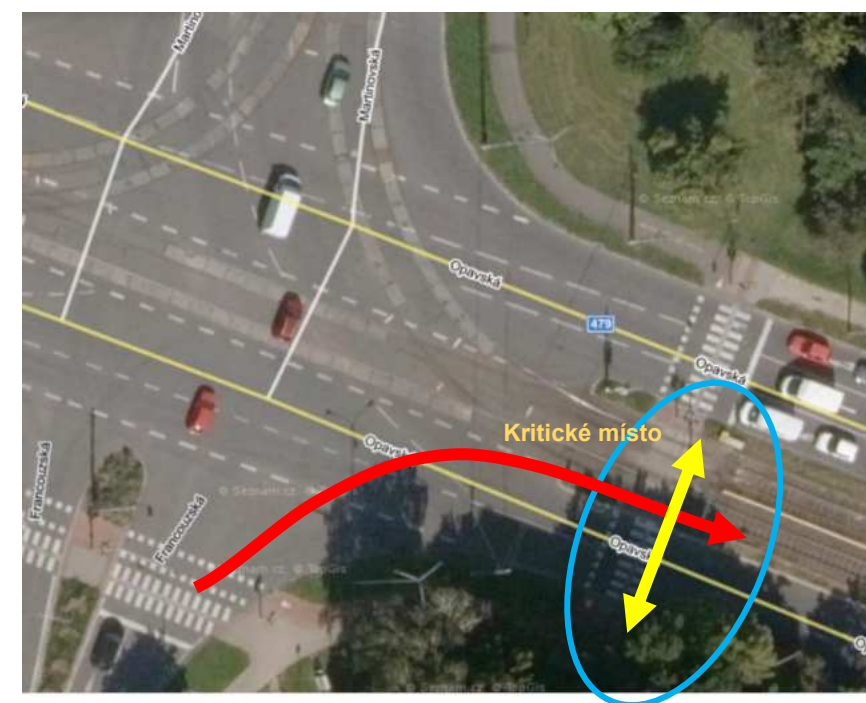


Obr. 5

Obr. 6

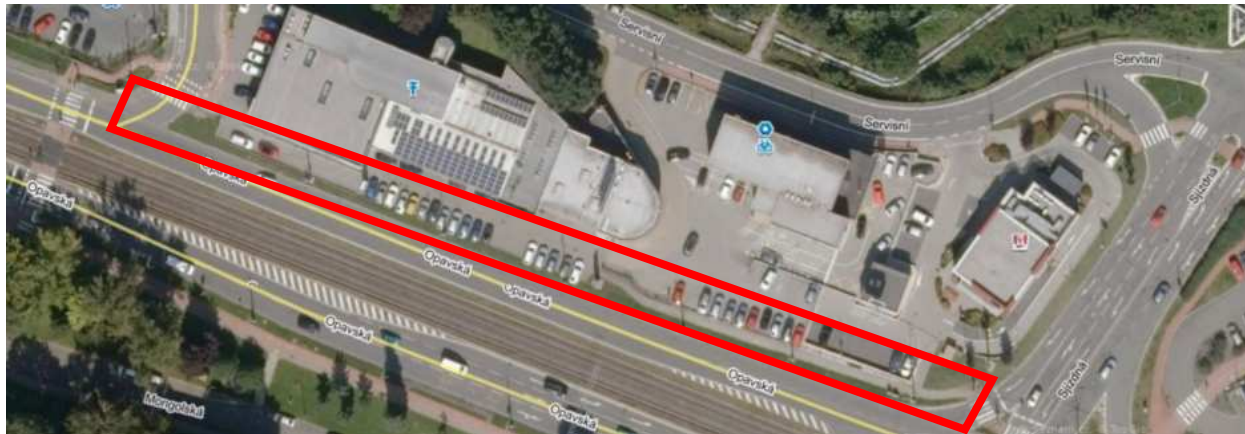
- c) Nebezpečné místo křižovatky „Francouzská“ – „Opavská“: při odbočení vpravo z ulice Francouzská na Opavskou nebezpečné a kolizní situace mezi vozidly a chodci – řidiči nerespektují přednost chodců přecházejících na zelený signál (obr. 7);

Je zde úzký ostrůvek, doplněný mobilní zábranou je nedostatečný (pro kočárky, cyklisty atd.), signalizace pro chodce je rozkouskovaná na tři části. Přechází se na etapy. Ostrůvky neodpovídají tomu, aby zde chodci, cyklisti čekali na další úsek zelené.



Obr. 7

- d) Vyřešit komunikaci pro pěší kolem autosalonu ACA mezi křižovatkou Sjízdna – Třebovická (ne obcházením po ulici Servisní) (obr. 8);



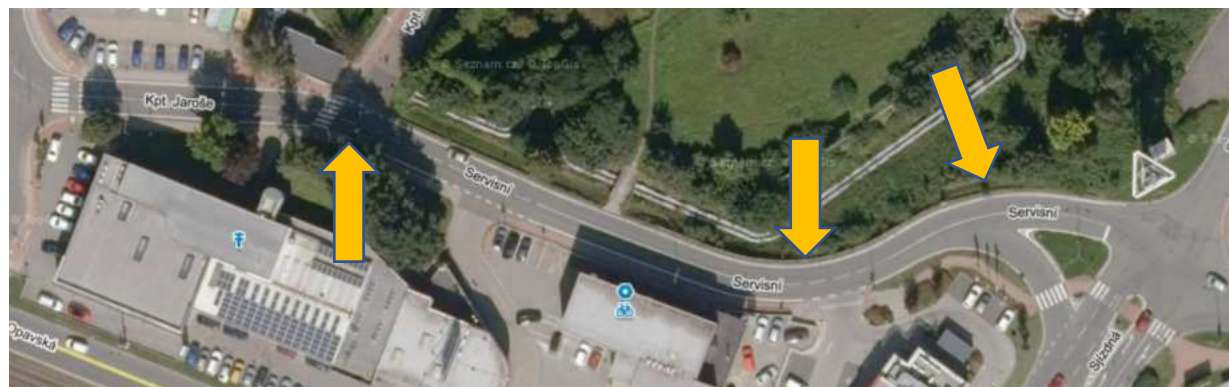
Obr. 8

- e) Pokud nebude provedena rekonstrukce třídy v úseku Opavská x Třebovicka – Opavská x Kozinova, provést úpravy chodníku kolem autobazaru. Sloupy DPO uprostřed chodníku, chodník není oddělen od silnice a jen velmi úzký profil (obr. 9);



Obr. 9

- f) Nevhodné rozměrové poměry komunikace Servisní, zejména poloměry zatáček – problémy při míjení vozidel (autobusy) MHD s ostatními vozidly a mezi autobusy MHD navzájem (obr. 10); V zatáčce je navíc odbočení do restaurace KFC – není vidět do protisměru za zatáčku.



Obr. 10

Obecná témata k diskusi:

- zřízení odpočinkových ploch
- více zeleně
- odhlučnit ul. Martinovskou

4. Pokud by se transformační území ve vašem (okolo vašeho obvodu) mělo zastavovat — co je důležité, aby se ohlíželo? Co by obvod potřeboval a může se do tohoto řízení promítnout?

- a) vyčištění, zklidnění, oživení, zprůhlednění, a **odhlučnění** prostoru mezi ulicí Opavskou (Martinovskou) a katastrem Třebovice: parc. čísla – vlastníci: (SMO – Stat. Město Ostrava)
- 913, 923 – SMO;
 - 929 – Dostál Michal, Elektrárenská 3;
 - 930 - SMO
 - 931, 932 - Lidové bytové družstvo v Ostravě, Hájkova 798/9, Přívoz, 70200 Ostrava
 - 4425/1 – SMO
 - pozemky parc. č. 940/1 a 940/2 využít tak, aby se nezvyšovala dopravní zátěž a hluk ve Třebovicích
 - zajistit dostatek zeleně, minimalizovat dopravní zátěž Třebovic

5. Co se ve vašem obvodu plánuje, uvažuje, ať už na straně radnice, tak na straně soukromých investorů, obyvatel?

- Úprava/zušlechtění prostoru pod řadovou zástavbou parcelní číslo 990/1 (obr. 11);



Obr. 11

- Úprava/rozšíření/zušlechtění prostoru pro sport a děti, parcelní číslo 959/3 a 965 (obr. 12);
- v rozpočtu obce na rok 2023.



Obr. 12

- Rekonstrukce objektu „tělocvična ORLOVNA Třebovice“ a úprava/zušlechtění prostoru kolem tělocvičny, parcelní číslo 250 (obr. 13); výhled 2024 a dále.



Obr. 13

- návrh na využití parcely 320/1 (obr. 14)



Obr. 14

- návrh na využití bývalých zahrádek Kozinova, parcela 913 (obr.15)



Obr. 15

- Dále potřebujeme řešit: parkování pro HALU Třebovice, omezení průjezdu vozidel z ulice Opavské směr Třebovice.

6. Co v rámci okolí městské třídy Váš městský obvod trápí?

- Hluk od ulice Opavská.....a navazující ulice Martinovská – zde zejména průjezdy tramvají oblouky (obr. 16);



Obr. 16

- Světelný smog od bigboardů kolem ulice Opavská v oblasti kolem hranic katastru Třebovice;
- V koncepci městské třídy je vyznačeno území, „těsně přiléhající k městské třídě a je mezi nimi úzký vztah a navzájem se ovlivňují“, str. č 4 (obr. 17); v členění městské třídy je zóna 13,14,15, zahrnující katastry obvodů Třebovice a Svinov (obr.18); propojení zelených ploch vede přes odkaliště VEOLIA výše uvedené členění; tato plocha, ač je v přímém sousedství Území, které těsně přiléhá k městské třídě (obr. 19); není řešena; úřad ÚMOB Ostrava Třebovice se domnívá, že by bylo vhodné tuto plochu o ploše cca 160.000 m², plus přiléhající plochy ve vlastnictví Lesy České republiky, VEOLIA a několika soukromých osob (garáže) majetkově vyřešit a využít po rekultivaci k volnočasovým aktivitám; **navrhujeme zahrnout do předkládaného materiálu „MĚSTSKÁ TŘÍDA 28. ŘÍJNA OPAVSKÁ“;**



Obr. 17



Obr. 18



Obr. 19

- Otevřít diskuzi na téma prodloužená Bílovecká – napojení do Sjízdny – zcela neakceptovatelné. Po dostavbě Severního spoje dojde ke zklidnění dopravy v této části města a není důvodu, napojit hlavní komunikaci k nyní dosti vytížené křižovatce Sjízdna u Tesca. Navrhujeme začít diskuzi o budoucím využití odkaliště a s tím spojená dopravní napojení.

7. Vidíte nějaké riziko nad dohodou o použití jednotných laviček s ostatními obvody na městské třídě?

- Jednotnost pro obvod Třebovice není překážkou; konkrétní typ by měl být odsouhlasen všemi městskými obvody.
- Důležité je zvolit takové provedení, které bude pohodlné pro sedící (opěradla), odolávat vandalismu, bude snadno udržovatelné a přijatelné cenově pro správu příslušného ÚMOB.

8. Vidíte nějaké riziko z hlediska použití jednotné dlažby s ostatními obvody na městské třídě?

- Jednotnost pro obvod Třebovice není překážkou; konkrétní typ by měl být odsouhlasen všemi městskými obvody.

Zdroje:

- Koncepce městské třídy, MAPPA, září 2022
- Volební program „Společně pro Třebovice“, říjen 2022
- Podněty občanů Třebovic
- Plány vedení obce na roky 2022–2024

Zpracováno členy stavebně–technické komise v období 12/2022 až 01/2023 a schváleno radou městského obvodu dne 25. ledna 2023.

Vypořádání připomínek

Městský ateliér
prostorového plánování a architektury,
příspěvková organizace

28.8.2023



Vypořádání připomínek

Pro dokument Koncepce městské třídy
28. října – Opavská

V červenci a srpnu 2023 proběhlo nové kolo jednání s aktéry, kteří vznesli dodatečné námitky.

Zeleně jsou označeny termíny, kdy jednání proběhla, a je uveden záznam z jednání, který byl podkladem pro úpravy v dokumentu.

Rovněž jsou zde uvedena čísla stránek, kde k úpravám došlo.

1. část: Dlouhodobá vize

Úřad městského obvodu Mariánské Hory a Hulváky		21.3.2023
Lubomír Burdík		
číslo kapitoly		
Obecně	Bez připomínek	

MOB Nová Ves		23.3.2023
Tomáš Lefner		
číslo kapitoly		
6.4	Nesouhlasíme s navrhovanou změnou ÚP	
JEDNÁNÍ 9.8.2023	1. Téma: TS 3 Mariánskohorská - Panuje shoda na tom, že zástavba lehkého průmyslu vlevo od Mariánskohorské není vhodné funkční využití, s ohledem na podmáčenost půdy. - Bylo dohodnuto, že podnět pro změnu ÚP bude upraven tak, aby plocha umožňovala i jiné využití než pouze krajinnou zeleň, a to konkrétně umístění fotovoltaických panelů. Podnět městského obvodu je umístění agrofotovoltaiky. - ZAPRACOVÁNO, str. 180-181, kapitola 6 Transformační a rozvojová území, část 1 Dlouhodobá vize 2. Téma: Vedení cyklistů přes Novou Ves-využití stávající infrastruktury - Městský obvod považuje vedení cyklistů přímou trasou za velmi rizikové a požaduje upřednostnit alespoň ve směru z Poruby do Centra v úseku ulic Fričova a U Boříka snadno realizovatelné propojení z mostu přes Odru, svězt cyklisty dopravním značením po stávajícím chodníku ve svahu směrem k Parku u Boříka a napojit se na stávající cyklostezku. - ZAPRACOVÁNO, úsek č.11, str.8, celek č. 71, část 2 ÚSEKY 3. Téma: Lesopark Benátky - Pro lesopark je připravován projekt na jeho revitalizaci, který prochází mnoha změnami v průběhu zpracování dokumentace. Během zpracování nedochází k dostatečné informovanosti městského obvodu, který má sám připraveny stavební akce, související s revitalizací Lesoparku (stavební povolení na revitalizaci třetího rybníka). Vzhledem k významu této rekreační plochy zeleně je nezbytné, aby revitalizace byla komplexní, obsahovala dostatečné množství občanské vybavenosti, jako restauraci, kiosek, veřejné WC a další. - Bylo dohodnuto, že v dokumentu bude lépe popsán cílový stav, na který by revitalizace měla cílit. - ZAPRACOVÁNO str.233, kapitola 7_Osy zeleně, část 1 Dlouhodobá vize -	
PŮVODNÍ ODPOVĚD	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Připomínka neobsahuje, kterých navrhovaných změn ÚPO se nesouhlas týká a není uvedeno odůvodnění, z jakého důvodu MOB Nová Ves nesouhlasí. Návrh byl komunikován s MOB ve fázi analýz a následně ve fázi návrhu (Třebovice + Nová Ves	

	23.11. 2022).	Jedná se o podnět k prověření v rámci změny ÚPO, případně prověření podrobnější dokumentací RP nebo ÚS, v rámci kterých by měl být ÚMOb do zpracování zapojen.
Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu		28.3.2023
Dagmar Saktorová		
číslo kapitoly		
2.2.	Velmi dobře	
3.2.	Velmi dobře	
4.2.	Velmi dobře	
5.1.	Velmi dobře	
ODPOVĚD:	Bereme na vědomí.	

MMO odbor dopravy		30.3.2023
Ing. Martin Pácl		
číslo kapitoly		
1.1.1.	Je nespornou výhodou, že se taková významná ulice na území města nachází, proto je potřebné se starat o vývoj samotné komunikace i jejího okolí. Jak vyplývá z obdobných dokumentů v jiných městech, je i při preferenci udržitelné dopravy nutné rozvíjet všechny dopravní módy současně. Měřitelným ukazatelem, který vypovídá o úrovni kvality dopravy ve městech, je průměrný počet hodin za rok, které stráví řidič v dopravních kongescích. Podle INRIX Global Traffic Scoreboard, který tento ukazatel mobility celosvětově sleduje, strávil průměrný ostravský řidič v roce 2022 v kongescích 18 hodin, což je velmi přijatelné číslo (mj. Praha 53 hodin, Brno 32 hodin, České Budějovice 35 hodin, Olomouc 29 hodin). V případě, kdy nebude k jednotlivým druhům dopravy stejný přístup a nekriticky se upřednostní pouze některé módy, lze očekávat, že se tento ukazatel rapidně zvýší a spokojenost občanů se naopak sníží.	
JEDNÁNÍ 11.8.2023	OK.	
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Dokument se zabývá otázkou udržitelné dopravy a rozvoje všech dopravních módů se zaměřenou pozorností na dopravu nemotorovou a veřejnou hromadnou. Tím rozvíjí a naplňuje strategický plán města v několika bodech a reaguje na požadavek z plánu mobility na preferenci dopravy udržitelné. Výše uvedený měřitelný ukazatel potvrzuje informaci o kvalitní a fungující infrastruktuře pro motorovou dopravu. Zaměření a prioritizace dopravy udržitelné je na základě výrazného deficitu ve stávajícím stavu v infrastruktuře pěších cest, cyklostezek a dílčích problémech spojených s veřejnou hromadnou dopravou (kvalita přestupních uzlů, bezbariérovost, možnost kombinování několika druhů dopravy atd.). Uživatelům nejsou nabídnuty zdaleka tak komfortní možnosti, jako je tomu u dopravy motorové. Cílem je, aby se uživatelé mohli pohybovat a volit různé způsoby přepravy.	
1.1.7.	Fakta doporučujeme doplnit údaje o dopravní zátěži vozidel v několika jejich významných řezech (minimálně Frýdlantské mosty, Mariánské Hory, křižovatka vodárna, křižovatka Tesco, křižovatka s ul 17.listopadu). Aby byla data aktuální, je vhodné počkat na vydání ročenky Informace o dopravě v Ostravě 2022 (předpoklad 04-05/2023). Současný odkaz na obdobná data, tj. strana 20 přes směřování Analytická část – Doprava, je zdlouhavý a většina lidí se tak k těmto informacím nedostane.	

JEDNÁNÍ 11.8.2023	OK.
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Zpracováno. Zátěž dopravních vozidel v uvedených významných řezech je součástí dopravního modelu, který byl pro účely dokumentu pořízen a bude přiložen jako součást dokumentu. Aktuální hodnoty budou aktualizovány do kapitoly 1.1.7 z doporučeného zdroje, a to v rámci přípravy publikace do tisku a k vyvěšení na web.
1.1.8.	Odst.3 a následně v dalších částech textu – je z našeho pohledu zavádějící spojení „férové rozdělení prostoru“. Z pohledu každého uživatele komunikace je „férové“ něco jiného (například z pohledu řidičů všech motorových vozidel je počet cyklistů zanedbatelný), proto považujeme za vhodnější považujeme například „optimální rozdělení prostoru“.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Ve formulacích, kde dokument popisuje „férové rozdělení prostoru“ nebude použito slovo „férovost“, ale bude nahrazeno slovy „optimálnost“ nebo „vyváženost“, které jsou z hlediska významu sdělení vhodnější. Cílem je sdělení o potřebě vyváženosti a spojitosti komunikační sítě pro veřejnou hromadnou, motorovou, cyklistickou i pěší dopravu. ZAPRACOVÁNO, - str. 12, odstavec 1.1.8, třetí odrážka; kapitola 1_úvod, část 1 - str. 44, odstavec „popis cílového stavu“, první odrážka, kapitola 2_návrh koncepce proměny a rozvoje, část 1 Dlouhodobá vize - str.60, odstavec „cíl“, první odrážka, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Jelikož dokument se zabývá z hlediska typologie veřejných prostranství městskou třídou, tedy jednou z hlavních ulic, která zajišťuje obsluhu a pohyb mezi jednotlivými částmi města (v případě Ostravy tzv. obytnými centry), je žádoucí, aby uliční prostor byl férově rozdělen. Optimální řešení je potřeba hledat pro jednotlivé části individuálně, avšak se snahou neodchýlit se od cílového stavu a celkového směru proměny. O tom pojednává kapitola 2.2. „rozdělení na úseky“ a kapitola 3.1. „charaktery městské třídy“, kde je zdůrazněno, že různé části ulice musí být se zachováním obecných principů řešeny individuálně s ohledem na nejbližší kontext (min. jeden z 22 úseků). Pokud uživatel nemá možnost využít různý způsob přepravy ve městě z důvodu nepropojené nebo neexistující infrastruktury v některých jeho částech, tak mu nejsou nabídnuty rovnocenné, tedy férové podmínky pro různé způsoby dopravy. Níže vkládáme klíčové pasáže ze schváleného Integrovaného plánu mobility Ostrava, AF-CITYPLAN s.r.o., 2015, resp. z AKTUALIZACE STRATEGICKÉHO RÁMCE, AKČNÍCH PLÁNŮ A KLÍČOVÝCH ÚKOLŮ INTEGROVANÉHO PLÁNU MOBILITY OSTRAVA, 2021–2022, OD MMO a UDIMO spol, s r.o., 2022. Tento dokument potvrzuje platnost původní vize stanovené plánem mobility "Ostrava - město ekologické, bezpečné a udržitelné dopravy s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využíváním infrastruktury, vysokou kulturou cestování a transparentními informacemi". Dále se na straně 10 uvádí: "Priority podpory druhů dopravy jsou v tomto pořadí – pěší doprava, veřejná doprava, cyklistická doprava a automobilová doprava. Automobilová doprava se neřadí mezi udržitelné druhy dopravy." Pro naplnění vize autoři používají akční plány, kdy ulici 28. října se věnuje např. Akční plán 1-2-1, Strategický cíl: 1 Zlepšení mobility a dostupnosti, Klíčová opatření: 1.2 Rozvoj a podpora cyklistické dopravy Podopatření: 1.2.1. Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras Popsaným cílem tohoto AP je "Doplnit a propojit existující síť páteřních nemotoristických komunikací, aby byl možný pohyb cyklistů mezi jednotlivými městskými obvody a dostupnost okolních obcí cyklistickou dopravou. Navrhované trasy musí být bezpečné,

	atraktivní, konkurenceschopné z hlediska délky trasy a musí mít dostatečně vyřešeno křížení s motorovou a kolejovou dopravou. Důležité je vytvořit systém pro denní dojíždku a pro všechny uživatele. Vytvoření atraktivní, uživatelsky přitažlivé sítě cyklistické infrastruktury”, přičemž nástroji k dosažení těchto cílů je mj. výstavba pátečních cyklostezek (bez určení bližší specifikace dopravního režimu - pozn. aut.) nebo zavádění cyklopruhů (bez určení bližší specifikace dopravního režimu - pozn. aut.). Koncepce městské třídy pracuje s návrhem stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem jakožto optimálním režimem pro vedení lidí na kole v uličním prostoru významné komunikace. Atraktivitu tohoto opatření potvrdila veřejnost účastníci se obou dotazníků souvisejících s Integrovaným plánem mobility Ostrava.
1.1.10.	Zdroje požadujeme doplnit o skutečné autory Integrovaného plánu mobility Ostrava, tj. AF CityPlan Praha (dnes AFRY CZ), UDIMO Ostrava, odbor dopravy.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Ok.
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Zpracováno.
3.2.2.	Str. 63 Lokalita Frýdlantských mostů – nedoporučujeme obousměrné vedení cyklistů na každé straně komunikace. Po většině trasy městské třídy jsou cyklisti vedeni po obou stranách komunikace pouze jedním směrem. Pro řidiče je zvláště v tomto na pozornost náročnějším místě tato změna matoucí a tím pro cyklisty nebezpečná.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Bylo dohodnuto, že výkres uličních řezů v charakteru č.CH1.2 bude obsahovat variantní řešení jednosměrného vedení cyklistů (úprava stávajícího výkresu, nebude se přidávat nový). V textové části bude doplněn text o nutnosti prověřit obousměrné vedení cyklistů v dalších fázích s důrazem na bezpečnost (riziko čelního střetu s auty). ZAPRACOVÁNO - str. 61, úprava obrázku uličního řezu, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize - str. 62-63, úprava obrázku uličního řezu, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Obousměrné vedení cyklistů po obou stranách hlavního dopravního prostoru Frýdlantských mostů je navrženo z důvodů: - dlouhých úseků mezi možnými příčnými propojeními - zajištění možnosti pokračování v obou směrech po napojení od ul. Frýdlantská nebo z galerie zastřešení ulice Místecké (projekt připravovaný ŘSD) - navržené směrové řešení je shodné s ostatními úseky se čtyřmi jízdními pruhy pro vozidla v hlavním dopravním prostoru
3.5.	Str. 74 Na podnět DPO se v minulosti za účelem zajištění bezpečnosti tramvajové dopravy instalovaly minibloky (v textu označeny jako „bumlíky“) zamezující neočekávanému vjetí automobilů do dráhy tramvají a nyní se uvažuje jejich rušení. Tím bude na mnoha ucelených úsecích docházet k bezbariérovému propojení tramvajového tělesa s ostatními komunikacemi a může docházet k vyšší možnosti kolizí se všemi účastníky silničního provozu. Už pouze v důsledku toho bude muset dojít k výraznému snížení rychlosti tramvajové dopravy na páteřní trase ul. 28. října – Opavská, což je ale v přímém rozporu se schváleným Integrovaným plánem mobility Ostrava.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Do dokumentu bude k tématu podélných prahů doplněno: Umístění podélných prahů bude individuálně prověřeno v jednotlivých úsecích, je potřeba konzultace a soulad s dopravním podnikem (bezpečnost tramvaje při brždění atp). ZAPRACOVÁNO, - str. 51, odstavec 3.1.3, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize

	- Str.74-75, odstavec „cil“, pátá odrážka, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Skutečný rozsah délky rušení podélných prahů „bumlíků“ bude předmětem detailnějšího prověření možností v dalších stupních dokumentací a u konkrétních míst (metodika 22 úseků, kdy je vhodné řešit podélné prahy min. v kontextu jednoho úseku). Možnost rušit podélné prahy souvisí také se snížením nejvyšší dovolené rychlosti v úseku a s možnými sníženími intenzit motorové dopravy v souvislosti s úpravami městské třídy. Ohledně dotčení cílů Integrovaného plánu mobility jde o nalezení kompromisu mezi možným snížením bezpečnosti provozu tramvajové dopravy a zvýšením bezpečnosti lidí na kole.
3.6.	Str. 80 Řez č.7.1 - charakter 5, třída se zklidněným provozem, centrum Mariánských Hor, veškerá doprava bude vedena po tramvajovém tělese. Navrhované šířkové uspořádání je z praktického hlediska dopravně nepřijatelné. Jakákoliv mimořádná událost – dopravní nehoda, výpadek elektřiny pro tramvajovou trakci, potřeba dojezdu emergentních vozidel a další – zcela zastaví provoz dopravy nejen v předmětném úseku, ale na celé městské třídě (a tak v celém městě). Při stanovených budoucích cílech provozu MHD, především frekvence spojů, rychlost a spolehlivost, je kontraproduktivní, aby se na tramvajovém tělese odehrával veškerý silniční provoz. I z hlediska ochrany životního prostředí je nežádoucí, aby veškerá motorová doprava čekala na odbavení vozidel MHD, nemluvě o tom, že náklady na údržbu a opravy tramvajového tělesa za provoz veškeré dopravy ponese DPO. Po celé trase městské třídy je proto nutné zachovat vždy alespoň jeden samostatný jízdní pruh pro motorovou dopravu (IAD, zásobování, motocykly aj.) v každém směru. Vzhledem k tomu, že se v tomto konkrétním návrhu nachází v každém směru samostatná cyklostezka (i chodník), nelze o „férovosti“ rozdělení prostoru vůbec hovořit.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Do dokumentu bude doplněno: Za stávajícího stavu nelze cílový charakter uplatnit. V rámci jednotlivých staveb: Severní spoj, Železárenská a jejího napojení na Frýdeckou, napojení Sokola Tůmy na Mariánskohorskou, je nutné prověřit možnost změny šířkového uspořádání ulice v úseku Mariánských Hor. Takovýto záměr je nutné projednat se složkami IZS a PČR v navazujících projekčních fázích. Pozn. Na základě požadavku DPO budou doplněny varianty uličního profilu této části. ZAPRACOVÁNO, - Str.79, odstavec „z výše uvedeného vyplývá“, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize - Str. 80-83, doplnění variantních uličních řezů, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Cílový charakter v úseku od křižovatky s Železárenskou po Mariánské náměstí počítá s dostavbou některých klíčových staveb dopravní infrastruktury, které mají posílit skelet rychlostních komunikací a omezit tranzitní průjezd motorové dopravy po městské třídě (např. Severní spoj, prodloužení Železárenské, viz. dopravní model). Návrh koncepčního řešení části Mariánských Hor uvažuje snížení rychlosti a pojezd tramvajového tělesa na základě prověření dopravního modelu, že intenzity cílové dopravy po dostavbě skeletu rychlostních komunikací jsou přijatelné, a to i s počítaným nárůstem obyvatel a uživatelů v transformačních územích. Rovněž je nezbytné zdůraznit, že tuto část městské třídy nelze proměnit jiným způsobem s ohledem na její šířku. Jedinou další možností je fixace stávajícího stavu, což z mnoha důvodů není žádoucí. Část v Koncepci určená pro snížení rychlosti a pojezd motorové dopravy po tramvajovém tělese je dlouhá cca 700 m. Skutečný rozsah délky jízdy motorových vozidel po tramvajovém tělese bude předmětem detailnějšího prověření. Pro jakékoliv dílčí projekty v této části je nezbytné pořízení studie, která prověří zdržení tramvaje a možné dopady na širší okolí. Že je prakticky možné dopravu takto organizovat ukazuje ulice Nádražní v úseku zastávek Elektra a Stodolní. Zvýšené náklady na údržbu TT jsou očekávatelné a

	je jistě na místě v konkrétním projektu jednat o kompenzaci zvýšených nákladů na údržbu tramvajové trati. Zvýšení nákladů je z hlediska významu ulice opodstatněné. Otázka férového rozdělení veřejného prostoru: Návrh neuvažuje chodník a samostatnou cyklostezku (DZ č. C 8). Jedná se o stezku pro chodce a cyklisty s děleným provozem. V dalších stupních dokumentace, v konkrétních úsecích, s ohledem na návrhovou rychlost atd. lze diskutovat o vedení cyklistické dopravy v HDP v režimu vyhrazených nebo (ochranných) jízdních pruhů pro cyklisty.
3.8.	Str. 86 Vhodnější varianta č. 2 – tzn. v každém směru samostatně cyklista pouze v jednom směru.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	OK
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Bereme na vědomí, bude předmětem konkrétní projektové dokumentace.
5	Str. 138 Předložená koncepce nedostatečně zohledňuje fakt, že Ostrava je satelitně uspořádané město nebo spíše souměstí a že je tedy tvořena vzdálenějšími obytnými a průmyslovými celky, které naprosto nezbytně vyžadují odpovídající dopravní propojení. Velké plochy nezastavěných částí města, řada stavebních proluk, různý způsob využití území a další charakteristiky, které mají dnes vliv na to, že město působí nesourodě, tak ale byly historicky naplánovány. Proto nelze souhlasit s opakovanou větou, že „Chaos komunikací a vozovek zabraňuje vzniku soudržného města“ – komunikační síť je pouze jedním z mnoha faktorů, které se na nesoudržnosti podílejí. Zmíněná „změť ulic, která nefunguje optimálně a nevyhovuje různým způsobům pohybu ve městě“ byla postavena a umístěna vždy na základě územních studií a dalších materiálů územního plánování, primárně to proto nebyli dopravní inženýři, kteří tento systém vytvořili. Proto doporučujeme zmírnit celou tuto textovou část nebo do ní alespoň vložit prvky sebereflexe v oblasti územní tvorby. Dopravní situace v okolí ul. 28.října není určitě tak špatná, jak je zde popisována.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	V dokumentu budou odstraněny formulace „změť ulic“ a „chaos komunikací a vozovek“ a nahrazeny vysvětlením, že dopravně komunikace svůj účel splňuje, ale vedle stávající dopravní funkce městské třídy je potřeba posílit i funkce jiné. Měla by cílit na to, aby byla uživatelsky přívětivější pro ostatní účastníky provozu mimo motorovou dopravu. Kapitola Hierarchie a systém ulic pracuje s jejich zatříděním z hlediska komplexního významu, ne pouze dopravního zatřídění. ZAPRACOVÁNO, - str.137, úprava textu v podnadpisu a anotaci, kapitola 5_Hierarchie, systém a význam ulic uvnitř města, část 1 Dlouhodobá vize - Str. 138, úprava textu úvodní podnadpis, odstraněno a nahrazeno slovo „chaos“, kapitola 5_Hierarchie, systém a význam ulic uvnitř města, část 1 Dlouhodobá vize - Str. 139, podkapitola 5.1.1., čtvrtý odstavec, odstraněno a nahrazeno slovo „chaos“, kapitola 5_Hierarchie, systém a význam ulic uvnitř města, část 1 Dlouhodobá vize - Str.141, první odstavec, odstraněno a nahrazeno slovo „chaos“, kapitola 5_Hierarchie, systém a význam ulic uvnitř města, část 1 Dlouhodobá vize - Str.150, druhý odstavec, odstraněno a nahrazeno slovo „chaos“, kapitola 5_Hierarchie, systém a význam ulic uvnitř města, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Bereme na vědomí. Lze souhlasit s tvrzením, že stav komunikační sítě je pouze jedním z faktorů, které se podílejí na nesoudržnosti města. Nesoudržnosti z hlediska zástavby, její struktury, absence zástavy nebo nevhodný typ zástavby, se věnují jiné kapitoly dokumentu. Pokud město od ulic 28. října a Opavská chce něco jiného, než je to, aby byla dopravní komunikací pro motorovou dopravu, což je v několika rovinách zakotveno ve strategickém

	plánu města, tak z multikriteriálních analýz, které jsou součástí dokumentu konstatujeme, že dopravní situace na městské třídě špatná je, a to zejména s ohledem na počet uživatelů a význam veřejného prostranství. O dopravní tepně pro cyklisty nebo chodce nelze ve stávajícím stavu v žádném případě hovořit. Fakt, že Ostrava je městem polycentrickým, které má tři velká obytná centra a řadu obytných částí dokument reflektuje, dokonce z ní vychází a téma je v celoměstském kontextu pojednáno v dokumentu <i>Vize prostorového rozvoje</i> . Formulace „chaos komunikací“ a „změť ulic“ nejsou mířeny jako kritika dopravních inženýrů z dob minulých. Je to konstatování stávajícího stavu, kdy mnohé komunikace a ulice v kontextu městské třídy vytvářejí chaos z hlediska pohybu po městě různými způsoby, absence příčných propojení, přechodů pro chodce, absence chodníků, závleky z přímých tras dopravy po městě atd. Ten navrhuje změnit formou nástroje typologie a hierarchie ulic. To znamená, že bude existovat dohoda o tom, jaký má každá ulice typ a jaké má místo v hierarchii ulic ostatních. Jasně zatřídění ulic zároveň specifikuje jejich možnosti z hlediska šířky, kapacit dopravy, kterou unese a další parametry. Parametry typologie a hierarchie se pak mají promítnout do konkrétních projektů/investičních záměrů.
5	Str. 141-151 Z dopravního hlediska nemáme připomínky k architektonickému rozdělení hierarchie a typologie komunikací i doplnění sítě. Přesto je z našeho pohledu potřebné ještě více v textu vyzdvihnout význam jednoho chybějícího radiálního propojení: Severní spoj – Sokola Tůmy – Železárenská – DOV – Nová Karolina – Bohumínská. Především Severní spoj je komunikací, bez které se město do budoucna neobejde. Veškeré dopravní koncepce včetně plánu mobility, územní plány a v poslední době všechny zpracované modely dopravy potvrzují tuto silnici jako nezbytnou. Nebude-li Severní spoj v jakémkoliv rozsahu postaven, hrozí postupně narůstající několikahodinové kongesce na křižovatce u vodárny, čímž se mimo jiné i výrazně změní význam a cíle přetvoření městské třídy. Mapový podklad neobsahuje návrh významné ulice, a to komunikačního propojení Mariánskohorská – Sokola Tůmy, které by vedle napojení potenciální průmyslové zóny umožnilo i části vozidel vyhnout se zmíněné křižovatce u vodárny. Budou-li postupně realizovány úpravy na městské třídě ve prospěch její pobytové funkce, je potřebné odvést část dopravy – především cílové – mimo ulici 28. října. Zde je vhodné využít ulici Železárenskou. První etapa (28. října – Martinská) by umožňovala stávající směrové řešení při homogenizaci současného šířkového uspořádání, druhá etapa (Martinská - Výstavní) by vytvořila novou stopu komunikace s křížením ul.1.máje při snaze minimalizovat zásahy do parkové zeleně, třetí etapa pak napojení na ul Místeckou a dále na DOV – Karolina – Bohumínská ve smyslu zpracované urbanistické studie.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Na významu severního spoje panuje napříč účastníky shoda.
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Zpracováno. K výše uvedenému odkazování se na dopravní modely zdůrazňujeme, že se jedná o modely řešící pouze dopravu motorovou, nezohledňující ani dopravu cyklistickou ani tramvajovou, přičemž není ani zohledněna změna modal splitu a intenzit jednotlivých druhů dopravy, tak jak je cíleno v integrovaném plánu mobility. Vyznačení propojení mezi Mariánskohorskou a severní částí ulice Sokola Tůmy je doplněno.

Správa silnic Moravskoslezského kraje, p.o.	31.3.2023
Ing. Michal Jahn	

číslo kapitoly		
1.1.5.	Z hlediska pohledu správce dotčených silnic II/479 ul. Opavská a 28. října nepomíjíme fakt, že městská třída je sama o sobě důležitá z hlediska architektonického i dopravního. Obecně třída svým obestavěním nebo zelení určuje strukturu města a může mít samozřejmě i podobu hlavní silnice i čtyřproudé dálnice, ale také centrální pěší zóny. Chápeme, že v rámci urbanistické kompozice města Ostravy by měla tvořit takto navrhovaná městská třída velmi důležitý prvek, nicméně je potřeba si z dopravního hlediska uvědomit dopravní důležitost především ul. Opavské ve vazbě na stávající intenzity dopravy, a to i přes již zprovozněnou prodlouženou ulici Rudnou a tolik diskutované dostavby Severního spoje II. V rámci ul. 28.října se již z pohledu předešlých investičních záměrů snažíme o znovuotevření jednání ve věci uvažovaného převodu silnic II. a III. třídy do majetku Statutárního města Ostravy ve vazbě na skutečnost, že tyto silnice pro MSK ztratily svůj potenciál.	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Dokument je vypracován se znalostí majetkoprávní situace a správcovství komunikace. Dokument stanovuje směr rozvoje a ideální cílový stav pro veřejné prostranství jako celek s přesahem do okolí, které stav městské třídy ovlivňuje a naopak. Důležitost ulice Opavské z hlediska dopravy je zohledněna v kapitole cílových charakterů, kdy motorová doprava má zachovány 2 jízdní pruhy, nicméně není žádoucí, aby ve stávajícím nebo cílovém stavu sanovala problémy na rychlostní komunikaci Rudná. Skelet rychlostních komunikací a jeho dílčí problémy nemůže být řešen nadměrným zkapacitňováním a zátěží neadekvátní významu městských tříd. Kapacity ve vztahu k nárůstu možných obyvatel i uživatelů jsou ověřeny v dopravním modelu v několika scénářích rozvoje a ve vazbě na dostavbu rychlostních komunikací.	
1.1.7.	Jak již bylo v předešlé připomínce zmíněno, tak Správa silnic Moravskoslezského kraje, p.o. ve spolupráci s MSK má připraveny seznam silnic II. a III. třídy zakresleny taktéž i v mapové situaci, vč. řešené ul. 28.října, kdy bychom chtěli znovu projednat společný zájem na naplnění jednoho z cílů Územního plánu Ostravy, a to nahrazení silnice č. II/479 (ul. 28.října) komunikací městského charakteru se zachováním dopravní funkce pro vedení automobilové, cyklistické i pěší dopravy.	
ODPOVĚD:	Bereme na vědomí. Dokument může být pro tyto účely relevantním podkladem k jednání.	

Ostravské komunikace, a.s.,Správa VO		4.4.2023
Mgr. Lucie Mruzková		
číslo kapitoly		
3	Požadujeme projednat v průběhu zpracování jednotlivých dílčích staveb zpracovanou dokumentaci v dalších stupních PD. K nim bude vydáno samostatné stanovisko správy VO. Projektová dokumentace v dalším stupni musí být vypracována v souladu s Generelem veřejného osvětlení města Ostravy Standardy VO a Základními technickými a kvalitativními předpisy pro oblast VO (ZTKP) (http://www.okas.cz/dalsi-informace/dokumenty.html). Požadujeme, aby návrh výsadby zeleně byl přizpůsoben stávajícímu umístění zařízení VO a byl v takovém rozsahu, aby to nevyvolalo přeložení zařízení VO, stožárů VO a kabelových tras VO v zemi. Výsadbou nové zeleně nesmí dojít ke zhoršení světelně-technických parametrů na dané komunikaci. Při návrhu stromů je potřeba zohlednit jejich budoucí rozpětí koruny a případné zastínění svítidel VO.	

ODPOVĚD:	Zpracováno. Požadavek na projednání konkrétních projektů na úpravu veřejných prostranství ve fázi studie bude doplněn do <i>kapitoly č. 1</i> . Koncepce ukazuje princip ideálního řešení pro jednotlivé části ulic se znalostí sítí technické infrastruktury na podkladu digitální technické mapy města. V měřítku stanoveném pro koncepční dokument není účelné sledovat skutečné zaměření sítí technické infrastruktury. V rámci podrobnější dokumentace musí být vždy prověřeno vedení sítí (včetně VO) a zajištění odpovídajících světelně-technických parametrů osvětlení. Nezbytnost přeložení zařízení a stožárů VO bude předmětem konkrétních projektů, pro které je tento dokument podkladem pro zadání. Konkrétní projekty, které zasahují do stávajícího VO budou se správci konzultovány v rozpracovanosti návrhu úprav. Návrh konkrétního kultivaru pro části městské třídy bude předmětem konkrétní projektové dokumentace, kde musí parametry stromořadí určit zahradní architekt a musí být splněny požadavky na osvětlení na komunikacích. V případech, kdy bude možné aplikovat cílový stav na stávající vedení a umístění zařízení a stožárů VO bude požadavek zohledněn, protože cílem proměny je nenavyšovat náklady tam, kde to není nezbytně nutné. Je ovšem potřeba konstatovat, že požadavku v plné míře a v obecnosti tohoto dokumentu nelze vyhovět.
----------	---

ÚMOb Mariánské Hory a Hulváky		6.4.2023
Jaroslav Čermák		
číslo kapitoly		
Obecně	Bez připomínek	

MO Pustkovec		7.4.2023
Rudolf Kondula		
číslo kapitoly		
1.1.3.	"...metodika proměny městské třídy 28. října, Opavská a jejího okolí" ... Prodloužit design ulice 28.října i na ulici Opavskou, která prochází již jiným typem zástavby se nám nezdá vhodné.	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Pojetí proměny ulice 28. října a Opavské nejsou stejné, ale reagují na možnosti a kontext jednotlivých částí. Jinak je přistupováno k ulici, kudy prochází ÚMOb Pustkovec a je výrazně užší a jinak územím Poruby, kde reaguje na jinou strukturu zástavby.	
1.1.4.	Veřejné prostranství 12 km dlouhé ulice, která vede přes 9 městských obvodů Zavést "uniformitu" přes 9 obvodů, které mají svoji historii se nám nezdá smysluplné. Cestou do práce se lidé budou dívat 12 km z okna tramvaje na stejnou "pohlednici".	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Uniformita právě z důvodu různorodosti obou ulic není možná. Každá část, ať už je dělena na cílové charaktery nebo úseky vyžaduje individuální přístup, byť se snahou dosáhnout stavu cílového, který je shrnut v kapitole 2 formou třech základních tezí.	
1.1.6.	"Městské třídy jsou nahlíženy primárně jako dopravní tepny" Čím chcete tyto dopravní tepny v dohledné době nahradit?	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Tranzitní doprava se má odehrávat na již existujícím skeletu rychlostních komunikací. Skelet rychlostních komunikací a jeho dílčí problémy nemůže být řešen nadměrným zkapacitňováním a dopravní zátěží neadekvátní významu městských tříd. Kapacity ve	

	vztahu k nárůstu možných obyvatel i uživatelů jsou ověřeny v dopravním modelu v několika scénářích rozvoje i ve vazbě na dostavbu rychlostních komunikací. Otázkou tedy není „čím dopravní tepny nahradit“ ale dokument zdůrazňuje potřebu řešit dílčí problémy skeletu a doplnit jej v chybějících částech (např. severní spoj, zastřešení ulice Místecká a další) a zároveň kultivovat městské třídy tak, aby vypadaly jako městské ulice i přesto, že vždy budou do jisté míry důležité v dopravním skeletu. Na městských třídách má být prioritou cílová doprava a udržitelné způsoby mobility, v tomto smyslu mají dopravními tepnami zůstat. Pro motorovou dopravu je potřeba vytvořit kompromis tak, aby část vozidel jela po městských třídách v trasách, kdy je to účelné a tranzitní cesty se odbavily na skeletu rychlostních komunikací.
1.1.8.	"Velké množství investic, oprav a dalších aktivit, které se ve veřejném prostoru setkávají, tvoří kvalitní veřejná prostranství " Z přidělených financí pro jednotlivé MO nelze financovat jak funkčnost, tak i přidanou hodnotu v podobě "zvýšení kvality".
ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Pozitivně ovlivní proměnu městské třídy už jen to, že Koncepce bude implementována v rámci standardu veřejných prostranství v rozsahu běžných oprav a údržby (např. aktivní práce s vizuálním smogem, sjednocení typu dlažby napříč obvody). Téma způsobu spolufinancování důležitých veřejných prostranství musí být na dohodě u jednotlivých projektů.

MMO odbor strategického rozvoje		11.4.2023
Magdaléna Ludíková		
číslo kapitoly		
1.1.10.	V březnu 2023 byl po zpracování připomínek dokončen dokument „Metodika modrozelené infrastruktury statutárního města Ostrava“ (dále jen Metodika), který bude předložen ke schválení radě města v dubnu 2023. Metodika je dokument, který na území SMO definuje zásady pro vytváření modrozelené infrastruktury a kritéria, která budou kladena na projektování investičních projektů realizovaných na pozemcích, při výstavbě budov a úpravě veřejných prostranství ve vlastnictví města. Po schválení radou města bude Metodika zveřejněna online na oficiálních webech města: www.fajnova.cz a www.zdravaova.cz. Ve zpracované Konceptci chybí uvedení tohoto metodického dokumentu a jeho provazba s předloženou Konceptcí.	
ODPOVĚD:	Zpracováno. Výše uvedený dokument (dále jen Metodika MZI) zpracoval Městský ateliér prostorového plánování a architektury (MAPPA) ve spolupráci s Odborem strategického rozvoje magistrátu města Ostravy. Oba dokumenty pracují s jistou mírou obecnosti právě v úrovni metodické a koncepční, které je potřeba aplikovat v konkrétním místě a reagovat na konkrétní technické podmínky. Koncepce městské třídy pracuje s tématem výsadby stromořadí, kde je Metodika MZI dalším podpůrným dokumentem pro zadání konkrétních projektů. Dokumenty se doplňují a Metodika MZI bude tedy doplněna do zdrojů a uvedena jejich provazba.	
1.1.4.	Kap. 1.1.4: Navrhujeme jen zřehlednit popis jednotlivých cílů – mezery mezi odstavci a upravit odsazení	
ODPOVĚD:	Zpracováno.	
Obecně	Obecně v dokumentu je na mnoha místech uvedeno „standart nebo standartní“, správně je standard. Obecně: je i po několikátém přístupu trochu matoucí orientace ve všech pdf dokumentech a na dostupných odkazech – něco je na Google Disku, něco je v GIS aplikaci, k tomu je různá hierarchie nadpisů na webu, dlouhodobá vize se myšlenkově dost prolíná s odkazy na analytickou část, kde navíc jednotlivé .pdf dokumenty mají jen několik stran. V případě	

	úseků se navíc GDisk a GIS dublují (jde o stejné pdf). Na mobilu je orientace ztížená ještě více. Řešením by mohla být možnost stáhnout si jedno kompletní pdf, nebo alespoň tři (vize+analýza, úseky, manuál).
ODPOVĚD:	Zpracováno. Připomínky bereme na vědomí, veškeré dokumenty v rozcestníku jsou ke stažení. Finální forma publikace je v procesu přípravy, bude k dispozici jak přes nový web MAPPA, tak přes aktualizovaný rozcestník s možností stažení. Rozsah publikace není určen pro prohlížení na mobilním telefonu. Bereme to jako podnět pro další „userfriendly“ verzi dokumentu.

Předseda Komise pro strategický rozvoj a energetiku		12.4.2023
Vladimír Cigánek		
číslo kapitoly		
3.6.	Nemám zásadní problém se zklidněním dopravy a zpomalením na 30 km/h, jen bude nutné projednat s DPO a připravit varianty možné náhrady cest pro IAD.	
ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Souhlasíme, konkrétní parametry “zklidnění” jednotlivých úseků je nutné prověřit v podrobnější dokumentaci. Nicméně je obecně důležité vnímat problematiku celé městské třídy a její význam pro komplexní fungování města.	
6.2.	Zásadně nesouhlasím se zvýšením zastavitelných ploch na úkor krajinné a ochranné zeleně a zejména na úkor ploch pro sport. Jedná se o plochu vedle fotbalového stadionu v majetku JTT JAKLOVEC, a.s. LV 4081, p.č. 1355 kú Slezská Ostrava. Majitel odkoupil pozemek jako sportoviště a již 9 let se snaží o změnu ÚPO "všemi prostředky". Občané Slezské Ostravy nemají pro své volnočasové a sportovní aktivity, na rozdíl od jiných obvodů, žádné veřejně dostupné sportoviště. Se zahuštěním výstavby po vzoru DUBINA nebo NOVÁ KAROLINA se trvale vymezují. Upozorňuji, že se současnou zástavbou bytových domů na Františkově a Hladnovském kopci si občané ztěžují na dopravní přetíženost na ulici Na Baranovci a Keltičkova na hluk a prach, a to není dokončena stavba Rezidence Keltičkova. Množí se stížnosti občanů (petice) na budoucí likvidaci vzrostlé zeleně nad ulicí Bohumínská - Stará elektrárna a to ještě netuší, že by měla být rozšířena další zástavba na úkor zeleně nad Bohumínskou. K zástavbě ploch u Slezskoostravského hradu vám sděluji, že dosud byly plochy využívány pro akce v souvislosti s hradem nebo DOV. Zástavba zelených ploch nebyla dosud povolována s odkazem na hluk při akcích na hradě.	
ODPOVĚD:	Zpracováno. Problematiku místa volnočasového sportoviště pro občany MOb Slezská jsme si vědomi, kontext plochy JTT Jaklovec je nám známa. Obecně lze říci: 1. dnes jsou ta území určená k zástavbě, koncepce prověřuje formu 2. JTT Jaklovec může sloužit jak sportovní rekreční funkci, tak i residenční, bez zásadního vlivu na fungování této části města 3. sportovní rekreční funkce je vhodné a je možné rozmístit ve struktuře města a využít systém zeleně, zejména pak osu Černá louka, předprostor Hradu, Trojické údolí, Halda Ema, okolí ZOO, údolí s rybníky, Muglinov s DPS, Komenského sady. S ohledem na konkrétní situaci ohledně záměru městského obvodu a soukromého vlastnictví výše zmíněných pozemků sdělujeme, že v rámci zpracování projektu „ <i>Proměna ulic Bohumínská – Frydecká (studie + IZ)</i> “ je téma řešeno. Jednání probíhají za účasti městského obvodu. V rámci tohoto projektu byla evidována řada pozemků, které jsou ve vlastnictví města, na kterých by z hlediska vhodnosti lokality mohlo sportoviště být. Připomínku k nevhodné struktuře zástavby v daném místě zpracujeme, karta	

	úseků se navíc GDisk a GIS dublují (jde o stejné pdf). Na mobilu je orientace ztížená ještě více. Řešením by mohla být možnost stáhnout si jedno kompletní pdf, nebo alespoň tři (vize+analýza, úseky, manuál).
ODPOVĚD:	Zpracováno. Připomínky bereme na vědomí, veškeré dokumenty v rozcestníku jsou ke stažení. Finální forma publikace je v procesu přípravy, bude k dispozici jak přes nový web MAPPA, tak přes aktualizovaný rozcestník s možností stažení. Rozsah publikace není určen pro prohlížení na mobilním telefonu. Bereme to jako podnět pro další „userfriendly“ verzi dokumentu.

Předseda Komise pro strategický rozvoj a energetiku		12.4.2023
Vladimír Cigánek		
číslo kapitoly		
3.6.	Nemám zásadní problém se zklidněním dopravy a zpomalením na 30 km/h, jen bude nutné projednat s DPO a připravit varianty možné náhrady cest pro IAD.	
ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Souhlasíme, konkrétní parametry “zklidnění” jednotlivých úseků je nutné prověřit v podrobnější dokumentaci. Nicméně je obecně důležité vnímat problematiku celé městské třídy a její význam pro komplexní fungování města.	
6.2.	Zásadně nesouhlasím se zvýšením zastavitelných ploch na úkor krajinné a ochranné zeleně a zejména na úkor ploch pro sport. Jedná se o plochu vedle fotbalového stadionu v majetku JTT JAKLOVEC, a.s. LV 4081, p.č. 1355 kú Slezská Ostrava. Majitel odkoupil pozemek jako sportoviště a již 9 let se snaží o změnu ÚPO "všemi prostředky". Občané Slezské Ostravy nemají pro své volnočasové a sportovní aktivity, na rozdíl od jiných obvodů, žádné veřejně dostupné sportoviště. Se zahuštěním výstavby po vzoru DUBINA nebo NOVÁ KAROLINA se trvale vymezují. Upozorňuji, že se současnou zástavbou bytových domů na Františkově a Hladnovském kopci si občané ztěžují na dopravní přetíženost na ulici Na Baranovci a Keltičkova na hluk a prach, a to není dokončena stavba Rezidence Keltičkova. Množí se stížnosti občanů (petice) na budoucí likvidaci vzrostlé zeleně nad ulicí Bohumínská - Stará elektrárna a to ještě netuší, že by měla být rozšířena další zástavba na úkor zeleně nad Bohumínskou. K zástavbě ploch u Slezskoostravského hradu vám sděluji, že dosud byly plochy využívány pro akce v souvislosti s hradem nebo DOV. Zástavba zelených ploch nebyla dosud povolována s odkazem na hluk při akcích na hradě.	
ODPOVĚD:	Zpracováno. Problematiku místa volnočasového sportoviště pro občany MOB Slezská jsme si vědomi, kontext plochy JTT Jaklovec je nám známa. Obecně lze říci: 1. dnes jsou ta území určená k zástavbě, koncepce prověřuje formu 2. JTT Jaklovec může sloužit jak sportovně rekreační funkci, tak i residenční, bez zásadního vlivu na fungování této části města 3. sportovně rekreační funkce je vhodné a je možné rozmístit ve struktuře města a využít systém zeleně, zejména pak osu Černá louka, předprostor Hradu, Trojické údolí, Halda Ema, okolí ZOO, údolí s rybníky, Muglinov s DPS, Komenského sady. S ohledem na konkrétní situaci ohledně záměru městského obvodu a soukromého vlastnictví výše zmíněných pozemků sdělujeme, že v rámci zpracování projektu „<i>Proměna ulic Bohumínská – Frýdecká (studie + IZ)</i>“ je téma řešeno. Jednání probíhají za účasti městského obvodu. V rámci tohoto projektu byla evidována řada pozemků, které jsou ve vlastnictví města, na kterých by z hlediska vhodnosti lokality mohlo sportoviště být. Připomínku k nevhodné struktuře zástavby v daném místě zpracujeme, karta	

	transformačního území „Bohumínská“ bude upravena a zástavba bytových domů z místa uvažovaného sportoviště odstraněna. K zástavbě ploch u Slezskoostravského hradu: Lokalita je řešena mimo jiné v rámci projektu „<i>Proměna ulic Bohumínská – Frýdecká (studie + IZ)</i>“. Téma odříznutí hradu od zbytku města a celkové začlenění do struktury města je dlouhodobým problémem. Na komplexní otázku zástavby v okolí hradu bude reagovat výše zmíněný IZ ve větší podrobnosti, než tato Koncepce.
--	---

Dopravní podnik Ostrava		18.4.2023
Ing. Martin Chovanec		
Usnesení	Obava ze špatné interpretace, že někteří aktéři nebudou brát dokument v rovině koncepční, ale projektové a budou vyžadovat uplatnění v každém detailu. Je potřeba, aby byla zajištěna dostatečná metodická podpora na jednotlivých projektech ze strany garanta dokumentu, tedy MAPPy.	
JEDNÁNÍ 28.7. 2023	Usnesení bude upraveno. Bude zde přidána formulace, která zajistí, že rozsah naplnění v předprojektové a projektové přípravě u konkrétních projektů bude prověřovat MAPPA. - Usnesení bude upraveno a zasláno.	
číslo kapitoly		
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Konkurenceschopnost MHD: Koncepce v některých svých řešeních snižuje konkurenceschopnost VHD vůči IAD. V návaznosti na údaje uvedené v analytické části (část Doprava), je potřeba brát na zřetel vysoký význam a zatížení páteřní tramvajové trati Poruba-centrum v kontextu s aktuálními dojezdovými časy MHD a IAD mezi těmito oblastmi. Koncepce nenabízí opatření ke zvýšení konkurenceschopnosti MHD vůči IAD, naopak snížení návrhových i provozních rychlostí díky opatřením povede k znevýhodnění tramvajové dopravy. V dojezdových časech na trase Poruba-centrum by zejména po realizaci opatření na úseku č.7, ale i dalších, došlo u tramvajové dopravy k jejich navýšení, bez možnosti alternativy. Oproti tomu IAD bude nadále mít k dispozici alternativní trasu Opavská-Mariánskohorská-centrum bez omezení, a naopak v případě realizace Severního spoje dojde ještě ke zkrácení dojezdových časů IAD. Tyto opatření v jejich kontextu považujeme pro ekologičtější a městem finančně podporovanou MHD za nepříliš efektivní.	
JEDNÁNÍ 28.7. 2023	Téma: konkurenceschopnost tramvaje v úseku č. 7, Mariánských Hor a Hulváků: Proměna městské třídy v úseku č. 7 je složitá a dosažení cílového charakteru je závislé na splnění mnoha podmínek (např. dostavba severního spoje). DPO požaduje zdůraznit cíle, které pro tento úsek Koncepce sleduje a nabídnout variantní řešení v podobě návrhových uličních řezů, popsat výhody, nevýhody a rizika každé z variant. Tyto pak budou muset být prověřeny konkrétní projektovou dokumentací. ZAPRACOVÁNO - str.78-83, úpravy v textu: zestručnění cílů, kterých by se proměna měla snažit dosáhnout, rozvinuta problematika a limity v území, obrázky: doplněny uliční řezy a rozděleny na 2 případy pro užší a širší části ulice, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize	
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Nelze souhlasit s tvrzením, že dokument nenabízí opatření ke zvýšení konkurenceschopnosti MHD vůči IAD. MHD propojuje dlouhou vzdálenost mezi obytnými centry a rovněž slouží pro kratší cesty, pohybuje se územím s mnoha zastávkami. Oproti tomu část IAD, která se v současnosti na městské třídě vyskytuje, je tranzitní. Její zátěž deformuje veřejné prostranství na tepnu motorové dopravy na úkor dalších funkcí, které městská třída má mít, pokud Ostrava nechce rezignovat na stávající neutěšený stav. Navrhované úpravy (cílové charaktery ulice) mají za cíl udělat z městské třídy ulice méně atraktivní pro tranzitní IAD, které mají více využívat infrastrukturu k tomu určenou (skelet	

	rychlostních komunikací). Těmito zásahy je právě zvyšována konkurenceschopnost MHD, protože část cestujících zvolí MHD namísto auta. V nezastavěných částech, kde je v současnosti vyšší rychlost než 50 km/h, je problematické nedodržování rychlosti IAD. Zde se navrhuje opatření týkající snížení rychlosti motorové dopravy, nikoliv tramvaje. Rovněž v těchto úsecích (10, 11, 12) nejsou světelné křižovatky, které by tramvaj zpomalovaly. Úsek č. 7 je specifický vzhledem k malé šířce uličního profilu. Proměna ulice není možná bez výraznějšího zásahu do dopravního režimu. Opatření na výrazné omezení průjezdnosti motorové dopravy je vázáno na dostavbu chybějící infrastruktury v rychlostním skeletu komunikací. Dopravní model ověřil predikci, že po dostavbě skeletu rychlostních komunikací se výrazně sníží počet vozidel, které potřebují Mariánskými Horami projet. Opatření se týkají délky ulice cca 700 m, na které jsou v současnosti 3 zastávky MHD. Předpokládáme, že v relativně krátkých vzdálenostech tramvaj dosáhne rychlosti 50 km/h pouze v části tohoto úseku. Ztrátu rychlosti tramvaje bereme na vědomí, nicméně v úrovni koncepčního řešení není jasné, jaký dopad v řádu sekund by zpomalení mělo. Pro případ řešení úseku č. 7 doplníme do dokumentu požadavek na propočet dopadu opatření na rychlost a plynulost tramvajové dopravy.
	Bezpečnost: Koncepce v mnohém opomíjí význam bezpečnosti v řešených situacích. Četná zábradlí jsou definována v Konceptu jako problém bez náznaku, jak by měla být zajištěna bezpečnost jiným způsobem než zábradlím. Jedná se zejména o takto definovaná zábradlí na tramvajových nástupištích, které technické normy pro oddělení od silničního provozu přímo vyžadují. Dokonce je takto definováno i zábradlí na mostech (úsek č.4), kde by po odstranění takové bariéry mohlo docházet k pádu z mostu. Snížení standardu bezpečnosti spatřujeme dále v návrhu pojižděného zastávkového mysu v úseku č.7 náhradou za stávající tramvajová nástupiště. Pojižděný zastávkový mys je z hlediska kvality a bezpečnosti nástupu do tramvají v hierarchii řešení na téměř nejnižší úrovni, hned po přímém nástupu z úrovně vozovky. Pojižděný zastávkový mys vykazuje vyšší dobu obratu na zastávce a přímý kolizní bod mezi pěším a silničním vozidlem bez jakékoliv ochrany pěšího (pomineme-li právní ochranu). Naopak návrh řešení problému z hlediska bezpečnosti (ale i bezbariérovosti) nástupiště tramvajové zastávky Nová Ves vodárna, směr centrum, Koncepce nezmiňuje vůbec. Toto problémové místo z hlediska VHD je pouze definováno jako přestupní uzel, na který se vztahuje obdobně jako v jiných místech, obecná deklarace kvalitního přestupního uzlu.
JEDNÁNÍ 28.7. 2023	1. Téma: Křižovatka Nová Ves vodárna - Nedostatečné zdůraznění komplexní problematiky této křižovatky. Z Pohledu bezpečnosti pohybu cestujících mezi zastávkami MHD. ZAPRACOVÁNO - Úsek č 10, str. 11, celek č 70, úprava v textu, část 2 ÚSEKY 2. Poruba Vozovna - Z hlediska přestupního uzlu problematické místo, je požadováno zdůraznit důležitost/prioritizaci tohoto místa z hlediska zlepšení bezpečnosti pro cestující ZAPRACOVÁNO - Úsek č 17, str. 10, celek č 170, úprava v textu, část 2 ÚSEKY
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Zábradlí je v koncepci pojednáno jako téma celkově a následně v části úseků v tzv. „problémových výkresech“. Mnohá zábradlí neplní svoji funkci, jsou zbytečná nebo zbytečně dlouhá. V těchto případech je žádoucí se zábradlím pracovat (v r. 2020 byl pro MOB vydán pasport zábradlí s možnostmi jejich úprav, úpravy byly prověřeny z hlediska norem a konzultovány s PČR).

	V souvislosti se zábradlími zastávek MHD se na městské třídě vyskytují situace „zdvojeného zábradlí“ tedy toho na nástupišti a dalšího, které odděluje chodník a vozovku. V tomto případě duplicita zábradlí pozbývá smyslu a je doporučováno v obecné rovině odstranit zbytečné prvky. Prověříme však srozumitelnost informací v detailu problémových výkresů. U zmiňovaného úseku č. 4 se nejedná o snahu odstranit zábradlí bránící pádu z mostu, ale o celkově problematickou formu vzhledu a prostupnosti pro chodce. To neodpovídá značkám v legendě. Bude opraveno. V případě křižovatky Nová Ves x vodárna je problémů z hlediska přestupního uzlu celá řada, bezpečnost a bariérovost zmiňovaného nástupiště je jen jedním z nich.
	Účelnost: Z hlediska účelnosti potenciálně vynaložených veřejných prostředků na případnou realizaci a následnou udržitelnost Koncepce by bylo vhodné alespoň v základních parametrech posoudit efektivitu navržených změn. Příkladem mohou být alternativy umístění stožárů na mostních objektech (13.úsek), jejichž řešení může vyvolat zásadní zásah do nosných konstrukcí mostu. Dalším prvkem, u kterého by bylo vhodné posoudit účelnost ve vztahu k vynaloženým prostředkům, je souvislá výsadba stromů v dělicích pásích podél tramvajové trati na ul. Opavská (15.-18.úsek). Pro rozsáhlou výsadbu stromů v poměrně úzkém vegetačním dělicím pásu by musely být nejprve přeloženy trakční kabely, které jsou zde uloženy, a po vlastní výsadbě je potřeba počítat s pravidelnou profylaktickou údržbou, aby nedocházelo k ohrožení bezpečnosti a provozuschopnosti tramvajové dráhy. Tato údržba nad trolejovým vedením bude vyžadovat odpovídající technické prostředky. Paradoxem návrhu je, že stávající zatravněné dělicí pásy Koncepce definuje jako problém z pohledu údržby, což je například v porovnání s navrženým řešením, nebo péčí o vegetační kryt v koleji, na údržbu poměrně jednoduché řešení. Problémem existence stromů nad tramvajovou tratí je i spad listí, který výrazně snižuje adhezni vlastnosti kolejové dopravy, což zhoršuje bezpečnost provozu. Ve vztahu k účelnosti je nutné dále posoudit a navrhnout řešení udržitelnosti i pro sdružený jízdní pás na tramvajové trati v 7.úseku. Ve standardním stavu se tímto stane vozovka součástí tramvajové tratě, se závazkem provozovatele tratě k jeho údržbě a obnově. Tím by mohlo dojít k nespravedlivému financování provozu IAD z prostředků, určených na provoz VHD, včetně prostředků od cestujících.
JEDNÁNÍ 28.7. 2023	Účelnost mají prověřit právě podrobnější stupně PD, pro které je dokument zadáním. Zvážit rozsah čtyřřadého stromořadí na Opavské vzhledem k potenciálním nákladům na rekonstrukci. Připomínka byla zapracována tak že do cílového charakteru byl přidán druhý uliční řez, který nezasahuje do zelených pásů s trakčním vedením a stožáry, pouze umisťuje stromořadí ve vnějších již existujících pásích zeleně. ZAPRACOVÁNO - Str.96-97, doplnění druhého uličního řezu s komentářem, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno, podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Dokument nastavuje jeden směr rozvoje, jelikož je nástrojem pro přípravu a zadávání investičních záměrů a jejich vzájemnou koordinaci. Účelnost lze posoudit v daném čase a při konkretizaci návrhových parametrů v kvantitativním rozsahu (výměry, bilance atd.) Rovněž je potřeba zdůraznit, že při správném použití a koordinaci souběhů investic, které jsou nezbytné (výměna prvků, revize/oprava sítí technické infrastruktury atd.) budou náklady částečně vyvolány nutností investic, nezávisle na Konceptu. Pokud se mají strategické dokumenty města týkající se adaptace na změnu klimatu projevit ve fyzickém prostředí, znamená to v některých místech zásadnější investice. V opačném případě by město rezignovalo na stávající stav.

	Vegetační pásy mají samozřejmě svůj význam, ale v poměru všech ekosystémových služeb, které přináší vegetační pásy a stromy, považujeme stromy za výrazně účelnější, a to i přes vyšší náklady na údržbu. Posouzení účelnosti v úseku č. 7 bude předmětem pro konkrétní investiční záměr, vzhledem k provázanosti mnoha faktorů, které tato změna dopravního režimu může ovlivnit.
--	---

MMO odbor životního prostředí		06.4.2023
Pavel Valerián, Jiří Štěpánek-odpadové hospodářství, Lenka Kotarová-vodní hospodářství, Martin Jašík – ochrana přírody		
1.1-1.2	V rámci připomínkového řízení předložené Koncepce městské třídy 28. října – Opavská z pohledu výkonu samosprávných činností města v oblasti komunálních odpadů konstatujeme, že problematiku svozu komunálních odpadů tato koncepce v celém svém rozsahu neřeší. Navrhujeme zahájit bezodkladně projednávání jednotlivých dílčích úseků předložené koncepce se zástupci odboru OŽP a svozové společnosti OZO Ostrava s.r.o. o způsobu řešení svozu odpadu ze stávající zástavby v dotčeném území celé koncepce a stanovení pravidel pro nastavení svozu odpadů pro novou výstavbu v celém dotčeném území koncepce, jak bytového fondu, tak i pro komerční prostory.	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Způsob svozu odpadu ze stávající zástavby, pokud by v některých úsecích mělo dojít ke změně, bude předmětem podrobnější projektové dokumentace, pro kterou je tento dokument podkladem a která bude se zástupci OŽP konzultována. Způsob svozu odpadu v rozvojových a transformačních územích je jeden z mnoha dílčích parametrů, které musí být řešeny v podrobnější dokumentaci pro tato území. V úrovni koncepčního dokumentu není možné a účelné řešit svoz odpadu bez znalosti konkrétní struktury zástavby, rozložení ulic a dopravní obsluhy.	
1.1-1.2	Likvidace srážkových vod bude řešena v souladu s ust. § 5 zákona č. 254/2001 Sb. a v souladu s dokumentem, Adaptační strategie statutárního města Ostravy na dopady a rizik vyplývající ze změny klimatu“.	
ODPOVĚD	Bereme na vědomí. Dokument je podkladem pro zadání a koordinaci podrobnějších projektových dokumentací, jejichž vypracování se musí řídit příslušnými zákony a prováděcími předpisy. Adaptační strategie stejně jako např. Strategický plán byly zdrojem při vypracování tohoto dokumentu.	
Kapitola 6	Souhrnně k transformačním a rozvojovým územím na městské třídě: V těsné blízkosti komunikací minimalizovat návrhy změn územního plánu z doposud nezastavěných ploch ochranné zeleně (vymezených v územním plánu) na plochy určené pro zástavbu.	
JEDNÁNÍ 27.7. 2023	Bylo dohodnuto, že v dokumentu bude v textové části zdůrazněno, že při vzniku nové zástavby v transformačních územích musí vzniknout i nové plochy zeleně, které však nebudou izolační, ale komponované plochy zeleně, budou mít jasný charakter a využití. Rovněž bude zdůrazněno, že izolační zeleň v transformačních územích zůstane do doby, než ji nahradí nová zástavba. - ZAPRACOVÁNO, str. 161, odstavec „E“, kapitola 6_Transformační a rozvojová území, část 1 Dlouhodobá vize	
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Obecně: Karty transformačních území jsou podkladem pro podrobnější dokumentaci, kterou každé z transformačních území potřebuje. Jsou podnětem pro změny ÚP, které podrobnější dokumentací musí být zpřesněny a jsou i nástrojem pro hospodaření s majetky. Vzhledem k množství rezerv v území, kterými Ostrava disponuje, je nezbytné,	

	aby se jednotlivá území proměňovala v kvalitní nové části města a nevznikal požadavek na rozšiřování města do krajiny. Ulice 28. října a Opavská z principu svého významu mají být obklopeny zástavbou, aby měly charakter ulice, nebo komponovanou městskou zelení. K plochám ochranné zeleně: Plochy ochranné zeleně, výklad dle ÚP: <i>odclonění dopravních staveb a oddělení rušících provozů od obytné zástavby, ploch občanského vybavení, rekreace, sportu apod., zmírnění funkčních a měřítkových kontrastů funkčních ploch s výrazně odlišným způsobem využití.</i> Cílem tohoto dokumentu není odclonit dopravní stavby, protože hlavním tématem je městská třída – tedy městská ulice, pro kterou je typická blízkost zástavby, mísení provozů a funkcí, příčné vazby. Cílem je nastavit postupnou proměnu jejího charakteru, tak aby souvisle odpovídala svému významu a potřebám města v jednotlivých částech. Ochranná zeleň, v tomto případě tedy nemá odcloňovat navzájem rušící provoz, ale měla by být nahrazena adekvátní kapacitou zástavby, které dané území unese, která dotvoří ulici a rovněž by v transformačních územích mají být vymezena nová veřejná prostranství s komponovanou zelení. U všech transformačních území je součástí tohoto dokumentu požadavek pro podrobnější zpracování území z hlediska vytvoření komponovaných ploch zeleně a rozvinutí os zeleně, tedy zajištění koridorů s vegetací v ulicích. (kapitola 7).
Kapitola 6	TS1 Bohumínská, Frýdecká 1. Nenavrhovat jižně od Mostu Miloše Sýkory zástavbu do prostoru mezi vodním tokem Ostravice a ul. Bohumínskou. 2. Nenavrhovat zástavbu (změnu územního plánu) v ploše registrovaného významného krajinného prvku „Park pod Ústředním hřbitovem“ a v územním systému ekologické stability krajiny (dle Plánu ÚSES správního obvodu ORP Ostrava).
JEDNÁNÍ 27.7. 2023	1. Téma: zástavba mezi vodním tokem a ulici Frýdeckou - V podnětu na změnu ÚP bude zdůrazněno, že možnosti a limity prověří podrobnější územně plánovací dokumentace, protože zástavba by mohla zasahovat do prostoru řeky. - ZAPRACOVÁNO, str. 172, odstavec „komentář k podnětu na změnu ÚP“, kapitola 6_Transformační a rozvojová území, část 1 Dlouhodobá vize 2. Téma: plochy pro zástavbu v ploše VKP „Park pod ústředním hřbitovem“ - Zástupci OŽP upozornili, že jediná možnost, jak změnit funkční využití u VKP je prokazatelný veřejný zájem, VKP musí být adekvátně nahrazeno v místě, tedy je možné upravit jeho vymezení a je nezbytné zachovat biokoridor. - Dle těchto informací bude upraven text u podnětu na změnu ÚP u TS1 - ZAPRACOVÁNO, str. 172, odstavec „komentář k podnětu na změnu ÚP“, kapitola 6_Transformační a rozvojová území, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Ad.1. Nová zástavba jižně od Mostu Miloše Sýkory by se měla formovat formou změny ploch dopravní infrastruktury. Cílem pro toto území je možnost proměny ulice Frýdecká v městskou třídu a propojit tím centra Moravské a Slezské Ostravy. Jedná se o dlouhodobou vizi, která bude podrobně prověřována v čase. Podrobně se možnostmi zástavby a jejími limity a možnými přínosy zabývá Studie Bohumínská, Frýdecká, která je nyní ve fázi rozpracovanosti a bude prověřovat možnosti změny ÚP. Ad2. V předmětné ploše byla historicky zástavba. Podnět pro změnu ÚP v tomto území se vztahuje na rozsáhlou problematiku fragmentace zástavby ve Slezské Ostravě. Podrobně se tématem zabývá Studie Bohumínská, Frýdecká, která je nyní ve fázi rozpracovanosti. Součástí definování ploch pro novou zástavbu je i definování ploch pro komponovanou městskou zeleň. Úses, který územím prochází bude v podrobnějším návrhu zohledněn, VKP prověřen.
Kapitola 6	Mariánskohorská (TS3): Při navrhování změn vymezení ploch lehkého průmyslu východně od ulice Mariánskohorské respektovat také významné krajinné prvky, tj. zahrnout do ploch

	„krajinné zeleně“ břehové porosty vodních toků a navazující podmáčené (mokřadní) plochy a porosty dřevin.
JEDNÁNÍ 27.7. 2023	Na jednání bylo objasněno ze strany zpracovatele, že VKP podnětem na změnu ÚP není dotčen, změna se týká zmenšení ploch pro zástavbu lehkým průmyslem, zvětšením krajinných ploch zeleně a posílením os zeleně napříč územím Pozn. Na základě požadavku městského obvodu bude do podnětu na změnu ÚP přidán požadavek na prověření agrofotovoltaiky v levé části území od Mariánskohorské. - ZAPRACOVÁNO, str. 178-179, 180-181, kapitola 6 Transformační a rozvojová území, část 1 Dlouhodobá vize
ODPOVĚD:	Bereme na vědomí. Bude předmětem podrobnější dokumentace.
Kapitola 6	Opavská, univerzitní areál (TS8): Nenavrhovat zástavbu (změnu územního plánu) v ploše registrovaného významného krajinného prvku „Protihlukový pás u ul. Opavské“
JEDNÁNÍ 27.7. 2023	Zpracovatel byl upozorněn na to, že VKP „protihlukový pás u ul. Opavské“ je možné zrušit/přesunout pouze pokud je v území sledován veřejný zájem. V tomto případě by se mohlo jednat o dostavbu univerzitního areálu. Zároveň platí totéž, co obecně pro všechny plochy ochranné zeleně, že v území může zůstat až do chvíle, kdy bude pro území připravena zástavba, dále bude určena náhrada zrušené plochy VKP a v místě nové zástavby vznikne komponovaná zeleň s jasným charakterem a využitím, která bude součástí zástavby. Bylo dohodnuto, že tato informace se propíše do textové části karty TS8. - ZAPRACOVÁNO, str.200-201, odstavec „komentář k podnětu změny ÚP, kapitola 6_transformační a rozvojová území, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Stávající stav, respektive vztah zástavby a ulice Opavské považujeme za neměstotvorný, jde proti základním principům udržitelného rozvoje města. Ochranná zeleň, která má dle výkladu ÚP odclánět dopravní stavby a zmírňovat funkční a měřítkové kontrasty mezi plochami s výrazně odlišným způsobem využití, v tomto případě brání propojení částí polyfunkčního města. Eliminuje prostupnost napříč ulicí a provazbu zástavby po obou stranách. VKP „Protihlukový pás u ul. Opavské“ zamezuje dotvoření vysokoškolského areálu. Tento dokument cílí na dostavbu území v místech, kde je žádoucí, aby se zvýšila hustota zástavby a tím se zamezilo rozšiřování zástavby do krajiny. Koncentrace zástavby podél ulice Opavská má za cíl proměnu z charakteru periferní extravilánové komunikace na městskou třídu. V současném stavu není ulice Opavská ani jedno z výše uvedených. V rámci nové zástavby je vždy požadavek na tvorbu komponované zeleně, která v rámci implementace Adaptační strategie na změnu klimatu optimalizuje prostředí. Forma zeleně a nové zástavby je předmětem podrobnější dokumentace.
Kapitola 6	Opavská, Technologická, Průběžná (TS9): Nenavrhovat zástavbu (změnu územního plánu) v územním systému ekologické stability krajiny (dle Plánu ÚSES správního obvodu ORP Ostrava) a na lesních pozemcích. Při navrhování zástavby (změn územního plánu) respektovat ochranné pásmo lesa.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Karta transformačního území je podklad pro podrobnější dokumentaci, kt. prověří, nakolik je nutné zachovat stávající tvar a je tam hodnotná zeleň, která plní své funkce a nakolik by bylo účelnější jiné uspořádání, kde se např. plocha zvětší. Trasy obsluhy území budou zpřesněny v podrobnější dokumentaci.

	Ochranné pásmo lesa bude v případě zpracování konkrétní struktury zástavby respektováno, případně projednáváno s příslušnými úřady.
--	---

2. část: Úseky městské třídy

MMO odbor územního plánování a stavebního řádu		4.4.2023
Cyril Vltavský		
číslo úseku		
5	Souhlasím s koncepcí úprav veřejného prostoru kolem této významné městské třídy, včetně navrhovaných prostorových a materiálových úprav. Jedná se o významnou městskou třídu, která bezesporu potřebuje, obdobně ale také i jiné komunikace a veřejný prostor ve městě, kultivovat a propojovat s navazujícím prostorem. Vnímáme oprávněnou snahu „zklidnit“ komunikační koridor a polidštit jej aktivnějším zapojením zeleně a kvalitních materiálů. I v těchto případech je stále zapotřebí vnímat, že se jedná o jednu z významných dopravních tras, která propojuje městské satelity a její propustnost hraje zásadní roli v propojování města ve směru východ/západ. To neznamenaá upřednostnit dopravní funkci před pěšími a veřejným prostorem, ale vnímat její význam, který doposud umožnil zajistit optimální dostupnost mezi městskými obvody a vyvážit všechny na ni navazující funkce. Rovněž opačný postup by byl na škodu. Bude-li to možné, doporučuji opustit dělení dopravních pruhů mezi sebou „plastickými“ bílými pruhy (někdy též buřty). Rozumím sice důvodům, které k tomu vedou, v praxi se však dle mého potvrzuje, že se jimi vytváří další dopravní koridor, který je vymezen pouze pro jeden druh dopravy a nelze je navzájem „sdílet“. Výsledné současné řešení považuji nejenom za neestetické, ale zejména dopravně nebezpečné, kdy je například vyhnutí se překážce velice nebezpečným a nepřirozeným manévrem.	
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Připomínka byla řešena společně na jednání s OD, rovněž její vypořádání bude řešeno doplněním do textové části, viz. Výše.	
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Souhlasíme s připomínkou, že se jedná o významnou dopravní trasu, s vědomím tohoto faktu přistupujeme k návrhu úprav. Veškeré úpravy v uličním profilu a dopravním režimu jsou ověřeny pro účely koncepce dopravním modelem. Cílem je zajistit optimální dopravní obslužnost mezi obvody právě tím, že se po městské třídě budou pohybovat primárně vozidla s cílem v dané lokalitě a zátěž z tranzitního průjezdu bude převedena na komunikace k tomu určené. Tedy i v úseku č. 5 byly součástí zadání pro zpracovatele studie veřejného prostranství, stanoveny kapacity motorové dopravy, s kterými je nutné počítat. Pořízení studie veřejného prostranství pro úsek č. 5 bylo prověření implementace Koncepce městské třídy u návrhu konkrétního úseku ulice. Podélné bílé prahy (tzv. „bumlíky“): S připomínkou souhlasíme. Projekt je ve fázi odevzdané studie návrhu veřejného prostranství. Při zadání další fáze, tedy DÚR uplatníme tento požadavek zrušení těchto pásů.	

MMO odbor dopravy		30.3.2023
Ing. Martin Pácl		
číslo úseku		
4	4. úsek, cílové uliční profily Forum Nová Karolina, Zastávka Náměstí Republiky – v souladu s částí Dlouhodobá vize, str. 63 nedoporučujeme z důvodu bezpečnosti obousměrné vedení cyklistů na každé straně komunikace.	

JEDNÁNÍ 11.8.2023	Viz. Výše.
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno, bude podkladem do dalších stupňů projektové dokumentace. Obousměrné vedení cyklistů v úrovni koncepčního řešení má svůj význam, a to z důvodu absence příčných vazeb v relativně dlouhém úseku, podrobněji vysvětleno viz. výše v části Dlouhodobá vize.
7	7. úsek, návrh cílový uliční profil 7.1 – nesouhlas s tímto řešením již byl vyjádřen v části Dlouhodobá vize, str. 80.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Vypořádáno v části Dlouhodobá vize, viz. výše
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Komentář viz. část Dlouhodobá vize.
9	9. úsek, návrh cílový uliční profil Lesopark Benátky – doporučujeme řešení varianty 2, viz připomínka v části Dlouhodobá vize, str. 86.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Ok.
ODPOVĚD:	Bereme na vědomí.
10, 11	10. a 11. úsek. Ve směru na centrum se v křižovatce odděluje zásadní část dopravy vlevo na ul. Mariánskohorskou a další část vpravo na ul. Plzeňskou. Koncepce uvažuje ponechání jednoho jízdního pruhu pro motorovou dopravu v každém směru. Na úseku v současnosti dosahují intenzity motorové dopravy přes 40 tisíc vozidel za den, což je kapacitně v jednom pruhu pro každý směr jízdy nerealizovatelné. Předmětnou problematikou se již zabýval materiál Zúžení ul. Opavské a 28. října – dopravní model, zpracovatel Ostravské komunikace, a.s., 2022/04. Ve všech zpracovaných variantách zúžení dochází k překročení kapacity komunikace – pro stav v roce 2021 o 30%, pro stav v roce 2045 (tedy již při fungujícím Severním spoji) o 12 %. Výsledkem práce tedy bylo konstatování, že „Snížení počtu jízdních pruhů v zájmovém území je na základě prověřených charakteristik nevhodné. Tuto změnu nedoporučujeme“.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Ok. Opraveno
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. V úseku č. 11 došlo k chybnému použití obrázku tzv. cílového uličního profilu. Již opraveno. Návrhový dopravní režim je: dva jízdní pruhy v obou směrech, max. povolená rychlost 50 km/h, pohyb chodců a cyklistů po stavebně oddělené stezce, oddělení od vozovky pásem zeleně, stromořadí po obou stranách.
11	Úsek č. 11 je navíc reálně extravilánovou pozemní komunikací, která je z důvodu vykřížení železniční tratě, dálnice a řeky Odry vedena většinou po mostních konstrukcích a násypech vysoko nad okolním terénem – těžko lze zde proto hovořit o městské třídě a veřejném prostranství.
JEDNÁNÍ 11.8.2023	Ok.
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno. Ulice 28. října má ve stávajícím stavu periferní extravilánový charakter. I v cílovém stavu bude odvádět poměrně velkou dopravní zátěž, kterou určuje především křižovatka s Plzeňskou a Mariánskohorskou. Typologicky se jedná o městskou třídu v krajině, která je vymezena od Hulváckého kopce a dopravního terminálu, až po most přes řeku Odru.

Městský obvod Mariánské Hory a Hulváky		6.4.2023
Ing. Vojtěch Potocký		
číslo úseku		
7	Řešení průjezdu vozidel IZS Jak bude vyřešen průjezd vozidel IZS v místech zastávek vídeňského typu, když na zastávce budou proti sobě stát dvě tramvajové soupravy, za nimi kolona vozidel čekajících na odjezd těchto tramvají, a v případě nájezdu vozidel IZS na zastávku mezi nastupující a vystupující cestující není zrovna bezpečná možnost.	
ODPOVĚD:	Vypořádáno, bude podkladem do dalších stupňů projektové dokumentace. Část ulice v Konceptci určená pro snížení rychlosti a pojezd motorové dopravy po tramvajovém tělese je dlouhá cca 700 m. Skutečný rozsah délky jízdy motorových vozidel po tramvajovém tělese bude předmětem detailnějšího prověření. Pro jakékoliv dílčí projekty v této části je nezbytné pořízení studie, která prověří zdržení tramvaje a možné dopady na širší okolí. Rovněž tato studie podrobně prověří možnosti průjezdu zásahových složek nebo příjezdu z okolních ulic. Referenčním řešením je úsek ulice Nádražní u zastávek Stodolní a Elektra, kde je snížený obrubník, aby jednotky mohly objet tramvaj po chodníku.	

MO Pustkovec		7.4.2023
Rudolf Kondula		
číslo úseku		
19	Propojená ulice Studentská x Opavská "mimoúrovňově propojit..." ... V současné době již SMO vybírá dodavatele realizace nové křižovatky ulic Studentská x Opavská. Takže v budoucnu se bude tato křižovatka rušit? Jak jsou koordinovány investiční akce s tímto materiálem? Navrhujeme do této křižovatky navíc zaústit i ulice Slavíkova a M. Krásové.	
ODPOVĚD:	Vypořádáno, bude podkladem do dalších stupňů projektové dokumentace. V současné době se připravuje projekt, který koriguje stávající stav. Konceptce v tomto konkrétním případě ukazuje možné řešení související s využitím transformační plochy, kdy může dojít k výrazné proměně. Využitím morfologie může dojít k efektivnímu propojení ulic Studentská – Slavíkova a ulice Opavská v této části nebude klesat do údolí v tomto křížení.	
19	Zastávka Pustkovecká Kde bude stát autobus po zrušení zastávek, na vozovce v průjezdném profilu? Při zimní údržbě vozovky bude sníh nahrnut na chodníky.	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Zastávka Pustkovecká bude řešena formou zálivu, není v dokumentu rušena. Jako je tomu na jiných zastávkách, může dojít k nahrnutí sněhu na nástupiště či chodníky z vozovky.	

Statutární město Ostrava – městský obvod Poruba		10.4.2023
Jana Klečková		
číslo úseku		
16	Bezpečnost chodců S ohledem na budoucí zástavbu u školy teleinformatiky návrh doplnění přechodu pro chodce.	

ODPOVĚD:	Zpracováno. Požadavek na přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty bude zpracován do detailnějšího zpracování dotčené lokality.
16-22	Stromořadí – zeleň Návrh stromořadí podél ulice Opavská nenahradí souvislý izolační pás stromů a keřů. Chybí velkorysých zelených ploch v nově navrhované zástavbě.
ODPOVĚD:	Vypořádáno, bude podkladem do dalších stupňů projektové dokumentace. Stromořadí je prvek potřebný a vhodný (na rozdíl od izolační zeleně) do uličního prostranství, obecně však není jediným prvkem zeleně, který by se v širším území okolo městské třídy měl uplatňovat. Transformační území jsou řešena z hlediska jejich celkového potenciálu a v rámci jejich podrobného návrhu musí být zeleň řešena - nová veřejná prostranství, parky a především zeleň v nových ulicích. Mnohými transformačními územími prochází osy zeleně, což je taktéž nezbytný návrhový prvek, který má za cíl, aby v rámci vzniku nové zástavby vznikl dostatek zeleně.
16	Možnost parkovacích zálivů Doporučujeme zpracování umístění parkovacích zálivů podél ulice Opavská, a to v možnostech prostřídání s navrhovaným stromořadím.
JEDNÁNÍ 18.8.2023 (telefonicky)	Požadavek na doplnění v textu k příslušnému charakteru ulice ZAPRACOVÁNO - Str.93, odstavec „cíl“, poslední odrážka, kapitola 3_Charaktery městské třídy, část 1 Dlouhodobá vize
PŮVODNÍ ODPOVĚD:	Vypořádáno, bude podklad do dalších stupňů projektové dokumentace. Požadavek bude prověřen v dalších stupních dokumentace. Vyjždění vozidel z parkovacích stání může narušovat plynulost dopravního toku v liniově koordinovaném úseku a zároveň to může být zdrojem zvýšené nehodovosti.

MMO odbor strategického rozvoje		11.4.2023
Magdaléna Ludíková		
číslo úseku		
9	Lesopark Benátky - PD Lesoparku Benátky nepočítá se zúžením komunikace na 3,75 m v uličním profilu a rozšířením chodníku/chodníku + cyklostezky na cca 3 – 4 m, v rámci PD se jedná pouze o opravu stávajících pěších komunikací - V podkladu se počítá s přemostěním ul. 28. října	
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Podklady (řez v prostoru Hulváckého kopce) byly poskytnuty již v minulém roce projektantům Lesoparku Hulváky, aby toto řešení zapracovali do návrhu statických podpor lávky přes 28. října.	
Obecně	K seznamu / obsahu Úseků prosím přidejte i jeho název – když si chci najít konkrétní lokalitu, neznám její „číslo“	
ODPOVĚD:	Zpracováno.	

MMO odbor životního prostředí		6.4.2023
Pavel Valerián		
číslo úseku		

Souhrnně problémové výkresy	Nesprávně hodnocená perspektivita a kvalita dřevin – např. výsadby na ul. 28. října bezprostředně navazující na most M. Sýkory; výsadby na parkovišti za Galeríí výtvarného umění.
ODPOVĚD:	Obecný komentář k hodnocení zeleně v úsecích: Zeleň byla hodnocena multikriteriálně, tedy nejen ekosystémové služby, zdravotní stav stromů, ale rovněž kompozice, přínos nebo problém v aktuálním stavu veřejného prostranství a urbanismu lokality. Hodnocení zeleně za Mostem Miloše Sýkory – od zpracování analýz v terénu již proběhla úprava výměna dřevin. Výsadby na parkovišti za Galeríí výtvarného umění jsou hodnoceny kladně, jelikož v rámci stávající situace parkoviště v proluce, pro kterou je vypracován záměr dostavby Galerie, poskytují částečně stín a pohlcují prach.
Obecně kapitola 6 v úsecích	Nenavrhovat významné krajinné prvky (les, údolní niva), registrované významné krajinné prvky a územní systém ekologické stability krajiny (dle Plánu ÚSES správního obvodu ORP Ostrava) jako transformační a rozvojové území – vnitřní rezerva města určená k zástavbě.
JEDNÁNÍ 27.7. 2023	Téma VKP bylo prodiskutováno v obecné rovině pro všechna transformační území. Zpracovatel byl poučen, za jakých okolností je možné VKP přesunout, zohlední v textu ke kapitola č. 6.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. V transformačních územích jsou VKP i území systémů ekologické stability zahrnuty jako nezbytný kontext pro správné nastavení směru rozvoje daného území. Tato území jsou natolik nestabilizovaná a pro město významná, že není možné z jejich vymezení a zpracování podrobnější dokumentace vyloučit prvky ochrany přírody a krajiny. U všech transformačních území je požadavek nejen na podrobnější určení možností nové zástavby, ale také návrhu ploch vegetace tak, aby v systému zeleně v rámci města byly funkční a maximálně propojené. Závěry podrobnější dokumentace mohou přinést i podněty ke změnám u VKP nebo vymezení územního systému ekologické stability.
1	Nenavrhovat křížení vodního toku dalším mostem.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Most v místě bývalé střelníční lávky je dlouhodobým tématem v této lokalitě. Pro dobré dopravní fungování centra Moravské a Slezské Ostravy, pobytové kvality Havlíčkova i Seidlerova nábreží se opakovaně prokazuje, že nový most je nezbytný, a to především proto, že historický Most Miloše Sýkory není schopen unést zátěž jak motorové dopravy, tak pěších a chodců. Možnostmi umístění a dopravního napojení nového mostu v prodloužení ulice Biskupská se zabývá dokument „Studie Bohumínská, Frýdecká“, který si město nechalo zpracovat do podrobnosti investičních záměrů a jehož cílem je prověřit proměnu ulic Bohumínská a Frýdecká na městskou třídu. Tedy takovou ulici, která svým charakterem nebude upřednostňovat tranzitní a nákladní dopravu (průjezd zůstane zachován), ale dopravu udržitelnou, bude lemována stromořadím a umožní propojení obou břehů řeky pro obyvatele a uživatele města.
6	Nezahrnovat území registrovaného významného krajinného prvku „Park mezi ul. 1. máje a Výstavní“ ve výkrese rozdělení území na lokality do kategorie zastavitelná lokalita
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Rozdělení území na lokality s přidělením parametru zastavitelnosti je součástí dokumentu Vize prostorového rozvoje, který byl zpracován v roce 2020. Zastavitelnost lokality je zde přidělena, jelikož v jižní části lokality je v územním plánu funkční vymezení plochy smíšené a rovněž skrze park vede trasa veřejně prospěšné stavby Prodloužené Železárenské. V rámci zastavitelných lokalit je žádoucí umisťovat prvky komponované zeleně, ideálně ve vazbě na osy zeleně, kterými se zabývá kapitola č.7 tohoto dokumentu.

18, 19	Nezahrnovat lokalitu registrovaného významného krajinného prvku „Protihlukový pás u ul. Opavské“ ve výkrese rozdělení území na lokality do kategorie zastavěná lokalita. Nenavrhovat zástavbu v ploše registrovaného významného krajinného prvku „Protihlukový pás u ul. Opavské“.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Rozdělení území na lokality s přidělením parametru zastavěnosti a zastavitelnosti je součástí dokumentu Vize prostorového rozvoje, který byl zpracován v roce 2020. Zastavěnost lokality je zde přidělena, jelikož se jedná o jedno z celoměstských ohnisek (nemocnice, vysokoškolský areál) s plochami, vhodnými pro zástavbu. VKP „protihlukový pás u ul. Opavské“ a vlivu jeho umístění na okolí se věnuje komentář v části Dlouhodobá vize (TS8).
21	1. Nenavrhovat zástavbu na lesních pozemcích. 2. Nenavrhovat městské komunikace přes lesní pozemky. 3. Při navrhování zástavby respektovat ochranné pásmo lesa. 4. Silně omezené možnosti realizace a funkčnosti koridoru zeleně v lokalitě brána do města.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Ad1. Karta transformační plochy nenavrhuje konkrétní podobu zástavby, ale ukazuje potenciál území. Území musí být řešeno jako celek, a to i s plochami lesních pozemků, protože se jedná o nezbytný kontext. Umístění zástavby se bude řídit platnými právními předpisy a bude předmětem podrobnější dokumentace, která je nezbytná pro každé z transformačních území v tomto dokumentu. Ad2. Karta transformační plochy přináší podnět pro změnu ÚP, s ohledem na potřebu obslužitelnosti nové zástavby. Konkrétní trasu a parametry by měla prověřit podrobnější dokumentace pro toto území. Ad3. Nová zástavba bude reagovat na platné právní předpisy. Ad4. Pokud již dnes je trasa úsesu nepropojená, lze tedy na základě připomínky výše pochybovat o funkčnosti tohoto prvku a připomínkách bodů 1., 2., 3. Karta tohoto transformačního území vyžaduje v podrobnější dokumentaci prověřit možnosti posílení a zokruhování koridorů zeleně mezi jižní (Porubský les) a severní (Plesná) částí.
22	Nenavrhovat zástavbu v územním systému ekologické stability krajiny (dle Plánu ÚSES správního obvodu ORP Ostrava). Nenavrhovat městské komunikace v územním systému ekologické stability krajiny (dle Plánu ÚSES správního obvodu ORP Ostrava). Při navrhování zástavby respektovat ochranné pásmo lesa.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Viz. komentář u úseku č. 21. Respektování Úsesu neomezuje využití území a jeho rozšíření a úprava tvaru bude předmětem podrobnější dokumentace.

3. část: Manuál veřejných prostranství

MO Pustkovec		7.4.2023
Rudolf Kondula		
číslo úseku		
1	Materiál připomíná "vysokoškolské skripta". "...aby projektant, úředník či pracovník technických služeb uměl postupovat správně při obstarávání, výběru nebo nákupu městského mobiliáře", je absolutně odtržena od reality. Myslím, že není nutné	

	těmto lidem připomínat, že lavička za 30 tisíc z kvalitního dřeva, je lepší než pivní souprava.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Dokument slouží jako podklad pro zadávání investic, správu a údržbu. Potřeba řešit městskou třídu i v detailu vzešla z jejího současného stavu a vzhledu - viz kapitola „přehled stávajícího stavu“ v dokumentu Manuál veřejných prostranství. Zároveň je nutno konstatovat, že ne vždy lavička za 30 tisíc má atributy kvality, které jsou potřebné. Např. celokovová lavička, která nemá vhodné umístění, může být problematická nezávisle na její ceně. Dokument se nezabývá jen „výčtem“ dražších laviček, ale také jejich logickým a vhodným umístěním.

Statutární město Ostrava – městský obvod Poruba		10.4.2023
Jana Klečková		
číslo úseku		
Obecně	Připomínka či spíše prosba - k části Manuál veřejného prostranství bychom přivítali ještě jednu verzi (ne tak obsáhlou), kterou bychom poskytovali projektantům jako podklad při zadávání projektových dokumentací těchto veřejných prostranství. Návrh obsahu zjednodušeného manuálu pro zadání projektových dokumentací: Lavičky: Principy + Návrh cílového stavu + Modelové situace + Doporučené lavičky Chodníky: Principy + Návrh cílového stavu + Doporučené povrchy Stromořadí: Principy pro výběr a umístění + Návrh cílového stavu + Model A, B, C Cyklostezky: Principy + Návrh cílového stavu + Doporučené povrchy	
ODPOVĚD:	Bereme na vědomí. V rámci implementace využijeme tento praktický podnět k přípravě uživatelského rozhraní pro práci s dokumentem.	

MMO odbor strategického rozvoje		11.4.2023
Magdaléna Ludíková		
číslo kapitoly		
Obecně	V návrzích řešení veřejných prostranství (zelená a modrá složka) doporučujeme myslet i na funkčnost a vzájemnou propojenost těchto složek. Navrhujeme preferenci tzv. komplexních systémů modrozelené infrastruktury, které budou poskytovat základní ekosystémové služby prostřednictvím technických a přírodě blízkých opatření, které na sebe vzájemně budou navazovat a vzájemně se budou doplňovat. Jedná se např. o tyto aktivity: - ochrana území proti zaplavení – snížením/zpomalením odtoku retencí srážkové vody; - ochrana proti suchu – svedení srážkového odtoku ze zpevněných povrchů přímo k vegetaci; - ochrana a dotace podzemních/povrchových vod – předčištění srážkové vody přírodním způsobem (filtrace skrz zemní filtr); - zlepšení mikroklimatu – vhodnou zelení podporovat výpar a zastínění; - úspora pitné vody – pokud to charakter stavby umožňuje, nahrazování pitné vody vodou srážkovou (závlaha, WC, údržba atd.) zejména tam, kde se dá její spotřeba snížit o více než 25 %. Mezi další opatření patří např.: - Výměna nepropustných zpevněných povrchů za propustné zpevněné. - Budování propustných zpevněných povrchů.	

	- Přestavba stávajících konvenčních odvodnění stávajících nepropustných zpevněných povrchů na odvodnění decentrální podle principů hospodaření s dešťovou vodou provedených přírodě blízkým způsobem, tj. podle principů modrozelené infrastruktury. - Výměna kořenových balů stávajícím stromům a výsadba nové zeleně technologiemi a postupy, které umožní vytvořit propojený systém modrozelené infrastruktury. - Povrchová vsakovací a retenční zařízení doplněná zelení (plošný vsak, průleh, průleh s rýhou, vsakovací nádrž), vč. nezbytného trubního vedení. - Podzemní vsakovací zařízení s retenčním prostorem vyplněným štěrkem nebo prefabrikáty, vč. nezbytného trubního vedení. - Povrchové či podzemní retenční prostory s regulací odtoku do povrchových vod nebo kanalizace (suché retenční nádrže, retenční nádrže se zásobním prostorem, podzemní retenční nádrže, umělé mokřady), vč. nezbytného trubního vedení. - Akumulační podzemní nádrže na zachytávání srážkových vod a jejich opětovné využití (např. na zálivku), včetně vystrojení nádrže technologickým zařízením k vyvedení vody na povrch. - Povrchové akumulací nádrže navržené v přírodě blízké podobě, které plní více ekosystémových funkcí. - Závlahové systémy zejména pro zálivku veřejné zeleně využívající výhradně akumulovanou srážkovou vodu jako součást projektu na hospodaření s dešťovou vodou, Doporučujeme využít výše uvedené aktivity a opatření tam, kde to bude v rámci návrhu řešení daného prostoru možné a to i s ohledem na možné budoucí spolufinancování chystaných projektů s využitím národních či evropských dotací.
ODPOVĚD:	Vypořádáno, bude podkladem pro další fáze projektové dokumentace. Výše uvedený výčet se týká technického řešení, které musí zajisté být zakomponováno. Musí být v souladu s Adaptační strategií města na změnu klimatu a dokumentem Metodika modrozelené infrastruktury. Všechny tyto prvky by měly být předmětem zadání podrobnější projektové dokumentace, pro kterou je tento dokument podkladem.
Obecně	V Manuálu veřejných prostranství chybí odkaz na Metodiku a na příklady aplikace opatření MZI a hospodaření se srážkovou vodou dle typu jednotlivých lokalit.
ODPOVĚD:	Zpracováno. Odkaz na dokument Metodika modrozelené infrastruktury byl do dokumentu doplněn. Oba tyto dokumenty jsou zásadním podkladem pro zadávání konkrétních investičních záměrů.

MMO odbor životního prostředí		6.4.2023
Pavel Valerián		
	Stromořadí (obdobně i k části Úseky – návrhy cílových uličních profilů): 1. Při návrhu nových stromořadí zvážit zejména perspektivnost výsadby velkokorunných stromů – kolize trakčního vedení a průjezdného profilu s korunami stromů, nutnost zajištění velkého prokořenitelného prostoru, nutnost zajištění dostatečně velké zasakovací plochy pro vodu nebo zajištění závlahy. 2. S ohledem na zajištění dlouhodobé perspektivy vysazených stromů je třeba volit místo výsadby v závislosti na velikost koruny stromy v době jejího maximálního rozvoje. Uvedená minimální vzdálenost výsadeb od fasády domu 4-6 m pro velkokorunné stromy (např. lípa malolistá, platan javorolistý, buk lesní, javor klen), nepostačuje. U těchto stromů je nutno počítat s pravidelnou obnovou v řádu desítek let. Provádění pravidelných ořezů se jak s ohledem na zachování nepoškozeného habitu dřeviny, tak na časovou a finanční náročnost, nedoporučuje.	

	3. Při výsadbách ve zpevněných plochách či v jejich blízkosti hrozí riziko poškozování a narušování zpevněných ploch kořenovým systémem stromů. Je proto nutno realizovat výsadby s ohledem na tuto skutečnost či přizpůsobit způsob založení zřizovaných zpevněných ploch nárokům dřevin na vodu, vzduch a živiny.
ODPOVĚD:	Vypořádáno. Obecně: postupné kroky, které povedou k umisťování stromů do hlavních uličních prostranství jsou klíčové v implementaci adaptační strategie města. Stromořadí na městské třídy patří jak z hlediska významu, tak z hlediska eliminace dopadů přehřívání města. V každém konkrétním případě je třeba zvážit všechny limity, ale nelze nahlížet stormořadí jako technický problém ale nutnost. Do značné míry se požadavkům na stromy se musí přizpůsobovat i jiná infrastruktura. Ad.1. Konkrétní typ velkokorunného stromu, rytmus stromořadí, vyvětvení koruny a další parametry budou předmětem podrobných projektových dokumentací. Tento dokument je podkladem pro tvorbu jejich zadání. Stromořadí musí splňovat zákonné požadavky na integraci s vedením dopravní infrastruktury (trolejí). Ad.2. Nedostatečný odstup 4-6m bereme na vědomí. Vzdálenost koruny stromu, tedy pozice stromu v rámci uličního profilu, bude vždy upřesněna dle skutečného umístění sítí technické infrastruktury a potřeby jejich přeložení. Ad3. Součástí koncepce jsou navržena technická řešení, snižující riziko poškozování zpevněných ploch. Jedná se o technické řešení, která fungují a jsou běžně používána ve městech, které naplňují své cíle adaptačních strategií.

- Koncepce se skládá z těchto částí:
- 1. Část Dlouhodobá vize
 - 2. Část Úseky městské třídy (22 úseků)
 - 3. Část Manuál veřejných prostranství

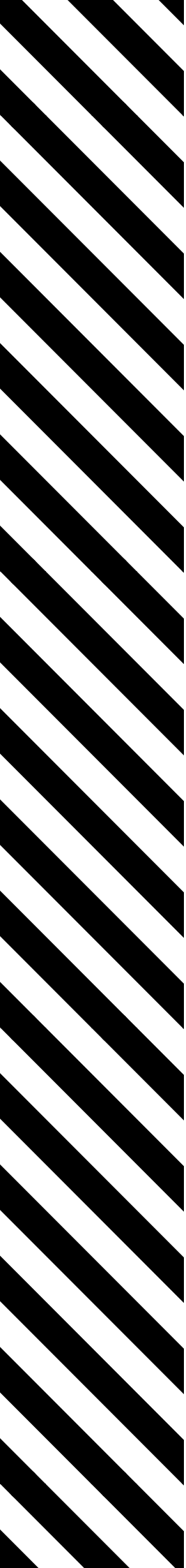
Dokument schválen zastupitelstvem města Ostravy dne 18. října 2023.

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. Zuzana Paclová / urbanismus a architektura, vedoucí projektu
Mgr. Denisa Poskerová / správa a analýza prostorových dat
Ing. arch. Pavel Řihák / urbanismus a architektura, garant projektu
Bc. Natálie BauEROVÁ / Mgr. Adam Červenka / Mgr. Libuše Dobrá /
Bc. Eliška HejnyšOVÁ / Bc. Nikola HoláskOVÁ / Mgr. Marek Krumnikl /
Ing. Josef Laža / Ing. Daniel Matějka / Ing. arch. Martina MikóCZIOVÁ /
Ing. Jiří Pásek / Ing. Katarína Paulíková / Bc. Jan Pytel /
Ing. Zuzana Sáhková / Bc. Michaela VaculOVÁ

Autor obrazové části: MAPPA
Grafický koncept a sazba: dESIGNbAR / David Sasín, Pavel Kuběna, Lenka Rymiecová
Redakce: Mariana Pančíková
Fotografie: Roman Vlachynský, MAPPA
Produkce: Lenka Hochová



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

Nádražní 942/17

702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

E info@mappaostrava.cz

W www.mappaostrava.cz



MAPPA Ostrava