

Název: Veřejné projednání investičního záměru Proměna Bohumínské, Frýdecké, úsek I

Datum: 17. 9. 2024

Místo: MAPPA Za výlohou, Nádražní 17, Ostrava 702 00

Téma prezentovali: starosta městského obvodu Slezská Ostrava Richard Vereš, ředitel MAPPA Ondřej Vysloužil, zpracovatelský tým ze společnosti AFRY CZ s.r.o. architekt Josef Kříž, dopravní specialista Jiří Lávic, moderátor Tomáš Zetek

Průběh veřejného projednání:

V úterý 17. 9. 2024 byl ve výstavním prostoru MAPPA Za výlohou veřejnosti představen rozpracovaný investiční záměr Proměna Bohumínské, Frýdecké, úsek I. Zabývá dopravním zklidněním ulice Bohumínská v úseku od lávky přes řeku Ostravici za památníkem v Komenského sadech po křižovatku s ul. Muglinovskou a Orlovskou. V úvodu starosta městského obvodu Slezská Ostrava Richard Vereš seznámil přítomné s důvody, proč se rozvojem území město a městský obvod zabývá. Doplnil také kontext vzniku investičního záměru, který navazuje na urbanistickou studii zpracovanou dříve stejným zpracovatelem. Zmínil důležitost proměny ulic Bohumínská a Frýdecká pro budoucí rozvoj obvodu a možnost doplnění zástavby v blízkosti řeky Ostravice, kde v minulosti leželo centrum Slezské Ostravy. Zdůraznil potřebu snížit negativní dopady komunikace Bohumínská, která v dnešní podobě tvoří bariéru v území a nevytváří adekvátní prostor pro všechny uživatele veřejného prostranství, především chodce a cyklisty.

Následně odprezentoval rozpracovaný návrh investičního záměru architekt Josef Kříž ze společnosti [AFRY CZ](#), která jej pro město Ostrava zpracovává. Představil cíle záměru a časový rámec, ve kterém se projednávání odehrává. Kromě hlavního plánu pro rozvoj území, který se vztahuje zhruba k roku 2040, se investiční záměr zabýval také dílčími kroky pro zklidnění dopravy, které lze realizovat v nejbližších letech (horizont 2028), ale také dlouhodobou vizí, která se upíná až k roku 2055 a dále. Společně s dopravním specialistou Jiřím Lávicem postupně seznámili přítomné s navrhovaným dopravním řešením i souvislostmi, umístěním nových přechodů pro chodce, světelně signalizačních zařízení, odbočovacích pruhů a celkovým řešením křižovatek, řešením přidruženého prostoru se stezkou pro chodce a cyklisty s děleným provozem nebo s místy určenými k výsadbě stromů. Část prezentace byla věnována výkladu dopravních kartogramů.

Hlavní sdělení prezentace:

- Řešeným úsekem ulice Bohumínská v současnosti projíždí zhruba 13 000 vozidel za den. Většina z nich nepředstavuje průjezdní dopravu – tranzit, ale má svůj cíl přímo na ulici, nebo v jejím blízkém okolí. Přesto je ulice technicky navržena jako tranzitní (2+2 jízdní pruhy), což degraduje její okolí a snižuje zde kvalitu života. Ulice Bohumínská dnes svým charakterem neodpovídá dopravní funkci (vyznačenému městskému okruhu), kterou plní.
- Podobné, nebo i vyšší intenzity dopravy dnes zvládají obsloužit jiné ostravské ulice, které jsou navrženy v režimu 1+1 jízdní pruh, například ulice Sokolská třída (15 600 vozidel/den). Svým charakterem daleko lépe reflektují život ve městě, potřebu bezpečí chodců a cyklistů nebo integrují prvky zeleně a modrozelené infrastruktury.
- Investiční záměr na přeměnu řešeného úseku vychází ze strategického dokumentu Integrovaného plánu mobility Ostrava (<https://mobilita-ostrava.cz/>), který pro ulici Bohumínskou nepočítá s dominantně tranzitní funkcí.

- Návrh investičního záměru vyhovuje predikci intenzit motorové dopravy pro rok 2055 a zohledňuje i možný rozvoj Slezské Ostravy.
- Návrh počítá s uspořádáním ulice v režimu 1+1 jízdní pruh, doplněných o odbočovací pruh na světelně řízených křižovatkách. Základní šířka dopravního prostoru pro motorovou dopravu má být 7 m. Přidružený prostor po obou stranách ulice má tvořit stezka pro chodce a cyklisty s děleným provozem. V dostatečně širokých úsecích doplněná o výsadbový pás.
- Kapacita ulice se pro motorovou dopravu nesnižuje. Je určena především kapacitou křižovatek, která zůstane stejná jako v současnosti. Navržené úpravy mají přinést změnu charakteru ulice a jejího vnímání uživateli, řidiči i ostatními.
- Zlepšení prostupnosti území – návrh počítá s doplněním (světelně řízených) přechodů pro chodce.
- Bezpečnost – všechny přechody jsou vybaveny ostrůvkem pro bezpečnější přecházení nebo světelně signalizačním zařízením (SSZ). SSZ umožní lepší dohled nad dodržováním nejvyšší dovolené rychlosti.
- Zastávky MHD jsou řešeny jako zálivové.
- Průběžná alej v celé délce není možná, stromy jsou navrženy všude tam, kde to dovoluje šířka uličního profilu, vedení technických sítí a rozhledové poměry v křižovatkách.
- Odbočení do/z dopravně méně významných ulic bude řešeno chodníkovými přejezdy, tzn. že automobily budou přejíždět chodníkovou plochu vedenou v souvislé výškové úrovni.

Ředitel MAPPA Ondřej Vysloužil upřesnil roli ulic Bohumínská a Frýdecká v dopravním systému města. Zopakoval, že nejsou součástí základního dopravního skeletu, který je určen pro rychlou a tranzitní dopravu, ale mělo by jít o ulici s charakterem městské třídy, v úseku I řešeném tímto investičním záměrem pak spíše o charakter významné ulice procházející obytnou částí města.

Následoval prostor pro dotazy a podněty veřejnosti.

V rámci diskuze zazněly následující otázky a podněty:

- Občan: Řada řidičů dnes využívá vedlejší ulice ústící do ulice Bohumínská jako zkratku z ulice Muglinovská a vyhýbají se tak průjezdu světelně signalizovanou křižovatkou Bohumínská x Muglinovská. Řeší návrh nějak úpravy, které by tomuto zamezily? Konkrétně např. v ulici U Jeslí? Pokud ne, na koho se jako obyvatel této lokality můžu obrátit s podnětem na provedení takových změn?
- R. Vereš: Já těmi místy občas taky jezdím, když si chci zkrátit cestu. Ulici U Jeslí je potřeba řešit. Mohla by zde být jednosměrka, nebo další opatření pro znepříjemnění průjezdu. Podobná zklidňující opatření, již dnes jsou použita na okolních ulicích.
- O. Vysloužil: Myslím, že je na místě uvažovat nad tím územím jako nad obytnou lokalitou a navrhopvat dopravní opatření jako zklidňující prvky.
- J. Kříž: Předmětem tohoto investičního bylo řešit hlavní dopravní koridor této oblasti, ulice Bohumínskou. Nevěnovali jsme se proto už přehodnocení systému vedlejších ulic a toho, zda měnit systém jednosměrek, nebo zavádět zklidňující opatření.

- R. Vereš: My na to budeme na radnici určitě zpracovávat nějaký projekt dopravního řešení. Dnes je hlavním důvodem, proč se přes ulici U Jeslí jezdí, to, že interval pro odbočení vlevo z ulice Bohumínská na ulici Muglinovskou je velmi krátký, zejména v dopravní špičce. Toto by se mělo zlepšit v návaznosti na nové řešení ulice Bohumínské a především křižovatky s Muglinovskou.
- J. Kříž: Investiční záměr není dokumentace, která by šla do projektu pro územní řízení. Toto je stanovení koncepce, která bude sloužit při zadávání dalších projektů. Takže ta problematika dopravního zklidnění přilehlých ulic může být součástí následných stupňů projektové dokumentace.
- O. Vysloužil: Z toho se ukazuje, že klíčové je řešení křižovatky Bohumínská x Muglinovská a snazšího levého odbočení.
- Občan: V jednom místě, kde v návrhu vidím zobrazená zaparkovaná auta, dnes funguje hasičská zbrojnice. Bylo by dobré v návrhu zohlednit potřeby hasičů pro snadný výjezd.
- Občan: Je možné přeskočit nultou fází nestavebních úprav a rovnou realizovat stavební úpravy a finální řešení?
 - J. Kříž: Samozřejmě jde. My jsme byli požádáni, abychom připravili také jakýsi mezistupeň, který i s minimem prostředků může zlepšit bezpečnost. Navržený časový výhled je realistický a zohledňuje čas potřebný pro uskutečnění jednotlivých kroků, jako je projednání nebo získání povolení pro dílčí stavební úpravy, které povedou k naplnění cílového stavu. Přesto, pokud by byl ze strany města zájem stavební úpravy urychlit, je to možné. Je však potřeba nezapomínat na to, že proměna ulice Bohumínské, Frýdecké je podmíněno vyřešením problémů dopravního skeletu města, především zkapacitněním ulice Místecká, která na rozdíl od Bohumínské skutečně plní tranzitní funkci.
 - R. Vereš: Naší ambicí je udělat to co nejrychleji. Podmínkou pro změnu charakteru ulice bude dohoda se současným správcem komunikace Správou silnic Moravskoslezského kraje na jejím převodu do majetku města. Bude také potřeba ji vyjmout z městského okruhu, protože dnes je takto vedena, byť nic neokružuje, ale je paralelní spojnicí s ulicí Místeckou. Další podmínkou pro zahájení přeměny ulice Bohumínské je také zkapacitnění ulice Místecké, která má sloužit pro rychlý průjezd tranzitní dopravy a usnadnit propojení ulice Rudné a dálnice D1 pro nákladní dopravu. Pokud se bavíme o zkapacitnění Místecké, tak ten projekt je aktuálně ve fázi projednání a zatím není povolen.
 - Občan: Pan starosta to teď zmínil, Bohumínská je součástí městského okruhu. Východněji od ní se již jiná obdobná komunikace nenachází. Samozřejmě není dobře, že nákladní auta jedí téměř centrem města, ale tam žádná jiná cesta není. Zároveň jde o silnici II. třídy a je tranzitní, není pravda, že nejde o tranzitní komunikaci. Pro řadu lidí bude i po zkapacitnění Místecké výhodnější jet pro Frýdecké a Bohumínské. Mám obavu, že když dojde na Místecké k problémům, mohou vést k dopravním omezením a kolapsům na Bohumínské. Nedělejte něco, co může dopravu zhoršit a vést k tomu, že zkolabuje.
 - R. Vereš: Bohumínská skutečně není tranzitní. Lidé, kteří po ní jezdí a cíl jejich cesty se nachází na ní, či v okolí představují cílovou dopravu, ne tranzit. Tranzitní je pouze ta doprava, která Bohumínskou projede a pokračuje dále, nemá zde svůj cíl. Ulice také nic neokružuje.

- O. Vysloužil: Průjezdnost bude i po změnách možná v nezměněné kapacitě. Co je však důležité je změna charakteru ulice, která umožní městský život. Nemůžeme vše ve městě navrhovat na extrémní situace. Myslím, že se musíme naučit počítat, kolik tyto věci stojí – na výstavbu, na údržbu, a podle toho se rozhodovat. Ulice musí být navržena tak, aby zde projel kamion, ne už na to, aby mohly projíždět dva vedle sebe. V případě uzavírek a dopravních omezení musí být průjezd umožněn, třeba v řízeném režimu, zpomalený atp., ale umožněn.
- R. Vereš: Dnes, když jedu přes Hrušovský most a pokračuji po Bohumínské, tak většina řidičů se řadí do pravého pruhu, protože ten levý blokuje vozidla, která odbočují doleva na Hladnovské nebo Dědičné. Všichni jednou celou dobu v pravém pruhu, což je v podstatě shodné s představeným řešením, které navrhuje, že se tam udělají jen ty odbočovací pruhy u křižovatek. Nepřijde mi, že by toto řešení, jakkoliv omezovalo dopravu, která tam dnes je.
- J. Kříž: Nikdo nechce vytvářet dopravní zácpy, tím, že vytvoříme nové přechody. Ale ty intenzity skutečně ukazují, že ta ulice není svou funkcí tranzitní. Vy ji samozřejmě můžete využít pro průjezd, pokud se na paralelní Místecké vyskytnou problémy. Ale pokud bychom všechny ulice stavěli na tyto extrémní situace, tak s takovým přístupem bychom město stavěli v charakteru, kdy všechny ulice budete mít čtyřproudové. Tady jde o stanovení priorit. Ulice Bohumínská, Frýdecká nevyřeší problémy velké dopravy, dopravního systému celé Ostravy. Pokud dnes máte na dopravním skeletu nějaké problémy, tak ano, ulice Bohumínská může pomoci. Důsledkem je ale to, že máte natažené ulice v charakteru dálnice centrem města. Máte čtyřproudovou cestu vedenou centrem města, která je jasnou bariérou. To brzdí jeho rozvoj. Podobně se dá uvažovat i o ulici Rudná, která skutečně tranzitní roli plní. I zde vidíme, že současný stav je možné zlepšit a zlepšit tak podmínky lidem, kteří v jejím okolí žijí. Krok po kroku se ty věci dají zlepšovat. Na ulici Bohumínské, Frýdecké nevyřešíme problémy velké dopravy. Nemůžeme se na věc dívat jen pohledem, zda se dostanu ze severu na jih za pár minut, ale musíme vnímat a brát ohled i na lidi, kteří podél těchto ulic žijí.
- R. Vereš: Otázkou jsou i zmíněné okruhy. Okruh dává smysl ve městě, které má jedno centrum. Ostrava je polycentrické město se třemi centry – na Jihu, v Porubě, v Moravské Ostravě. A pokud se dívám na dopravní kartogram, tak je patrné, že ulice Místecká, Mariánskohorská a Rudná tvoří jakýsi malý vnitřní okruh. Rozhodně tam ale nepatří ulice Frýdecká nebo Bohumínská. Ty intenzity neukazují, že by je lidé jako okruh využívali. Je skutečně k zamyšlení, které komunikace tvoří tu hlavní síť a zda nějaké okruhy potřebujeme.
- J. Lávic: Pokud počítám kapacity křižovatek, tak se jako úzké kapacitní hrdlo ukazuje křižovatka Muglinovská x Bohumínská.
- Občan: V prezentaci jste zmiňovali, že výsadba stromů je problematická kvůli technickým sítím. O kolik stromů takto ulice v návrhu přišla? Když už se bude ulice dělat celá znova, není lepší rovnou uvažovat o nějakých přeložkách?
 - J. Kříž: Rozhodně není cílem vybrat celou ulici a začít kompletně znova. Cílem bylo, s ohledem na šířky koridorů pro motorovou a nemotorovou dopravu a s ohledem na požadavky správců sítí, najít místa, kde je možné zeleň umístit. Děláme to, co je možné.
 - J. Lávic: Doplnil bych ještě jeden významný limit, který umístování zeleně ovlivnil. Jsou to křižovatky a rozhledové poměry. Pro vzrostlejší zeleň jsou vytipována ta místa, která vidíte v návrhu.

- R. Vereš: Na ta místa, kde nelze vysadit stromy lze doplnit např. extenzivní záhony, které pozvednou estetiku prostoru.
- J. Kříž: Mohli jste si také všimnout, že v návrhu je řada ostrůvků a zelených pásů kde bude otázkou navazujících projektových stupňů určit druhy zeleně, které zde budou. Ideálně pokravné druhy, nenáročné na údržbu a se schopností zachytávat prach. Naší snahou bylo v návrhu maximalizovat množství nepevných povrchů.
- Občan: Bude cyklistická doprava fyzicky oddělena od motorové v celé délce ulice?
 - J. Lávic: Bude to všude s výjimkou autobusového zálivu v zastávce, kde cyklistu vedeme tímto zálivem, ve vozovce formou vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty.
 - O. Vysloužil: Návrh reflektuje Konceptci cyklistické dopravy v Ostravě. Ta říká, že do ulic s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h je zapotřebí dostat oddělenou cyklistickou infrastrukturu. Stezka vedená podél řeky plní spíše funkci rekreační, zde je však zapotřebí umožnit lidem na kole dopravit k cílům na ulici Bohumínská, nebo se dostat odtud do jiných částí města.
- Občan: Je možné ulici vyjmout z městského okruhu?
 - R. Vereš: Je. Ale tu komunikaci musí převzít město.
- Občan: Kolik zbývá měsíců či let projekční práce projektantů, aby se mohlo přejít k realizaci?
 - J. Kříž: Rok 2028 je horizont pro první opatření. Etapa, která cílí na rok 2040 by se dala realizovat rychleji. Důležité je koordinovat to s dalšími záměry. Existují zde související projekty, které by měly být ideálně realizovány před překročením k fázi 1 – stavebním úpravám ulice Bohumínská, Frýdecká. Jde o zkapacitnění jiných komunikací, jako je ulice Místecká, nebo výstavba Severního spoje.
 - J. Lávic: Nultá etapa s drobnými stavebními zásahy a doplněním světelné signalizace a přechodů lze posunout k realizaci poměrně rychle. Zpracování projektové dokumentace na křižovatku, jako je Bohumínská x Muglinovská, obvykle trvá rok až rok a půl. Víím, že v této chvíli existuje negativní stanovisko vlastníka komunikace i policie k těm navrhovaným úpravám z důvodu zachování průjezdního úseku a aktuální kapacity pro automobilovou dopravu.
 - J. Kříž: Na druhou stranu je potřeba zmínit, že dnes by takováto komunikace v podobě ulice Bohumínská, Frýdecká dle požadavků stávajících norem neprošla. Nevyhověla by požadavkům na bezpečnost. Policie dnes přivírá oči nad stávajícím stavem. To nevnímáme jako pozitivní, ale takový je to staus quo.

Z audio záznamu zapsal

Tomáš Zetek

18. září 2024