

OSTRAVOU KOLMO

MAPPA!!!

**Koncepce
cyklistické
dopravy
v Ostravě**



CYKLISTIKA NENÍ JEN SPORT

Cesty na kole se podílí na ostravské dopravě jen zhruba 3,8 %. To se má změnit. Ostrava chce motivovat své obyvatele i návštěvníky, aby na svých každodenních cestách využívali kolo častěji. Plán, jak zlepšit podmínky pro dopravu na kole, ukazuje připravovaná Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě, kterou zpracovává Městský ateliér prostorového plánování a architektury (MAPPA).

„V minulosti v Ostravě převažoval pohled, že cyklistika je volnočasová aktivita, ideální pro výlety do přírody. Teď ale chceme lidem ukázat, že může být také skvělou variantou pro každodenní jízdy po městě.“

Josef Laža,
dopravní specialista MAPPA

DOPRAVA VÝHODNÁ PRO MĚSTO I LIDI V NĚM

Podobně jako řada měst po celém světě se i Ostrava potýká s problémy způsobenými narůstající dopravní zátěží. Zplodiny z aut výrazně zhoršují kvalitu ovzduší, život znepríjemňuje nadměrný hluk a ulice přeplněné auty. Odpovědí na tyto problémy může být podpora cyklistické dopravy, která nabízí ekologickou a udržitelnější alternativu.

Jízda na kole je šetrná k životnímu prostředí, zdraví prospěšná a levná. Cyklisté neztrácejí čas v dopravních kolonách a mnohdy dokážou do cíle dorazit rychleji než řidiči aut. Pravidelná jízda na kole prokazatelně zlepšuje fyzickou kondici, odbourává stres a posiluje duševní zdraví.

Cyklistická doprava má také finanční přínosy pro město i jeho obyvatele – snižuje náklady na údržbu silnic a parkování pro automobily. Z většího podílu cyklistické dopravy profitují i obchody, služby nebo restaurace. Lidé na kole se v nich zastavují častěji a utratí více.

CYKLISTICKÉ MĚSTO JE PŘÍJEMNÉ PRO ŽIVOT

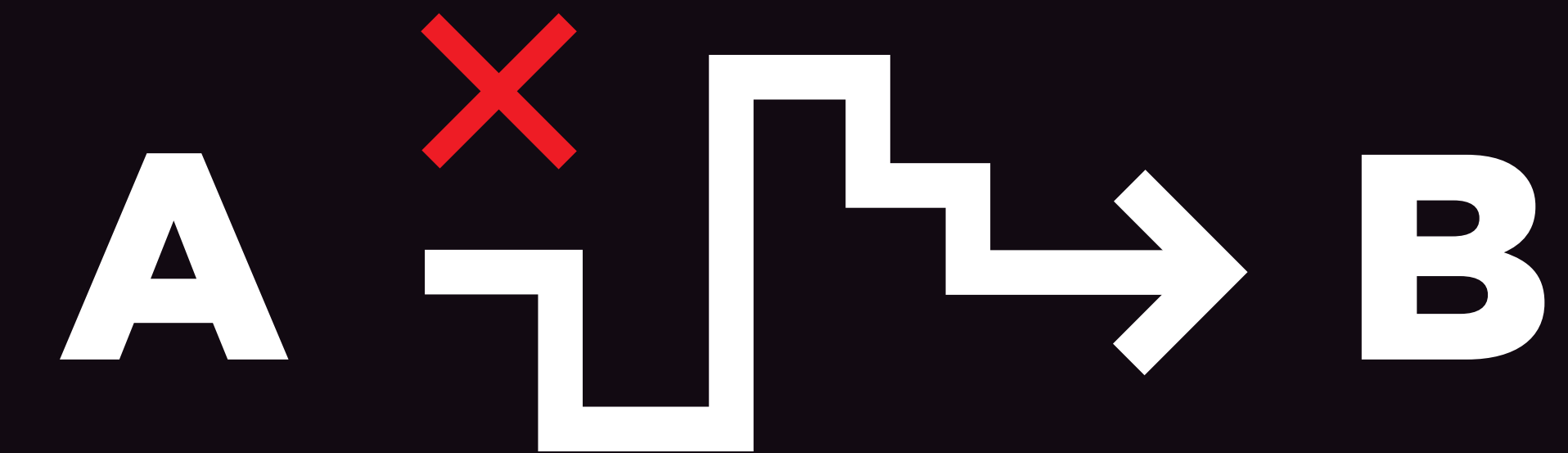
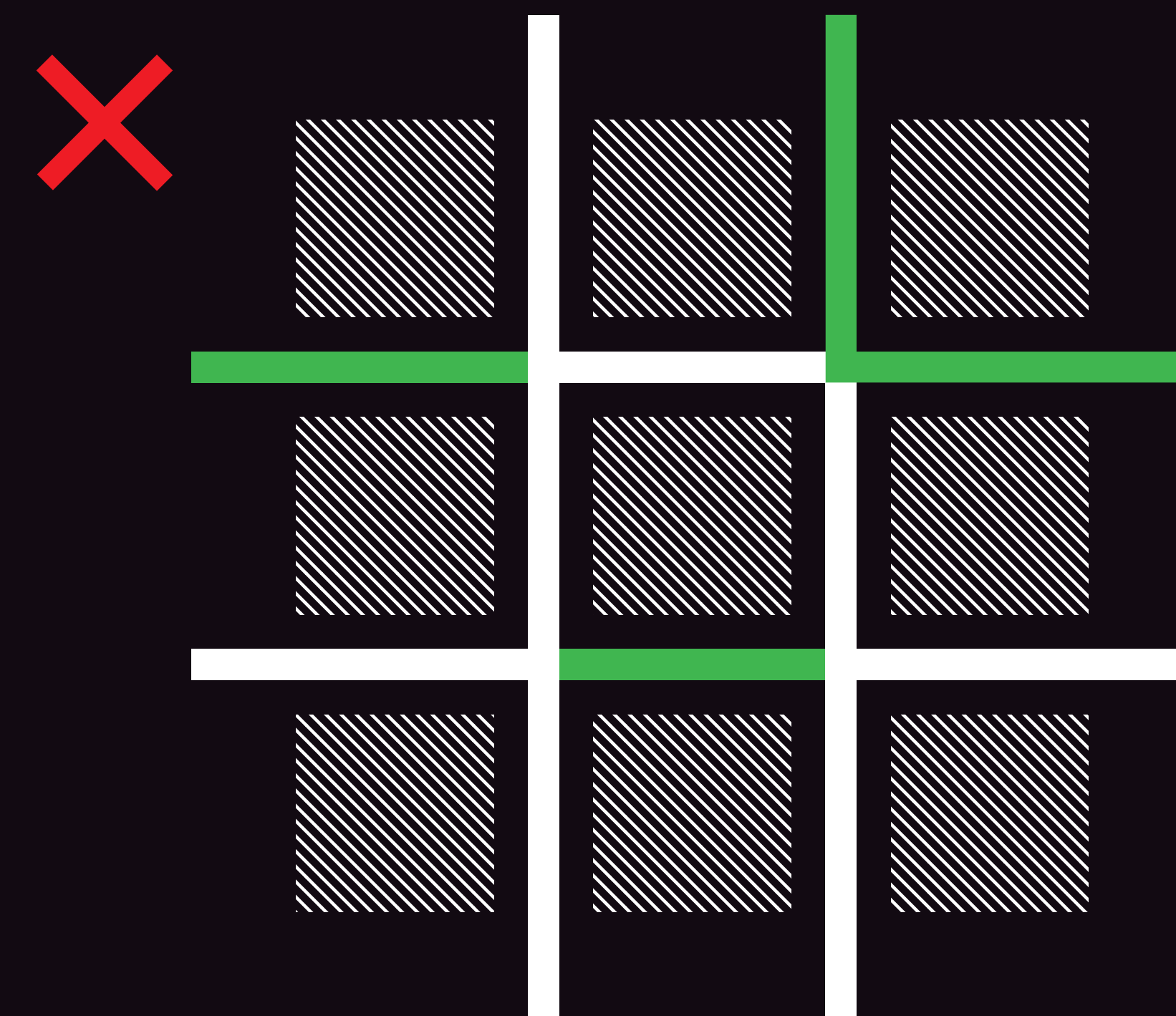
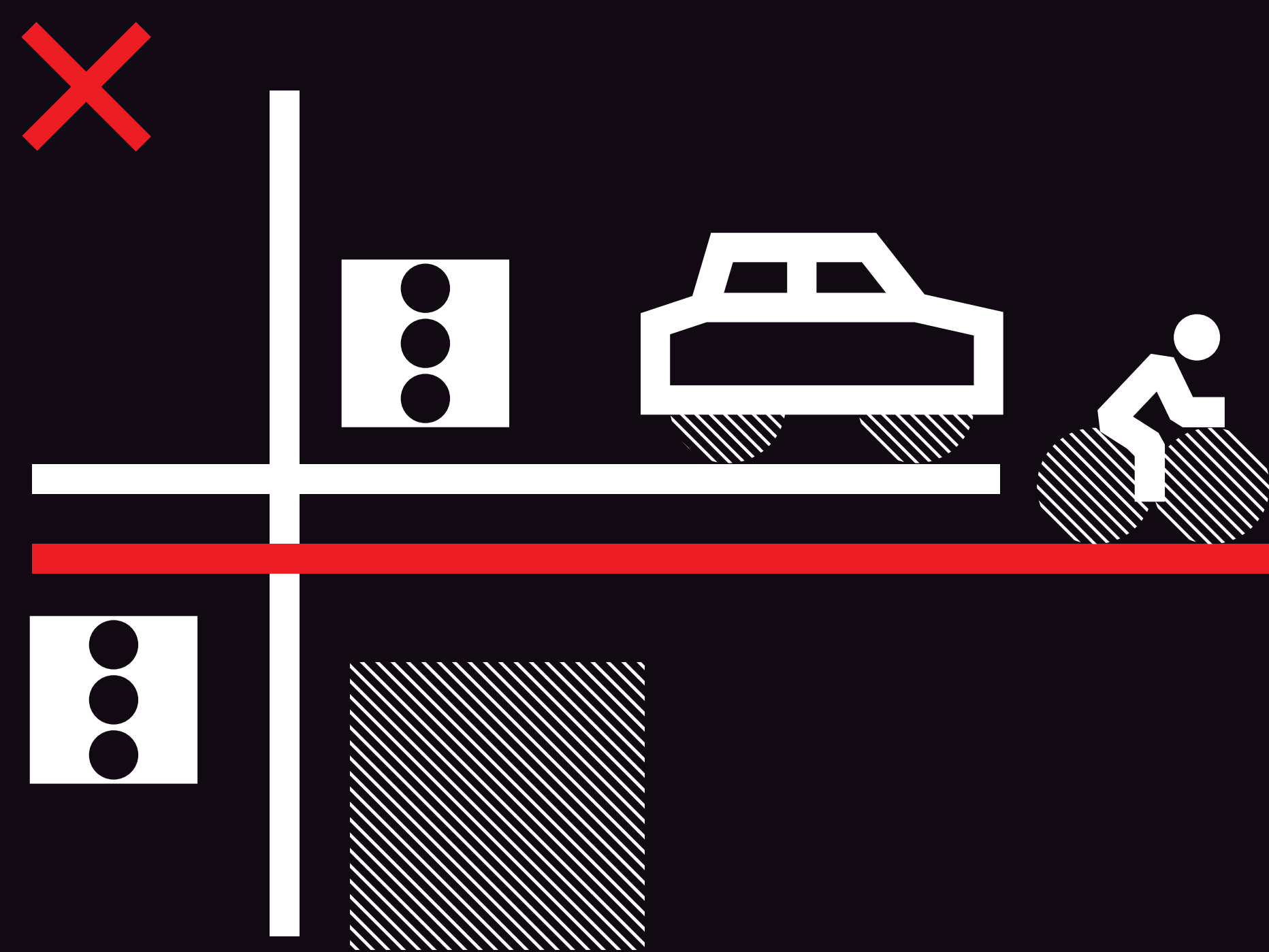
Ve městech, která nabízejí vhodné podmínky pro jízdu na kole, se žije lépe a častěji jsou hodnocena jako atraktivní. Ulice uzpůsobené pro pohyb cyklistů jsou bezpečnější. Lidé na kole, chodci i řidiči se zde pohybují v jasně vymezeném a odděleném prostoru, nebo je motorová doprava zklidněná. To umožňuje uliční prostor bezpečně sdílet.

Cyklistická doprava také přispívá k vyšší kvalitě veřejných prostranství. Pro jízdu, manévrování nebo parkování potřebují kola mnohem méně prostoru než auta. Uvolněné místo, které dříve sloužilo jen pro automobily, může město využít smysluplněji, například pro nové stromy a zeleň, venkovní posezení, dětská hřiště a mnoho dalšího.

PROČ SE V OSTRAVĚ NA KOLE JEZDÍ MÁLO?

Co lidem brání v tom, aby mohli
kolo využívat k běžným cestám
do práce, do školy, za zábavou
nebo třeba na nákup?

* citace respondentů dotazníkového šetření Jak se jezdí
v Ostravě na kole, provedeného MAPPA v roce 2022



POCIT OHROŽENÍ

Nejvíce lidí odrazuje od jízdy na kole strach z pohybu v městském provozu. Sdílet prostor společně s auty může být skutečně nebezpečné, obzvláště tam, kde se vozidla pohybují vyšší rychlostí. Pocit ohrožení odrazuje od jízdy na kole nejčastěji rodiny s dětmi, mládež a seniory, tedy ty nejzranitelnější skupiny.

NEPROPOJENÉ STEZKY

Ostravské stezky pro cyklisty dnes netvoří propojenou síť. Často jde o různě dlouhé úseky, které na sebe plynule nenavazují. To nutí cyklisty promýšlet složité trasy nebo je vede k jízdě po chodnících. Pohyb na kole ve městě je díky tomu obtížný a neintuitivní.

DLOUHÉ ZAJÍŽDKY

Na kole nás kupředu pohání práce vlastních svalů. Proto jsou zdlouhavé zájízdky nepříjemné a demotivující. Cesta kvůli nim trvá déle a ztrácí v porovnání s jinými způsoby dopravy na atraktivitě.

„Jezdím po chodníku. Víím, že by se to nemělo, ale nejsem sebevrah.“ *

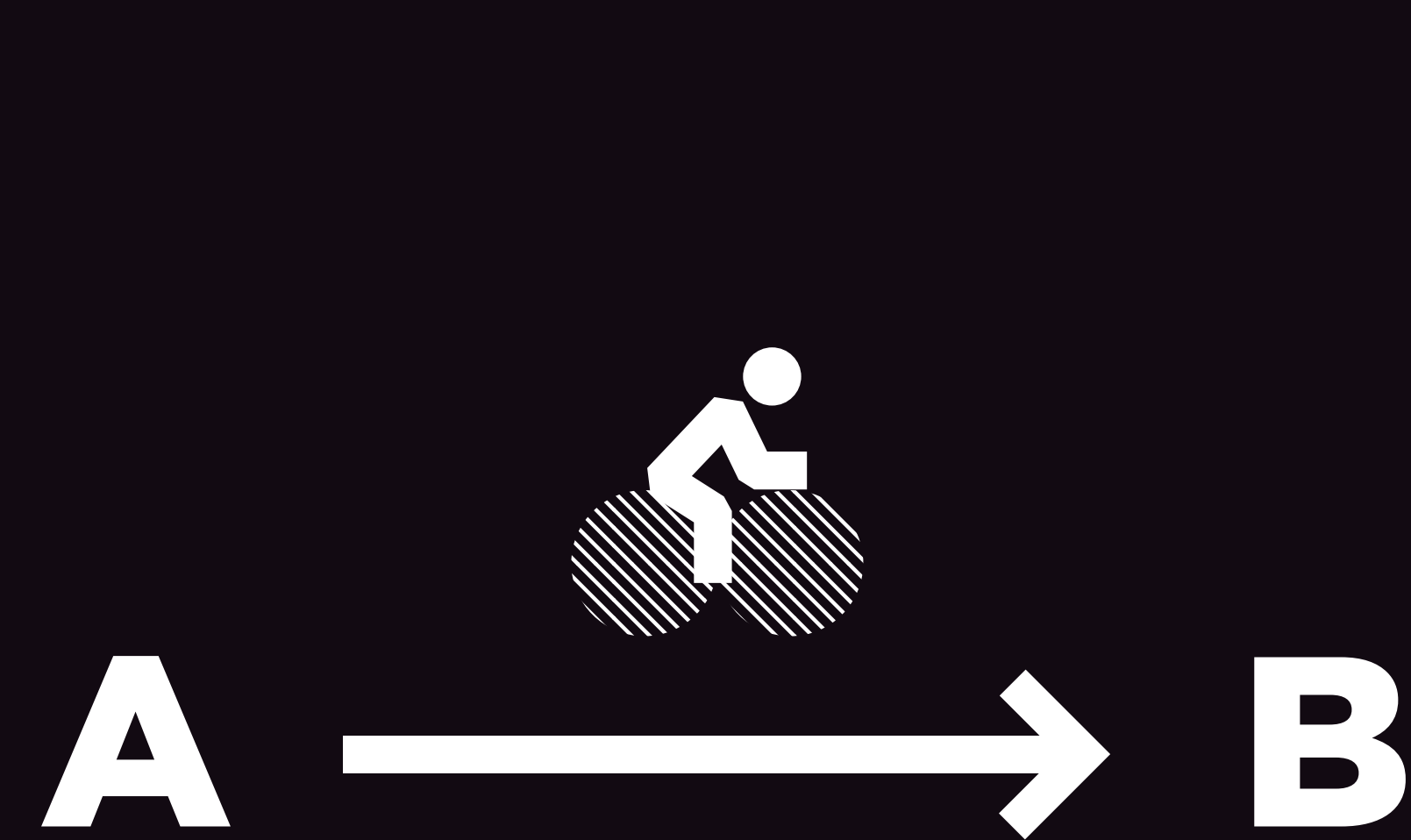
„Prosím, vyřešte propojování úseků cyklostezek. Nenavazují na sebe.“ *

„Dostat se z Poruby do centra je strašně otravné.“ *

ROZJEZDIT MĚSTO

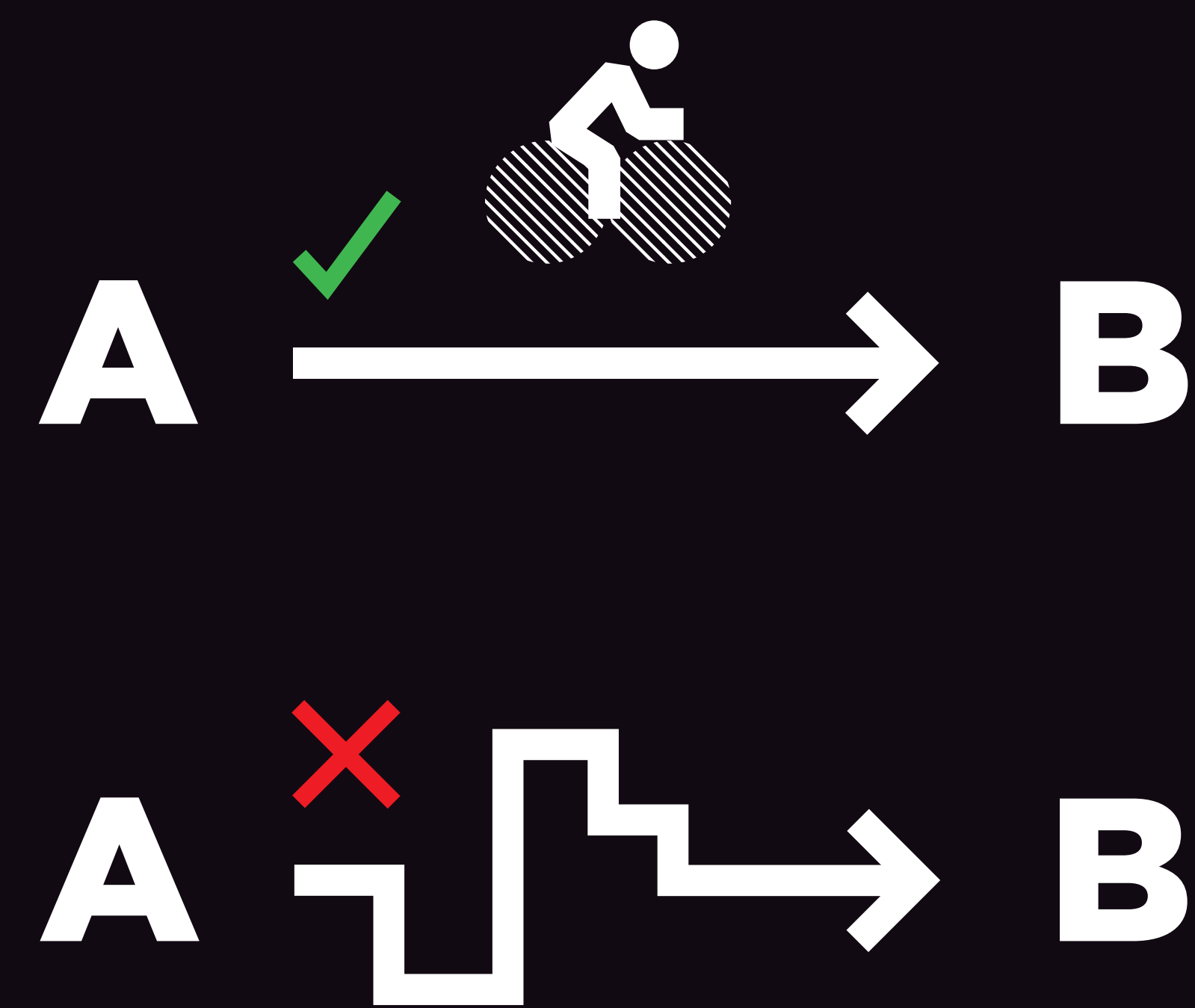
Jak motivovat lidi k tomu, aby se přepravovali na kole? Odpověď jsme našli v Nizozemsku.

V tamních městech se podíl cest na kole pohybuje okolo 30 %. Klíčem k tak vysoké oblibě není specifická povaha místních obyvatel, ani unikátní zeměpisné podmínky, ale pět pravidel pro tvorbu cyklistické infrastruktury, kterými se zde řídí. Infrastruktura pro pohyb na kole má být propojená, přímá, bezpečná, pohodlná a přitažlivá (Dutch Cycling Vision, Dutch Cycling Embassy, 5/2022).



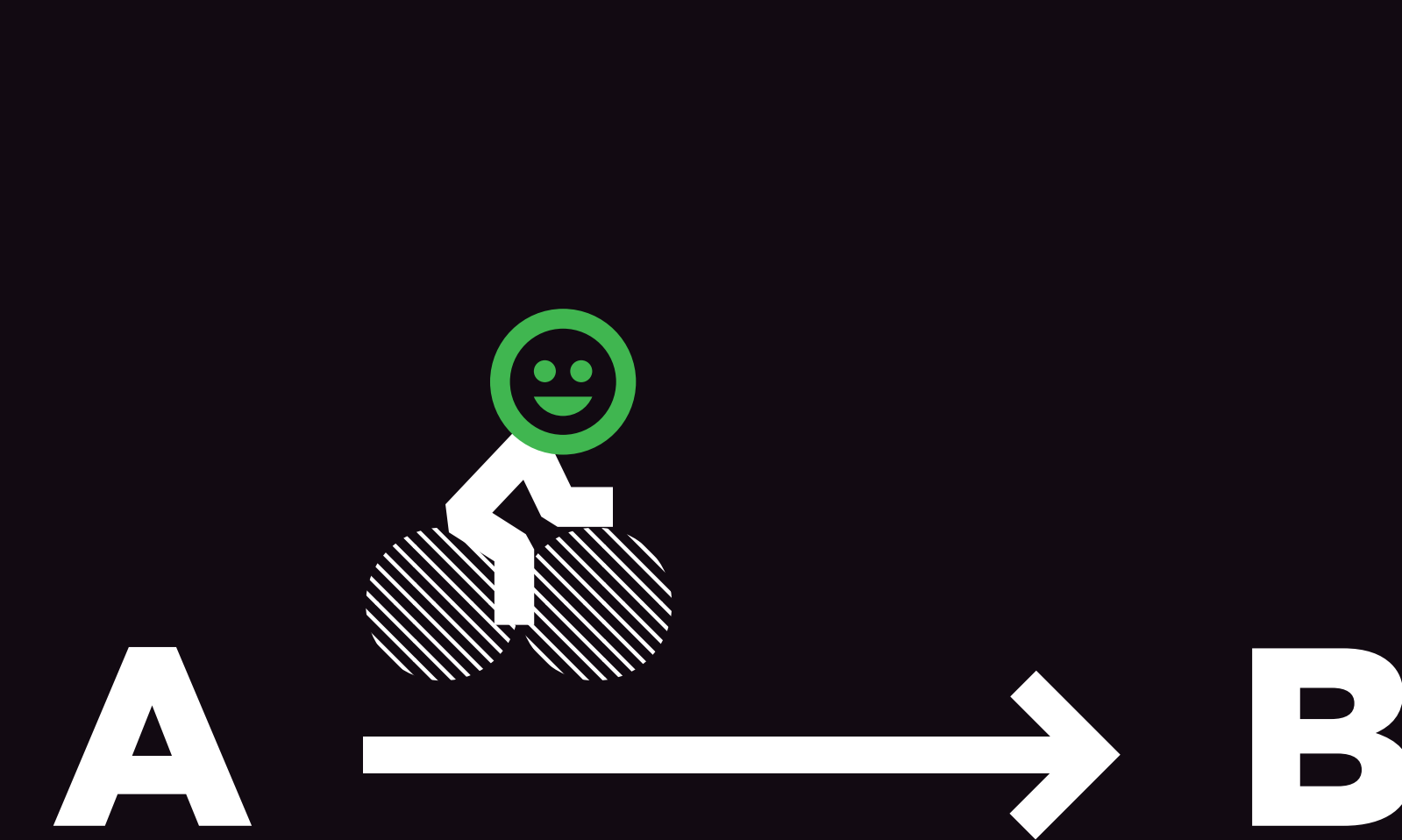
PROPOJENOST

Na kole dojedu odkudkoli kamkoli. Pohyb všemi směry a na ploše celého města umožní hustá a propojená síť stezek a ulic uzpůsobených pro jízdu na kole.



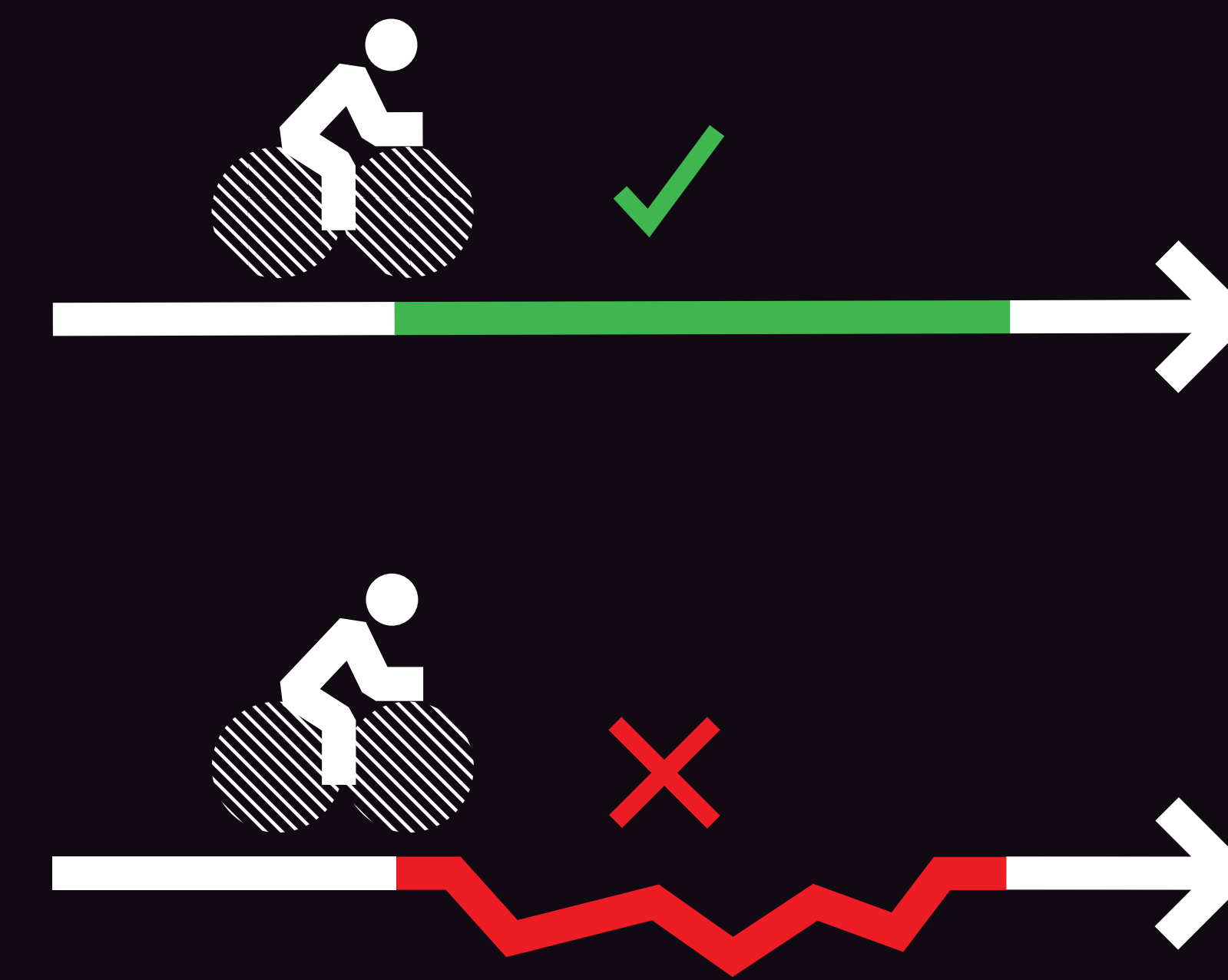
PŘÍMOST

K cíli dojedu přímou cestou bez zbytečných zajižděk. Cyklistická infrastruktura musí kopírovat důležité dopravní tahy a umožňovat co nejkratší spojení míst ve městě.



POCIT BEZPEČÍ

Jízda na kole nemá být otázkou osobní odvahy. Ulice musí být navrženy tak, aby všem zaručovaly co nejbezpečnější dopravní situace.



POHODLÍ

Jízda po nevhodném nebo neudržovaném povrchu není příjemná. Cesty mají být bez nerovností a s plynulými změnami výšek, aby byla jízda pohodlná.



PŘITAŽLIVOST

I na kole se lidé chtějí pohybovat v příjemném a estetickém prostředí. Okolí cyklostezek má být dobře osvětlené, udržované a čisté.

CO ZMĚNÍ NOVÁ KONCEPCE?



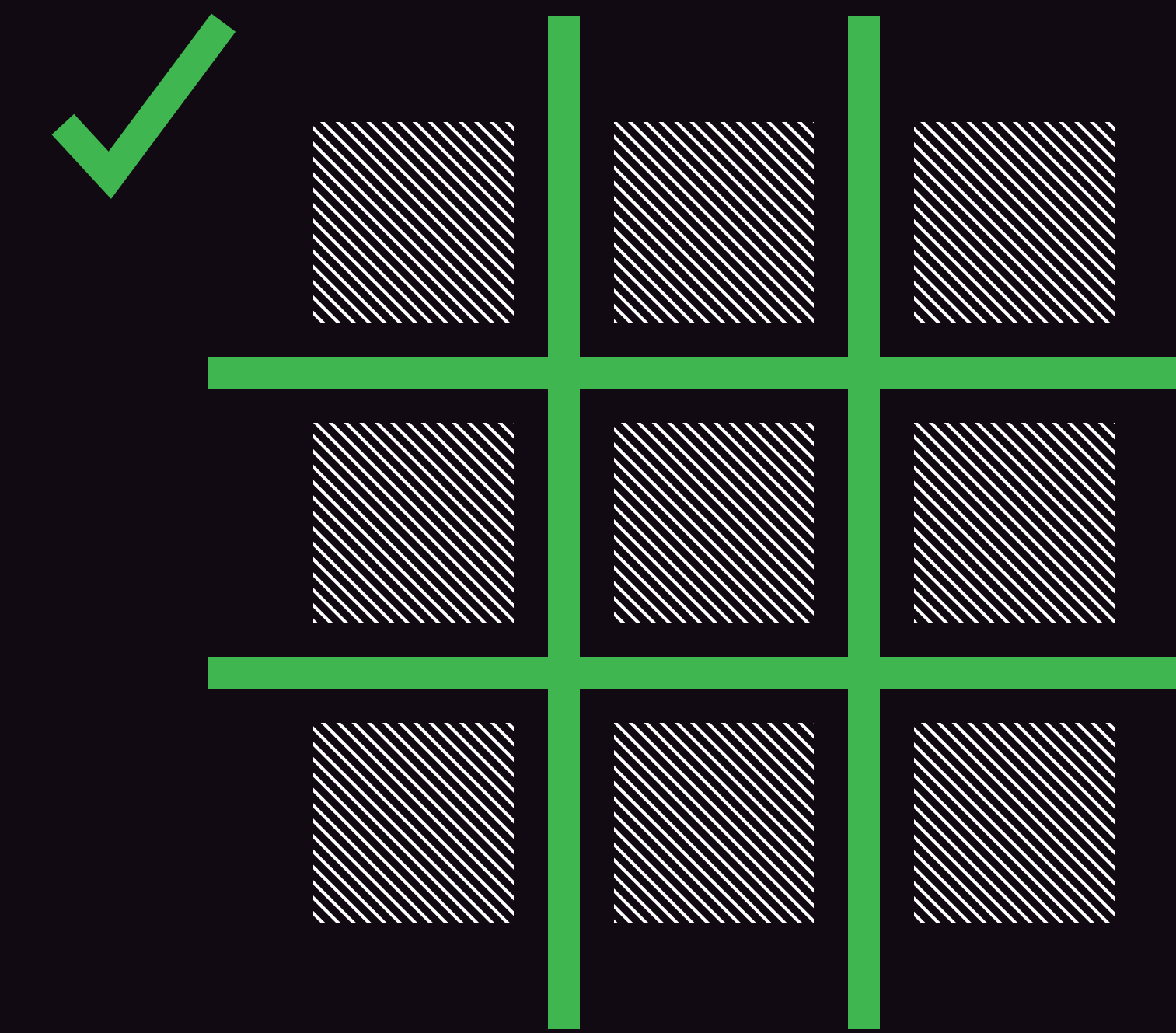
ODDĚLENÉ CYKLOSTEZKY

Na ulicích s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h budou postupně vznikat stezky s děleným provozem. Prostor pro kola bude stavebně oddělen od vozovky i od prostoru pro chodce. Ulice jako Opavská, 28. října, Výškovická nebo Bohumínská se dočkají takového rozdělení prostoru, aby se zde každý mohl pohybovat pohodlně a bezpečně. Celkem koncepce navrhuje postavit oddělené cyklostezky až na 262 km ostravských ulic.



ZÓNY ZKLIDNĚNÉ DOPRAVY

Ulice, které nemají sloužit pro tranzitní dopravu, se promění v tzv. zóny zklidněné dopravy, ve kterých dojde ke snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 či 20 km/h. Dodržování snížené rychlosti pomohou zajistit stavební úpravy uličního prostoru, například zvýšené křižovatky, zavádění nových jednosměrek nebo nahrazení asfaltových povrchů dlažbou. Díky tomu se v poklidných zónách budou moci lidé na kole pohybovat bezpečně spolu s auty.



PROPOJENÁ SÍŤ

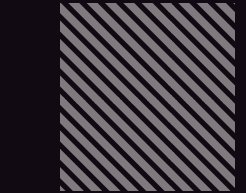
Navrhujeme Ostravu propojit hustou sítí oddělených stezek, dopravně zklidněných a cyklo-obousměrných ulic, díky které bude možné se na kole pohybovat všemi směry, po přímých a rychlých trasách. Dojet například z hlavního nádraží na Masarykovo náměstí nebo do Dolních Vítkovic tak půjde přímou a bezpečnou cestou. Dobudování cyklistické infrastruktury přinese 25–30% úsporu času na cestách do 5 km, na delších trasách zhruba 15% zrychlení.

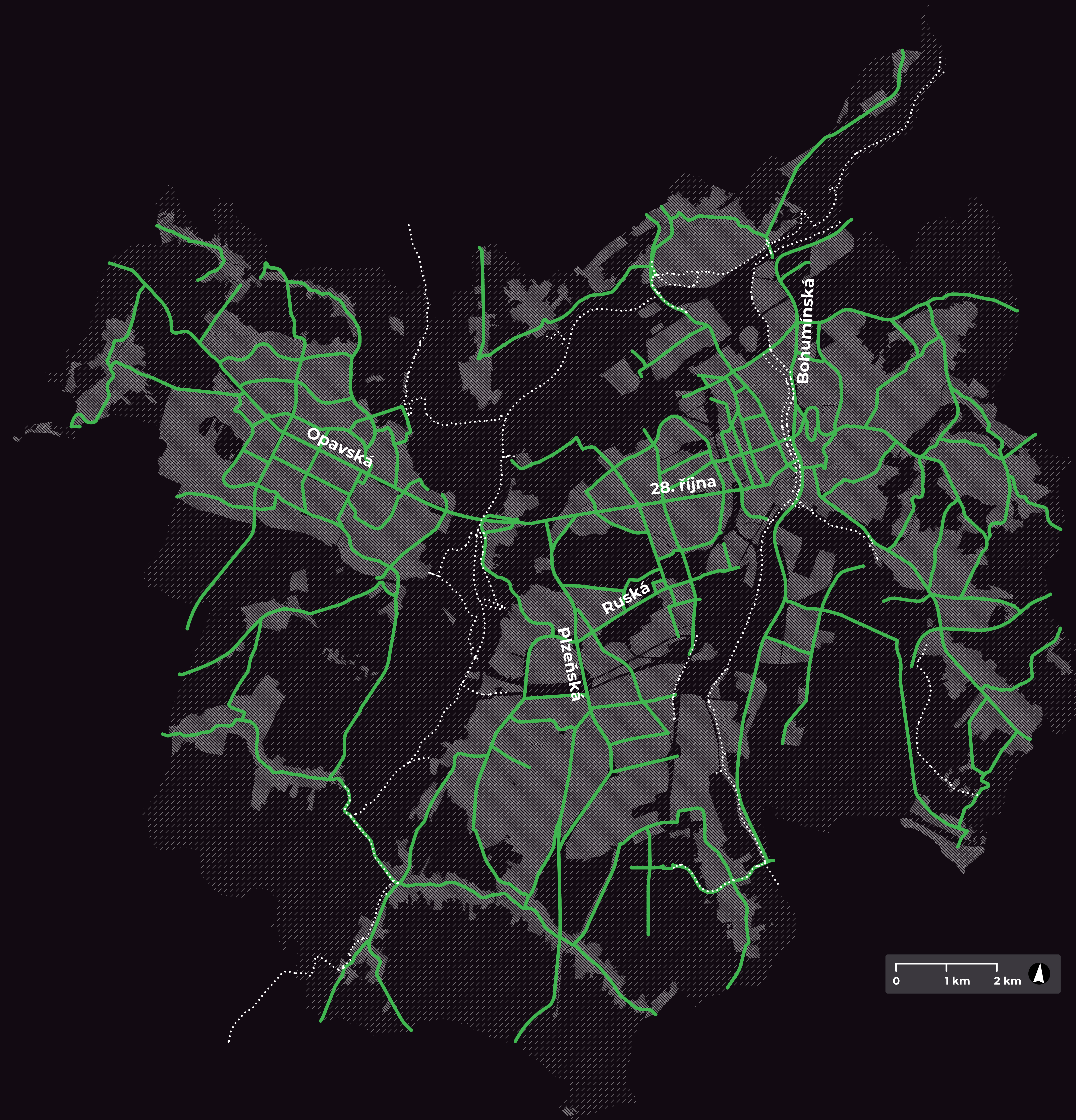


STANDARDY

Jak široké mají být ostravské cyklostezky, jaké povrchy jsou vhodné pro pohodlnou jízdu, které stojany jsou bezpečné pro zamknutí kola nebo jak nejlépe vyřešit křižovatku, aby byla bezpečná pro cyklisty? Těmto otázkám se věnuje nová koncepce v kapitole standardy. Jde o soubor základních požadavků na cyklistickou infrastrukturu a veřejná prostranství i popis vhodných řešení.

NÁVRH SÍTĚ STEZEK PRO CYKLISTY A ZÓN ZKLIDNĚNÉ DOPRAVY

-  stavebně oddělená stezka
s děleným provozem
cyklistů a chodců
-  zóna zklidněné dopravy
s nejvyšší dovolenou rychlostí
30 km/h a nižší
-  regionální propojení
s vyloučeným nebo
omezeným provozem
motorové dopravy



VYBRAT SI ZPŮSOB DOPRAVY

Stane se díky novému přístupu z Ostravy český Amsterdam nebo Kodaň? Hned tak to nejspíš nebude. Vytvořit ve městě bezpečnější a pohodlnější prostor pro lidi na kole a zvýšit podíl cyklistické dopravy lze jedinečně postupnými zlepšeními a dlouhodobým úsilím. Koncepte cyklistické dopravy v Ostravě má sloužit jako návod, jak toho nejlépe dosáhnout a umožnit lidem svobodně si vybírat dopravní prostředek pro každou svou cestu.

„Chceme lidem umožnit, aby se na kole mohli pohybovat bezpečně a intuitivně v každé ulici. K tomu je zapotřebí rozdělit prostor ve městě férověji.“

Ondřej Vysloužil,
ředitel MAPPA

MAPPA!!!

Městský ateliér prostorového plánování
a architektury, příspěvková organizace

Nádražní 942/17
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
E info@mappaostrava.cz
W www.mappaostrava.cz

