



Datum: 6. 1. 2023
Místo: Ostrava
Vypracoval: Tomáš Zetek
Telefon: +420 725 079 919
Vyřizuje: Zuzana Kotyzová
E-mail: kotyzova@mappaostrava.cz

Ostrava ukazuje unikátní přístup k cyklistické dopravě

Městský ateliér prostorového plánování a architektury (MAPPA) ukázal, jak by v Ostravě měla vypadat budoucnost cyklistické dopravy. Na setkání s veřejností ve středu 30. listopadu zástupci ateliéru diskutovali s přítomnými o návrhu nové Koncepce rozvoje cyklistické dopravy, kterou MAPPA již několik měsíců zpracovává.

Cyklistika není jen sport, ale především transport, zdůrazňují autoři zásadní změnu pohledu, se kterou koncepce přichází. To potvrdila i slova primátora města Tomáše Macury, který veřejné projednání koncepce uvedl. *„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, ať už do práce, do školy, na nákup nebo za zábavou. Pro město má mnoho nesporných výhod. Šetří místo v ulicích, snižuje dopravní zácpy, míru hluku a pomáhá bojovat se znečištěným ovzduším. Proto chceme, aby v našem městě bylo kolo běžným prostředkem dopravy,“* řekl.

MAPPA přichází s ještě jednou změnou v přístupu k cyklistům, která je v českém kontextu výjimečná. Dnešní systém cyklistických tras, které jsou vedené mnohdy klikatě a nepřímě, má podle nové koncepce postupně nahradit hustá a propojená síť infrastruktury. Od plánování cyklistických tras, které diktuji kudy se mají lidé na kole pohybovat, se tak Ostrava posouvá k plošnému systému, který připomíná hustě protkané krevní řečiště. Tím se přibližuje cyklisticky vyspělým městům jako je Amsterdam, Kodaň nebo Brémy. *„Chceme lidem umožnit, aby se na kole mohli pohybovat bezpečně a intuitivně v každé ulici. K tomu je zapotřebí rozdělit prostor ve městě férověji. Na řadě ulic navrhujeme nové cyklostezky, na jiných bychom rádi zklidnili motorovou dopravu, aby se zde lidé v autech i na kolech mohli bezpečně pohybovat společně,“* vysvětluje ředitel MAPPA, architekt Ondřej Vysloužil.

„Největší zábranou pro to, aby lidé ve větší míře začali používat k cestám po městě kolo, je obava z pohybu v provozu společně s auty,“ říká Tomáš Zetek z MAPPA, který se věnuje participaci s veřejností. Potvrzují to odpovědi respondentů dotazníkového průzkumu zaměřeného na cyklistickou dopravu, který MAPPA provedla v květnu 2022. *„Mnoho komentářů zmiňuje, že stávající síť stezek není dostatečně propojená. Lidem také vadí,*



že na kole nemohou bezpečně překonat velké bariéry ve městě, jako jsou Svinovské a Frýdlantské mosty,“ dodává.

Autoři koncepce se netají inspirací v cyklisticky vyspělém Holandsku či Dánsku. Odtud do Ostravy přinášejí léty prověřené know-how, které říká, jaké vlastnosti musí systém stezek a dalších opatření pro městské cyklisty splňovat, aby do sedel přilákal co nejvíce lidí. „Aby byla doprava na kole atraktivní, musí být pro ni určená infrastruktura propojená, přímá a pohodlná. Poskytovat pocit bezpečí a zároveň být přitažlivá. Jde o zásady, které platí po celém světě, pro jakékoliv město neohledě na jeho zeměpisnou polohu, kopcovitost nebo převažující počasí,“ vyjmenovává dopravní specialista Josef Laža z MAPPA. „Na kole se chcete dostat z bodu A do bodu B tou nejrychlejší a co možná nejpřímější cestou. A nechcete se přitom cítit ohrožení okolním provozem,“ vysvětluje.

Návrh ostravské cyklistické infrastruktury představuje hustá propojená síť linek protínajících město. Znázorňují cyklostezky a další komunikace přizpůsobené cyklistické dopravě. Dělí se na tzv. regionální propojení, která město spojují s okolní krajinou i dalšími sídly a síť ulic pro každodenní dopravu. Na nich auta jezdí rychlostí 50 km/h, a proto se zde mají cyklisté pohybovat po stavebně oddělených cyklostezkách. „Cyklostezky v ulicích s maximální povolenou rychlostí 50 km/h mají být v cílovém stavu od automobilové dopravy zcela oddělené. Povedou po obou stranách ulice, na každé straně alespoň v jednom směru, shodně s pohybem motorové dopravy. Minimální doporučená šířka stezky je 1,5 m, v širších ulicích by to ale mohlo být i víc,“ upřesňuje Laža. Princip tzv. poklidných zón popisuje, jak se mají proměnit ulice v primárně obytných oblastech, na sídlištích, ve vilových čtvrtích, ale i živých centrech s obchody a službami. Navrhuje zde snížit maximální povolenou rychlost na 30 či 20 km/h, ovšem nejen změnou dopravního značení, ale především stavebními úpravami ulic, které zpomalení motorové dopravy zajistí. Jde například o křižovatky řešené pomocí zvýšených prahů, přes které auta přejíždějí ve stejné výškové úrovni, jakou má chodník, zavádění nových jednosměrek nebo nahrazení asfaltových povrchů dlažbou. V takto upravených ulicích se cyklisté mohou bezpečně pohybovat v hlavním dopravním prostoru společně s pomalu jedoucími auty. Pro lepší propojenost mají být jednosměrné ulice v poklidných zónách pro cyklisty obousměrné.

Ostrava aktuálně prověřuje zřízení **5 396 m nové cyklistické infrastruktury, část se již projektuje**. V nejbližších letech by se do realizace/provozu měly dostat částečně stezky a částečně ochranné cyklopruhy na ul. Přemyslovců nebo na ul. Pivovarská, stezky na ul. Vítkovická či na ul. 28. října u DKMO nebo pěší zóna s povoleným pohybem cyklistů na Havlíčkově nábřeží. Pro zlepšení spojitosti sítě město plánuje další úseky komunikací dočasně upravovat změnou dopravního značení jako např. ochrannými jízdni pruhy pro cyklisty na ul. Výškovická.

Koncepce má sloužit jako návod, jak v Ostravě podmínky pro pohyb na kole zlepšovat. Při jejím zpracování odborníci z MAPPA využívají dostupná data. „Do koncepce jsme zahrnuli analýzy pohybu cyklistů, typů cyklistické infrastruktury v ulicích nebo vyhodnocení stavu povrchů cyklostezek. Pracujeme s daty z automatických sčítačů, informacemi o výpůjčkách sdílených kol firmy Nextbike, GPS záznamy o trasách účastníků pravidelné květnové výzvy Do práce na kole, vlastním manuálním sčítáním cyklistů na vybraných místech a s mnoha dalšími informacemi,“ vyjmenovává Laža. „Nechceme, aby koncepce skončila v šuplíku, proto ji od počátku intenzivně projednáváme nejen s odborníky z jiných měst, ale i s úředníky z městských obvodů a magistrátu nebo jejich politickým vedením. Chceme, aby v koncepci našli odpovědi na otázky, se kterými se potýkají, když připravují rekonstrukce ulic a veřejných prostranství. To jsou situace, kdy se do projektů mohou propsat principy a standardy nové koncepce.“



OSTRAVSKÝ NÁVRH V ČÍSLECH

Stezky pro rekreaci – téměř splněno

Ze 100,5 km stezek, které mají sloužit primárně pro rekreaci (vedou méně zastavěnými oblastmi a spojují město s okolní krajinou a dalšími sídly), má Ostrava postaveno **72,5 km**. I do nich však hodlá Ostrava dále investovat. Některé z existujících stezek se mají dočkat nového povrchu, rozšíření (aby vyhověly velkému provozu v sezónních špičkách), nebo doplnění osvětlení a dalšího mobiliáře pro zvýšení komfortu. Pro zvýšení podílu nespportovních a nerekrečních cest na kole však město chce soustředit pozornost na zavádění stezek v ulicích.

Oddělené cyklostezky

V cílovém stavu oddělené, stavebně řešené cyklostezky ve všech ulicích, kde automobily jezdí 50 km/h. Celkem koncepce navrhuje takovýmito cyklostezkami opatřit **261,7 km** ostravských ulic.

Výškové oddělení – Ostrava zavádí v Česku zatím nepoužívaný standard výškového oddělení prostoru pro kola a pro chodce. Na nově postavených úsecích má cyklostezku od chodníku oddělovat zkosený obrubník. Rozdíl ve výšce bude činit maximálně 5 cm.

Poklidné zóny pro bezpečný pohyb všech

Koncepce navrhuje zklidnění automobilové dopravy na **695,7 km** rezidenčních ulic. Nemá jít jen o změnu dopravního značení (snížení povolené rychlosti), ale o řadu stavebních úprav, které nutí řidiče zpomalit, zpřehledňují prostor a vedou k opatrnější jízdě. Jde např. o zavádění zvýšených prahů (křižovatky zvýšené na úroveň chodníku), jednosměrek pro automobilovou dopravu, které zároveň fungují obousměrně pro lidi pohybující se na kolech, výměnu povrchů (např. nahrazení asfaltové vozovky dlažbou), sjednocování výškové úrovně ulice apod.

Jen 28 % ostravských ulic dnes splňuje požadavky na infrastrukturu, jak ji definuje nová Koncepce rozvoje cyklistické dopravy.

Krátké trasy – kde kolo poráží auto

Dobudování cyklistické infrastruktury v ulicích Ostravy by přineslo **25–30 % úsporu času** na cestách do 5 km. Přitom podle analýzy zveřejněné v Evropském atlasu mobility z roku 2022 je dnes právě polovina cest automobilem kratší než 4 km. Podobný podíl krátkých cest potvrdily i výsledky dopravního dotazníkového průzkumu provedeného v Ostravě v roce 2014. Zlepšováním podmínek pro cyklistickou dopravu chce Ostrava motivovat své obyvatele, aby na krátkých trasách upřednostňovali aktivní přepravu. Na delších trasách by dostavění navrhované sítě umožnilo zhruba **15 % zrychlení cest**.