

Datum 22. května 2024
Místo Ostrava
Vypracoval: Tomáš Zetek, Městský ateliér prostorového plánování a architektury
Kontakt pro média: Gabriela Pokorná, tisková mluvčí
Telefon 599 442 285, 606 678 478
E-mail gabriela.pokorna@ostrava.cz

TISKOVÁ ZPRÁVA

Kolo může být praktickým prostředkem dopravy ve městě, ukazuje Ostrava

Ostrava posouvá svůj přístup k podpoře cyklistické dopravy. Navazuje přitom na přínosy předchozí, čtrnáct let platné koncepce cyklistické dopravy, díky které dnes město nabízí skvělé podmínky pro rekreační cyklistiku. Nová koncepce se soustředí na zlepšení podmínek pro každodenní krátké cesty na kole. Vychází z přístupu, že cyklistika není jen sport, ale i transport.

Město Ostrava dlouhodobě a systematicky pracuje na zlepšování podmínek pro život svých obyvatel. Inspiruje se příklady dobré praxe z českých i zahraničních měst a přijímá osvědčené strategie, mezi něž patří i podpora aktivní mobility – chůze a městské cyklistiky. „Přelomové bylo pro Ostravu zavedení sdílených kol v roce 2018. Data o jejich používání nám potvrdila, že kolo je mezi obyvateli oblíbeným způsobem dopravy na krátké vzdálenosti. Většina uskutečněných cest je do 5 km,“ zmiňuje Hana Tichánková, náměstkyně primátora pro strategický rozvoj, územní plánování a stavební řád. Právě pro takové cesty zatím město ne vždy nabízí optimální podmínky. To se má v budoucnu změnit. „Pro město má cyklistická doprava nesporné výhody. Šetří místo v ulicích, omezuje dopravní zácpy, míru hluku a přispívá k řešení znečištěného ovzduší. Proto usilujeme o to, aby v našem městě bylo kolo běžným dopravním prostředkem,“ dodává náměstkyně Hana Tichánková.

Ambicí města Ostravy je zvýšit modal split (podíl z celkového počtu vykonaných cest) cyklistické dopravy ze současných necelých 4 % na 15 % do roku 2040. K tomu má pomoci postupně budovaná celoměstská síť oddělených stezek a ulic upravených pro přepravu na kole. Díky ní se má stát rovnocennou alternativou pro ostatní způsoby dopravy. „Nechceme lidem skrze značené cyklistické trasy diktovat, kudy mají jet. Naopak jim chceme umožnit, aby se na kole mohli pohybovat bezpečně a intuitivně v každé ulici. K tomu je zapotřebí lépe rozdělit prostor ve městě.“ říká městský architekt a ředitel MAPPY Ondřej Vysloužil. Ilustruje to mapa s navrženou soustavou stezek pro cyklisty, která připomíná hustě protkané krevní řečiště.

„Největší překážkou pro to, aby lidé využívali kolo častěji je strach ze společného pohybu s auty ve vozovce,“ říká Josef Laža, dopravní specialista Městského ateliéru prostorového plánování a architektury (MAPPY) a jeden z autorů nové Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě. Jejím hlavním motivem je potřeba přehodnotit a případně proměnit rozdělení prostoru v každé ulici, aby se zde lidé při pohybu na kole cítili bezpečně. „Zajistit pocitově bezpečný a pohodlný prostor pro dopravu na kole, by mělo být samozřejmé u rekonstrukcí i navrhování nových ulic, náměstí a parků. Podobně, jako je tomu v cyklisticky vyspělých městech,“ dodává Laža. „Inspiraci pro novou koncepci jsme našli v nizozemské metodice Dutch Cycling Vision. Přejímáme z ní pět obecných zásad, které jsou univerzálně platné pro jakékoliv město, nehlédě na jeho podnebí, kopcovitost či velikost. Aby byla doprava na kole atraktivní, musí být pro ni určená infrastruktura propojená, přímá a pohodlná, poskytovat pocit bezpečí a celkově být přitažlivá.“

Nový strategický dokument přináší řadu změn, které se postupně začnou propisovat do podoby ostravských ulic. Tou zásadní je stavební oddělení prostoru pro pohyb na kole od vozovky na ulicích s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h. Jedná se o tzv. městské třídy a významné ulice, na nichž, či v jejichž blízkosti, se nachází časté cíle cest jako např. školská zařízení, obchody, provozovny různých služeb či úřady. „Chceme lidem umožnit, aby si mohli svobodně vybírat, jakým způsobem se budou po městě pohybovat. Ta úvaha by měla být čistě praktická. Za jak dlouho a jak pohodlně se do cíle dostanu. Do rozhodování by neměl vstupovat strach o vlastní život či stres z okolního provozu,“ říká Tichánková.

Na méně rušných ulicích, navrhuje nová koncepce zklidnit motorovou dopravu, aby se zde lidé v autech i na kolech mohli bezpečně pohybovat společně. V tzv. zónách zklidněné dopravy má být nejvyšší dovolená rychlost 30 či 20 km/h. K jejímu dodržování má pomoci nejen změna dopravního značení, ale především stavební úpravy ulic jako např. křižovatky řešené pomocí zvýšených křižovatkových ploch. Přes ně auta přejíždějí ve stejné výškové úrovni, jakou má chodník. Pro lepší propojenost mají být jednosměrné ulice v těchto zónách pro cyklisty obousměrné.

Autoři koncepce počítají s tím, že převést ambiciózní návrh do reality, bude vyžadovat vytrvalé úsilí města po dobu mnoha desítek let. V koncepci proto nastavují několik strategických cílů a ke každému z nich i sadu měřitelných ukazatelů úspěchu, jako např. nárůst počtu cyklistů, délky nově vystavěných oddělených stezek či ulic zrekonstruovaných do cyklisticky vstřícné podoby. „Ostrava aktuálně prověřuje zřízení 5 396 m nové cyklistické infrastruktury, část se již projektuje. V nejbližších letech by se do provozu měly dostat oddělené stezky a ochranné cyklopruhy na ul. Přemyslovců nebo na ul. Pivovarská, stezky na ul. Vítkovická či na ul. 28. října u Domu kultury nebo pěší zóna s povoleným pohybem cyklistů na Havlíčkově nábřeží,“ vypočítává náměstek pro investice Břetislav Riger. „Abychom lépe propojili dnešní nespojitě úseky stezek pro cyklisty, plánujeme vybrané úseky komunikací upravit dočasnou změnou dopravního značení,“ dodává.

Nová koncepce bude sloužit jako návod, jak v Ostravě zlepšovat podmínky pro dopravu na kole. Od zahájení prací v roce 2022 usiloval zpracovatelský tým z MAPPA o to, aby dokument po dokončení neskončil v šuplíku, ale stal se praktickou pomůckou při zadávání projektů. Koncepce proto prošla procesem intenzivního projednávání nejen s odborníky z jiných měst či projektanty, ale i s úředníky městských obvodů a magistrátu nebo jejich politickým vedením. „Chceme, aby v koncepci odborníci i laici našli odpovědi na otázky, které vyvstávají při přípravě rekonstrukcí ulic a veřejných prostranství. To jsou situace, kdy se do projektů mohou propsat principy a standardy nové koncepce.“ uzavírá Laža.

OSTRAVSKÁ KONCEPCE V ČÍSLECH

Komunikace pro rekreaci – téměř splněno

Z cca 110 km stezek, které mají sloužit primárně pro rekreaci (vedou méně zastavěnými oblastmi a spojují město s okolní krajinou a dalšími sídly), má Ostrava postaveno cca **70 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 takovými cyklostezkami opatřit až cca **309 km** ostravských ulic.

Výškové oddělení – Ostrava zavádí v Česku zatím minimálně používaný 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 2 až 4 cm.

Zóny zklidněné dopravy pro bezpečný pohyb všech

Koncepce navrhuje zklidnit dopravu na dalších cca **447 km** rezidenčních ulic. Nemá jít jen o změnu dopravního značení (snížení dovolené rychlosti), ale i o řadu stavebních úprav, které nutí řidiče skutečně dodržovat stanovené rychlostní limity, zpřehledňují prostor a vedou k opatrnější jízdě. Jde např. o zavádění zvýšených křižovatkových ploch (úroveň vozovky v křižovatce je zvýšená 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**.