

TÉMA Č. 3 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Ostravské komunikace, a.s.
Ing. Josef Laža

Téma Cyklistická doprava bylo naposledy přednášeno na Setkání v roce 2013 v Plzni, resp. ve Vimperku. Za dva roky se cyklistická doprava jako nedílná součást městské dopravy opět posunula z pozice otloukánka vpřed. A jak velký posun to v jednotlivých městech byl, posoudíte na dalších stránkách této kapitoly.

Statistické údaje

Co by to bylo za shrnutí vývoje, kdyby v textu chybělo pár čísel holé statistiky. Proto nejen pro statistikychtivé uvádím tabulku, kde jsou přehledně srovnány jednotlivé prvky cyklistické infrastruktury za poslední tři roky v Ostravě.

Cyklistická infrastruktura v Ostravě k 31. 12. 2014	2012	2013	2014
Délka značených cyklistických stezek a tras	206 km	209 km	224 km
z toho délka cyklistických stezek samostatných	10 km	12 km	16 km
z toho délka cyklistických stezek společných s chodci - rozdělených	19 km	19 km	21 km
z toho délka cyklistických stezek společných s chodci – nerozdělených	30 km	31 km	35 km
z toho délka cyklistických pruhů značených na vozovce	5 km	7 km	10 km
z toho délka cyklistických tras na účelových komunikacích	31 km	31 km	33 km
z toho délka cyklistických tras na vozovkách mimo ob. zóny	101 km	99 km	99 km
z toho délka cyklistických tras v obytných zónách	10 km	10 km	10 km
Délka rozestavených stezek a tras	4 km	4 km	1 km
Počet lokalit s bezpečnostními stojany na kola	112	112	128
Počet křižovatek a křížení se SSZ pro cyklisty	10	12	14
Počet křižovatek a křížení s předsazeným prostorem pro cyklisty	7	7	7
Počet lokalit s informačními body (mapami) pro cyklisty	70	70	70
Počet zpomalovacích prahů pro zabezpečení průjezdu cyklistů	18	20	26
Počet retardérů pro cyklisty před nebezpečnými kříženími	2	2	2
Počet jednosměrných komunikací s protisměrným provozem cyklistů	5	7	8

Intenzity cyklistické dopravy se zatím v Ostravě nesledují celoplošně a každoročně. Resp. jsou místa, kde se cyklisté sčítají každý rok pravidelně, ale v různých termínech s ohledem na počasí a jemu odpovídající pravděpodobnost výskytu cyklistů. Naopak pravidelně a v určitém systému časovém i systému lokalit se sledují obecně intenzity dopravy na pozemních komunikacích. Ty ale zase nezachycují cyklisty, kteří cyklistickou dopravu provozují po chodnících a jiných z pohledu silničního zákona nelegálních místech. Bohužel tito cyklisté vnášejí do statistiky o chování cyklistů chaos a stejně jako do myslí dopravního odborníka, který jim chce zlepšit podmínky pro jejich provoz.

Z dat nasbíraných v pracovních dnech roku 2015 při dnech svědčících cyklistické dopravě nicméně můžeme uvést:

- na stezce podél řeky Ostravice u ul. Mostní (stezka vedoucí do Frýdku-Místku a dále do Beskyd) – 650 cyklistů/4h.
- na stezce podél řeky Odry pod Severním spojem – 626 cyklistů/4h.
- na nové stezce podél řeky Ostravice mezi Šídlovcem a centem – 421 cyklistů/4h.
- na nové stezce podél ul. Pavlovova (Zábřeh) – 137 cyklistů/4h.

Praktické zkušenosti s novými stavbami či realizovanými operativními opatřeními s ohledem na cyklistickou dopravu

Za roky 2013 a 2014 došlo k celé řadě větších či menších procyklistických opatření. Mezi nejdůležitější řadíme za rok 2013:

- zprovoznění druhé části stezky podél Ostravice v úseku lávka Kamenec – Slezskoostravský hrad na straně Moravské Ostravy (dl. 1,2 km).
- 4x dobudování krátkých (dl. cca 0,1-0,3 km) úseků propojujících cyklistické trasy v obytné zástavbě či objíždějících motorovou dopravou více zatížená ulice.
- 2x rekonstrukce povrchů stezek (dl. cca 0,3 km) v rámci sídlišť s rozdělením pěšího a cyklistického provozu.
- vyznačení vyhrazených jízdních pruhů (cca 0,5 a 0,8 km) na místních komunikacích Závodní, Prodloužená (cca 0,5 km při využití červeného povrchu pro zvýšení adheze) a Sokolská tř. (0,8 km).
- vyznačení piktogramových koridorů (3 lokality) a protisměrného pohybu cyklistů v jednosměrných komunikacích (2 úseky).



Rekonstrukce stezky podél Ostravice před Krajským soudem



Pro cyklisty obousměrná jednosměrná komunikace ul. Matiční



Vyhrazené jízdní pruhy, ul. Prodloužená



Stezka pro chodce a cyklisty, ul. Novinářská

Mezi výrazné opatření za rok 2014 řadíme:

- dokončení další části stezky podél Ostravice v úseku lávka u Krajského soudu – Slezskoostravský hrad na straně Slezské Ostravy (dl. 0,86 km) a přemostění říčky Lučina u Slezskoostravského hradu – součást funkčního cyklistického koridoru od soutoku s Odrou až po obec Ostravice pod Lysou horou.
- výstavbu stezek podél sil. I/58 ul. Hlučínská (dl. cca 0,87 km) a na sídlišti Muglinov (cca 0,12 km).
- vyznačení vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty na pěti úsecích krajských silnic (souhrnná délka cca 2,0 km).
- vyznačení piktogramových koridorů (4 lokality) a protisměrného pohybu cyklistů v jednosměrných komunikacích (2 úseky).
- umožnění vjezdu cyklistů do pěší zóny v centrálním obvodě.
- instalaci 100 ks stojanů pro kola ve tvaru obráceného písmena „U“.
- výměnu dřevěné mostovky na lávce přes Ostravici na Šidlovci za mostovku z kompozitního materiálu
- zprovoznění stezky ohrožované sesuvem kamení za pomoci speciálních betonových bloků.
- vydání 5 tis. výtisků brožury Abeceda ostravských cyklistů!!!
- diskuze o vývoji cyklistické dopravy v rámci projednávání SUMP Mobilita Ostrava vč. podrobného cyklistického dotazníku.



Lávka přes Lučinu u Slezskoostravského hradu



Stezka na slezském břehu řeky Ostravice



Podjezd/podchod pod sil. I/58 ul. Plzeňská

V roce 2015 se zahájilo nebo se plánuje zahájit:

- z cyklistické trasy Odra-Morava-Dunaj v Moravskoslezském kraji se v Ostravě staví 16,3 km dlouhý úsek stezky.
- jsou rozestavěné 3 stezky v souhrnné délce cca 5,1 km a očekává se zahájení stavby dalších dvou stezek v celkové délce 4,0 km.
- probíhají dvě rekonstrukce chodníků na stezky v celkové délce cca 1,9 km.
- dále budou doplňovány vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty a piktogramové koridory.
- probíhá 1. aktualizace Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě z roku 2010.
- na třech světelně řízených křižovatkách by mělo dojít k úpravě signálních plánů, tak aby zelená fáze pro cyklisty byla stejně dlouhá jako pro chodce.

Do budoucnosti je k realizaci v různých fázích připraveno celkem asi dalších 30 staveb v hodnotě cca 300 mil. Kč.

Bohužel je nutné konstatovat, že přes veškerá propagační opatření ve formě pořádání několika cyklojízdy pro veřejnost ročně, fungování webových stránek věnující se ostravské cyklistice, každoroční cyklojízdy starostů s cyklokoordinátorem, činnosti Aktivu BESIP, pracovní skupiny odboru dopravy MMO (Magistrát města Ostravy), pedagogické činnosti v rámci dopravní výchovy na základních i mateřských školách, činnosti preventivních úseků městské i státní policie je přístup cyklistické obce k novým opatřením vlažný. Tento stav je vidět nejen při sledování (ne)využívání cyklistické infrastruktury cyklisty v praxi ale i při prověřování (ne)znalostí pravidel silničního provozu a dopravních značek (zvláště DZ týkajících se cyklistů např. ze září 2010). Zájem o rozvoj cyklistické resp. dopravy vůbec lze vytušit i z nízkého zájmu veřejnosti k možnosti spolupracovat na tvorbě plánu trvale udržitelné mobility (SUMP) města Ostravy.

Městská mobilita

Ostrava svůj plán trvale udržitelné mobility zpracovává pod názvem Integrovaný plán mobility Ostrava (www.mobilita-ostlava.cz). Zodpovědnými zpracovateli jsou společnosti AF-CITYPLAN s.r.o. a Agentura VIACCO. Časový harmonogram čtyř hlavních částí projektu byl březen 2014 až březen 2015. V současné době (červen 2015) se projekt nachází před dokončením (srpen 2015). Finální plán bude vycházet z práce řídicí a sedmi pracovních skupin, kde jedna z nich je zaměřena na cyklistickou a pěší dopravu. Nejvýraznějším výsledkem v oblasti cyklistické dopravy budou návrhy opatření ve dvou časových horizontech

s doporučením redukovat některé čtyřpruhové komunikace na dvoupruhové s nově vyznačenými vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty.

Dle komentáře cyklokoordinátora (jednoho ze členů pracovní skupiny) projekt neřeší všechny principy udržitelné mobility a kromě provedených průzkumů zaměřených na intenzity cyklistické dopravy a modelu je jedním z mála přínosů projektu provedený cyklistický dotazník. Tohoto dotazníku se zúčastnilo 485 respondentů, z toho 30 % žen. Dotazník nejen potvrdil dlouhodobě známá problémové body (např. chybějící propojení Poruby s centrem, nepropojenost sítě stezek), ale také jako druhou největší bariéru pro vyšší využití jízdního kola pro dopravu po městě určil absenci krytých úschoven jízdních kol či uzamykatelných boxů (62 % respondentů).

Nehodovost cyklistů

Meziroční statistika dopravních nehod s účastí cyklisty za poslední tři roky má vzrůstající tendenci od 79 DN přes 93 DN až po 106 DN. Klesá naopak počet usmrcených cyklistů. Všechny základní údaje zobrazuje níže uvedená tabulka.

Nehodovost cyklistů v Ostravě	2012	2013	2014
Počet dopravních nehod na území města Ostravy	2 484	2 560	2 544
Počet dopravních nehod s účastí cyklistů	79	93	106
z toho viníků cyklistů (z toho do 15. roku věku)	37 (3)	58 (7)	61 (11)
z toho poškozených cyklistů	42	35	45
Počet mrtvých cyklistů	3	1	0
Počet těžce zraněných cyklistů	6	5	5
Počet lehce zraněných cyklistů	49	56	56

Parkování, odkládání bicyklů

Jak již bylo uvedeno výše, z proběhlého cyklistického dotazníku je zjevné, že absence možnosti bezpečného odložení jízdního kola je jednou z největších překážek pro rozvoj městské cyklistiky. Celých 82 % respondentů se spíše nebo zcela po zaparkování o své kolo obává, což mimo jiné plyne také z toho, že 44 % respondentům bylo kolo někdy odcizeno (15 % na veřejném místě, 29 % v místě bydliště).

Na jaře 2014 proběhlo jednání za účasti odboru dopravy a útvaru hlavního architekta MMO, cyklokoordinátora a aktivní veřejnosti, kde bylo rozhodnuto o zkušební instalaci cca 100 ks nových stojanů vycházejících svou podobou z doporučení a zkušeností západoevropských měst a dále byla rozdiskutována možnost do veřejného prostoru umístit kryté a uzamykatelné boxy pro kola. Nové cyklistické stojany tvaru obráceného písmena „U“ byly konzultovány se Sjedenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR a byly odsouhlaseny k umístění i do městské památkové zóny. Stojany byly dle přání jednotlivých městských obvodů instalovány v podobě stojanových hnízd (tři stojany v jednom místě) před veřejné budovy, hřiště či u stezek do konce roku 2014. Na základě nepochopení významu a funkce „ohnutých trubek“ ze strany občanů i samotných cyklistů byly všechny stojany do konce června 2015 navíc označeny piktogramem městského kola.

V oblasti krytých stání či uzamykatelných cykloboxů si toto řeší jednotlivé instituce v rámci svých areálů (např. fakultní nemocnice, průmyslová zóna Hrabová). Odbor dopravy v roce 2015 plánuje umístění krytých stání v městském obvodě Mariánské Hory a Hulváky a

požadavek ostravských cyklistů je na umístění uzamykatelných cykloboxů při železniční stanici Ostrava – Svinov.



Stojanové hnízdo, poliklinika Ostrava-Jih



Přístřešek VŠB-TU Ostrava, Fak. stavební

Na zvýšení bezpečnosti zaparkovaných kol se dlouhodobě aktivně podílí Městská policie Ostrava. Jednou z aktivit je možnost nechat si jízdní kolo označit v rámci projektu „Forenzní značení jízdních kol a invalidních vozíků prostřednictvím syntetické DNA“ mikrotečkami nesoucí jedinečnou informaci, která se vztahuje ke konkrétnímu majiteli. Dále městská policie tradičně nabízí hlídanou úschovnu jízdních kol při leteckých dnech v Mošnově na akci Dny NATO.

Ostatní aktivity

Kampaně na podporu cyklistické dopravy v Ostravě se připravují na půdě oficiálních míst i z prostředí aktivní veřejnosti. Město je členem Asociace cykloměst, což mimo jiné znamená, že má zřízenou pozici cyklokoordinátora. Cyklokoordinátor v rámci svých možností poradce odboru dopravy MMO koordinuje cyklistické stavby a snaží se cyklistickou infrastrukturu zařadit i do dalších staveb na území Ostravy. V roce 2014 ve spolupráci s městem se podařilo zpracovat a vytisknout brožuru Abeceda ostravských cyklistů!!!, která s pomocí konkrétních míst v Ostravě popisuje správné chování cyklistů, a ve spolupráci s dalšími organizacemi asistoval u vernisáže plenérové výstavy o cyklistice v Dánsku.

Na úrovni dopravní prevence Magistrát z rozpočtu města hradí dopravní výuku se zaměřením na pěší a cyklistickou dopravu na dětských dopravních hřištích pro žáky 3. a 5. tříd (výuka žáků 4. tříd je hrazena z prostředků Ministerstva dopravy ČR – pozn. aut.). Dále odbor dopravy MMO skrze svou pracovní skupinu Aktiv BESIP zajišťuje dopravně znalostní či fotografické soutěže zaměřené i na cyklisty, poskytuje reflexivní materiál na různé dopravně preventivní projekty pro obyvatele Ostravy a přímo organizuje okresní kolo celorepublikové Dopravní soutěže mladých cyklistů.

V Ostravě si už své tradiční místo našly oblíbené různě tematicky zaměřené cyklojízdy pořádané občanským sdružením Ostravou na kole, o.s.. Toto sdružení také letos potřetí zaštítilo kampaň Do práce na kole. Další významným laickým subjektem je bývalá obecně prospěšná společnost Kulturní centrum Cooltour, která v centru města přes léto zajišťuje půjčovnu recyklovaných městských kol Artbike a samoobslužnou opravnu kol a obecně se snaží upozornit na lepší využití veřejného prostoru vč. zkvalitnění prostoru pro cyklistickou dopravu. I nadále v Ostravě funguje obecně prospěšná společnost Kola pro Afriku, která po celé republice sbírá, opravuje a následně zajišťuje převoz jízdních kol do Afriky pro gambijské školáky (dosud cca 3 179 kol) a nově i pro čadské a kamerunské ochránce přírody (152 kol).

Kola, která nejsou vhodná pro pohyb v africkém prostředí, jsou nabízena pro další využití v České republice (např. ostravský Artbike nebo systém půjčoven růžových kol Rekola).

Modal split

Z pohledu Modal splitu se cyklistická doprava na celkové dopravě podílí odhadem cyklokoordinátora od 0 do 2,5 % s ohledem na roční období, byť i na zasněžených stezkách je poznat, že na kole se v Ostravě jezdí celoročně. Rozdělení dopravy dle ručního sčítání na cca 13 křižovatkách v Ostravě, které probíhá jednu do roka, uvádí následující tabulka.

Skladba dopravního proudu v Ostravě	2012	2013	2014
Osobní automobily	81,7 %	81,7 %	81,8 %
Lehké nákladní automobily	9,0 %	9,5 %	10,0 %
Střední a těžké automobily	8,3 %	6,2 %	5,8 %
Autobusy	0,9 %	1,9 %	1,7 %
Motocykly	0,1 %	0,7 %	0,7 %

K rozdělení dopravního toku na jednotlivé druhy dopravy se v Ostravě okrajově přihlíží, pokud jsou k dispozici relevantní data, maximálně u výpočtů signálních plánů a při plánování dopravních omezení a vedení objízdných tras. Jedním z důvodů tohoto stavu je kromě politické neobjednávky takových informací i stále platná absence modelovacího programu na celoměstské úrovni.

Do prezentace: lávka Šídlovec, stojany, zajištění svahu na stezce pod Landekem, dotazník a výstupy z Mobilita Ostrava