

# Srovnání uspořádání uličního prostoru starší městské zástavby Amsterdamu a Ostravy, především z pohledu městu přívětivější dopravy

*Ing. Josef Laža, Ostravské komunikace, a.s.*

Amsterdam – město kanálů, cyklistů, multikulturnosti i coffe shopu, jsem si měl možnost projít, resp. projet při příležitosti dvoudenní návštěvy mezinárodní výstavy Intertraffic Amsterdam v roce 2010. Měl jsem tak jedinečnou šanci v rámci výstaviště poznat budoucnost silniční dopravy, která je postavena na zkušenostech a poznacích současné silniční dopravy, kterou jsem mohl sledovat v ulicích Amsterdamu. A to přirozeně tíhlo, zvláště pokud člověk pracuje v oboru intravilánové silniční dopravy ke srovnávání s českým prostředím, resp. městem Ostravou.

Kritici můžou namítnout, že nelze srovnávat hlavní město Nizozemského království s 761 395 obyvateli (sčítání lidu květen 2009, zdroj: wikipedia.cz) s „hlavním“ městem Moravskoslezského kraje s 310 464 obyvateli (k 1. 1. 2011, zdroj: ostrava.cz). Protože však nemám možnost srovnávat podmínky norem či legislativy týkající se silničního provozu, chtěl bych obě města v bodech srovnat z pohledu pohybu Evropana a jeho přirozené touze žít život s minimem překážek a omezení. A z tohoto pohledu je srovnání možné.

## 1. Tramvajové zastávky

Co se vybavení týče, jsou zastávky v obou městech srovnatelné. Označnický přístřešek s reklamní plochou, lavička (pokud je prostor) a odpadkový koš, který je však v Amsterdamu umístěn daleko od přístřešku. Jedna z možností vysvětlení je, že se jedná o opatření, aby kuřáci nestáli poblíž nekuřáků. Informační tabule o době příjezdu další tramvajové soupravy se objevuje i v českých městech. V Ostravě se nyní čeká na schválení žádosti o finance z ROP na realizaci cca 30 zastávek.

## 2. Výsuvné sloupky

Stejně jako Amsterdam i Ostrava využívá výsuvné sloupky pro zabránění vjezdu motorových vozidel do oblasti centra. Rozdíl lze spatřit v obsluze, kde v Amsterdamu jsou sloupky ovládány elektronicky na kartu či čip, kdežto v Ostravě je nutné volat na zelenou linku městské policie. Dále v Amsterdamu jsou do davu místních a turistů vpuštěni i cyklisté, kdežto městský obvod Moravská Ostrava cyklisty v pěší zóně hlavního náměstí považuje za zájmovou skupinu ohrožující potřeby a práva chodců. Zatímco v Amsterdamu se sloupky zvedají přes noc, kdy turisté navštěvují blízké uličky červených luceren, Ostrava zvedá sloupky přes den od 10. do 18. hodiny. Je ale nutné poznamenat, že v současné době (cca měsíc) jsou sloupky v Ostravě opět využívány po pěti letech nečinnosti, kdy pěší zónou i v době zákazu projížděla vozidla dopravní obsluhy a dále vozidla různých skupin s vlivem na úřad městského obvodu.

## 3. Doprava v klidu – parkování

Stejně jako v centru Ostravy i Amsterdam řeší převis poptávky po parkovacích stání. Rozdíl je ovšem v druhu dopravy. Zatímco Ostrava povoluje rekonstrukci ploch v centru města pro zřízení parkoviště pro vozidla např. i ze dvou stran druhé největší katedrály na Moravě (Bazilika Svatého Spasitele). Amsterdam nabízí na nám. Beursplein zdarma hlídané parkoviště pro kola.

Na motorová vozidla je samozřejmě myšleno také. Na stejném náměstí je zřízen parkovací dům, který nijak vizuálně nenarušuje ráz okolní zástavby (obr. č. 1). Z celého centra Amsterdamu mám pocit, že vozidla rušila chodcům (turistům) a popř. cyklistům pohodu atmosféry historické ulice, tak je schovali do parkovacích domů nebo do méně významných jednosměrných ulic podél kanálů.



Obr. č. 1 – ul. Beursplein – vlevo hlídané cykloparkoviště, od středu vpravo parkovací dům (zdroj: Google maps)

Amsterdam i Ostrava mají problém s krádežemi jízdních kol. Oproti Amsterdamu, kde je zodpovědnost dána na bedra cyklistovi a jeho výběru dostatečně masivního zámku, ostravský magistrát umístil k nejvýznamnějším veřejným místům bezpečnostní stojany (cca 95 lokalit), kde lze kolo uzamknout ke konstrukci stojanu cylindrickým zámekem. Zde bych si dovilil přístup Ostravy před Amsterdamem s přihlédnutím k poměru cyklistů a parkovišť upřednostnit.

#### 4. Příčné prahy, zvýšené plochy

Pokud je Amsterdam rájem cyklistů, tak poté je celé Nizozemské království rájem zvýšených ploch a příčných prahů. Příčné prahy lze najít v jednosměrných uličkách v centru města, na cyklistických stezkách i na předměstí před velkou světelně řízenou křižovatkou. Příčné prahy integrované s chodníkem podél hlavní komunikace umožňují plynulou chůzi i jízdu na kole, pokud je v přidruženém dopravním prostoru vedena cyklistická stezka, zároveň jasně ukazují přednost v křižovatce a informují o vjezdu většinou do zóny s omezenou rychlostí na  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Příčné prahy jsou dlážděné, živičné či montované z betonových monolitů. Společným prvkem všech těchto umělých nerovností je jakási nenásilnost v uličním prostoru. Prahý jsou všude, mají vliv na jízdu vozidel, a přesto je člověk nepřijímá nijak výrazně negativně.

V Ostravě se na místních komunikacích nižšího významu nejčastěji setkáte s montovanými prahy z recyklovaného materiálu. Po několika letech je tento prvek zaježděn do vozovky, různě potřhaný a okolí nevypadá o nic lépe (poježděná krajnice, výtlučky). Řidiči i obyvatelé domů v blízkém okolí toto opatření vidí spíše neradi. Stavebně jsou prahy umísťovány spíše jako architektonický prvek při vstupu do obchodních center (např. Avion Shopping Park), výjimečně v podobě zvýšené plochy při vstupu do pěší zóny (ul. Zámecká).

Rozdíl ve vnímání umělých nerovností může souviset s výběrem materiálu, kdy nizozemské prahy jsou zpravidla ze stejného materiálu jako okolní vozovka (dlažba), která pak umožňuje vodorovné dopravní značení vytvořit opět z dlažby. Obroušená a vybledlá barva naopak celý prvek degraduje. Velký počet prahů pak také může mít vliv na přijetí tohoto opatření u omezené skupiny účastníků silničního provozu jako správné opatření pro ochranu dalších účastníků (chodců) a celkové zklidnění provozu v rušném místě, jakým centrum hlavního města bezesporu je.

#### 5. Vodorovné dopravní značení

Jak bylo uvedeno v předchozím odstavci, použití dlažby umožňuje využívat rozdílné tvary a barevné odstíny jednotlivých kostek/kamenů k tvorbě vodorovného dopravního značení s dlouhou dobou trvanlivosti. Např. většina cyklistických stezek je v prostoru křížení s ostatními komunikacemi osazena bílými trojúhelníky, které naprosto jasně a v přirozeném směru cyklisti dávají vědět jeho povinnosti dát přednost v jízdě. Lze vytvořit i směrové šipky, přechody pro chodce, podélné i příčné čáry (viz. obr. č. 2). Samozřejmě je nutné vzít v úvahu vliv počasí při srovnávání vhodnosti použití krytu vozovky v. Na druhou stranu nelze zanedbat i schopnost některých našich řemeslníků přenést představy projektanta z výkresu do reality. Stačí se rozhlédnout na podoby signálních a varovných pásů na našich chodnících.

S vodorovným dopravním značením souvisí i dvě novinky, o kterých se nyní v Ostravě uvažuje. U v Amsterdamu běžných předsazených STOP čarách pro cyklisty (VDZ č. V 19) se nyní vede diskuze o české legislativě umožňující cyklistům řadit se v tomto prostoru vedle sebe a vůbec najet do tohoto prostoru okolo

vozidel stojících ve více než jednom řadícím pruhu. (do uzávěrky pro zaslání příspěvku nebyl znám závěr „pracovní skupiny“ k této problematice, pozn. aut.).



Obr. č. 2 – kř. Rokín x Dam – předsazená STOP čára, symbol kola, příčné čáry či přechod prochodce z použitím dlažby

Druhou novinkou mající jakousi oporu v platné vyhlášce je nepřímé odbočení vlevo. V Ostravě je zatím jediné místo (viz obr. č. 3), na kterém je užito tohoto podobného manévru pro odbočení z vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty vlevo na stezku pro cyklisty přes dělený cyklistický přejezd.



Obr. č. 3 – ul. Výstavní – nepřímé odbočení vlevo před křižovatkou s využitím přidruženého dopravního prostoru

Jako chodec či cyklista i cestující v tramvaji bych mohl vyprávět o dalších odlišnostech silničního provozu, o tom jak na sebe reagovali dva cyklisté, co do sebe vrazili při ranní dopravní špičce, jak se zachoval řidič naloženého nákladního vozidla při výjezdu na vrcholek mostu přes kanál, když se před ním do víceúčelového pruhu zařadil malý cyklista. Nicméně zkušenost se nedá plně ústně či textově předat. Proto doporučuji Amsterdam navštívit a nasát jeho mnohotvárnost nejen národností ale i uspokojování potřeb jednotlivých uživatelů společného uličního prostoru. Nebo lze zůstat v naší republice a začít pozorovat a snažit se pochopit potřeby ostatních účastníků silničního provozu a zvažovat, zda se neuskromnit z některých našich drobných potřeb na úkor zlepšení pohybu ostatních.

Dvoudenní pobyt a sledování silničního provozu v Amsterdamu mě utvrdilo v názoru, že žádná provedená stavební opatření či organizační změny v dopravní síti nebudou mít takový vliv na zvýšení

bezpečnosti a pohody provozu v našich městech, dokud každý jednotlivý účastník silničního provozu nebude tolerovat handicapy a možnosti všech ostatních účastníků provozu.