

Cyklistická doprava a dopravně-inženýrská opatření pro cyklisty

Ostravská cyklistická infrastruktura se naposledy představila na Setkání před dvěma lety v Plzni. Za tu dobu vzrostla délka cyklistické infrastruktury o 6 % na ke konci roku 2009 evidovaných 200 km. Uvedená tabulka přináší přehled kategorií, ve kterých došlo k největšímu nárůstu délek (kilometry).

CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA V OSTRAVĚ KE KONCI ROKŮ [km]				
	2007	2008	2009	index 09/07
délka značených cyklistických stezek a tras	189	192	200	1,06
délka rozestavěných stezek a tras	1	1	1	1,00
délka cyklistických stezek samostatných	8	8	9	1,13
délka cyklistických stezek společných s chodci - rozdělených	14	15	18	1,29
délka cyklistických stezek společných s chodci - nerozdělených	24	24	27	1,13
délka cyklistických pruhů značených na vozovce	4	5	5	1,25
délka cyklistických tras na účelových komunikacích	29	29	30	1,03
délka cyklistických tras na vozovkách mimo obytné zóny	100	100	101	1,01
délka cyklistických tras v obytných zónách	8	8	10	1,25
rozestavěné úseky	3	3	1	0,33

Z tabulky je vidět, že ke konci roku přes 70 % cyklistické infrastruktury tvoří vyznačené cyklistické trasy. Cyklistické stezky jsou zastoupeny z 27 % a necelé 3 % tvoří vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Za poslední dva roky relativně nejvíce vzrostl počet metrů vyhrazených jízdních pruhů (o 25 %), poté cyklistické stezky (o 18%) a nakonec cyklistické trasy (10%).

V územním plánu je navrženo cca 330 km cyklistických tras, které jsou značeny písmeny abecedy. Výstavba cyklistických stezek v přidruženém prostoru jakož i dopravní značení cyklistických tras spadá do kompetence městských obvodů. Dřívější model 50 % krytí výstavby cyklistické infrastruktury z městských obvodů se neosvědčil, protože různé obvody měly různé priority a různý přístup k stavbě hlavně cyklistických stezek. Aby se předešlo stavu, kdy cyklistická stezka končí na hranici městského obvodu, rozhodl se magistrát, že se určí páteřní cyklistické stezky a u nich zajistí 100 % finančních nákladů ze svých zdrojů.

Za rok 2009 se rozpočet města na rozvoji cyklistické infrastruktury podílel investicemi ve výši cca 46 mil. Kč a 1,1 mil. Kč poskytl SFDI. Ceny jsou uvedeny včetně DPH. V roce 2010 zatím Ostrava pro cyklistickou dopravu uvolnila 5 mil. Kč, přislíbena je i finanční částka z regionálního operačního programu EU na výstavbu návazných úseků na stávající úsek jedné cyklistické trasy. Na přechod a přejezd silnice I. třídy ul. Plzeňská je schváleno 1,4 mil. Kč z SFDI.

Cílem Ostravy je také zprovoznit kvalitní cyklistickou dopravu podél největších řek. V roce 2009 bylo vydáno územní rozhodnutí na cyklistickou stezku podél Ostravice. Cena této stavby se odhaduje na cca 152 mil. Kč vč. DPH s předpokládaným zahájením 2010. Stavba spadá do Integrovaného projektu rozvoje města a je součástí velké přeměny břehů Ostravice v centrální části města na oddychovou oblast. Podél řeky Odry se počítá se stezkou napojenou do mezinárodní Greenway Krakov - Morava – Vídeň.

Poslední velké sčítání cyklistů proběhlo v roce 2006. Při tomto sčítání bylo např. na profilu vjezdu z města do Poodří nasčítáno více než 1 300 jízdních kol za 16 hodin v obou směrech. V současném roce koordinátor cyklistické dopravy v Ostravě, firma DHV CR (Ing. Martin Krejčí), počítá s novým sčítáním cyklistické dopravy, přičemž po vzájemné domluvě Ostravské komunikace, a.s. rozšířily své každoroční sčítání dopravy v hlavním dopravním prostoru i na cyklisty jedoucí mimo tento prostor, aby pohled na počty cyklistů v Ostravě byl komplexnější. Průběžné hodnoty z letošního roku ukazují např. obousměrně 790 cyklistů za 4 h na lávce přes Ostravici do Kunčic, obousměrně 752 cyklistů za 4 h v podjezdu ul. Místecká v Hrabové.

Počet nehod cyklistů se každoročně snižuje. V roce 2007 bylo šetřeno 67 DN, v roce 2008 57 DN a v roce 2009 45 DN s účastí cyklisty. V roce 2007 byli usmrceni dva cyklisté (1x jako viník s alkoholem, 1x jako poškozený), v roce 2008 žádný, v roce 2009 zemřel jeden cyklista (viník).

Na území města cyklista najde 7 světelně řízených přejezdů pro cyklisty a více než 50 přejezdů neřízených. V jednom případě je před nebezpečným přejezdem vytvořen na stezce příčný práh. Při současné výstavbě cyklistických stezek se pokračuje v opačném přístupu, kdy příčný práh je ve vozovce a brání rychlému odbočení motorových vozidel z hlavní komunikace na vedlejší, kterou právě přes zvýšený práh stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem kříží. Při výstavbě nové cyklistické infrastruktury je snaha prostor pro cyklisty vyznačovat červeně a to ať ve vozovce, tak ve vedlejším dopravním prostoru.

Pro jízdu po městě může cyklista využít každoročně aktualizovanou cyklistickou mapu Ostravy a okolí (1:50 000/1:22 000) a 66 informačních tabulí umístěných po městských obvodech u významných cyklistických stezek. Tramvaj DP upravená pro dopravu cyklistů s pravidelným intervalem, která vozila cyklisty z města do cyklisticky zajímavého území, byla pro ztrátovost ukončena v roce 2007. Se svolením řidiče však cyklista může kolo přepravovat v prostředcích městské hromadné dopravy. Pro dopravu do vzdálenějších míst Beskyd mohou cyklisté i nadále využívat cyklobusy. Všechny regionální vlaky vyjíždějící z Ostravy umožňují zjednodušenou přepravu kol.

Město pro cyklisty v roce 2005 zajistilo bezpečnostní stojany, které byly umístěny především před úřady městských obvodů a jiných významných objektů pro veřejnost. Bohužel ani po umístění informačních tabulek na stojany o plném využití stojanů se počet cyklistů uzamykající svá kola k těmto stojanům nezvýšil. Oproti obyčejným stojanům před obchody, se u těchto stojanů bicykl stojanu dotýká rámem a za pomoci cyklistova cylindrického zámku je rám ke stojanu bezpečně uzamčen (viz foto č. 1).

V roce 2009 se podařilo propojit cyklistické stezky Moravské Ostravy a Vítkovic. Jednalo se o úsek podél ul. Výstavní v délce cca 1 500 m z části vedený jako vyhrazené jízdní pruhy, z části jako stezka v přidruženém dopravním prostoru (viz foto č. 2). Za poslední dva roky došlo v rámci rekonstrukce tří průsečných křižovatek na okružní k vybudování cyklistických přejezdů, jenž spojují existující stezky pro chodce a cyklisty. Pokračovala úprava povrchů na komunikacích s vedením cyklistických tras určených hlavně pro rekreační jízdy z města (trasa CH, viz foto č. 3). V roce 2010 bude pokračovat výstavba úseku podél již zmiňované ul. Opavská v Ostravě Porubě (celková délka cca 2 200 m). Byla také snaha na širších dopravně zajímavých vozovkách pokračovat ve vyznačování vyhrazených pruhů pro cyklisty, kde se podařilo z 11 vytipovaných úseků nakonec vyznačit pouze 2 (viz foto č. 4). Délku cyklistických stezek rozšířily i stezky vystavěné v rámci rekonstrukce sídliště Fifejdy, kdy existenci stezek podpořili sami obyvatelé při veřejném projednávání záměru. Takřka na poslední chvíli (v době připravované velké rekonstrukce) se také vážně začalo uvažovat o možnosti přímého propojení městské části Poruba a Mariánských Hor přes Svinovské mosty, kde čtyřpruhová komunikace kříží železniční koridor a dálnici D1, a které jsou vnímány jako jedna z největších překážek zvýšení cyklistické každodenní dopravy v Ostravě. V centru města se nepodařilo z důvodu nezájmu úřadu městského obvodu prosadit v některých jednosměrných ulicích provoz cyklistů v obou směrech, či minimálně umožnit vjezd cyklistům na hlavní náměstí (peší zóna) minimálně v době určené pro vjezd vozidel zásobování do 3,5 t.

K největším problémům, které teď ostravská městská cyklistika musí čelit, je kromě nedostatku financí, takřka nulová podpora ze strany náměstka primátora pro dopravu (výše uvedené finance do infrastruktury ze strany města byly zajištěny náměstkem primátora pro investice, ekonomický rozvoj), nezájem většiny projektantů zahrnout do svých projektů i prvky pro zkvalitnění cyklistické infrastruktury spočívající byť jen v doplnění přejezdu pro cyklisty k rekonstruovanému přechodu pro chodce a malý dohled ze strany odboru dopravy a hlavně útvaru hlavního architekta MMO na zapracování stezek z územního plánu do nových velkých staveb (např. napojení rampy D1 na ul. Polanecká, podjezd žst. Ostrava – Stodolní). Snad se blížká na lepší časy, kdy také po otevřených dopisech s připomínkami skupiny Ostravských kolařů, si magistrát nechává zpracovat Koncepti rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě, a tu přímo slibem primátora bude prosazovat.

V současné době končí období, kdy odbor dopravy MMO společně s koordinátorem cyklistické dopravy mohl cyklistické stezky, dále pro cyklisty obousměrné jednosměrky, či vyhrazené jízdní pruhy, víceméně jednoduše umísťovat na pozemcích a komunikacích města. Nyní nastává doba, kdy pro realizaci cyklistických staveb bude nutná projektová dokumentace většího rozsahu, spolupráce s dalšími odbory (zvláště při velkých investičních akcích) a hlavně řešení majetkoprávních vztahů se soukromými vlastníky pozemků.

Zdroj: www.ostrava.cz, sborník Informace o dopravě v Ostravě 2007/2008/2009



foto č. 1 - bezpečnostní stojan



foto č. 2 - ul. Výstavní



*foto č. 3 - tras Ch
(archiv Ing. Martin Krejčí, DHV CR)*

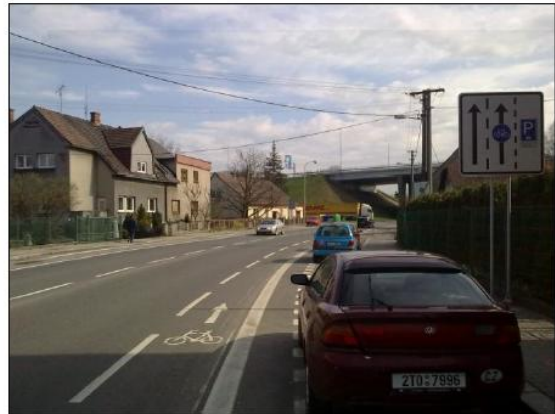


foto č. 4 - ul. Polanecká



*Den Země 2010 - cyklojízda Ostravou
(web ostravounakole.cz - facebook)*



*Den bez aut 2009 - cyklojízda Ostravou
s ministánekem Aktivu BESIP*