

POROVNÁNÍ SOUČASNÉ ÚROVNĚ CYKLOSTEZEK V OSTRAVĚ A VE FINSKU

COMPARISON OF CURRENT LEVEL CYCLEWAYS IN OSTRAVA AND FINLAND

Martin Lindovský¹

Anotace: Příspěvek se zabývá současným stavem cyklostezek ve Finsku a v Ostravě. Na konkrétních příkladech se uvádí stav cyklostezek a možnost řešení některých problémových míst na finských cyklostezkách. Dále poukazuje na některá nebezpečná místa na ostravských cyklostezkách.

Klíčová slova: cyklostezka, bezpečnost cyklistů, ekologická doprava

Summary: The paper deals current level cycleways in Finland and Ostrava. The specific examples show the state of cycleways and the opportunity to solve some of the problem's place on finnish cycleways. Further shows to some dangerous places on Ostrava's cycleways.

Key words: cycleway, safety of cyclists, green transport.

ÚVOD

V dokumentech Dopravní politika Evropské unie pro rok 2010 a Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013 se píše o podpoře cyklistické dopravy z mnoha hledisek. Cyklistická doprava je ekologický druh dopravy, má dobrý vliv na zdraví obyvatel. Aby se cyklistická doprava mohla rozvíjet je třeba vhodnými kroky podporovat tento druh dopravy. Zejména snižovat rizika spojená s touto dopravou a budovat zázemí pro cyklisty. Jedná se hlavně o vyšší bezpečnost, fyzickou náročnost, ale také odstavná stání pro kola, kde nehrozí jejich odcizení.

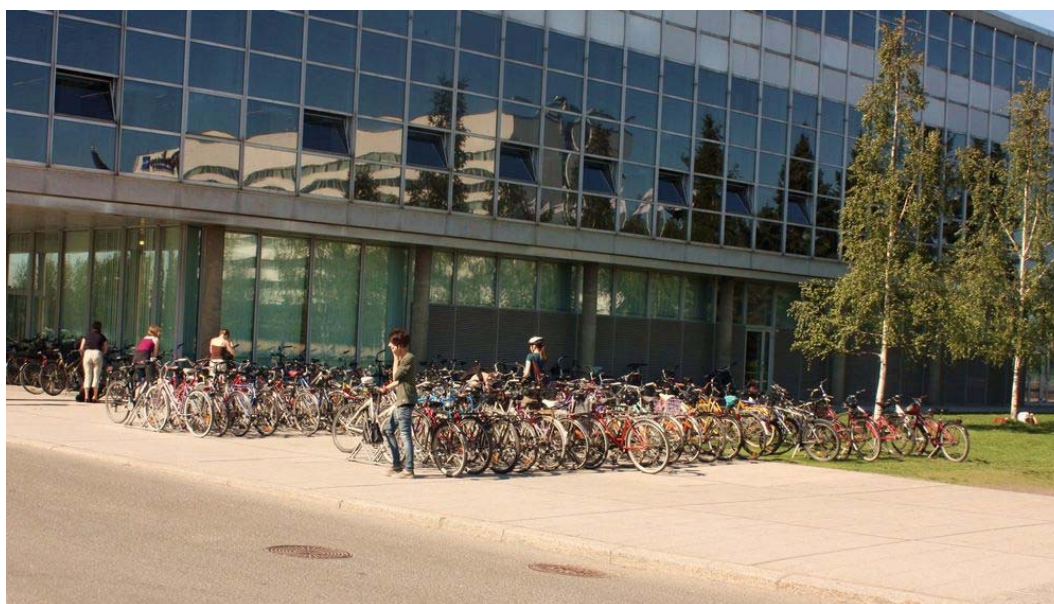
Vhodnou výstavbou cyklostezek je možno některá rizika snížit, hlavně zajistit bezpečnost cyklistů a také snížit celkovou dobu přepravy pomocí kola, která se může blížit času přepravy MHD nebo i automobilu v centru města. Problémem rozvoje zůstává budování kvalitních a bezpečných cyklostezek. V některých zemích je cyklistická doprava velmi rozšířená např. ve Finsku. Oblíbenost cyklistické dopravy je hlavně díky husté kvalitní síti cyklostezek, absenci velkých stoupání a drahé městské hromadné dopravy. Oblíbenost jízdy na kole kolísá podle počasí, ale i přes špatné klimatické podmínky je cyklistická doprava využívána. Dokonce i v zimě kdy teploty klesají k -30°C. Takže klimatické podmínky nejsou rozhodujícím faktorem.

¹ Ing. Martin Lindovský, VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 17. Listopadu 15/2172, 708 33 Ostrava – Poruba, Tel.: +420 597 324 575, E-mail: martin.lindovsky.st@vsb.cz

Polemizování proč není rozšířená cyklistická doprava v ČR jako ve Finsku není cílem tohoto článku. Cílem článku je ukázat stav cyklostezek ve finském městě Oulu a poukázat na některé sporná a nebezpečná místa na cyklostezkách. Tyto místa jsou ukázána na názorných případech ve městě Ostrava, kterým je třeba se vyhnout při návrhu cyklostezek.

1. CYKLOSTEZKY VE FINSKÉM MĚSTĚ OULU

Uvádí se, že Oulu má nejlepší síť cyklostezek ve Finsku (1). Město má asi 130 000 obyvatel (1), ve městě je asi 550 km cyklostezek (2) a plánuje se výstavba dalších (2). V centru Oulu je instalováno asi 1 000 stojanů na kola, ale tento počet je nedostatečný (2). Obchodníci uvádějí, že se ročně prodá asi 15 000 nových kol (2). Na Obr. č. 1 lze vidět množství kol před městskou knihovnou v centru Oulu.



zdroj: Autor

Obr. 1 - Ukázka odstavného stání před městskou knihovnou v Oulu

Z tohoto úvodu je zřejmé, že cyklistická doprava ve Finském Oulu je značně oblíbená. Je to proto, že ve městě jsou vytvořeny velmi dobré podmínky od možnosti koupit kolo přes bezpečné cyklostezky až po možnost odstavení kola s minimálním rizikem odcizení.

I když průměrná roční teplota je 2 °C (průměrná teplota v červenci je 16 °C a v lednu -11 °C) (3) a průměrné roční srážky jsou 36,1 mm (3), po celou zimu jsou cyklostezky udržované, ale s našimi požadavky se nedají srovnat. Sníh je pouze shrnut na okraje a po čase se vytvoří vrstva “uježděného” sněhu, který je občas posypán šterkem proti prokluzu. I přesto je cyklistická doprava široce využívána. Zejména k dopravě do škol a na volnočasové aktivity. Ve většině případů jsou cyklostezky budovány jako sdružené, slouží zároveň i jako chodníky (ukázka cyklostezky je na Obr. č. 2). Aby bylo možno pohybovat se po stezkách pro cyklisty i v zimě, vyměňují se na kolech letní pláště za zimní. Zimní pláště pro kola jsou oproti letním vybavené hřeby.



Zdroj: Autor

Obr. 2 - Ukázka cyklostezky ve městě Oulu Finsko

Cyklistické tratě jsou v Oulu budovány odděleně od silniční dopravy, jako stezka pro chodce a cyklisty se společným prostorem. Síť cyklostezek je velmi hustá a ucelená. Ukázkou hustoty a ucelenosti cyklostezek můžete vidět na Obr. č. 3 kde je směrový ukazatel pro cyklisty. Na Obr. č. 4 je jedna z křižovatek cyklostezek ve městě ze, které se dá dostat do 4 městských částí, na univerzitu a do města. Šířka společné stezky je 3 m a cyklistická doprava není nijak směrově rozdělena nebo oddělena od pěší. Povrch cyklostezek je až na výjimky zpevněný, asfaltový, bez velkých poškození a děr.



zdroj: Autor

Obr. 3 - Směrový ukazatel na křižovatce cyklostezek



zdroj: Autor

Obr. 4 - Křižovatka cyklostezek

Křížení cyklostezek s ostatními komunikacemi jsou řešené jako mimoúrovňové. Jako na Obr. č. 5. Toto řešení zvyšuje nejenom bezpečnost cyklistů, ale také zrychluje celkový čas přepravy, tím že není třeba dávat přednost automobilům a snižovat rychlost nebo zastavit a čekat na každém křížení s pozemní komunikací.



zdroj: Autor

Obr. 5 - Ukázka mimoúrovňového křížení cyklostezky s pozemní komunikací

S některými obslužnými komunikacemi, kde není velká intenzita dopravy, je úrovně křížení. V tomto případě je cyklostezka upravena tak, aby přejezd byl plynulý a bez žádných kolmých překážek. Takovéto řešení je uvedeno v Obr. č. 6 a 7.



zdroj: Autor

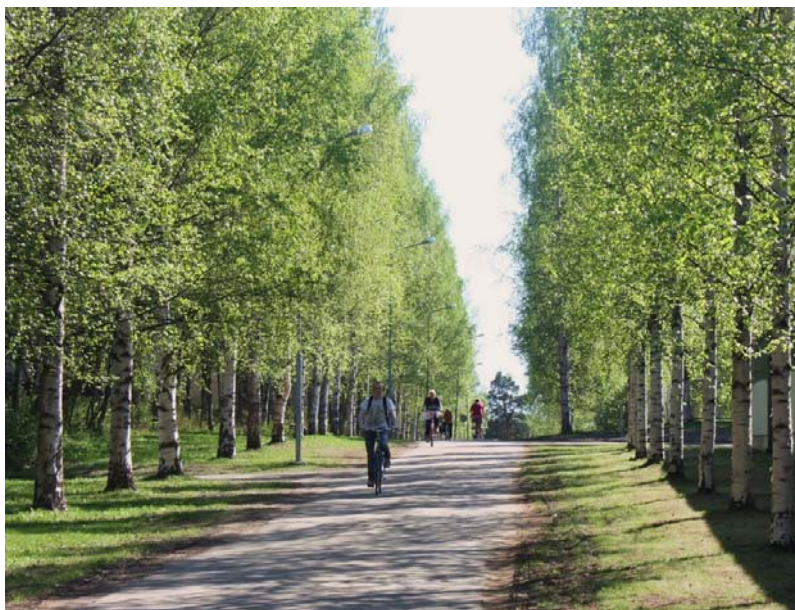
Obr. 6 - Bezbariérový přejezd a přechod pro cyklisty



zdroj: Autor

Obr. 7 - Směrově rozdělené křížení sdružené cyklostezky s pozemní komunikací

Trasy jsou vedeny mimo komunikace pro automobily nebo jsou fyzicky odděleny (vyvýšená plocha). Cyklostezky se vedou zajímavým a klidným prostředím (kolem jezera, vilovou čtvrtí apod.), přitom spojují všechny, i méně významné, zdroje. Kolem cyklostezek se vysazují stromy, které více oddělí cyklostezku od silnice nebo budov a také zvýší estetickou hodnotu cyklostezky. Jedna z cyklostezek vedena březovou alejí je uvedena na Obr. č. 8.



zdroj: Autor

Obr. 8 - Cyklostezka vedena březovou alejí

Aby cyklisté nebyli vedeni zbytečně dlouhými trasami při překonávání vodních toků, je ve městě vybudováno několik mostů. Jeden z mostů je na Obr. č. 9. Tím, že cyklisté nemusí na mosty pro automobily opět se zkrátí celkový přepravní čas a také bezpečnost cyklistů.



zdroj: Autor

Obr. 9 - Most pro cyklisty

1.1. Zhodnocení finských cyklostezek

Jízda na kole má ve Finsku dlouhou tradici. Jde to poznat podle toho, že kola jsou v centru města opřeny o každou pouliční lampu, strom a na místě většího výskytu lidí je zaparkováno velké množství kol. Odráží se to na infrastruktuře pro cyklisty. Pozornost cyklostezkám je věnována podobně jako komunikacím pro silniční vozidla. Celá síť je promyšlená a navazuje na sebe. Po celé délce značené trasy jede cyklista po samostatné cyklostezce oddělené od automobilů. Cyklostezky plnící dopravní funkci jsou zpevněné asfaltovým povrchem a propojují všechny větší jednotlivé městské části mezi sebou s dalšími

možnými cíly jako např. centrum města, školy a university, ale také rekreační oblasti, pláž apod. Pouze některé cyklostezky, sloužící jako rekreační, nemají povrch z asfaltu. Rozvoji cyklistické dopravy napomáhá také životní styl Finů, kterým nevadí jezdit za zhoršených klimatických podmínek na kole.

2. CYKLOSTEZKY VE MĚSTĚ OSTRAVA, ČESKÁ REPUBLIKA

Město Ostrava má 311 650 obyvatel (4), ve městě je asi 200 km cyklostezek a cyklistických tras a plánuje se jejich rozšíření (5).

Průměrná roční teplota je 8,2 °C, kdy průměrná teplota v červenci je 17,8 °C a v lednu - 2,4 °C. Průměrné roční srážky jsou 58,4 mm (3). Cyklistická doprava je v Ostravě také oblíbená. Někteří občané jezdí do práce na kole, zvláště na kratší vzdálenosti. Hlavně je cyklo doprava rekreační sport a to pouze za dobrých klimatických podmínek. Při průzkumu v červenci 2010 ve středu odpoledne jelo na cyklostezce vedoucí k největšímu zaměstnavateli v Ostravě 800 cyklistů za 4 hodiny. (5).

Cyklotrasy v Ostravě slouží zejména pro rekreační cyklisty, tudíž vedou do okrajových oblastí Ostravy, přilehlých vesnic apod. Cyklotrasy většinou vedou po stávajících komunikacích, lesních, polních cestách apod. V některých případech je cyklostezka vybudována na stávající komunikaci, případně při opravě chodníků je vybudována cyklostezka. Tímto způsobem je cyklistická trať rozkouskovaná na několik částí s různým povrchem a s různým ohrožením pro cyklisty. Cyklostezky jsou neucelené a nepropojené. Pro rekreační dopravu to není až tak podstatné, ale v případě pravidelné dopravy do zaměstnání tyto faktory snižují celkový čas přemístění. Znevýhodňují tak cyklistickou dopravu vůči jiným způsobům dopravy.

Problém s cyklistickou dopravou do zaměstnání a do škol spočívá také ve špatné kapacitě parkovacích stání pro kolo v místě zaměstnání nebo školy a také ve vysoké kriminalitě.

Na již vybudovaných cyklotrasách jsou některé části, které mohou zapříčinit, že cyklista si zvolí pro jízdu raději silnici a tím cyklostezka ztrácí smysl. Tyto části vystaví cyklistu možnému zvýšenému nebezpečí, zvýší se přepravní čas a v některých případech i zhorší pohodlí jízdy.

V následujících odstavcích je uvedeno na názorných příkladech nevhodná místa na cyklostezkách v Ostravě, které snižují bezpečnost nebo zhoršují kvalitu cyklostezek.

Pro ukázkou jsem vybral 4 místa, které jsou vyznačeny na obr. č. 10.



zdroj: www.mapy.cz (13) (upraveno)

Obr. 10 – Vybraná místa na cyklostezkách ve městě Ostrava

Legenda:

- 1 – ulice 1. Máje v Ostravě – Vítkovicích, přerušovaný vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty,
- 2 – ulice Krestova v Ostravě – Hrabůvce, cyklostezka zhoršující pohodlí jízdy
- 3 – ulice Bratří Sedláčků v Ostravě – Svínově, křížení železniční tratě s cyklostezkou
- 4 - silnice II/478 z Ostravy do Klimkovic, nevhodně řešené křížení silnice a cyklostezky

2.1. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

Jedním z příkladů ohrožení cyklisty je přerušování jízdního pruhu pro cyklisty na silnici z důvodu zúžení silnice nástupním ostrůvkem pro tramvaje. Na obr. č. 11 je vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, který je po celé délce ulice 1. Máje v Ostravě. Tato ulice je na Obr. č. 10 označena č. 1. Na ulici je dostatek místa a automobil může bezpečně cyklistu objet. A to i v případě, že jede zároveň stejným směrem tramvaj, automobil i cyklista. V místě nástupního ostrůvku je ovšem jízdní pruh pro cyklisty přerušován. Právě v místě, kde automobil nemá možnost cyklistu bezpečně objet.

Takovéto řešení povolují technické podmínky TP 179, ale musí být vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty ukončen v dostatečné vzdálenosti a v přehledném místě. Doporučeno je ukončit 20 m před překázkou vyhrazený jízdní pruh. Na ulici 1. Máje je 11 metrů před nástupním ostrůvkem značen přerušovanou čarou a ukončen je asi 2 metry před nástupním ostrůvkem. I když tuto možnost technické podmínky povolují, je však na zvážení, zda se přerušování vyhrazeného jízdního pruhu nedá vyřešit jiným způsobem. Zvláště na silnici s velkou intenzitou je nebezpečí, že dojde k ohrožení cyklistů při zařazování mezi automobily.



zdroj: Autor

Obr. 11 - Přerušení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty

V tomto případě by bylo vhodné zabrat část chodníku a vybudovat zde cyklostezku aspoň v délce nástupního ostrůvku. Chodník má zde šířku 3,80 m. Na chodníku jsou ovšem sloupy, které použitelnou šířku chodníku zužují na 3m. Ovšem tato šířka je podle TP 179 dostatečná pro sdružený pás pro chodce a cyklisty nebo i pro oddělený provoz chodců a cyklistů.

2.2. Cyklostezka zhoršující pohodlí jízdy

Aby se nezhoršilo pohodlí, je třeba dbát na udržování cyklostezek. Ne vždy se to podaří a na cyklostezkách vzniká spousta děr. Tento stav se dá odstranit. Horší varianta nastává, v případě špatného návrhu. Příklad špatného návrhu cyklostezky je uveden na Obr. č. 12.



zdroj: Autor

Obr. 12 - Ukázka špatné realizace cyklostezky

Tato cyklostezka je část cyklotrasy, která spojuje ostravské části Výškovice, Dubina, Hrabová a dá se dojet až k závodu ArcelorMital v Kunčicích. Cyklotrasa má asi 9 km a cyklostezka má délku 360 m. Poloha této cyklostezky je na Obr. č. 10 označena č. 2. Cyklostezka je vybudována vedle obslužné komunikace pro střední a základní školu na jedné straně a panelovými domy na straně druhé. V okolí se tudíž pohybuje spousta chodců a občas projede i automobil. Vybudování cyklostezky v tomto místě bylo zřejmě vedeno právě těmito důvody.



zdroj: www.amapy.centrum.cz (14) (upraveno)

Obr. 13 – Poloha cyklostezky na ulici Krestova

Legenda: — Cyklostezka — Značená cyklotrasa

Cyklostezka je vyvýšena nad ostatní komunikace a při křížení s nimi se snižuje na jejich úroveň. Na délce cyklostezky 360 m je takovýchto křížení s chodníkem a obslužnou komunikací (včetně vjezdu a sjezdu) celkem 6, což představuje v průměru každých 60 m sjezd a následující výjezd. Zdatnější cyklisté tento úsek projedou cca za 52 s, což představuje zhruba každých 9 s výškový skok. Pro cyklisty jedoucí průměrnou rychlostí 12 – 25 km/h (6) je přejezd těchto výškových skoků nepohodlné. Pro cyklisty je pohodlnější nevjíždět na tuto cyklostezku a objet jí po vedlejší obslužné komunikaci. Poloha cyklostezky vůči obslužné komunikaci je vidět na Obr. č. 13. Oproti cyklostezce má obslužná komunikace přímý směr, tím je kratší, dá se udržet vyšší rychlost a projede se tudíž rychleji. Proto také cyklisté nevyužívají tuto cyklostezku a jezdí po obslužné komunikaci.

Řešením by bylo při stavbě cyklostezky snížit ji na úroveň ostatních komunikací, čímž by se odstranily výškové skoky na každém křížení. Také by mohla cyklostezka zůstat ve své “výšce“ aspoň na většině křížení. V případě chodců překonání jednoho zvýšení na chodníku není problematické a značně nezhorší ani nezpomalí chůzi. V případě vhodných úprav by toto překonání nebylo problematické ani pro handicapované občany. V případě křížení cyklostezky s komunikací pro automobily by zvýšená cyklostezka mohla působit jako zpomalovací pás.

2.3. Zdržování cyklisty v jízdě

Cyklistické trasy a zejména cyklostezky by se měly navrhovat tak, aby jízda byla bezpečná a plynulá. Překážky na cyklostezkách zpomalují cyklisty a tím se snižuje konkurenceschopnost cyklistické dopravy vůči ostatním druhům dopravy, zejména celkového času potřebného na přepravu. V některých případech tyto překážky vedou až ke snížení bezpečnosti dopravy. Lidé obecně nejsou ochotni čekat, a proto často riskují. Takovéto

ohrožení je nedisciplinovatelnost cyklistů, ale při návrhu cyklostezek a cyklotras je třeba brát tato místa v úvahu. Vybraný příklad z města Ostravy je na Obr. č. 10 označen číslem 3.



zdroj: Autor

Obr. 14 - Zdržení cyklistů na železničním přejezdu

Na obr. č. 14 je křížení železniční tratě se silnicí, jenž je v tomto úseku také cyklotrasou mezi městskými částmi Ostravy - Svinov, Poruba, Zábřeh a Výškovice s návazností na další cyklotrasy. Cyklotrasa spojuje nejlidnatější městské části Ostravy a vede kolem řeky Odry. V letních měsících je tato trasa hojně využívána rekreačními cyklisty. Na tomto železničním přejezdu jezdí často vlaky a cyklisté a automobily zde musí často dlouho čekat. Výjimkou není ani půl hodiny, kdy jsou závory stažené a provádí se posun železničních vozů. Cyklisté a chodci, chtějící si zkrátit čekání, podlézají pod závorami a přebíhají přes koleje před posunovací lokomotivou. K zamyšlení stojí, zda by se nedala upravit doba, kdy jsou závory stažené, zda by se nenašel aspoň krátký časový interval mezi přejezdy posunovací lokomotivy pro přejezd automobilů a cyklistů. Takováto možnost se však musí řešit ve spolupráci s odpovědnými úřady a jestli je tato varianta možná, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti. Z hlediska bezpečnosti a zkrácení čekací doby je nejlepším řešením vybudovat mimoúrovňové křížení (podobně jak je to řešené ve Finském Oulu). Takovéto řešení je ovšem nákladná záležitost, ale z příkladu z Finska je zřejmé, že i takovéto drahé stavby je třeba stavět pro větší rozvoj cyklistické dopravy. Křížení cyklotrasy s železnicí je na Obr. č. 15.



zdroj: www.mapy.cz (13) (upraveno)

Obr. 15 – Poloha křížení cyklostezky se železniční tratí v Ostravě - Svinově

Legenda:  Značená cyklotrasa

V tomto konkrétním případě se dá využít řečiště dvou přilehlých potoků, které protékají pod železniční tratí. Křížení železniční tratě a potoků je řešeno pomocí mostů. Pod jedním z mostů je přístup pro pěší, kteří mají vedle potoka lávku. Bohužel o tomto místě se moc neví. Upravit tento prostor i pro cyklisty a více o něm informovat, by zvýšilo využití cyklotrasy nejen pro rekreační cyklisty, ale i pro cyklisty používající denně kolo jako dopravní prostředek. V současné době tito cyklisté spíše jezdí po komunikacích pro automobily, které jsou v dopravní špičce vytíženy. Podobné řešení je navrhováno pro přechody zvěře přes dálnici tzv. Ekodukty. Ekodukty jsou nákladné a zvěř se má směřovat na stávající infrastrukturu nutnou pro dálnici např. právě pod mosty, kde protékají potoky a řeky.

2.4. Křížení cyklostezky s ostatními komunikacemi

Cyklostezky se mohou křížit s komunikací pro motorová vozidla a také i s chodníkem.

2.4.1. Křížení cyklostezky s chodníkem

Dalším problémem při navrhování cyklostezky je křížení cyklostezky s ostatními komunikacemi. V případě křížení chodníku a cyklostezky nebývá toto křížení nijak označeno a nedá se tudíž poznat, že hrozí srážka cyklisty a chodce. Srážka cyklisty a chodce se dá lépe odvrátit než srážka s automobilem. Proto jsou následky mírnější než při srážce automobilu s chodcem. V případě křížení s přechodem pro chodce, který je označen vodorovným dopravním značením platí, že se cyklista má přibližovat k tomuto přechodu takovou rychlostí, aby mohl umožnit chodci nerušeně přejít. Minimálně takto by mělo být upravené každé křížení cyklostezky s chodníkem. Pokud, zde není přechod pro chodce, vyplývá pro chodce povinnost chovat se tak, aby sám sebe nevystavil nebezpečí, tzn. přecházet v době, kdy by

nehrozilo, že by byl bezprostředně ohrožen přibližujícím se cyklistou. Příklad křížení cyklostezky s chodníkem je na Obr. č. 16.



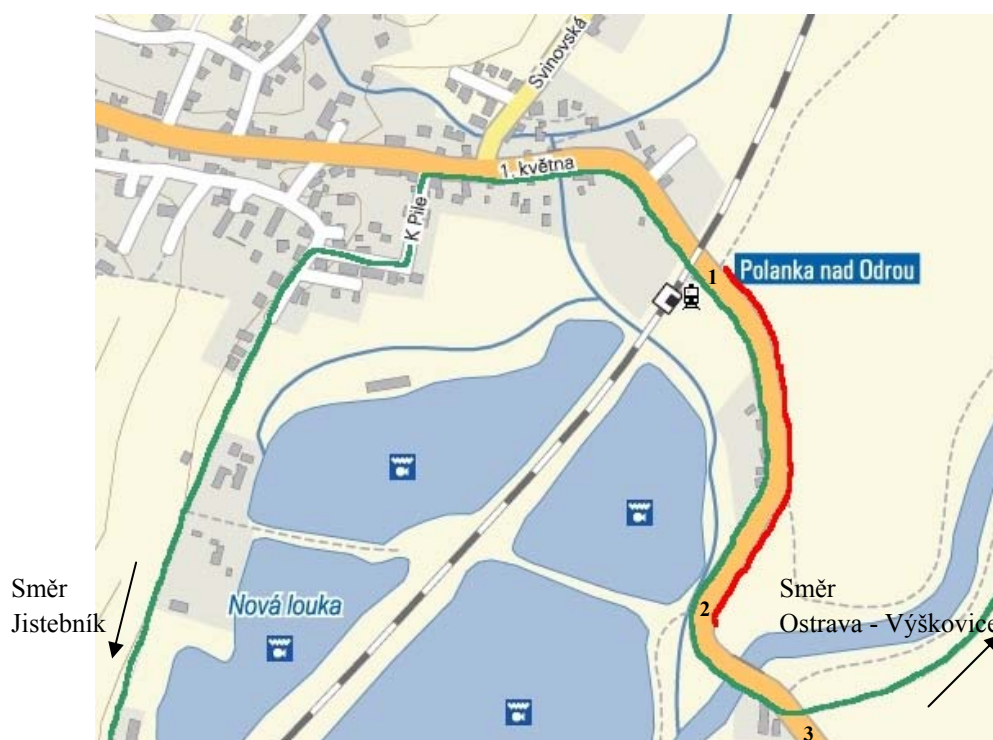
Zdroj: www.ibesip.cz (9)

Obr. 16 - Příklad křížení cyklostezky s chodníkem

2.4.2. Křížení cyklostezky s komunikací pro motorová vozidla

Cyklostezka se může křížit také s komunikací pro motorová vozidla. Na tomto křížení je zvýšené riziko nebezpečí pro cyklistu. Projektant cyklostezky musí dbát na bezpečnost cyklistů. Křížení cyklostezek s ostatními komunikacemi často odporují i Technickým podmínkám 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Často chybí i označení svislou dopravní značnou č. IP 7 „Přejezd pro cyklisty“. Problém s křížením se může vyřešit jiným umístěním. Křížení by mělo být v přehledném místě a správně označeno. Pokud to podmínky na silnici neumožňují, mělo by označení křížení být doplněno dalšími prvky (např. Světelným výstražným zařízením, implementace červeného povrchu na vozovku ROCBINDA, apod.)

Takovýto příklad špatného křížení a ještě neoznačeného je na cyklotrase z Ostravy – Výškovic do Jistebníku nebo Klimkovic, která je velmi oblíbená u rekreačních cyklistů, část vede po silnici II/478 z Ostravy do Klimkovic. Na Obr. č. 4 je tento příklad označen číslem 4. Silnice vede v zastavěné oblasti a je bez odstavňových pruhů. Pravděpodobně z těchto důvodů byla v jednom úseku vybudovaná cyklostezka. Cyklostezka bohužel nevede po celém úseku cyklotrasy na silnici II/478. Jak lze vidět na Obr. č. 17. Je dlouhá asi 450 m z celkové délky úseku asi 1 km. Tato cyklostezka je určena pro oba směry a je umístěna pouze na jedné straně silnice. Oba dva konce cyklostezky jsou umístěny nevhodně. Cyklisté jedoucí z Jistebníku do Ostravy – Výškovic musí při vjezdu na cyklostezku křížit automobily v protisměru a při výjezdu z cyklostezky musí křížit oba směry.



zdroj: www.amapy.centrum.cz (14) (upraveno)

Obr. 17 – Cyklostezka na cyklotrase z Ostravy – Výškovic do Jistebníku

Legenda: — Cyklostezka — Značená cyklotrasa

1, 2, 3 – křižení cyklisty, jedoucího z Jistebníku do Ostravy – Výškovic, s automobilovou dopravou pokud využije cyklostezky

Jeden z konců cyklostezky je v blízkosti železničního přejezdu. Zobrazen na Obr. č. 18. V případě stažených závor se vytvoří kolona čekajících vozidel, automobilová doprava se tím zastaví a cyklisté se začnou proplétat mezi čekajícími automobily tak, aby po projetí vlaku mohli pokračovat po cyklostezce nebo po správné straně silnice. Po zdvižení závor nastává problém, kdy čekající cyklisté se proti sobě rozjedou, tísněni projíždějícími automobily, protože na jedné straně železničního přejezdu chybí cyklostezka. V případě, že závory nejsou staženy, má cyklista problém vjet na cyklostezku, protože není jasně dané místo, kde může cyklista vjet na cyklostezku. V tomto místě musí cyklista dát přednost v jízdě automobilům v protisměru a souběžně jedoucím automobilům (i když cyklista jede po silnici pro motorová vozidla je tedy účastník silničního provozu a řidič nemotorového vozidla, musí se tedy řídit danými předpisy, ale tak to musí brát v úvahu i řidiči motorových vozidel. Jelikož cyklista jede při pravé straně vozovky automobily ho předjíždějí a někteří řidiči nejsou ochotni čekat za cyklistou, který dává přednost v jízdě protijedoucím vozidlům. Správně pro odbočení doleva má stát co nejbližší středu vozovky a řidiči ho nesmí nijak ohrozit). V tomto místě není možné, aby cyklista stál kolmo k vozovce a měl tak dobrý rozhled a obě strany. Cyklista musí stát u pravé strany vozovky a má tak stížený rozhled za sebe na souběžně projíždějící vozidla.



zdroj: Autor

Obr. 18 - Železniční přejezd u konce cyklostezky

Cyklisté, kteří chtějí využít cyklostezku, se vystaví zvýšenému nebezpečí při vjezdu na ni, než kdyby jeli po silnici. Také po 450 metrech musí absolvovat podobný problém.

Druhý konec cyklostezky je umístěn těsně za nepřehlednou zatáčkou. Tento konec cyklostezky je na Obr. č. 19. Cyklista, který chce vjet na silnici, může zastavit na bezpečném místě, ale nedohlédne za zatáčku a rozhled je zhoršen vegetací. Cyklista je sice upozorněn na to, že má dát přednost v jízdě, ale řidiči nejsou upozorněni na přejezd pro cyklisty. Není základní označení o tom, že za zatáčkou budou přejíždět cyklisté. Dopravní značka, ať svislá č. IP 7 nebo vodorovná dopravní značka č. V 8, chybí. Řidiči tak mohou cyklisty spatřit až na poslední chvíli.



zdroj: Autor

Obr. 19 - Jeden z konců cyklostezky za zatáčkou

Jelikož je tato cyklostezka určena pro rekreační cyklisty, jezdí zde i spousta dětí. V případě, že dítě bude dodržovat pravidla a bude chtít jet po cyklostezce, tak se cyklostezka stává spíše nebezpečnou než bezpečnou. Na obou koncích cyklostezky bude muset řešit

složité dopravní situace. V případě dětí a lidí menšího vzrůstu je problém s rozhledem, zda v zatáčce není automobil nebo dokonce motocykl, který je více přehlédnutelný. Může nastat situace, kdy ani řidič ani cyklista nemusí toho druhého vidět. V případě neoznačeného křížení může vzniknout střet motorového vozidla s cyklistou. Absurditou je, že po 160 m jízdy po silnici musí cyklista znovu odbočovat vlevo na pokračující cyklotrasu. Pokud tedy cyklista jede směrem z Jistebniku do Ostravy – Výškovic po cyklotrase a využije cyklostezku musí na 610 metrech třikrát křížit silnici a dávat přednost automobilům. Poloha křížení cyklotrasy se silnicí je v Obr. č. 17 označen čísly 1, 2 a 3. V době dopravní špičky toto zdržuje jízdu, ale hlavně to je velké nebezpečí pro cyklisty.

2.5. Disciplína účastníků dopravního provozu

Velkým problémem je také nedisciplinovanost cyklistů a především chodců. Řidiči motorových vozidel musí projít autoškolou a tak získají informace o pravidlech jízdy na pozemní komunikaci. Chodci a cyklisté žádné oprávnění nemají a informace o správném chování na chodníku a cyklostezkách mají získat ve škole. Učitelé většinou nejsou kvalifikovaní na tuto problematiku. Pak se chodci nesprávně domnívají, že se mohou volně pohybovat po cyklostezce. A to i v případě, že je stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem. Jelikož podle zákona č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích je jízdní pás pro cyklisty popř. samostatná cyklostezka součástí pozemní komunikace nebo samostatnou pozemní komunikací (místní nebo účelovou). Provoz se řídí podle zákona č. 361/2000 Sb., ve které se píše v § 53 „Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou č. C 9a "Stezka pro chodce a cyklisty", nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucího po stezce“. (7). Chodci neuznávají cyklostezky a to jak samostatné cyklostezky, tak i stezky pro chodce a cyklisty oddělené. Nepomáhá dopravní značení, barevné rozlišení ani fyzické oddělení prostoru pro chodce a cyklisty. Proč tomu tak je, by bylo vhodné provést výzkum, například dotazníkovou formou se dotázat chodců, proč jdou po cyklostezce a naopak.

ZÁVĚR

Pro dosažení podobného stavu cyklistické sítě jako ve Finsku brání zejména současná zástavba ve městech. Díky zástavbě není volný prostor pro stavbu cyklostezek a upravují se tak současné komunikace. Problémem na současných cyklostezkách ve městě Ostrava je budování krátkých úseků cyklostezek, které na sebe nenavazují. Díky tomu chybí ucelená síť cyklostezek a dojet z velkých městských částí na kole do centra Ostravy je problematické. Jízda na kole je ekologický způsob dopravy. Toto si představitelé města s nejhorším ovzduším v Evropské unii (9) patrně uvědomují a v příštích letech chtějí síť cyklostezek zdvojnásobit a propojit (5). Při stavbě nových cyklostezek je třeba se vyvarovat podobných chyb uvedených v tomto článku, které cyklostezku znevýhodní proti jinému druhu dopravy nebo komunikaci. Zejména je třeba dbát na bezpečnost cyklistů. V případě možné alternativy pro automobilovou dopravu je nezbytné budovat cyklostezky se zřetelem na dobu přemístění. V opačném případě cyklostezky ztrácí smysl.

Podobnému rozšíření cyklistické dopravy v Ostravě, v porovnání s městem Oulu, brání dobrá infrastruktura a mentalita obyvatel. Infrastruktura pro kola se dá dobudovat je to jen

otázka peněz. Problémem zůstává mentalita obyvatel. Chybí vzájemná ohleduplnost všech účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, řidičů) a vzájemné respektování. Do jisté míry se to dá zlepši dopravní výchovou tak, že každý účastník silničního provozu bude vědět, jak se má správně chovat na dané komunikaci. Ovšem vzájemná ohleduplnost půjde zlepšit jen těžce. Cyklistika je v České republice brána jako koníček ne jako doprava. Je třeba změnit nahlížení na cyklo dopravu a dostat ji z okraje zájmu obyvatel do jejího středu. V současnosti jedině velcí nadšenci jezdí pravidelně do práce nebo školy na kole. Tvoří velmi malou skupinu a je na ně pohlíženo jako na „blázny“. Vyvolávají údiv ostatních občanů. Například, když v ČR jede někdo v zimě za prací nebo za zábavou na kole, každý se za ním ohlíží. Ve Finsku je to běžné nejen u nadšenců cyklistiky. Cyklista v zimě nebo za nepříznivého počasí nevyvolává žádný údiv.

3. PODĚKOVÁNÍ

Autor pobírá stipendium statutárního města Ostrava pro akademický rok 2010/2011.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) SYMINGTON, A. *Finsko*. Praha : Svojtka&Co., 2007. 373 s. ISBN 80-7352-467-8.
- (2) *Oulu has greatest per capita amount of bicycle paths*. Helsingin Sanomat [online]. 2010, 5, [cit. 2010-12-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.hs.fi/english/article/Oulu+has+greatest+per+capita+amount+of+bicycle+paths/1135256913685>>.
- (3) *Freemeteo.com* [online]. 2007-2010 [cit. 2010-12-1]. Dostupné z WWW: <<http://freemeteo.com/default.asp?pid=24&la=12&gid=658225>>.
- (4) *Statutární město Ostrava : oficiální portál města* [online]. 2000 [cit. 2010-12-1]. Statistika o počtu obyvatel ve správním obvodu SMO . Dostupné z WWW: <<http://www.ostrava.cz/jahia/Jahia/lang/cs/pid/875>>.
- (5) CHLEBOUNOVÁ, M. *Cyklostezek bude víc a propojí se*. *Moravskoslezský deník* [online]. 24.9.2010, 32, [cit. 2010-12-1]. Dostupný z WWW: <http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezek-bude-vic-a-propoji-se20100924.html>.
- (6) *TP 179 : Navrhování komunikací pro cyklisty*. Liberec : Nakladatelství koruna publishing, 2006. 112 s.
- (7) Česká republika. Zákon č. 361/2000 Sb. : o provozu na pozemních komunikacích . In •*Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, 98.
- (8) FREIBERG, M. *V Ostravě je nejhorší vzduch z celé EU*. *Novinky.cz* [online]. 25.1.2010, [cit. 2010-12-1]. Dostupný z WWW: <<http://www.novinky.cz/domaci/190126-v-ostrave-je-nejhorsivzduch-z-cele-eu.html>>.
- (9) *Besip : ...pro život na silnici* [online]. 2005 [cit. 2010-12-1]. Dostupné z WWW: <<http://www.ibesip.cz/>>.
- (10) Česká Republika. Zákon č. 13/1997 Sb. : o pozemních komunikacích. In •*Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, 120.

- (11) ČSN 736101. *Projektování silnic a dálnic*. Praha : Český normalizační institut, 2000. 40 s.
- (12) ČSN 736110. *Projektování místních komunikací*. Praha : Český normalizační úřad, 2006. 128 s.
- (13) *Mapy.cz* [online]. 1996 [cit. 2010-12-16]. Dostupné z WWW: <www.mapy.cz>.
- (14) *Amapy.centrum.cz* [online]. 1996 [cit. 2010-12-16]. Dostupné z WWW: <www.amapy.centrum.cz>.