

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Katedra geografie

Tomáš MERTA

CYKLISTICKÁ DOPRAVA V OSTRAVĚ

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2014

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo):	Bc. Tomáš MERTA (R 120214)
Studijní obor:	Regionální geografie
Název práce:	Cyklistická doprava v Ostravě
Title of thesis:	Bicycle transportation in Ostrava
Vedoucí práce:	RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.
Rozsah práce:	127 stran, 29 vázaných příloh, 1 volná příloha

Abstrakt:

Tato diplomová práce se zabývá analýzou cyklistické dopravy ve městě Ostrava, která je založena jak na analýze koncepčních dokumentů, tak i na terénním a dotazníkovém šetření. Velký důraz je kladen na popis a hodnocení kvality cyklistické infrastruktury ve městě. Kromě cyklistické dopravy v Ostravě pojednává předkládaná práce o pozitivních vlivech cyklistiky na udržitelný rozvoj měst, dále o cyklistické dopravě v zemích západní Evropy, v České republice a rozebírá i některá významná cyklistická města, v nichž by mohla Ostrava nalézt inspiraci. Celou práci doplňují tabulky, grafy, mapy a fotografie.

Klíčová slova:

Ostrava, cyklistická doprava, cyklistická infrastruktura, jízdní kolo, dotazníkové šetření

Abstract:

This thesis analyzes bicycle transportation in the City of Ostrava, which is based both on the analysis of policy documents, as well as on the field and questionnaire survey. A great emphasis is placed on the description and evaluation of the quality of cycling infrastructure in the city. In addition to bicycle transportation in Ostrava the work also discusses the positive impact of cycling on sustainable urban development, then about bicycle transportation in Western Europe, in the Czech Republic and discusses some significant cycling cities, which could inspire Ostrava. The thesis is complemented with tables, charts, maps and photographs.

Keywords:

City of Ostrava, bicycle transportation, cycling infrastructure, bicycle, survey

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka, Ph.D. a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem uvedl v seznamu použité literatury.

V Olomouci dne 15. 4. 2014

.....

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za cenné rady a za čas, který mi věnoval při konzultacích diplomové práce. Dále bych rád za cenné rady poděkoval cyklokoordinátorovi města Ostravy Ing. Martinu Krejčímu a nyníjšímu předsedovi občanského sdružení Ostravou na kole Bc. Michalu Bačovi za propagaci dotazníku.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Tomáš MERTA**
Osobní číslo: **R120214**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Cyklistická doprava v Ostravě**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Diplomová práce se zaměří na vývoj, současný stav a perspektivy cyklistické dopravy v Ostravě. Nejprve bude popsán vývoj cyklistické dopravy v evropském kontextu. Budou diskutovány pozitivní a inspirativní příklady z měst ve vyspělých zemích (Dánsko, Německo, Nizozemsko) a možnost přenosu do kontextu České republiky. Bude využito konzultací s Centrem dopravního výzkumu, které se problematikou cyklistické dopravy dlouhodobě zabývá. V kontextu ostravské cyklistické dopravy bude provedena ve spolupráci s Magistrátem města Ostravy a s cyklokoordinátorem města Ostravy revize a klasifikace současných cyklotras a také perspektivy jejich budoucího rozvoje. Součástí práce bude zjišťování spokojenosti a námětů občanů pro zlepšení kvality cyklistické dopravy v Ostravě. Zjištěné skutečnosti budou graficky znázorněny ve formě map, grafů a doprovodných fotografií.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

- BARTOŠ, L. Navrhování komunikací pro cyklisty: TP 179. Koura, Mariánské Lázně, 2006, 103 s.
DEKOSTER, J., SCHOLLAERT, U. Cyklistika pro města: informace pro zástupce měst a obcí. MŽP, Praha, 2002, 79 s.
GEHL, J. Cities for people. Island Press, 2010, 285 s.
KUČERKOVÁ, M. Cyklistická doprava jako součást dopravního systému města. Bakalářská práce, Univerzita Pardubice, 2009, 75 s.
MARTÍNEK, J. Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR "Cycle 21". Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, 2008.
MARTÍNEK, J. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020. Centrum dopravního výzkumu pro potřeby Ministerstva dopravy, 2012.
MOUREK, D. Cykloturistika: současný stav a perspektivy v České republice. CzechTourism, 2011, 129 s.
SCHMEIDLER, K. Mobilita, transport a dostupnost ve městě. KEY Publishing, Ostrava-Přívoz, 2010, 245 s.

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 27. listopadu 2012
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2014

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 27. listopadu 2012

Obsah

Úvod, cíl práce a metodika.....	8
Rešerše literatury.....	12
1 Základní poznatky o cyklistice a její přínosy.....	16
1. 1 Cyklistika a její dělení.....	16
1. 2 Pozitivní přínosy cyklistiky na životní prostředí.....	17
1. 3 Pozitivní přínosy cyklistiky na lidské zdraví.....	18
2 Cyklistika ve městech.....	20
2. 1 Trvale udržitelné město a mobilita.....	20
2. 2 Jízdní kolo a ostatní druhy dopravy v městském prostoru.....	23
2. 3 Integrace s veřejnou dopravou.....	26
2. 4 Bezpečnost cyklistů v městském provozu.....	28
3 Cyklistika v Evropě se zaměřením na západoevropské země.....	29
3. 1 Evropské cyklistické projekty.....	33
4 Případové studie z vybraných měst.....	37
4. 1 Případová studie Groningenu.....	37
4. 2 Případová studie Kodaně.....	39
4. 3 Případová studie Freiburgu.....	41
4. 4 Případová studie a cyklistická zkušenost z Washingtonu.....	42
5 Cyklistická doprava v České republice.....	47
5. 1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.....	49
5. 2 Uherskohradištská charta a projekt Central MeetBike.....	52
6 Cyklistická doprava v Ostravě.....	55
6. 1 Doprava ve městě v kontextu cyklistiky.....	55
6. 2 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy.....	58
7 Cyklistická infrastruktura a stávající problémy.....	65
7. 1 Definice a rozdělení cyklistické infrastruktury.....	65
7. 2 Cyklistická infrastruktura na území Ostravy.....	66
7. 3 Stávající problémy a problémová místa.....	71
7. 4 Inventarizace cyklistických tras.....	74
8 Dotazníkového šetření.....	75
8. 1 Struktura souboru respondentů.....	75
8. 2 Vyhodnocení dotazníkové šetření.....	77
Závěr.....	91
Summary.....	93
Seznam literatury.....	94
Seznam příloh.....	98

Úvod, cíl práce a metodika

Úvod

Již uběhlo více než 125 let od doby, kdy bylo Angličanem Johnem Kempem Starleyem vynalezeno a uvedeno na trh první moderní jízdní kolo – Kolo Rover. Tehdy ovšem šlo o záležitost pouze pro vyšší vrstvy obyvatelstva a cyklistika pro obyčejné lidi se začala rozvíjet až o několik desítek let později. Ke konci druhé světové války dosáhlo využití jízdního kola ve většině Evropy svého vrcholu. Bylo používáno nejen pro zábavu, ale především jako dopravní prostředek. Během poválečného budování dopravních cest však dali ve Velké Británii přednost výstavbě silnic pro automobily. Naopak v Belgii, Německu či Nizozemsku budovali politici a projektanti při přestavbě cyklostezky a dali tak v těchto zemích vzniknout základu dnešní sítě cyklistické infrastruktury. Ve Spojených státech amerických byl trend opačný a automobily doslova vytlačily jízdní kolo z dopravních cest a to z důvodu zvyšující se cenové dostupnosti osobních automobilů (Sidwells, 2003).

Automobil se stal obětí vlastního úspěchu a řada měst dnes trpí pod náporém tisíců vozidel. Mnohá evropská města dnes zavádějí restriktivní opatření pro pohyb automobilů v městských centrech a podporují cyklistickou dopravu. Jedná se především o města v zemích západní Evropy, jako jsou Amsterdam, Barcelona, Hamburk, Kodaň, Štrasburk a mnoho dalších. Kodaňský urbanistický projekt Copenhagenize je vzorem pro každé moderní velkoměsto, který celému světu ukazuje, že města mohou být na automobilové dopravě téměř či zcela nezávislá a to díky podpoře městské hromadné dopravy, pěší dostupnosti a cyklistiky. Duchovním otcem tohoto projektu je dánský architekt a urbanista Jan Gehl. Používání automobilů ve městech se může úspěšně snížit tam, kde budou města uplatňovat opatření na podporu cyklistiky v kombinaci s podporou veřejné dopravy (Dekoster, Schollaert, 2002).

Nejen v západní, ale i ve střední Evropě vznikají zajímavé projekty, které cyklistiku rovněž podporují. V roce 2009 byla v České republice zřízena funkce národního cyklokoordinátora a o dva roky později vznikla tzv. Uherskohradištská charta a o další dva roky později vzniklo zájmové sdružení Asociace měst pro cyklisty. Kromě

toho vzniklo mnoho nezávislých občanských sdružení jako například pardubické Město na kole, ostravské Ostravou na kole či brněnské Brnem na kole. Územní plánování v České republice již plně počítá se zapojením cyklistů nejen do městské dopravy. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR považuje cyklistiku za integrální součást dopravy a z hlediska kompetencí ji dělí do oblasti dopravní obsluhy území a oblasti cykloturistiky. Je známo, že cyklistická doprava má pozitivní vliv nejen na dopravní situaci, ale především snižuje dopady na životní prostředí a zároveň zlepšuje zdraví kvalitu života obyvatel (Martínek, 2012). Svě o tom ví i město Ostrava, které koncem roku 2011 zřídilo funkci městského cyklokoordinátora. Zároveň se připojilo k Uherskohradištské chartě a tím se zavázalo realizovat opatření pro zlepšení podmínek cyklistů ve městě v rámci trvale udržitelného rozvoje (cyclomesta.cz, 2013).

Cíl práce

Cílem práce je poskytnout v ucelené podobě náhled na problematiku, rozvoj a současné trendy cyklistické dopravy a její začlenění do veřejné dopravy a městského dopravního systému v zemích západní Evropy, v České republice a Ostravě. Práce se zaměřuje na pozitivní a inspirativní příklady z cyklistických měst z Dánska, Německa a Nizozemska. V kontextu cyklistické dopravy v Ostravě byla provedena spolupráce s Magistrátem města Ostravy a cyklokoordinátorem města Ostravy revize a klasifikace současné cyklistické infrastruktury na území města a perspektivy jejího budoucího rozvoje. Pro potřeby práce byla vytvořena také SWOT analýza cyklistické dopravy v Ostravě.

Součástí práce je i dotazníkové šetření (percepční analýza) realizované mezi ostravskými cyklisty, které by mělo zjistit, jak ostravští cyklisté subjektivně vnímají kvalitu cyklistické infrastruktury na území Ostravy a jejich případné náměty na zlepšení stavu cyklistické infrastruktury v Ostravě. Zjištěné výsledky budou poskytnuty cyklokoordinátorovi a cyklistům města Ostravy. Samozřejmostí je terénní mapování, na jehož základě byla vypracována inventarizace a katalog cyklistických tras a mapa cyklistických tras s cílem poskytnutí detailního náhledu na cyklistickou síť na území Ostravy.

Metodika

Během tvorby této diplomové práce byly použity jak knižní, tak elektronické zdroje. Teoretická část práce je kompilací informací zjištěných v publikacích zabývajících se cyklistikou, dále z dokumentací a koncepcí věnovaných problematice cyklistické dopravy, které jsou volně dostupné v elektronické podobě. Informace v kapitolách 1-4 jsou z velké části čerpány od zahraničních autorů a místy z cizojazyčných zdrojů. Řada tabulek, schémat a obrázků z cizojazyčných zdrojů byla autorem práce předělána do české jazykové verze a to prostřednictvím grafického editoru. Pro potřeby inspirace ze západoevropských cyklistických zemí a měst byl vybrán zástupce, který je specifický určitým způsobem, jakým přistupuje k podpoře a propagaci cyklistické dopravy, navíc jde o jedny z nejvýznamnějších dánských, německých a nizozemských cyklistických měst. V rešerši práce byly vyjmenovány především ty zdroje, z kterých bylo čerpáno. Kapitola týkající se cyklistické dopravy v České republice by se neobešla bez prostudování a analýzy koncepčních dokumentů vytvořených národním cyklokoordinátorem a kapitola týkající se cyklistické dopravy v Ostravě zase bez dokumentů vytvořených cyklokoordinátorem města.

Dotazníkové šetření bylo realizováno v období duben-listopad roku 2013 a to především prostřednictvím vlastního dotazníku vytvořeného v elektronické podobě za pomoci aplikace Google Drive Survey. Na propagaci dotazníku se podílel i současný předseda občanského sdružení Ostravou na kole. Celkový počet respondentů dosáhl hodnoty 300. Výstup z dotazníkového šetření tvoří komentáře, grafy, tabulky a mapy.

Terénní mapování probíhalo na jaře a na podzim roku 2013 a na jaře roku 2014. V období květen-září roku 2013 byl autor na pracovním pobytu ve Spojených státech amerických, konkrétně v suburbii Washingtonu, D. C., kde bylo při dojíždění do zaměstnání využíváno jízdního kola, což umožnilo nahlédnutí na problematiku cyklistické dopravy v mimoevropské zemi a posloužilo i jako inspirace. Během terénního šetření v Ostravě bylo zmapováno všech 200 kilometrů cyklistických tras a byl zjišťován typ komunikací, po kterých jsou cyklotrasy vedeny, dále jejich povrch a nebezpečná místa. To vše dle informací uvedených v GIS metodice cyklistické

infrastruktury, kterou vydalo Centrum dopravního výzkumu a Univerzita Palackého v Olomouci.

Většina mapových příloh a fotografií je dílem autora. Obrázky a fotografie byly upraveny v grafickém editoru Zoner Photo Studio 16, tabulky a grafy byly vytvořeny pomocí programu Microsoft Excel 2010, mapy zase v programu ArcGIS 10.1. Výsledná mapa cyklistických tras byla z důvodu vysokého rozlišení přiložena na CD nosič, aby tak nedošlo ke ztrátě kvality během převodu do formátu PDF.

Rešerše literatury

Cyklistika by se v současně dostupné literatuře dala rozdělit na dva okruhy. Prvním z nich je literatura, která se řadí spíše k cykloturistice a popisuje jízdní kolo jako prostředek, se kterým je možno podnikat tzv. cyklovýlety. Jedná se o cyklistické mapy, průvodce, encyklopedie a manuály. Těmito produkty se například zabývá nakladatelství *SHOcart, spol. s r. o.* Zajímavá je publikace *Velká kniha o cyklistice (Complete Bike Book)* od britského experta na cyklistiku Chrise Sidwellse, kde je ve stručné a čtivé podobě popsána nejen historie cyklistiky (Sidwells, 2003).

Druhým okruhem je literatura, která popisuje jízdní kolo jako něco více, než pouze nástroj k dosažení zajímavého turistického místa či prostředek k výletům do přírody. Cyklistika je pro většinu lidí aktivní doplňkovou volbou, která se snadno může změnit na každodenní a přirozenou součást života. K tomu je potřeba zajistit, aby byla jízda na kole bezpečná, snadná, lákavá a konkurenceschopná. Tato literatura počítá s cyklistikou v rámci regionálního plánování a potřebou vytvořit pro cyklisty odpovídající infrastrukturu a vybavení (Martinek, 2012).

V evropském kontextu lze za významného podporovatele cyklistiky a vydavatele cyklistických dokumentací označit Evropskou unii. V roce 2007 vydala Evropská komise dokument zvaný *Sustainable Urban Transport Plans* neboli *Plány udržitelné městské dopravy*, ve kterém je cyklistická doprava jedním z hlavních témat a je zde zmíněn cyklistický potenciál mnoha evropských měst. Upozorňuje na negativní fakta jako je například využití jízdního kola v celkovém objemu všech vykonaných jízd menší než 5 %, avšak současně zmiňuje, že existuje několik významných výjimek, kde je tento podíl cyklistiky 20 až 30%, vzácněji i více než 30%, např. Kodaň či Groningen (Evropská komise, 2007). Evropská unie vydává taktéž knižní publikace. Mezi nejzajímavější a nejpřínosnější patří *Cycling: the way ahead for towns and cities* od autorů J. Dekostera a U. Schollaerta (1999), která byla vydána i v české verzi pod názvem *Cyklistika pro města: Informace pro zástupce měst a obcí* (Dekoster, Schollaert, 2002). Evropská komisařka pro životní prostředí Margot Wallströmová považuje tuto publikaci za příručku, která vychází z myšlenky, že největším nepřitelem pro jízdní kolo ve městech nejsou automobily, ale dlouho přetrvávající předsudky. Jde o reakci na

byrokracii, která brzdí rozvoj cyklistiky v evropských městech a neochota jejich starostů investovat do cyklistické infrastruktury ze strachu na jejich ekonomickou náročnost. Přesto existuje řada jednoduchých, nenákladných a populárních opatření, která lze ihned ve městě aplikovat a tato příručka je má dostat do povědomí zastupitelů a starostů měst. Česká verze byla navíc doplněna o cyklistické zkušenosti z českých měst. V české verzi se však vyskytuje mnoho chyb a překlepů a dokonce některé pasáže z původní anglické verze byly úplně vynechány, což její kvalitu víceméně snižuje.

Téměř každé větší město nejen v západní Evropě má vypracovanou nějakou koncepci rozvoje dopravy a na to navazující koncepci rozvoje cyklistiky a vize jejího rozvoje. Taktéž vyšla, kromě již zmíněného Dekostera a Schollaerta, řada příruček, které poskytují návody k umožnění aplikace cyklistických opatření na národní, regionální a komunální úrovni. Jedním z výborných příkladů je publikace *Cyklodopravní enCYKLOpedie* (Deffner, Hefter, Rudolph, Ziel, 2010), která je vzdělávacím materiálem projektu Mobile2020.

Cyklistické dopravě ve městech se nevěnuje pouze Evropská unie, ale také řada významných osobností. Mezi největší evropské průkopníky cyklistické dopravy patří již v úvodu zmiňovaný dánský architekt a urbanista Jan Gehl. Jeho knižní publikace *Města pro lidi (Cities for People)* je výbornou ukázkou toho, jak urbanismus a plánování veřejného prostoru ovlivňují obyvatelstvo města a kvalitu života v něm. Řadu principů uvedených v této publikaci použil a převedl do praxe během kodaňského projektu Copenhagenize a vyzdvihl se tak mezi přední světové propagátory cyklistiky (Gehl, 2010).

Pravidelně je cyklistice věnována pozornost ve výročních zprávách o dopravě, tzv. Transport Reviews. Ve zprávě z roku 2008 vyšel článek *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany* (Buehler, Pucher, 2008) od amerických akademiků Ralpha Buechlera a Johna Puchera z Rutgers University v Novém Brunšviku, New Jersey. V článku jsou vyzdvihnuty příklady úspěšných cyklistických opatření z měst v Nizozemsku, Dánsku a Německu a jejich dopad na

zvýšení podílu cyklistiky na celkovém počtu denních vyjížděk. Taktéž zde srovnávají cyklistiku ve Spojených státech amerických s cyklistikou v západní Evropě.

V kontextu českých zdrojů a publikací o cyklistice je na místě věnovat svou pozornost na Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (dále jen CDV), které je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy ČR (cdv.cz, 2013). CDV taktéž spravuje internetový portál cyklostrategie.cz, který odkazuje na další cyklisticky významné weby, jako jsou cyklodoprava.cz, ceskojede.cz, cyklokonference.cz, cyklomesta.cz a ibesip.cz (cyklostrategie.cz, 2013). CDV a konkrétně národní cyklokoordinátor Ing. Jaroslav Martinek stojí za vytvořením dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020 (Martinek, 2012). Tento dokument je výborným zhodnocením současné cyklistiky na národní úrovni a pojednává o hlavních prioritách a řešeních, která by mohla pomoci České republice k začlenění se k vyspělým zemím západní Evropy. Strategie současně kritizuje dosavadní nízké investice do cyklistické dopravy ve všech úrovních a resortech. Jaroslav Martinek je také autorem již starší knižní publikace a to 21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu (Martinek a kol., 2007). Tato publikace má podobně jako Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR vyzvat k podpoře cyklistické dopravy v ČR. Cyklistická infrastruktura v České republice by se v budoucnu měla sjednotit do jednotné databáze a to pomocí GIS metodiky využívané CDV. Problémem jsou totiž nedostatky při vzájemném srovnávání dat o cyklistické infrastruktuře a jejich sdílení (Bílová, 2007).

S trochou nadsázky by se dalo konstatovat, že má Česká republika taktéž svého Jana Gehla a to urbanistu Karla Schmeidlera. Ten je autorem knižní publikace Mobilita, transport a dostupnost ve městě (Schmeidler, 2010), která je v české literatuře jedinečná svým komplexním přístupem k městské a dopravní problematice. Autor zde upozorňuje na očekávaný rychlý rozvoj cyklistické dopravy a její uznání ve středoevropských a východoevropských státech (Schmeidler, 2010).

Hlavním zdrojem informací o cyklistické dopravě v Ostravě jsou internetové stránky města Ostravy, kde lze kromě informací o cyklistických trasách nalézt cyklistické dokumenty vypracované městským cyklokoordinátorem Martinem Krejčím,

který stojí za zpracováním Konceptce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě z roku 2010 (Krejčí, 2010). Ta komplexně pojednává o cyklistické situaci ve Statutárním městě Ostrava. Kvalitou zpracování ji však výrazně převyšuje Cyklogenerel Pardubice (Černý, Jebavý, Kutílek, 2013), který pojednává i o příkladech z cyklistických měst v zahraničí, dále je plný mapových příloh, tabulek a grafů zakomponovaných přímo do textu, které tak zvyšují čtivost a celkové porozumění probírané problematiky. Příložené výkresy ostravské konceptce v elektronické podobě nejsou zpracovány zrovna nejlépe a jejich celková velikost může působit potíže se zobrazením na méně výkonných počítačích. Slabinou je také stáří konceptce (necelé 4 roky) a ocenily by se její průběžné aktualizace.

Novinkou je publikace Abeceda ostravských cyklistů, vydaná Statutárním městem Ostrava v březnu letošního roku, která je první brožurou k tématu cyklistiky v Ostravě. V brožuře jsou uvedena aktuální technická data cyklistické infrastruktury ve městě, dále informace k cestování s jízdními koly v prostředcích městské hromadné dopravy a výtah z legislativy se zaměřením na cyklisty. Zajímavá je především kapitola informující o připravovaných stavbách pro cyklisty v Ostravě (kolektiv autorů, 2014).

1 Základní poznatky o cyklistice a její přínosy

1. 1 Cyklistika a její dělení

Navzdory zvyšující se automobilizaci, největšího konkurenta jízdního kola, zažívá cyklistika v posledních desetiletích mimořádný boom. Zvyšující se životní úroveň obyvatelstva a nárůst fondu volného času vedou k rozvoji volnočasových pohybových aktivit, mezi které patří i cyklistika. Její rozvoj je podporován i vývojem technického vybavení a používaných materiálů na konstrukci jízdních kol včetně kol s přídatným elektromotorem – tzv. elektrokola.

Cyklistiku lze v obecné rovině rozlišit na dva hlavní druhy a to na **cykloturistiku** neboli jízdu na trekkingových a horských kolech, méně již na silničních kolech a to především za cíli, která leží mimo zastavěná území. Cykloturistika využívá jak komunikace se zpevněným povrchem, tak i přírodním povrchem. Druhým druhem je tzv. **cyklodoprava** neboli jízda na jízdním kole do určitého cíle, kterým se rozumí především každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy či kulturou. Tito cyklisté se vyznačují požadavkem co nejkratší trasy, co nejmenší časové náročnosti a bezproblémovým průjezdem křižovatkami (Mourek a kol., 2011). Cyklodoprava je také stěžejním tématem této vědecké práce.

Mourek a kol. (2011) ještě zmiňují tzv. **sportovně-rekreační cyklistiku**, která se dále dělí na silniční cyklistiku tvořící početnou skupinu cyklistů, kteří využívají svůj volný čas k jízdě na jízdním kole s vyššími ambicemi – vyšší průměrnou rychlostí a vyžadující kvalitní povrch vozovky. Naproti tomu druhá skupina tzv. terénních cyklistů využívá, za stejným účelem jako silniční cyklisté, horská kola mimo vozovky především v terénu.

Zjistit přesný počet lidí praktikujících cyklistiku bude vždy velmi obtížné, jelikož má cyklistika mnoho tváří. Její variabilita sahá od rodin s dětmi na výletě až po aspiranty na Tour de France či Giro d'Italia. Jízdní kolo má tři podoby a to sport, relaxaci a dopravu. Počet cyklistů tedy závisí především na zaměření dané sčítací studie, kde přesný odhad určuje odpověď na otázku „Které sporty provozujete?“. I přesto budou výsledky těchto studií spíše dolními odhady (Mourek a kol., 2011).

Jednoduchost, praktičnost a potěšení z jízdy na kole díky tomu otevírá vznik nového průmyslového odvětví s miliardovými obraty. Cyklistika se stala globálním sportem a zálibou a jízdní kolo tak může výrazně ovlivnit kvalitu života v rozvojových zemích a současně vyřešit problémy automobilismu lidem v rozvinutém světě. Díky zvyšující se oblíbenosti cyklistiky lze nyní koupit kvalitní základní kola za velmi přijatelnou cenu (Sidwells, 2003).

1. 2 Pozitivní přínosy cyklistiky na životní prostředí

Pozitivní přínosy cyklistiky na lidské zdraví a životní prostředí jsou nezpochybnitelné. Neexistuje žádná jiná aktivita, která by dokázala zlepšovat zdravotní stav a fyzickou kondici lidí a současně by přispívala ke snižování emisí CO₂ a řešení dopravních kongescí neboli též dopravních kolon. Kdyby každý jezdil na kole, žili bychom díky menšímu znečištění a menším kongescím na silnicích ve zdravějším životním prostředí. Jízdní kolo je také vynikajícím dopravním prostředkem pro různé objevitelské cesty.

Zajímavá je studie odhadující vliv koncepce preferující jízdní kola ve Štýrském Hradci (Graz) v Rakousku, kde byly změny k roku 2000 komparovány s rokem 1984 na základě měření potencionálních přínosů odklonu od soukromých aut a příklonu k jiným způsobům dopravy (viz tabulka č. 1).

Tabulka č. 1: Odhad vlivu koncepce preferující jízdní kola ve Štýrském Hradci v letech 1984–2000

Zlepšení oproti roku 1984 (stav k roku 2000)	
Uvolnění silnic, kde se již netvoří zácpy.	30 %
Snížení emisí oxidu dusičitého (NO ₂).	56 %
Snížení znečištění ovzduší z provozu motorových vozidel (všech typů).	25 %
Snížení spotřeby benzínu (pouze osobní automobily).	25 %
Snížení emisí oxidu uhelnatého (CO).	36 %
Snížení počtu osob s potížemi v důsledku hlukového znečištění.	9 %
Snížení emisí organických sloučenin uhlíku a vodíku (pouze soukromé vozy).	37 %

Zdroj: Dekoster, Schollaert, 2002; vlastní úpravy

1. 3 Pozitivní přínosy cyklistiky na lidské zdraví

Kromě již zmiňovaných přínosů jízdního kola na životní prostředí je důležité zmínit vliv cyklistiky na zdravotní stav populace. Jízda na kole snižuje například riziko vážných zdravotních stavů, jako jsou srdeční onemocnění, některé formy rakoviny, vysoký krevní tlak, obezita a nejběžnější forma cukrovky. Investice do usnadnění jízdy na kole po městě se vrátí dva až sedmkrát. Úspory jsou spojeny zejména se zdravotními náklady, jako je méně hospitalizací a omezení využívání nemocenské (Martinek, 2011).

Britská lékařská asociace (dále jen BMA) mimo jiné vytýká úřadům, že nepodporují cyklistiku, a dokonce tvrdí, že vláda svou nečinností hazarduje se zdravím národa. Autoři zprávy dokazují, že příznivý vliv cyklistiky na zdraví obyvatelstva víc než bohatě vyvažuje nevýhody cyklistiky, jakými jsou například riziko nehody cyklistů. Cyklistika je stejně prospěšná jako plavání, ale její denní provozování je snazší a nevyžaduje dodržování stanovených termínů a časů, protože zařízení pro její provozování (cesty a silnice) existují téměř všude a případně vyžadují jen malé úpravy. Je vědecky prokázáno, že 15 minut jízdy na kole každý den prospěje nejen fyzickému, ale i duševnímu zdraví. Důležitým faktem je i to, že pokud jde o znečištění ovzduší, tak si stačí připomenout, že vzduch v automobilech je mnohem více znečištěn než venkovní vzduch, který dýchají cyklisté. BMA vydala zprávu prosazující požadavky na rozšiřování sítí cyklistických stezek a parkovacích míst pro jízdní kola, na omezování hustoty provozu, snižování maximálních povolených rychlostí a na podporu informačních kampaní zaměřených na řidiče, kteří by k cyklistům měli být ohleduplnější (Dekoster, Schollaert, 2002). Následují konkrétní případy, testy a studie.

První z testů byl proveden ve Washingtonu, D. C. se skupinou 600 mužů a žen ve věku od 18 do 56 let. Během něj sledované osoby alespoň čtyřikrát týdně ujely na jízdním kole nejméně 16 kilometrů. Všichni účastníci experimentu se těšili lepšímu fyzickému i psychickému zdraví než necyklisté. Problémy se srdcem se vyskytly jen ve 42,7 případech z tisíce oproti 84,7 případům i lidí, kteří na kole nejezdili a stejně pozoruhodné snížení nemocnosti u cyklistů bylo pozorováno v případě výskytu vysokého krevního tlaku, ortopedických potíží, astmatu, chronického zánětu průdušek

a onemocnění křečových žil na nohou. Ze studie také vyplynulo, že mezi cyklisty je daleko více lidí, kteří se cítí spokojeně a velmi spokojeně než těch, kteří na kole nejezdí (Dekoster, Schollaert, 2002).

Další studie z roku 1995, konkrétně z Nizozemska, s názvem „*Dávky znečišťujících látek, kterým jsou v dopravním provozu vystaveni cyklisté, řidiči automobilů a chodci*“ („*The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants*“) prokazuje, že motoristé jsou vystaveni velký účinkům znečištění. I s přihlédnutím k námaze cyklistů, kteří v průměru vydechují dvakrát až třikrát více vzduchu než motoristé, vyznívá porovnání ve prospěch cyklistů (viz tabulka č. 2).

Tabulka č. 2: Maximální hodnoty průměrných koncentrací znečišťujících látek, které při stejné cestě za stejnou dobu vdechnou cyklisté a motoristé za 1 hodinu

Znečišťující látka	Cyklisté ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Motoristé ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Oxid uhelnatý (CO)	2 670	6 730
Oxid dusičitý (NO ₂)	156	277
Benzen	23	138
Toluen	72	373
Xylen	46	193

Poznámka: Uvedené hodnoty jsou vyjádřeny v mikrogramech na metr krychlový

Zdroj: Dekoster, Schollaert, 2002; vlastní úpravy

V jedné studii provedené ve Velké Británii zjistili, že roste počet dětí, které nemají dostatek pohybu, jelikož jsou rodiči do školy vozeni automobilem. Pokud se tento trend nezmění, hrozí vytvoření generace obézních lidí s křehkými kostmi. Podobný trend se vyskytuje také v České republice. Dle údajů Krajské hygienické stanice Olomouc (2001), je hlavní příčinou zdravotních potíží nemoc pohybového ústrojí (63,4 %). Choroby páteře a kloubů představují 71,4 % všech chorob české populace. Dané výsledky naznačují příčiny problémů a tím je nedostatek pohybu (Dekoster, Schollaert, 2002).

2 Cyklistika ve městech

2. 1 Trvale udržitelné město a mobilita

Společným rysem téměř všech měst, bez ohledu na jejich globální umístění, je skutečnost, že se na jejich obyvatele, kteří ve velkém počtu stále používají městský prostor, neberou velké ohledy. Pro obyvatele ve většině světových měst jsou typické překážky, omezený prostor, hluk, znečištění a riziko nehod. V roce 1961 vydala americká novinářka Jane Jacobsová knihu *The Death and Life of Great American Cities*, ve které se zaměřila na to, jak dramaticky roste automobilový provoz a jak městská plánovací ideologie modernismu vylučuje z projektů užívání města a zdůrazňuje osamoceně stojící budovy, což by mohlo znamenat konec městského prostoru i městského života a vyústit v neživá města bez lidí. Kniha Jane Jacobsové byla prvním silným hlasem volajícím po změně ve způsobu, jakým stavíme města. V té době současně bující automobilový provoz účinně vytlačoval z městského prostoru zbytky městského života (Gehl, 2010).

V praktickém městském plánování se v posledních padesáti letech dosáhlo cenného pokroku a to hlavně z hlediska plánování dopravních projektů. Na území mnoha měst po celém světě se usilovně pracovalo na tom, aby pro chodce, cyklisty a obecně městský život vznikly lepší podmínky, a sice tím, že se automobilovému provozu dostalo menší priority. Dopravní infrastruktura se budovala mnohem diferencovaněji, byly zavedeny principy zklidňující dopravu i četná opatření vedoucí k její bezpečnosti. Avšak růst automobilové dopravy stále prudce stoupal, a zatímco v některých částech světa se tyto problémy řešily, tak jinde rychle narůstaly. Pokrok a zlepšení se projevil a projevuje především v ekonomicky nejrozvinutějších částech světa. V rozvojových zemích je situace podstatně složitější a vážnější. Zvyšováním automobilismu sílí konkurence v městském prostoru. Na přelomu druhého a třetího tisíciletí se poprvé v historii lidstva stala světová populace populací městskou, nikoliv venkovskou. Nová i existující města budou muset při plánování a stanovení priorit zásadně změnit svá východiska. Města musí naléhat na urbanisty a architekty, aby posílili pěší a cyklistický provoz v rámci městské politiky směřující k rozvoji živých, bezpečných, udržitelných a zdravých měst (Gehl, 2010).

Z nových faktů a prognóz mobility a dopravy ve městech vyplývá, že v budoucích letech se zde díky revolučním technickým a měnícím se demografickým a společenským podmínkám velmi mnoho změní. Sociologie dopravy je poměrně málo zpracovaná sociologická odvětvová disciplína, kde mimo několika zahraničních i našich sond neexistují potřebné empirické studie a výsledky, kterých by mohli urbanisté a dopravní plánovači použít. Je to překvapující vzhledem k tomu, že se městská doprava a automobilová doprava stala jedním z největších sociálních, urbanistických a environmentálních problémů v průmyslově vyspělých společnostech (Schmeidler, 2010).

Samostatnou kapitolu v sociologickém výzkumu města tvoří transportní studie. Doprava byla hlavním faktorem jak v procesu urbánní centralizace, tak v procesu decentralizace a rozrůstání města. Zintenzivnění městské dopravy vedlo k jak dopravním kongescím, tak i ke vzniku izolovaných oblastí z důvodu vystavění dopravních bariér. Levná, rychlá a bezpečná doprava je sociální nutností. Doprava je obecně spojení mezi dvěma fyzickými místy – odjíždíme z jednoho místa a snažíme se dojet do místa druhého. V tomto pohledu je doprava nikoliv cíl, ale prostředek, který spojuje mezi sebou místa a vyžaduje racionální chování nebo přinejmenším je racionální chování očekáváno a doporučováno. Z tohoto pohledu je doprava sociálním systémem, určeným technickými determinantami a proto má relativně silný donucovací charakter. K definování dopravy jako systému a chování v rozsahu rolí je nutné vzít na vědomí, že doprava je vlastně týmová práce ve smyslu racionálního chování a určité kooperace. Každý účastník tohoto systému se snaží dosáhnout svého cíle určení bez komplikací a nehod. Společným cílem je vyhýbání se dopravním nehodám, kolizím, kongescím atd. Čím méně účastníků přichází do kontaktu navzájem a čím méně jsou donuceni k interakci, tím lépe doprava funguje. A ve městě toto tvrzení platí dvojnásob. Města nemohou být neustále přetvářena pro narůstající automobilovou dopravu, existují meze únosnosti. Musí dojít k přijmutí iniciativ, které zmenší potřebu individuální automobilové dopravy a budou podporovat pěší chůzi a s tím spojené aktivity, jízdu na kole, veřejnou dopravu a alternativní druhy transportu (Schmeidler, 2010).

Pokud chceme udržet trvale kvalitu životního prostředí našich měst i rychlou a pohodlnou dopravu, je třeba provázat územní a urbanistické plánování s plánováním dopravním. Obě tyto oblasti se vzájemně ovlivňují a určují vývoj urbanistické struktury. Každodenní cesty obyvatel měst jsou tak determinovány velkou měrou fyzickou, funkční a sociální prostorovou strukturou městského a příměstského prostoru (Schmeidler, 2010).

Fyzická prostorová struktura – rozumí se tím morfologická stavba města a dále fyzický stav jednotlivých budov, staveb a jiných objektů urbanistického rázu. Základními prvky jsou budovy, ulice, veřejná prostranství, zelené a vodní plochy apod. Vytváří se tak síť kanálů, ve kterých může být doprava realizována.

Funkční prostorová struktura – je vytvářena rozmístěním jednotlivých aktivit, neboli funkčních složek, na území města. Funkční strukturu můžeme také vnímat ve smyslu funkční provázanosti jednotlivých složek v systému města, která vede k utváření vnitřní prostorové organizace města a ovlivňuje rozhodování aktérů o tom, které cesty budou realizovány na základě porovnání poptávky a nabídky. Aktivity rozmístěné v prostoru se mohou navzájem doplňovat, nebo si naopak konkurovat.

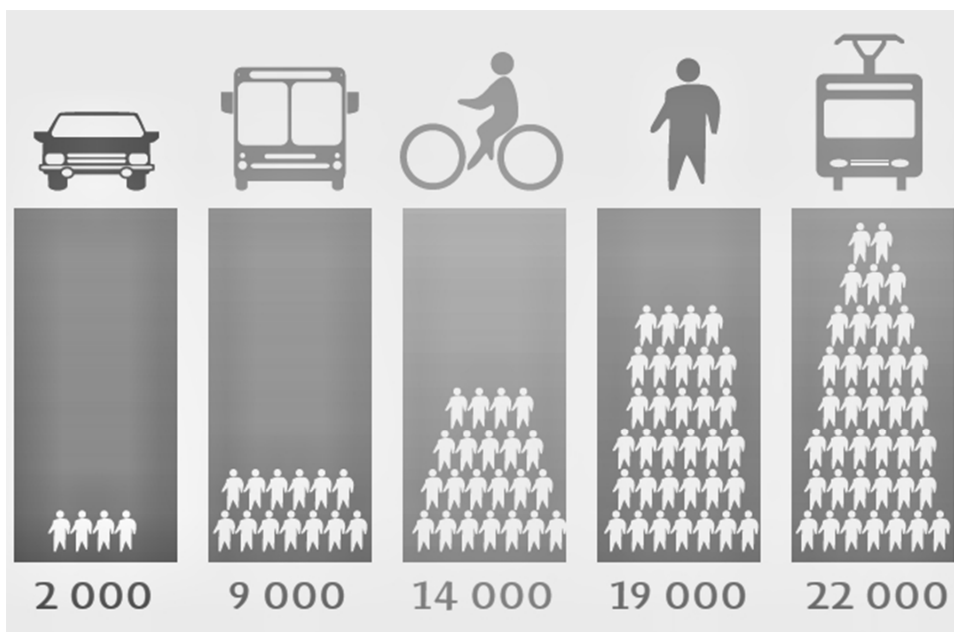
Sociální prostorová struktura – je částí funkční prostorové struktury vztahující se k funkci bydlení. V rámci procesů, probíhajících v urbánních a suburbánních oblastech, se vytváří v závislosti na majetku obyvatel prostorová diferenciaci městských čtvrtí a oblastí, která může vést až k sociální segregaci a exkluzi. Sociální status obyvatel je však limitujícím faktorem také vzhledem k jejich mobilitě. Sociální prostorová struktura tak ovlivňuje výběr aktivit, které budou realizovány.

V českých podmínkách je vnitřní prostorová struktura města, až na výjimky, výsledkem dlouhého historického vývoje. Dnešní města mají kořeny ve více či méně vzdálené minulosti. Ve fyzické prostorové struktuře města tak často nacházíme prvky ovlivněné historickými strukturami, které mohou být i limitujícího charakteru. Naopak funkční prostorová struktura, která je výsledkem dlouhodobého vývoje, bývá časově i prostorově stářejší. Ovšem otázkou je, jak se vyrovná s prudkými změnami v uspořádání městského prostoru, které přineslo otevření se tržní ekonomice na začátku 90. let 20. století.

2. 2 Jízdní kolo a ostatní druhy dopravy v městském prostoru

Cyklisté reprezentují odlišnou a trochu rychlejší formu pěšího provozu, avšak z hlediska smyslových zážitků, života a pohybu jsou součástí všeho, co patří k městskému životu. Ovšem mnohé studie ukazují, že volba cyklistiky jako způsobu dopravy závisí na subjektivních faktorech, jako jsou například společenská přijatelnost, pocit bezpečí, uznání kola za dopravní prostředek apod. Stejnou měrou se uplatňují i objektivní faktory. Mezi ně patří topografie terénu, podnebí, rychlost a bezpečnost provozu a praktické aspekty. Z objektivních negativních faktorů má odrazující účinek pouze větší počet strmých stoupání, intenzivní srážky, častý silný vítr a velká horka. Nízká intenzita cyklistiky, okolo 5 až 10 %, je dosažitelná ve většině evropských měst. Ve městech s 50 až 500 tisíci obyvateli, kde jsou příznivé geografické a klimatické podmínky a kde se uplatňuje všeobecná koncepce městské mobility, lze reálně počítat s dosažením 20 až 25% podílu používání jízdních kol (Dekoster, Schollaert, 2002).

Jak již bylo zmíněno v kapitole 2. 1, ve velkých městech je nejdůležitější položkou samotný městský prostor. Cyklisté a chodci jsou zpravidla nejmenším „konzumentem“ veřejného prostoru. Taktéž náklady na vybudování cyklistické infrastruktury jsou, ve srovnání s náklady na vybudování komunikací pro automobily, minimální. Následující obrázek a tabulka vyjadřují výhody cyklistické dopravy ve srovnání s jinými druhy městské a příměstské dopravy. Obrázek č. 1 zobrazuje počet lidí, kteří projdou nebo projedou úsekem v městském prostoru se šířkou 3,5 metrů za 1 hodinu. Z ilustrace je již na první pohled patrné, že použití auta ve městě je mnohem méně efektivní než použití jiných způsobů dopravy. Tabulka č. 3 zobrazuje různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání se soukromým automobilem při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 kilometr. Opět se ukazuje, že spotřeba prostoru u osobního auta je enormní a jízdní kolo tak vyšlo z tohoto porovnání 12,5krát lépe a z ostatních dopravních prostředků jej překonal pouze vlak. Ekologické přínosy jízdního kola již nemusíme zmiňovat. Ty jsou jednoznačně nezpochybnitelné.



Obrázek č. 1: Počet lidí, kteří projdou nebo projedou 3,5metrovým úsekem městského prostoru za 1 hodinu

Zdroj: Kolektiv autorů, 2009; vlastní úpravy

Tabulka č. 3: Různé způsoby dopravy v ekologickém porovnání s používáním soukromých automobilů při stejné délce cest a při stejném počtu přepravovaných osob na 1 km

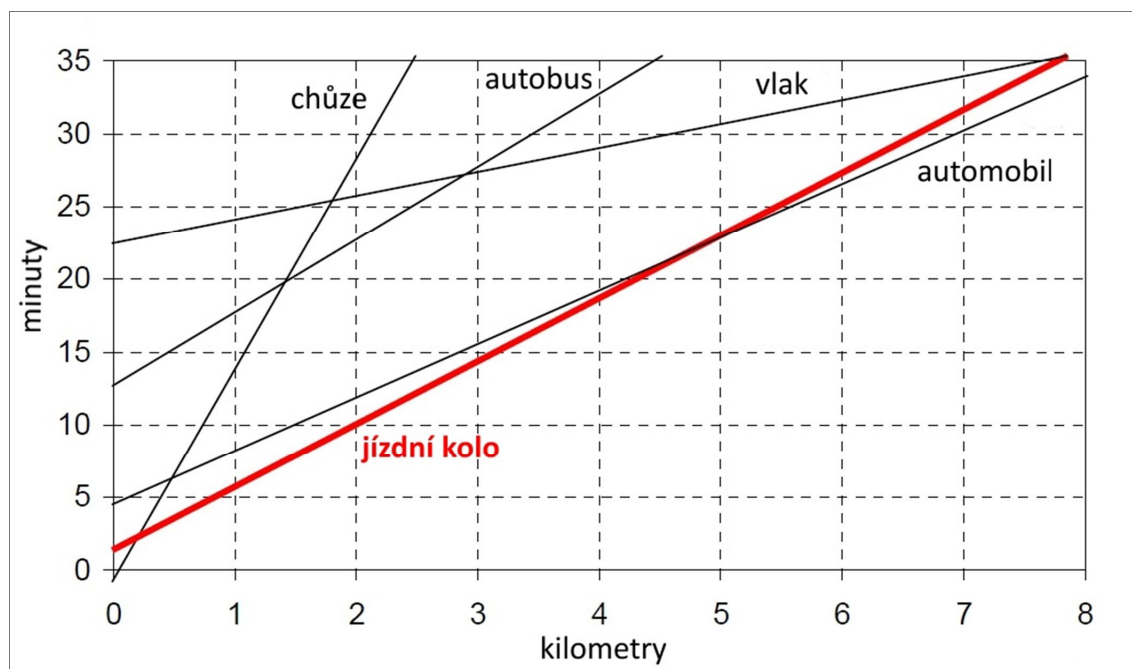
	Automobil	Automobil s katalyzátorem	Autobus	Vlak	Jízdní kolo
Spotřeba prostoru	100	100	10	6	8
Spotřeba primární energie	100	100	30	34	0
Oxid uhličitý (CO₂)	100	100	29	30	0
Oxidy dusíku	100	15	9	4	0
Organické sloučeniny uhlíku a vodíku	100	15	8	2	0
Oxid uhelnatý (CO)	100	15	2	1	0
Celkové znečištění ovzduší	100	15	9	3	0
Riziko dopravních nehod	100	100	9	3	2

Poznámka č. 1: Základ = 100, tvoří jej soukromý automobil bez katalyzátoru

Poznámka č. 2: Je třeba zdůraznit, že katalyzátor funguje pouze při zahřátém motoru, a tudíž není u krátkých jízd ve městech z hlediska znečištění životního prostředí žádným přínosem.

Zdroj: Zpráva UPI (Umwelt und Prognose Institut in Heidelberg), 1989 in Dekoster, Schollaert, 2002; vlastní úpravy

Ve městech s vyšší hustotou obyvatelstva jsou typické jízdy na kratší vzdálenosti a jízda na kole je zde často nejrychlejším způsobem dopravy. Platí to především pro vzdálenosti menší než 5 kilometrů (viz obr. 2). Fyzická prostorová struktura města může mít velký vliv na cestovní vzdálenosti. Názorným příkladem je fenomén Urban Sprawl.



Obrázek č. 2: Srovnávací přehled cestovních rychlostí v městském prostoru

Zdroj: ECMT, 2004; vlastní úpravy

Při srovnání s pěší chůzí vychází opět vítězně cyklistická doprava, pokud bereme v úvahu velikost spádové oblasti ke stanici (zastávce) veřejné dopravy. Na základě cestovní doby 10 minut je pokrytí spádové oblasti jízdního kola 15krát větší, než omezená spádová oblast pěší chůze. Jízdní kola by mohla přispět k tomu, aby se veřejná doprava stala přitažlivější tím, že se zajistí její lepší dostupnost.

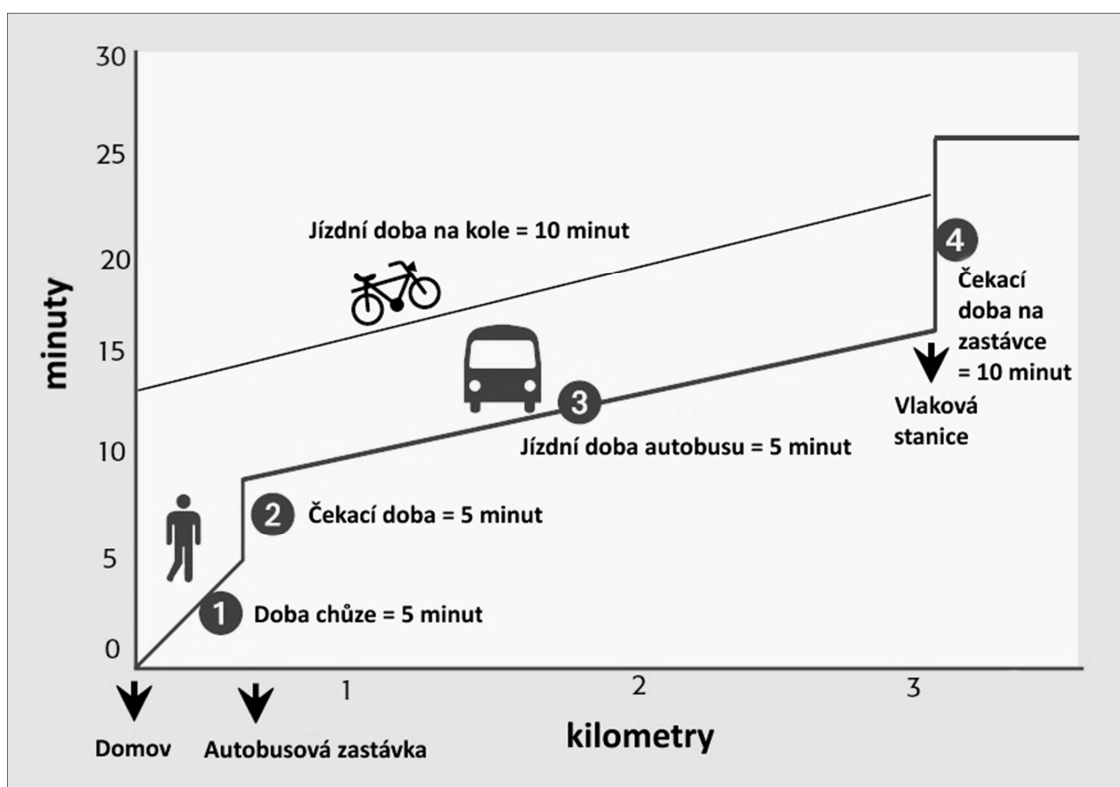
Tabulka č. 4: Spádová oblast ke stanici a zastávce veřejné dopravy

	Průměrná rychlost	Dosažená vzdálenost za 10 minut	Spádová oblast
Pěší chůze	5 km/h	0,8 km	2 km²
Jízda na kole	20 km/h	3,2 km	32 km²

Zdroj: Dekoster, Schollaert, 1999; vlastní úpravy

2. 3 Integrace s veřejnou dopravou

Místní dopravci ve veřejné dopravě často argumentují tím, že podpora cyklistiky je připraví o jejich zákazníky (chodce), protože umožní lidem přesednout z veřejné dopravy na jízdní kola, ale ve skutečnosti funguje mezi cyklistickou a veřejnou dopravou spíše synergie. Jízdní kola, která jsou optimální pro cestování na vzdálenosti do 5 kilometrů (viz obr. 2), mohou sloužit jako účinné přivaděče na stanice a zastávky veřejné dopravy. Pro delší cesty může být dobrou a udržitelnou variantou s vysokým potenciálem kombinace jízdního kola a veřejné dopravy (Deffner, Hefter, Rudolph, Ziel, 2012). Nutnost přestupovat na autobus, tramvaj či vlak je zřetelnou nevýhodou pro cestující v městské hromadné dopravě a s tím souvisí plýtvání časem a značné nepohodlí během přestupu. Jízdní kola jsou efektivní odpovědí na tento problém. Cyklisté mohou získat navíc čtvrt hodiny ve srovnání s autobusem na stejnou vzdálenost k dosažení rychlejšího způsobu dopravy, jakým je například vlak nebo metro (viz obr. 3).



Obrázek č. 3: Porovnání jízdní doby na jízdním kole a jízdní doby veřejnou dopravou (autobusem) do cílového místa (vlaková stanice)

Zdroj: Dekoster, Schollaert, 1999; vlastní úpravy

Ačkoli je souhra mezi cyklistikou a veřejnou dopravou obtížně změřitelná, množství kol parkujících kolem stanic veřejné dopravy svědčí o její popularitě. Atraktivitu této kombinace zvyšují existující dobrá parkoviště pro jízdní kola. Jelikož možnost přepravovat jízdní kolo nebývá zejména ve špičce příliš častá, je důležité zřizovat cyklistická parkoviště, která umožňují bezpečné a pohodlné celodenní parkování kol. Z hlediska plánování je důležité identifikovat významná místa a zahrnout je do sítě cyklistických tras (Deffner, Hefter, Rudolph, Ziel, 2012).

Dle Hegger (2007) můžeme vymezit tři hlavní typy tzv. **intermodalit**:

Bike and ride (B&R) – tato forma kombinované přepravy je efektivní nejen pro cestu do práce a do školy, ale také pro aktivity jako je nakupování a trávení volného času. Nejvyšší potenciál se nabízí v suburbiích, protože ve městech by mohlo dojít k výskytu problému s nedostatkem volného prostoru pro zařízení k úschově kol a k výstavbě přestupních terminálů. Pro B&R uživatele jsou nejdůležitější aspekty, jako parkoviště pro jízdní kola a jejich ochrana před deštěm, vandalismem a co je nejdůležitější, odcizením.

Bike, ride and bike (B&R&B) – pro uživatele této formy přepravy je největším problémem nedostatek volného místa v prostředcích městské hromadné dopravy. V tomto ohledu jsou nejlepší variantou nízkopodlažní vozidla a vlaky. Jízdní kola zabírají místo na úkor ostatních cestujících a k jejich nakládce a vykládce je nutný potřebný čas. Z pohledu provozovatele dopravních prostředků je potřeba zajistit hladký průběh tohoto procesu a to především během ranní a odpolední dopravní špičky.

Ride and bike (R&B) – u této formy se předpokládá, že po jízdě veřejným dopravním prostředkem je vzdálenost do finálního místa určení vyšší, tudíž není tak snadno dosažitelná chůzí. Dobrým příkladem může být půjčovna kol, která umožní, například na základě dlouhodobější smlouvy, dojíždějícím cestujícím dokončit jejich cestu do zaměstnání. Další alternativou je, že cestující využije pro tuto část své vlastní kolo, které by bylo uskladněné či zaparkované poblíž stanice veřejné dopravy. Opět se zde vyžaduje ochrana jízdního kola před vandalismem, odcizením či špatným povětrnostním podmínkám. Kola jsou zde často zaparkována přes noc a během víkendů.

2. 4 Bezpečnost cyklistů v městském provozu

Ve většině případů se cyklisté musí o komunikaci dělit s automobily. Při řešení problematiky celkového řízení provozu je proto třeba vzít náležitě v úvahu potřeby jak cyklistů, tak motoristů. Obě skupiny budou muset vypracovat pravidla vzájemné interakce a naučit se je zvládnout. V roce 2010 způsobily kolize mezi auty a cyklisty přibližně 40 % nehod, při nichž došlo ke zranění cyklistů, což bylo 20 % ze všech zranění v dopravě. Z výpovědí cyklistů a motoristů se došlo k závěru, že jak cyklisté, tak řidiči automobilů považují separované stezky cyklistů od komunikací pro motorová vozidla za méně stresující a méně vyvolávající konflikty. Výsledkem vědeckých studií je, že jsou automobil a jízdní kolo neslučitelné dopravní prostředky, a proto je potřeba odděleného trasování komunikací (Schmeidler, 2010).

Deffner, Hefter, Rudolph a Ziel (2012) řeší otázku, zda mají mít cyklisté vlastní samostatné trasy nebo mají sdílet dopravní prostor s ostatní dopravou. V otázce sdílení či separace se během let vytvořily dva zdánlivé protichůdné přístupy a to na **přístup segregované sítě**, který si zakládá na oddělené infrastruktuře s vlastní podobou a technickými parametry a stojí na předpokladu neslučitelnosti cyklistiky se silniční dopravou, a na **přístup holistický sdílený**, který počítá s navrácením celé uliční a silniční sítě chodcům a cyklistům pomocí dopravního zklidňování a sdílení prostoru pro motoristy s ostatními uživateli města. Předpokládá se, že motoristé musí své chování přizpůsobit nemotorové dopravě a musí dojít k výraznému snížení rychlosti automobilů na úkor zvýšení bezpečnosti. Tento přístup je ve shodě se stále silnějšími hlasy za kvalitní městský veřejný prostor. Během let se ukázalo, že je nutné mezi těmito dvěma přístupy učinit kompromis. Možnost vytvářet samostatné trasy je limitováno velikostí městského prostoru a rozpočtem na výstavbu. Na druhou stranu není sdílení prostoru s motorovými vozidly při vysokém počtu aut pro cyklisty uspokojivé. Je nutné obě řešení kombinovat a vytvářet sítě různých úrovní. Aneb sdílet, kde je to možné a oddělovat, kde je to nezbytné. Hustá síť místních cyklotras by měla procházet po tichých ulicích se zklidněnou dopravou bez nutnosti dalších opatření pro cyklisty. Podél hlavních dopravních tepen je vhodné vybudovat kvalitní cyklostezky, které bude využívat větší množství cyklistů a které se následně stanou páteří městské sítě aneb oddělovat, kde to vyžaduje bezpečnost, kvůli vysoké intenzitě a rychlosti automobilů.

3 Cyklistika v Evropě se zaměřením na západoevropské země

Z globálního pohledu jsou cyklistické podmínky ve městech většiny zemí vyspělého průmyslového světa všechno možné, jen ne bezpečné, pohodlné či atraktivní. Jízda na kole je zde pouze okrajovým způsobem dopravy, například k rekreaci, ale jen zřídka se jízdí kolo používá pro praktické a každodenní potřeby. Sociální distribuce cyklistiky má navíc tendenci být velmi nerovnoměrná, kdy většinu cyklistů tvoří mladí muži, méně je cyklistů žen a nakonec je nejméně na jízdě kole k vidění starších lidí. Avšak, existují i bohaté a technicky vyspělé státy, kde se podařilo, aby se jízdí kolo stalo tradičním způsobem při dopravě ve městech a jejich okolí. V Dánsku, Německu a Nizozemsku se dosáhlo úrovně, kdy je podíl cyklistiky na celkově vykonaných cestách více než desetkrát vyšší, než například ve Spojeném království nebo Spojených státech amerických. Dánské, německé a nizozemské ženy jezdí na kole stejně často jako muži a podíly v cyklistice mírně klesají s narůstajícím věkem. Kromě toho je cyklistika rozdělena rovnoměrně do všech příjmových skupin. Jízda na kole je v těchto zemích opravdu pro každého. Zajímavostí je to, že se zde jezdí na jednoduchých, levných kolech a téměř bez speciálního vybavení jako jsou chrániče nebo cyklistické přilby (Buehler, Pucher, 2008).

Ovšem ne vždy tomu tak bylo. V padesátých letech 20. století byl podíl cyklistické dopravy ve Spojeném království, přibližně 15 % všech jízd, vyšší než v Německu. V šedesátých letech docházelo k postupnému poklesu tohoto podílu ve všech vyspělých západoevropských zemích. V polovině sedmdesátých let došlo v Dánsku, Německu a Nizozemsku k masivnímu obratu v oblasti dopravy a městském plánování, kdy hodnoty podílu cyklistické dopravy dosáhly již současných hodnot. Naopak podíl cyklistiky ve Spojeném království postupně klesal až na 1,3 % v roce 2008, ve Spojených státech poté na 1 %. Celkový podíl cyklistiky neurčuje pouze historie, kultura, topografie či klima, za důležitější aspekty rozvoje cyklistiky se považuje především politika územního rozvoje, rozvoje měst, životního prostředí, dopravní, bytová, daňová a parkovací politika. Spojené království a Spojené státy daly volnost soukromým automobilům, zatímco v Dánsku, Německu a Nizozemsku začali

podporovat služby lidem a cyklistům, aby vytvořili k životu přátelská a udržitelná města (Buehler, Pucher, 2008).

Názorným příkladem cyklistického úspěchu je dle nizozemského dopravního poradce Dirka Ligtermoeta (2006) deset tzv. cyklistických měst. Jedná se o města s úctyhodným podílem cyklistiky na celkově vykonaných jízdách. Dominují zde města z Nizozemska. Cyklistická doprava v Groningenu, Kodani a Freiburgu je podrobněji popsána v kapitole č. 4.

Tabulka č. 5: Využívání jízdní kola v tzv. cyklistických městech (stav v roce 2006)

Město	Stát	Počet obyvatel města	Podíl cyklistiky na všech vykonaných cestách (v %)
Groningen	Nizozemsko	177 000	37
Zwolle	Nizozemsko	110 000	37
Veenendaal	Nizozemsko	61 000	32
Enschede	Nizozemsko	152 000	31
Münster	Německo	280 000	27
Amsterdam	Nizozemsko	735 000	27
Odense	Dánsko	185 000	25
Freiburg im Breisgau	Německo	213 000	22
Kodaň	Dánsko	502 000	23
Gent	Belgie	231 000	15

Zdroj: Ligtermoet, 2006; vlastní úpravy

Nejlepší cyklistická města v Nizozemsku jsou na úrovni zcela odlišné od cyklistických měst v Belgii, Dánsku, Německu a samozřejmě na úplně jiné úrovni než cyklistika ve zbytku evropských měst. Města v Nizozemsku s nejnižším podílem cyklistické dopravy dosahují hodnot mezi 15 až 20 %. Nejbližše se kvalitám cyklistice v Nizozemsku přibližuje Dánsko, kde jsou u velkých měst rozdíly v používání jízdních kol relativně nízké. V Německu se od národního průměru odlišují především západoněmecké spolkové země, obzvláště Severní Porýní a Vestfálsko. V Belgii ve Flandrech dosahuje několik dalších měst úrovně Gentu, téměř 15% podíl cyklistiky. Některé zdroje uvádějí největší podíl cyklistiky v Bruggách. Ve Spojeném království můžeme vyzdvihnout města jako York či Hull (11% podíl) a obzvláště univerzitní města Cambridge a Oxford s téměř 20% podílem cyklistiky. V Irsku dosahuje nejvyšších

hodnot Dublin, pouhých 5 %. Ve Švédsku lze nalézt extrémní ve městech Lund a Malmö (20% podíl), ovšem nejvyšší hodnotu vykazuje stotisícové město Västerås, některé zdroje mu přiřazují až 33% podíl. Ve Švýcarsku dosahují více než 15% podílu pouze města Bern, Basilej a Winterthur. Nad rakouský průměr vykazují největší extrémní města Štýrský Hradec (14 %) a Salzburg (19 %), ve Francii zase Avignon (10 %) a Štrasburk (12 %). V Itálii dominuje cyklistické dopravě město Ferrara s přibližně 30% podílem. Všechny uvedené hodnoty se vztahují k roku 2006 (Ligtermoet, 2006).

Tabulka č. 6: Hlavní dopravní prostředky každodenních cest ve 27 zemích Evropské unie v roce 2011 (údaje jsou v %)

	Automobil	Veřejná doprava	Chůze	Motocykl	Jízdní kolo	Ostatní
Belgie	61,2	16,5	5,1	0,4	13,4	3,4
Bulharsko	32,7	28,2	30,1	0,4	1,8	6,8
Česká republika	36,2	36,8	15,8	1,5	7,2	2,5
Dánsko	63,4	11,8	3,7	0,2	19,0	1,9
Estonsko	37,2	31,3	22,0	0,3	4,7	4,5
Finsko	61,9	12,6	10,2	0,1	12,5	2,7
Francie	63,7	20,1	9,4	2,3	2,6	1,9
Itálie	54,4	18,2	14,4	5,2	4,7	3,1
Irsko	67,7	14,2	12,2	0,4	3,2	2,3
Kypr	89,2	4,6	2,8	2,0	0,3	1,1
Litva	29,0	37,5	25,1	0,0	7,5	0,9
Lotyšsko	48,5	29,9	12,9	0,2	5,1	3,4
Lucembursko	63,6	28,4	5,7	0,0	1,7	0,6
Maďarsko	28,2	35,3	11,6	1,2	19,1	4,6
Malta	64,7	25,9	5,9	0,6	0,0	2,9
Německo	60,9	14,8	7,1	1,5	13,1	2,6
Nizozemsko	48,5	11,0	3,0	1,7	31,2	4,6
Polsko	43,0	31,4	14,2	0,6	9,3	1,5
Portugalsko	52,9	21,9	17,7	1,1	1,6	4,8
Rakousko	61,3	20,1	8,0	0,9	8,0	1,7
Rumunsko	30,3	26,5	28,9	0,5	5,2	8,6
Řecko	46,1	25,1	16,5	7,3	2,7	2,3
Slovensko	32,3	30,9	22,9	0,5	9,5	3,9
Slovinsko	68,4	10,3	12,6	0,7	6,9	1,1
Španělsko	47,4	30,2	14,5	3,7	1,6	2,6
Spojené království	56,7	22,1	13,4	1,2	2,2	4,4
Švédsko	51,4	19,8	11,4	0,3	17,1	0,0
EU 27	52,9	21,8	12,6	2,1	7,4	3,0

Zdroj: Deffner, Hefter, Rudolph a Ziel, 2012; vlastní úpravy



Obrázek č. 4: Systém na sdílení jízdních kol Velo Antwerpen v belgických Antverpách

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek č. 5: Volně uložená kola před stanicí podzemní tramvaje v Antverpách

Zdroj: Vlastní fotografie

Výše uvedená tabulka č. 6 ukazuje již aktuálnější hodnoty, avšak vzhledem k tomu, že byly získány na základě národních průzkumů ve všech členských státech Evropské unie, mohou být tyto hodnoty mírně zkreslené a je třeba brát je s rezervou. Výzkumný vzorek byl přibližně 1000 obyvatel v každé zemi, vyjma Malty, Kypru a Lucemburska, kde činil vzorek přibližně 500 obyvatel (Deffner, Hefter, Rudolph, Ziel, 2012). Vysokých hodnot jízdy na jízdním kole zde dosahují státy Nizozemsko, Dánsko, Maďarsko, Švédsko, Belgie, Německo a Finsko. Při pohledu na tabulku je důležité si uvědomit, že pro mnoho evropských zemí a měst neznamenaají nízké podíly cyklistiky automaticky vysokou míru využívání automobilů k dopravním účelům. Státy jako Bulharsko, Estonsko, Litva, Rumunsko a Španělsko naopak udávají vysoké podíly pěší chůze a jízdy veřejnou dopravou. Největší závislost na osobním automobilu vykazuje Kypr a naopak nejnižší Litva. Jízda na motocyklu je typická pro jižní státy Řecko, Itálii a Španělsko.

Česká republika se z hlediska cyklistiky umístila mírně nad průměrem celé Evropské unie a po Litvě vykazuje nejvyšší podíl cest veřejnou dopravou, což je velmi pozitivní z hlediska udržitelnosti. V používání automobilů se umístila značně pod průměrem Evropské unie a naopak v pěší chůzi nad jejím průměrem. Zmínění České republiky v Ligtermoetově článku (2006) poukazuje na rostoucí význam cyklistiky v této zemi. Ligtermoet zmiňuje několik předních cyklistických měst jako Olomouc a České Budějovice s podíly mezi 5 až 10 % a Prostějov s 20% podílem cyklistiky, avšak současně upozorňuje na celkový podíl cyklistiky, který je pod 5 %. Pozitivní zprávou pro Českou republiku může být tvrzení, že ji Ligtermoet přirovnává k velikánům typu Švédska, Itálie a Spojeného království – celkově nízký podíl cyklistiky, na druhou stranu výskyt měst, kde je jízdní kolo respektovaným a využívaným dopravním prostředkem.

3. 1 Evropské cyklistické projekty

Téměř každoročně se konají cyklistické konference a kongresy. Každé dva roky se konají celoevropské konference Velo-city, v letošním roce se bude konat v australském Adelaide (velo-city2014.com, 2014), které pořádá Evropská cyklistická federace (ECF) spolu s příslušnými místními institucemi a úřady. Tato federace sdružuje 52 organizací z celkem 31 zemí a vydává taktéž výtahy z vědeckých studií především

v angličtině. Odborníci a dopravní experti vytvářejí cyklistické strategie na národní, regionální a komunální úrovni. Města nebo rovnou celé státy se mohou připojit k cyklistickým akcím konaným na evropské i národní úrovni. Patří zde například Evropský cyklistický den (ECF), Evropský den bez aut, Evropský týden mobility, Týden cyklistiky ve Spojeném království a další (Dekoster, Schollaert, 2002). Projekt Iniciativa Civitas 2020, spolufinancovaný Evropskou unií, má za cíl zvýšit mobilitu ve městech. Tohoto projektu se v České republice zúčastnila Praha, Ústí nad Labem a nakonec Brno, kde v období 2010 až 2012 došlo ke zvýšení podílu cyklistiky na dopravě z 1 % na celková 4 % (civitas-initiative.org, 2014).

Dále následuje popis tří zajímavých projektů. Prvním z nich je program **Greenways**. Definice Greenways se liší od jejich geografického výskytu. Evropská asociace Greenways je definuje jako komunikace určené pro bezmotorovou dopravu, zejména pro pěší, cyklisty, koně, vozíčkáře a kolečkové bruslaře. Tyto cesty by měly vést částečně nebo úplně nevyužívanými dopravními liniemi, jakou jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty apod. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území. Naproti tomu jsou středoevropské a české Greenways definovány jako trasy, komunikace nebo přírodní koridory, které jsou využívány v souladu s jejich ekologickou funkcí a potencionálem pro sport, turistiku a rekreaci. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě. Ve městech mohou tyto stezky výrazně přispět k naplňování různých funkcí stanovených územním plánem. Zlepšují například dopravní obslužnost, zhodnocují liniové krajinné i urbanizované prvky, podporují výstavbu zeleně, tvorbu parkových ploch, ochranu a využití břehových porostů a v místech, která nejsou intenzivně zastavěna, se mohou stát základní zelenou kostrou a obrannou barierou proti příliš intenzivní výstavbě. Greenways mohou významně zvýšit podíl cyklistů a chodců usnadněním pohybu a zlepšením dostupnosti často navštěvovaných míst. Cíleně navrhované stezky s primární dopravní funkcí, jako například „Bezpečné stezky do škol“, se stávají důležitým prvkem celkové dopravní sítě. V České republice jsou zelené stezky Greenways asistenčním a grantovým programem Nadace Partnerství (Martinek a kol., 2007).

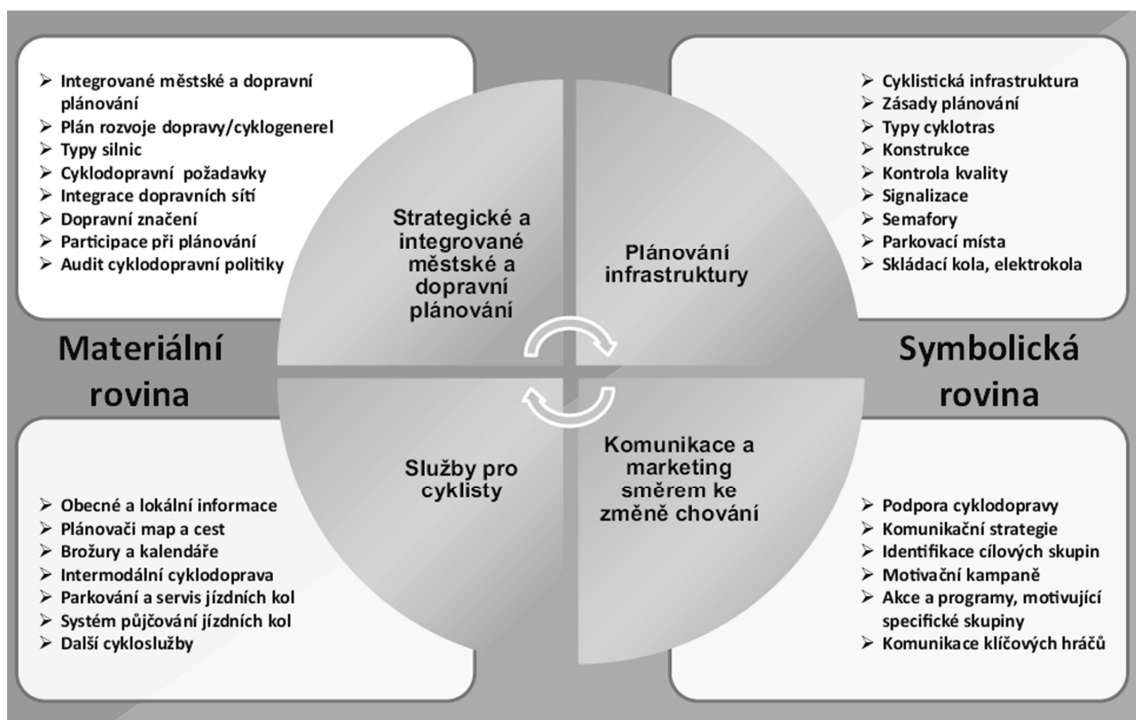
Evropská cyklistická federace je autorem dalšího zajímavého projektu a to evropské sítě cyklotras **EuroVelo**. Tato síť je v současnosti tvořena celkem 14 cyklotrasami s celkovou délkou přes 45 tisíc kilometrů, z nichž tři procházejí Českou republikou a dokonce jedna z nich, trasa č. 4 s názvem Trasa střední Evropou, prochází samotnou Ostravou. Cílem tras EuroVelo je podpora a propagace cyklodopravy a cykloturistiky. Síť EuroVelo by se měla rozvíjet v zemích, ve kterých byla cyklistika potlačována minulými politikami (ecf.com, 2014).



Obrázek č. 6: Schématické znázornění evropské sítě cyklotras EuroVelo

Zdroj: www.ecf.com, 2014

Třetím a posledním zmíněným projektem je projekt **Mobile 2020** – více cyklistiky v malých a středně velkých městech střední a východní Evropy do roku 2020. Jeho cílem je předání zkušeností a poznatků z úspěšných cyklistických měst západní Evropy těm, kteří rozhodují o cyklistických strategiích a navrhují a plánují cyklistickou infrastrukturu. Totiž jen dobře informovaní odborníci a politici mohou změnit postoj a situaci v oblasti podpory cyklistické dopravy. Projekt je založený na zvládnutí témat strategického a integrálního plánování rozvoje města a dopravy, plánování infrastruktury, služby pro cyklisty, komunikace a marketing a zacílení na změny dopravního chování (viz obr. 5). Jednotlivé tematické větve musí být chápány a zaváděny ve vzájemné spojitosti. Ovšem ne všechny uvedené přístupy a příklady jsou vhodné pro všechna města zapojena v projektu Mobile 2020 (Deffner, Hefter, Rudolph, Ziel, 2012).



Obrázek č. 7: Mobile 2020 – cyklodoprava jako systém

Zdroj: Deffner, Hefter, Rudolph, Ziel, 2012

4 Případové studie z vybraných měst

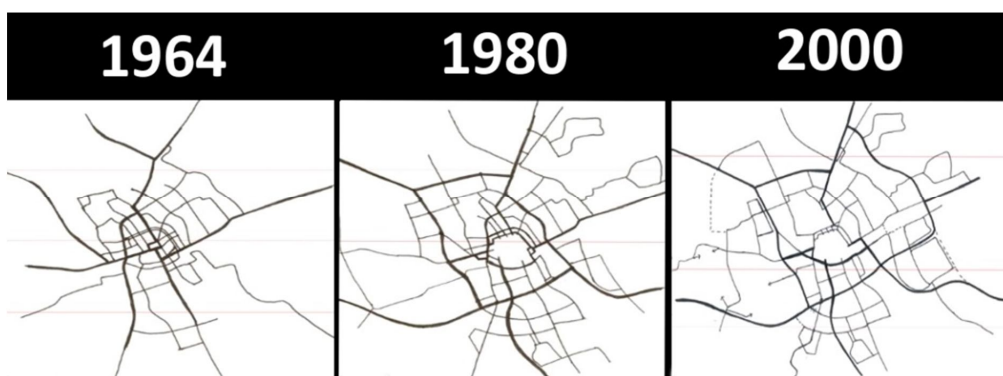
Tato kapitola má za cíl seznámit čtenáře se čtyřmi vybranými městy – Groningen, Kodaň, Freiburg a Washington. Ty by se mohly stát názorným příkladem a inspirací pro města, která by se chtěla podílet na rozvoji cyklistiky a zároveň v nich vytvořit přívětivé podmínky pro život jejich obyvatel. Washington byl vybrán na základě osobní cyklistické zkušenosti autora práce v tomto městě.

4. 1 Případová studie Groningenu

Na severu Nizozemska leží město, kterému se přezdívá „Světové město cyklistiky“ (World Cycling City). Je jím skoro dvěstětisícový Groningen. Více než 50 % všech dopravních cest je zde vykonáno na jízdním kole (urbanistdispatch.com, 2013). Tento podíl se však stále mění. Cyklistická doprava v Groningenu je postavena na třech přístupech a to na **politice, kompaktnosti a kontinuitě**. Základy úspěchu města spočívají v jeho kompaktní prostorové struktuře. V okruhu tří kilometrů od středu města žije přes 75 % obyvatel a je zde soustředěno 90 % všech pracovních míst. Téměř všechny budovy se nacházejí v okruhu pěti kilometrů. Toto staré hanzovní město je taktéž sídlem dvou univerzit, na kterých studuje 36 tisíc studentů. Silniční síť má radiální strukturu a tvoří jí pět hlavních silnic, spojující centrum města s jeho předměstími, a obchvat, na který jsou větveny silnice z přilehlého okolí. Pro veřejnou dopravu je taktéž charakteristická radiální struktura a je téměř souběžná s hlavní silničními komunikacemi. Okresní veřejná doprava se na městskou dopravu napojuje na hlavní stanici v centru města. Ideální prostorové uspořádání města a fungující veřejná doprava jsou pouze začátkem omezování automobilové dopravy a cyklistického boomu. Do roku 1964 bylo realizováno jen pár cyklistických zařízení, ovšem po tomto roce došlo díky důsledné plánovací politice k jejich rozmachu. Od roku 1969 dostala cyklistika přednost před automobily a došlo k zavedení jednosměrného automobilového provozu a změn ve výstavbě hlavních silničních komunikací (viz obr. 6). Důležitým cílem bylo vytvořit dlouhé a nepřerušované cyklistické trasy s co nejméně přerušováními z důvodu bezpečnosti cyklistů. V 80. letech začal experiment sledování využívání parkovacích míst pro jízdní kola v centru města, který se následně dočkal úspěchu a dnes je těchto míst ve městě téměř 30. V roce 1986 byl ve

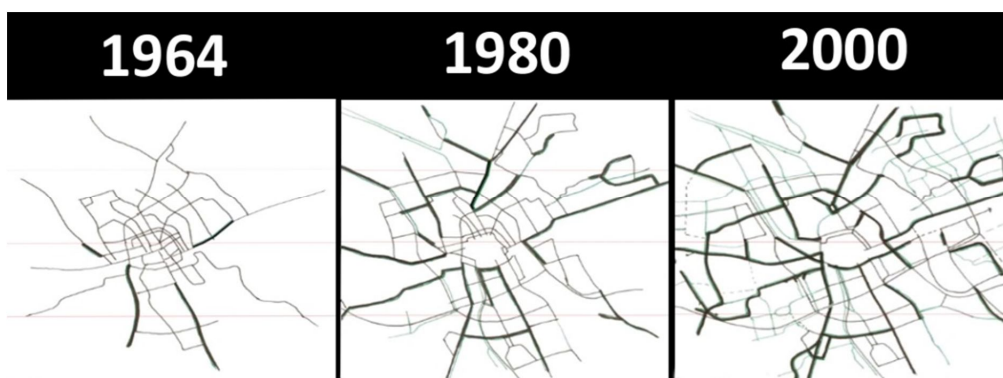
strategickém dokumentu *Nota Fietsvoorzieningen Groningen* popisován jako první cyklistické město, které tuto problematiku pojalo skutečně komplexně. Během dalších deseti let (1989-2000) investovalo město do rozvoje cyklistické infrastruktury 23 mil. € a to na stavbu nových cyklostezek s asfaltovým povrchem a mostů (viz obr. 7). V roce 2002 získal Groningen titul cyklistického města roku, tzv. *Fietsstad* (Ligtermoet, 2006).

Dnes je v Groningenu k vidění jedinečný dopravní cirkulační model, který znemožňuje automobilům průjezd městským centrem, jízdní kolo se stalo nejrychlejší a nejvíce preferovanou volbou dopravy a taktéž nejviditelnějším dopravním prostředkem. K tomu zajisté přispělo i více než 10 tisíc parkovacích míst v celém městě (urbanistdispatch.com, 2013). Groningen by se mohl stát vzorem pro česká města, jako jsou Hradec Králové, Prostějov a Uničov. Ty jsou již dnes cyklistickými městy a díky své prostorové struktuře, která se dá svojí podobností přirovnat ke Groningenu, je možno uplatněním podobné cyklistické plánovací politiky dosáhnout obdobného úspěchu.



Obrázek č. 8: Změny ve struktuře silniční sítě v Groningenu v letech 1964-2000

Zdroj: www.aviewfromthecyclepath.com, 2009; vlastní úpravy

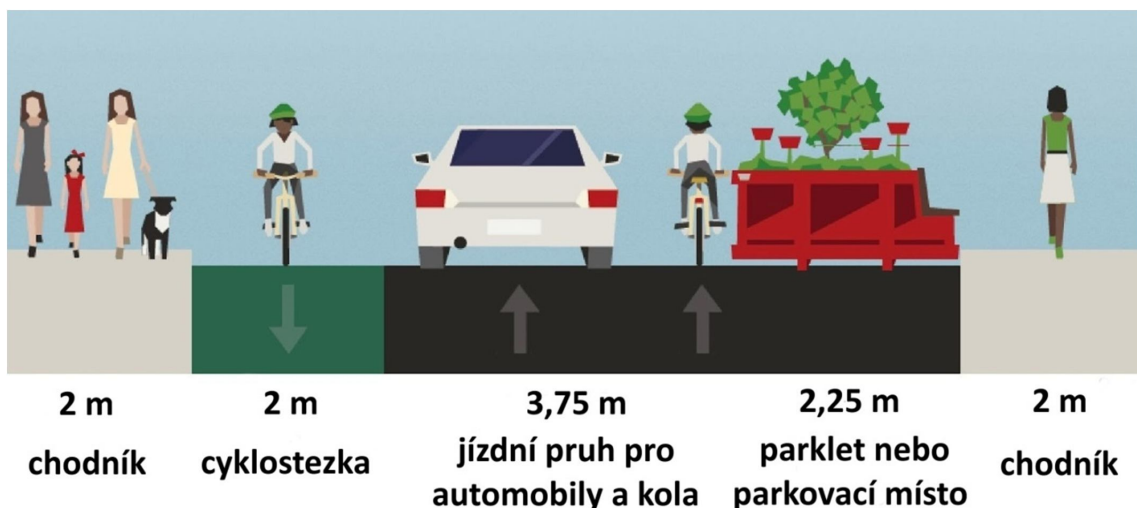


Obrázek č. 9: Změny ve struktuře cyklistické sítě v Groningenu v letech 1964-2000

Zdroj: www.aviewfromthecyclepath.com, 2009; vlastní úpravy

4. 2 Případová studie Kodaně

Hlavní město Dánského království, Kodaň, je jedním z mála velkých evropských měst se skutečnou cyklistickou tradicí. Již před druhou světovou válkou se zde nacházelo 130 kilometrů cyklostezek a po ní se začalo se segregací cyklistické dopravy od automobilové. Dnes je v celém městě vybudováno více než 300 kilometrů cyklostezek. Do roku 2016 má být celá síť kompletně hotova. Cyklostezky mají stanovenou šířku 2 metry, častěji je však jejich šířka větší než 2,5 metrů (Ligtermoet, 2006). Dále zmíněná opatření jsou nápadem architekta a urbanisty Jana Gehla, duchovního otce projektu **Copenhagenize**, vzniklého v roce 2007 (copenhagenize.com, 2014), ve kterém je územní plánování a projektování zaměřeno na lepší zpřístupnění města pro cyklisty a chodce a na vytvoření menší závislosti na automobilu (Gehl, 2010).



Obrázek č. 10: Optimální způsob úpravy (přebudování) 12 metrů široké ulice v Kodani

Poznámka: Parklet = malý prostor vzniklý rozšířením chodníku, obvykle s vybavením a zelení.

Zdroj: www.copenhagenize.com, 2014; vlastní úpravy

Cyklostezky, které vedou podél chodníků, jsou od nich obvykle odděleny obrubníky a podobně i od parkovacích a jízdních pruhů. V místech, kde trasy pro jízdní kola nejsou vymezeny obrubníky, jsou vyznačeny barevné pruhy za řadou zaparkovaných aut směrem k chodníku, takže parkující automobily chrání cyklisty před motorizovanou dopravou. Tento systém je znám jako tzv. cyklostezky v kodaňském stylu. Podobný přístup je využit například ve Washingtonu D. C. (viz kapitola 4. 4). Zásadou pro cyklistický provoz v Kodani je bezpečnost „ode dveří ke dveřím“, tedy po

celé trase při průjezdu cyklisty městem. Prostor pro tuto komplexní síť se z velké části získává omezováním automobilové dopravy. Parkovací místa a jízdní pruhy byly postupně zredukovány a většina hlavních městských čtyřproudých ulic se tak změnila na dvouproude s dvěma pruhy pro jízdní kola, s dvěma chodníky a středním pruhem určeným k bezpečnějšímu přechodu chodců přes ulici. Cesty pro cyklisty vedou podél chodníků stejným směrem jako motorizovaná doprava a jsou vždy na pravé straně motorizované dopravy. Během jednoho výzkumu v Kodani v roce došli k závěru, že jedním z nejpálčivějších problémů města byly zácpy na cyklistických trasách. Častá přerušování na křižovatkách totiž znepříjemňují jízdu na kole a ničí její rytmus. Během několika let se zavedla opatření redukcující tento problém. Cyklistické trasy jsou často převedeny přes postranní ulice bez přerušování. Výsledkem jsou tak cyklistické trasy s menším počtem přerušování a jasným upozorněním pro řidiče, že musí počkat. Taktéž byly zavedeny zelené cyklistické vlny, které přiměřeně snižují nepříjemná zastavování. Kvůli vytvoření těchto zelených vln pro cyklisty jsou semaforey nastaveny tak, aby cyklisté jedoucí do města a z města konstantní rychlostí 20 km/h nemuseli v dopravní špičce zastavovat. Z hlediska veřejné dopravy musí mít cyklista možnost vzít své kolo do vlaku, metra a přednostně i do městského autobusu. A když je to potřeba, musí takovou službu nabízet i taxi (Gehl, 2010). Vliv všech zmíněných opatření vedl k nárůstu cyklistiky v Kodani za posledních 6 let o 13 procentních bodů na současný 36% podíl cyklistiky na celkově vykonaných cestách (copenhagenize.com, 2014).



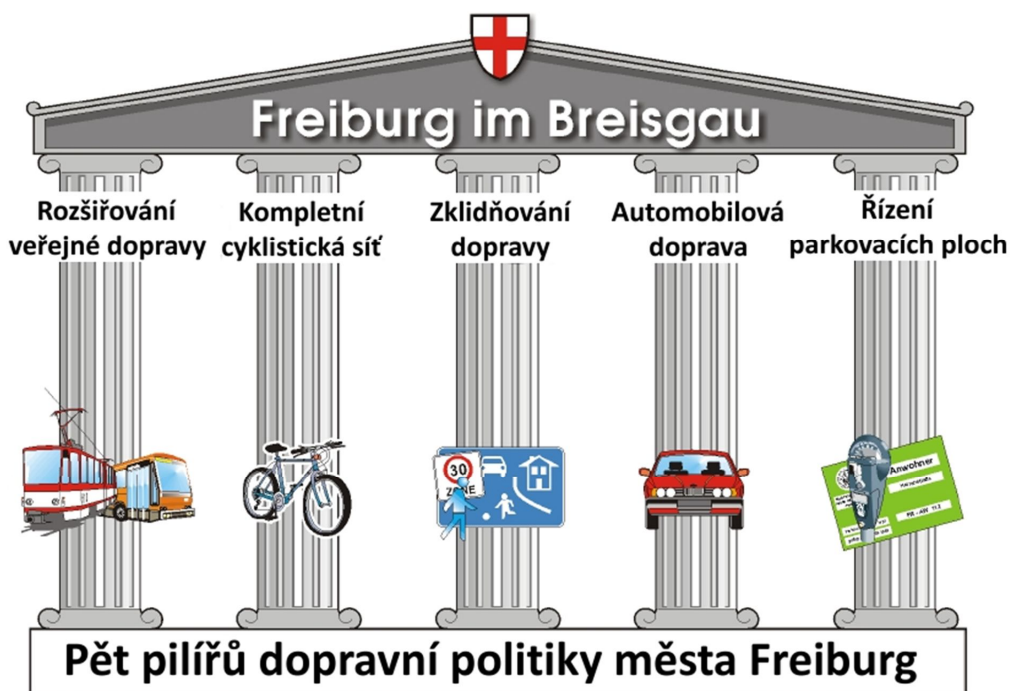
Obrázek č. 11: Cyklistický provoz v Kodani během odpolední dopravní špičky

Zdroj: www.2greenenergy.com, 2013

4. 3 Případová studie Freiburgu

Freiburg, celým názvem Freiburg im Breisgau, se rozkládá mezi pohořím Černý les a řekou Rýn na jihozápadě Německa ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko. V roce 1970, rok po přijetí prvního generálního dopravního plánu, byla ve městě zbudována první cyklostezka. V následujících letech byly postupně aplikovány kroky vedoucí k celkovému zlepšení životních podmínek ve Freiburgu (Schade, 2007a). Celý **integrováný dopravní koncept města** je postaven na pěti nosných pilířích a to na tramvajové dopravě, cyklistické dopravě, zklidňování dopravy, automobilové dopravě a hospodaření s parkovacím prostorem (viz obr. 10). Podstatou dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou. Úspěšnost tohoto konceptu znázorňují následující čísla. V letech 1982-1999 narostl podíl cyklistické dopravy z 15 na 26 %, podíl veřejné dopravy narostl z 11 na 18 % a podíl cest osobními automobily klesl z 29 na 25 %. Dnešní cyklistická síť ve Freiburgu má úctyhodnou délku přes 400 kilometrů. Tato síť je skládá z prvků pro cyklisty v ulicích, jako jsou cyklostezky a cyklistické pruhy, dále zahrnuje komunikace vhodné ke smíšenému provozu, lesní a hospodářské cesty. Schade (2007b) dále tvrdí, že pomocí jeho know-how lze v cyklistické dopravě docílit mnoho za poměrně nízké náklady. Cyklistická infrastruktura musí taktéž obsahovat i parkoviště, které jsou spolehlivou ochranou proti obávaným krádežím jízdních kol. Zajímavá je taktéž přeměna centra Freiburgu v rozsáhlou pěší zónu. Majitelé tamních obchodů byli zpočátku zásadně proti, ale svůj postoj změnili radikálně poté, co v centru uzavřeli první ulici pro automobilový provoz. Nakonec to byli právě majitelé obchodů, kdo začal naléhat na úřady, aby zavádění těchto pěších zón postupovalo rychleji. Podobná opatření zavedl i Štrasburk a přístupnost pěších zón i pro cyklisty tak vedla v obou městech ke zvýšenému používání jízdních kol (Dekoster, Schollaert, 2002).

Zkušenosti z Freiburgu byly konzultovány v roce 2007 na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice (Schade, 2007b). Integrovaný dopravní koncept Freiburgu by mohl být aplikován na města, jako jsou Brno a Liberec, popřípadě i na Ostravu v rámci jejího městského centra, které se již dnes potýká s nárůstem automobilové dopravy, nedostatkem parkovacích míst a vyklidňováním.



Obrázek č. 12: Integrovaný dopravní koncept města Freiburg im Breisgau

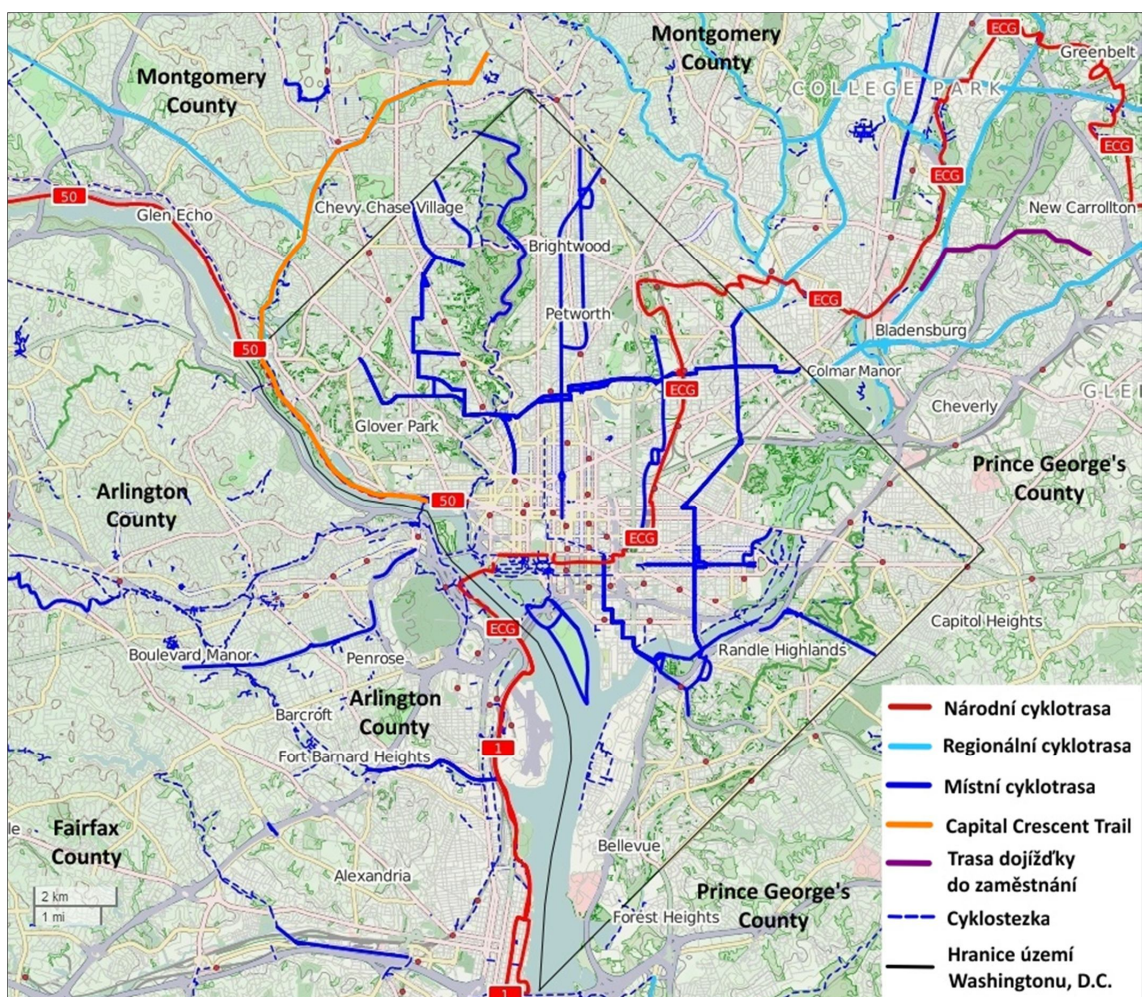
Zdroj: Schade, 2007a; vlastní úpravy

4. 4 Případová studie a cyklistická zkušenost z Washingtonu

Washington, District of Columbia, hlavní město Spojených států amerických (dále jen USA), a jeho suburbie v okresech Montgomery County ve státě Maryland a Arlington County a Fairfax County ve státě Virginia jsou na americké poměry skutečným cyklistickým rájem. Samotný Washington je po New Yorku městem s nejvyšším podílem (54,6 %) cyklistické, pěší a veřejné dopravy dohromady. Z největších měst v USA se v žebříčku používání jízdních kol k dojíždění z roku 2012 umístil celkově třetí s 4,1% podílem cyklistické dopravy (McLeod, 2013).

Autor této práce měl v loňském roce možnost navštívit Washington a jeho okolí a vyzkoušet si dojíždění do zaměstnání na jízdním kole a to v období mezi květnem a zářím. Kolo bylo využito i pro účely dojíždění do Washingtonu, na vyjížďky po městě a jeho okolí. Ze zkušenosti se je možno cyklistiku v tomto regionu rozdělit na dvě oblasti. První je oblast, kde převažuje obyvatelstvo afroamerického a hispánského původu. Autem zde disponuje drtivá většina domácností, cyklistika je záležitostí pouze mladších věkových skupin a jedná se samozřejmě o cyklistiku rekreační. V této oblasti byly také vykonávány cesty do zaměstnání. Většina této pětakilometrové trasy

byla vedena po čtyřproudé komunikaci s poměrně vysokou hustotou provozu v mírně kopcovitém terénu. Velké množství křižovatek a absence cyklostezek způsobily, že cesta do zaměstnání trvala přibližně 25 minut nezávisle na denní době. Je důležité zmínit, že pravidla dopravního provozu v USA umožňují řidičům automobilů odbočit na světelné křižovatce vpravo, i když jim svítí červená barva. Na tento fakt upozorňuje i Gehl (2010), který tuto americkou praxi vylučuje ve městech, které chtějí přilákat lidi k jízdě na kole. První oblast zahrnuje z velké části okres Prince George's County, ale i v něm je možné nalézt kvalitní cyklistickou infrastrukturu a to hlavně podél řeky Anacostia a také v areálu Marylandské univerzity v College Parku.



Obrázek č. 13: Cyklotrasy a cyklostezky ve Washingtonu a jeho okolí

Zdroj: Podkladová mapa z www.opencyclemap.org, 2014; vlastní zpracování

Druhou a pro cyklisty příjemnější oblastí je většina území Washingtonu a na něj navazující území v okrese Montgomery County a území za řekou Potomac v Arlingtonu. Hustota cyklostezek a cyklistických pruhů zde není tak vysoká jako je tomu ve

zmíněných městech kapitoly č. 4, ovšem kvalitou jejich zpracování za nimi určitě nezaostává, viz fotografie z hlavních ulic ve městě Washington. Velmi vysoká hustota cyklistů je v parku National Mall a jeho okolí. Zde se jedná především o cyklisty, turisty i rezidenty, využívající službu **Capital Bikeshare**. Tento projekt sdílení jízdních kol, druhý největší v USA, disponuje více než dva a půl tisícem vizuálně nezaměnitelných červených jízdních kol, které si je možno vypůjčit a poté vrátit v některé z více než 300 stanic. Roční členství vyjde na 75 dolarů (capitalbikeshare.com, 2014).



Obrázek č. 14: Capital Bikeshare – jízdní kola před univerzitou v Georgetownu

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek č. 15: Stanice úschovy jízdních kol umístěná u nádraží Union Station

Zdroj: Vlastní fotografie

Samozřejmostí je možnost vzít si jízdní kolo do prostředků městské hromadné dopravy a to metra a autobusů, které mají na čelní části držáky na kola. Velká úschovna kol se nachází před washingtonským nádražím Union Station (viz obr. 13). Washington je typickým městem úředníků a je běžné zde potkat cyklistu jedoucího na červeném kole ve společenském obleku. Cyklostezky v této oblasti vynikají vysokou kvalitou, jsou velmi pohodlné, mají povrch asfaltový nebo nezpevněný a jsou obohacené několika doplňky, například lavičkami, stojany, pevnými vzduchovými pumpami, jednoduchými posilovacími stroji, toaletami, pítkami s chladnou vodou, které jsou využívány hlavně v letním období, vysoká vlhkost a vysoké teploty vzduchu nejsou pro cyklistu nic příjemného, panuje zde totiž vlhké subtropické klima. Území Washingtonu taktéž protínají dvě významné cyklotrasy. První z nich, národní cyklotrasa East Coast Greenway (ECG), která je obdobou evropského projektu EuroVelo, byla vyzkoušena a projeta na trase dlouhé 60 kilometrů od Greenbeltu v Marylandu až po Mount Vernon ve Virginii. Druhou významnou cyklotrasou a cyklostezkou je Capital Crescent Trail spojující významná marylandská města Silver Spring a Bethesda s washingtonským Georgetownem. Tato cyklostezka je nejvyužívanější cyklostezkou v USA (cctrail.org, 2014).



Obrázek č. 16: Cyklistické pruhy vedoucí středem ulice Pennsylvania Avenue

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek č. 17: Cyklostezka v tzv. kodaňském stylu

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek č. 18: Předsunutý prostor pro cyklisty před křižovatkou

Zdroj: Vlastní fotografie

5 Cyklistická doprava v České republice

Až donedávna bylo jízdní kolo v České republice vnímáno především jako sportovní nástroj a prostředek pro relaxaci a volný čas. V dnešní době však čím dál více obyvatel využívá kolo k dopravě za prací nebo zábavou, a to i ve městech, která nemají cyklistickou tradici. I když mají česká města rozdílné podmínky, pokud jde o vstřícnost k cyklistům, tak obecně postrádají celkovou koncepci rozvoje bezmotorové dopravy (Martinek a kol., 2011). V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi, především těmi z Evropské unie, jsou v České republice investice do cyklistické dopravy a cykloturistiky podhodnoceny, a to na všech úrovních a ve všech zainteresovaných resortech. Cykloprůmysl v České republice představuje dle statistiky asociace prodejců a dovozců kol ročně na 400 tisíc prodaných jízdních kol. Ročně se zde vyrobí na půl milionu jízdních kol a to především na vývoz, k čemuž je nutné připočítat výrobu komponentů a příslušenství, což v souhrnu představuje sumu přibližně 5 miliard Kč,- ročně. Investice do cyklistické infrastruktury především ve městech, ale i ve venkovských regionech, přinesou zvýšené prodeje jízdních kol. Podle Evropské cyklistické federace zmíněné v kapitole 3. 1, by zdvojnásobení přepravních výkonů připadající na kola znamenalo v Evropě prodej 10 milionu jízdních kol navíc (Martinek, 2012).

Z údajů zjištěných během sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 (viz tabulka č. 7) lze vyčíst, že jízdní kolo není v českém prostředí při dojížděcí do zaměstnání či školy, pouze 1,4 % všech dojíždějících, častým jevem. Na území hlavního města Prahy využívá jízdní kolo k této činnosti pouze 0,2 % dojíždějících, naproti tomu městskou hromadnou dopravu využívá téměř 18 % dojíždějících obyvatel. Nad republikový průměr výrazně vyčnívají Pardubický, Olomoucký, Královehradecký a Zlínský kraj. Jedná se o kraje, ve kterých jsou ideální fyzickogeografické podmínky pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky. Cyklistická města jako Pardubice, Prostějov, Hradec Králové či Uherské Hradiště se rozkládají v rovinatém, popřípadě mírně zvlněném terénu, který tak umožňuje příjemnější jízdu na jízdním kole do zaměstnání nebo školy. V Moravskoslezském a Jihomoravském kraji lze také nalézt cyklistická města jako Krnov, Studénka, Břeclav či Hodonín, avšak pouze tato města samotná nemohou vyvážit nízký podíl cyklistické dopravy v celokrajském průměru.

Tabulka č. 7: Dojíždějící do zaměstnání a školy na jízdním kole v České republice, krajích a okrese Ostrava-město v roce 2011

	Dojíždějící celkem	Počet obyvatel dojíždějících na jízdním kole	Procent (%) z celkového počtu dojíždějících
Hlavní město Praha	199 360	403	0,20
Středočeský kraj	174 069	2 517	1,45
Jihočeský kraj	95 851	1 349	1,41
Plzeňský kraj	85 985	772	0,90
Karlovarský kraj	33 425	241	0,72
Ústecký kraj	90 503	889	0,98
Liberecký kraj	48 344	526	1,09
Královéhradecký kraj	77 926	2 105	2,70
Pardubický kraj	76 616	2 547	3,32
Kraj Vysočina	77 893	768	0,99
Jihomoravský kraj	202 477	2 134	1,05
Olomoucký kraj	99 849	3 110	3,11
Zlínský kraj	97 972	2 348	2,40
Moravskoslezský kraj	161 341	1 844	1,14
Česká republika	1 521 611	21 553	1,42
Okres Ostrava-město	53 998	240	0,44

Zdroj: www.czso.cz, 2014; vlastní úpravy a výpočty



Obrázek č. 19: Navrhovaná síť dálkových cyklotras v České republice

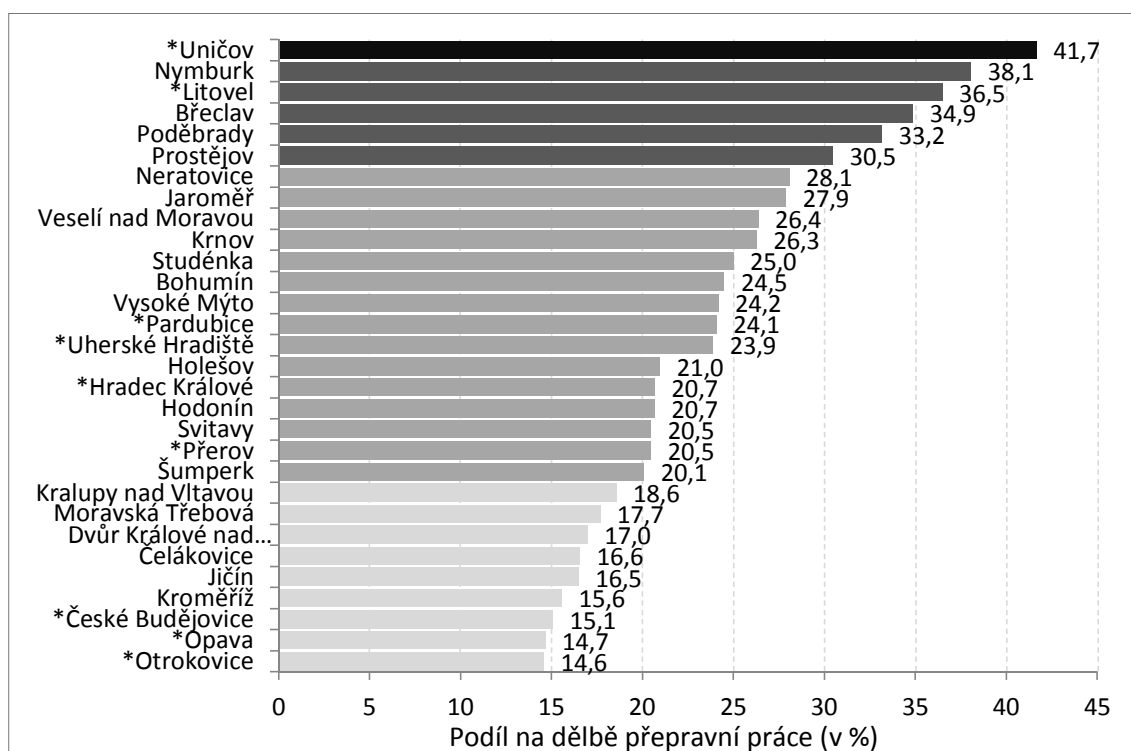
Zdroj: www.ceskojede.cz, 2014

5. 1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v České republice pro léta 2013-2020 (dále jen Cyklostrategie) je dokument vytvořený Centrem dopravního výzkumu, veřejně výzkumnou institucí spadající pod resort ministerstva dopravy. Zodpovědným projektantem tohoto dokumentu je již několikrát zmiňovaný Jaroslav Martinek, který je zároveň cyklokoordinátorem rozvoje cyklistické dopravy v České republice. Východiskem pro Cyklostrategii pro léta 2013-2020 byla předchozí Cyklostrategie pro léta 2004-2011 a její aktualizace. Současná Cyklostrategie vychází z potencialu počtu registrovaných jízdních kol v České republice, až 4 miliony kol, který je srovnatelný s počtem registrovaných automobilů. Většina domácností je vybavena alespoň jedním jízdním kolem. Jedinci a domácnosti, které nevlastní jízdní kolo, mohou využít služeb cyklopůjčoven od ČD Bike Českých drah, kterých je v České republice nejvyšší počet. Ostatní projekty veřejných cyklopůjčoven jsou teprve na svém začátku, ale při státní podpoře těchto systémů by mohlo dojít k jejich rychlému rozšíření po celém území České republiky, čímž se zvýší užívání jízdního kola v českých městech. Dle Martinka (2012) je v současné době podíl cyklistiky na přepravních výkonech na sedmi procentech celorepublikového průměru a cílem je s podporou státu dosáhnout na úroveň 10 % do roku 2020. Používání jízdních kol roste nejen ve velkých městech, ale i na venkově. Především ve velkých městech Praha, Brno a Ostrava, existuje potenciál na skokové zvýšení podílu jízdního kola na přepravních výkonech v řádu desítek procent. Téměř třetina obyvatel Prahy přiznává, že by na kole jezdila pravidelně, kdyby k tomu byly vytvořeny potřebné podmínky a to hlavně z hlediska bezpečnosti. Ke snížení podílu cyklistiky na přepravních výkonech došlo především v menších městech a to z důvodu absence podpory cyklistické dopravy, přebujelého automobilismu a jeho nekontrolovanému rozvoji.

Evropská cyklistická federace a její zástupce v České republice, Nadace partnerství, rozdělují obce do třech kategorií. První kategorie jsou obce začínající s podporou cyklistiky a současně je v nich podíl cyklistiky na přepravních výkonech pod úrovní 10 %. Tyto obce nemají dosud dostatečně nastavené organizační struktury pro rozvoj cyklistiky a především u menších obcí chybí personální obsazení a rozpočet. Do této kategorie by mělo spadat i město Ostrava, dle podílu pod úrovní 10 %, ačkoliv

současně jsou u něj částečně přítomny znaky druhé kategorie, do které patří obce, které vykazují určitý vývoj v podpoře cyklistiky, mají jasně stanovené cíle, strategii rozvoje a podíl cyklistiky na přepravních výkonech mezi 10 až 25 %. Do třetí a nejvyšší kategorie náleží jen minimum obcí České republiky, většinou se jedná o menší města s více než 25% podílem cyklistiky na přepravních výkonech (Martinek, 2012). Do poslední zmíněné kategorie můžeme díky údajům ze sčítání lidu, domů a bytů z roku 2001 zařadit celkem 25 měst. Nevyšší podíl cyklistiky v roce 2001 vykazovalo město Uničov a to úctyhodných 41,7 % (Martinek, 2007). Novější data bohužel nelze dohledat. Avšak je třeba konstatovat, že v případě České republiky, na rozdíl od velkých cyklistických měst západní Evropy, se tyto cyklistické podíly mění s časem pouze marginálně, v omezeném počtu případů je to v řádech několika procent.



Obrázek č. 20: Podíl cyklistické dopravy při cestě do zaměstnání v roce 2001 v obcích nad 10 tisíc obyvatel

Poznámka: Města označená * jsou současně signatáři Uherskohradištské charty

Zdroj: Martinek a kol., 2007; vlastní úpravy

Základním a národním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému, jejímž důsledkem by byly minimálně čtyři efekty, a to **zlepšení mobility v území**, rozvoj

cykloturistiky v území, rozvoj cykloturistik na venkově, zlepšení lidského zdraví a nakonec ochrana životního prostředí. Se samotnou cyklodopravou souvisí primárně první zmíněný efekt, kdy bude potenciál cyklistiky plně využit díky novým opatřením, která přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách do zaměstnání, škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času (Martinek, 2012).

K naplnění těchto vizí je dle Martinka (2012) stanoveno několik strategických cílů a to na dvou úrovních, **národní** a **místní**. Národní úroveň se týká především cílů ohledně zvýšení podílů cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020, snížení počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů o 50 % do roku 2020 oproti roku 2020, podpory cyklistiky jako jednoho z pilířů národní dopravní politiky, podpory projektu tzv. Cyklistické akademie, která by měla poskytovat metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích pod heslem „města krátkých vzdáleností“ a nakonec podpora rozvoje cykloturistiky projektem Česko jede. Pro Ostravu a další současná a potenciální cyklistická města je primární druhá, místní úroveň. Cyklostrategie totiž vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na 25 % do roku 2015, dále je potřeba zvýšit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras, zajistit bezbariérovost na trase aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů, vytvořit zázemí v cíli aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, realizovat lepší kampaně a zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, a nakonec je potřeba vytvořit zázemí pro odpočinek.

Požadavky cyklistiky při plánování a projektování cyklistické infrastruktury se liší především druhem, viz kapitola 1. (dle Mourek a kol., 2011), či tzv. pilířem cyklistiky (dle Martinek a kol., 2007). Dopravní cyklistika vyžaduje infrastrukturu, která umožní rychlý, efektivní, bezpečný a pohodlný přesun. Naproti tomu cykloturistika a terénní cyklistika již takovou infrastrukturu víceméně nevyžaduje. Požadavky cykloturistů a terénních cyklistů se liší od zvolené náročnosti daného cyklisty. Nenáročný výškový profil trasy je pro cyklodopravu téměř nutností, avšak existují i výjimky, například cyklodoprava v San Franciscu.

Tabulka č. 8: Požadavky třech pilířů cyklistiky

	Dopravní cyklistika	Cykloturistika	Terénní cyklistika	
Rychlost a efektivnost přesunu	++	0	- až --	
Nenáročný výškový profil trasy	++	- až +	- až --	
Přírodní povrch cesty	- až 0	- až ++	++	
Hravost a pestrost cesty	-	0 až +	++	
Tradiční turistické cíle	--	++	0 až +	
Lesní a krajinný zážitek	-	- až ++	++	
Fyzická náročnost	--	- až +	0 až ++	
Nároky na techniku ovládaní kola	--	- až +	- až ++	
<i>Legenda:</i>				
--	-	0	+	++
Vůbec nevyžaduje	Nevyžaduje	Neutrální	Vyžaduje	Nutně vyžaduje

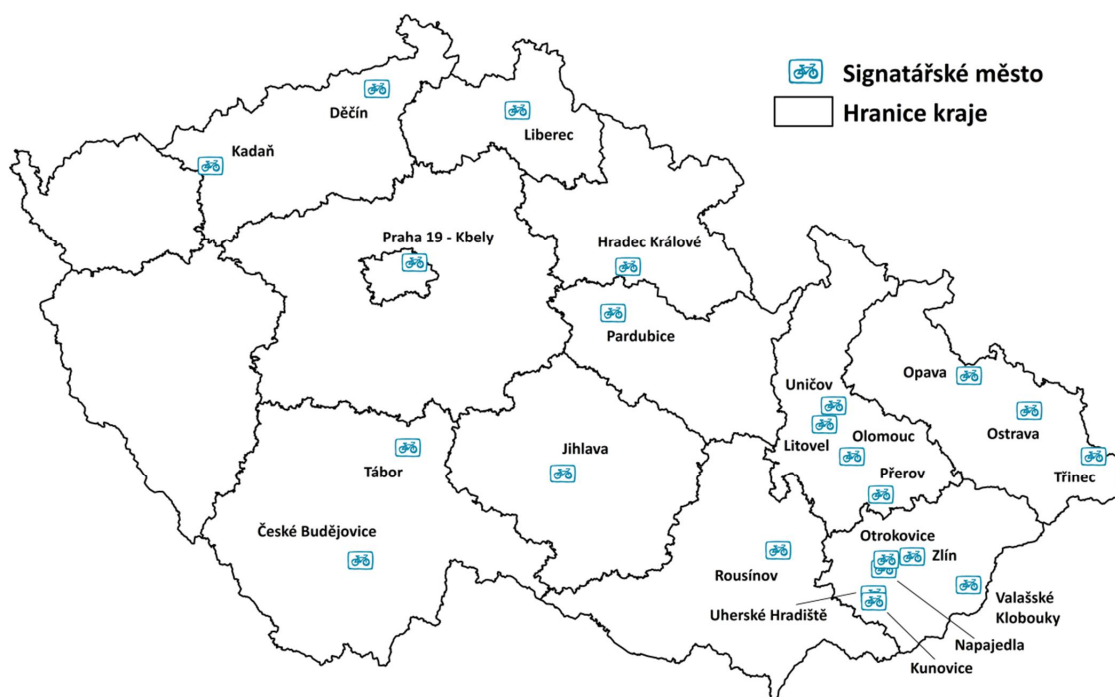
Zdroj: Martinek a kol., 2007

5. 2 Uherskohradištská charta a projekt Central MeetBike

Uherskohradištská charta je dokument sdružující města přátelská k cyklistům, tzv. cyklistická města. Charta byla podepsána dne 31. 5. 2011 v Uherském Hradišti u příležitosti Národní cyklokonference 2011. V současnosti je evidováno 22 signatářských měst, viz obr. č. 20 (cyklodoprava.cz, 2014). Uherskohradištská charta byla inspirována Bruselskou chartou, jejíž autoři si byli vědomi skutečnosti, že bez politické vůle a bez odbornosti nelze zlepšovat podmínky cyklodopravy ani realizovat dostatek „osvícenských“ pro-cyklistických opatření. Proto přišel národní cyklokoordinátor a jeho tým s myšlenkou české podoby tohoto mezinárodního sdružení (Martinek a kol., 2011).

Hlavní cíl a smysl Uherskohradištské charty není to, aby byla podepsána co nejvíce zástupci měst, cílem je propojení těch měst, které se hlásí k aktivní podpoře cyklistické dopravy. Důležitá je motivace ke konkrétním krokům, ať už účastí zainteresovaných měst na odborných seminářích a následná výměna zkušeností a know-how mezi městy či vytvořením pozice cyklokoordinátora. Cyklokoordinátor je oficiálním zástupcem města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace. Cyklokoordinátor by měl mít přehled o možném zatížení rozpočtu města, který bude nutný pro deklarovaný rozvoj cyklistické dopravy, měl by

spolupracovat na přípravě rozpočtu a na místě je jeho přehled o dalších možnostech finančního krytí jako jsou fondy, granty, apod. Cyklokoordinátor by měl navíc doporučit priority přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok, což by mělo obsahovat chráněné cesty a bezmotorové koridory, plošnou obsluhu území pro dopravu na jízdním kole a v poslední řadě cyklooznačení. Samozřejmostí je propagace města, komunikace s médii a s veřejností a občanskými sdruženími (Martinek a kol., 2011).

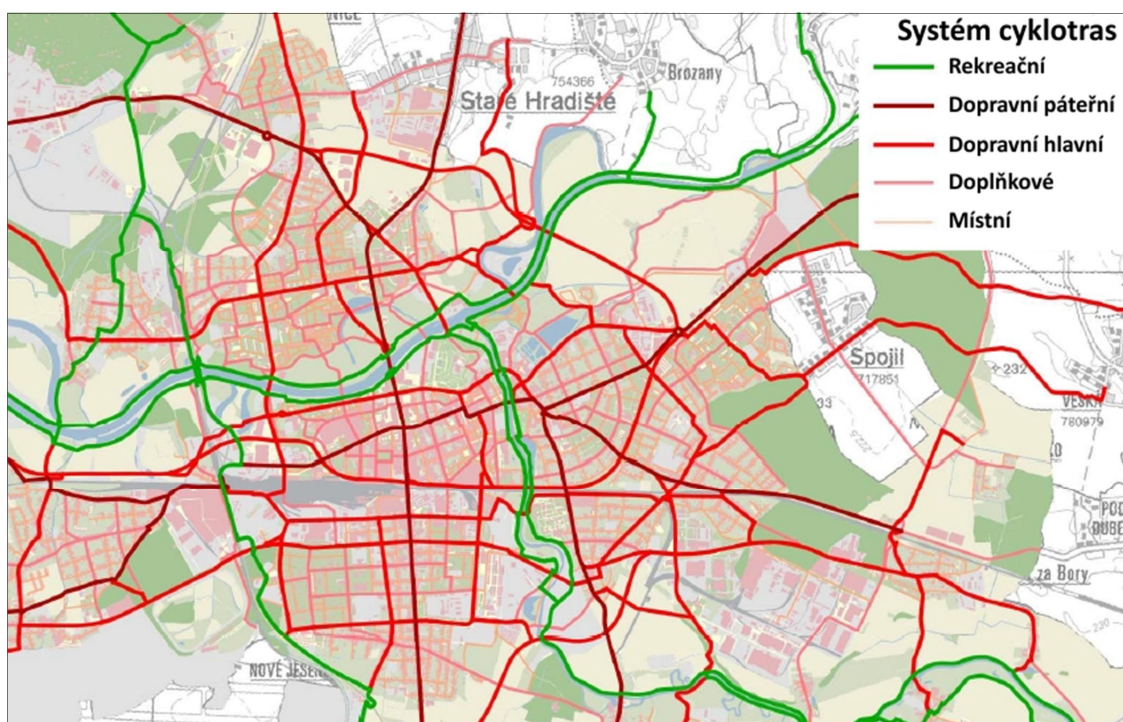


Obrázek č. 21: Signatářská města Uherskohradištské charty (stav k 1. 4. 2014)

Zdroj: Podkladová data z www.arcddata.cz, 2014, www.cyklodoprava.cz, 2014; vlastní zpracování

Podporu rozvoje cyklistické dopravy a propojení všech partnerů, v jejichž silách je ovlivnit rozvoj cyklistické dopravy, by mohl umožnit projekt **Central MeetBike**. Jeho prvním úkolem je nalézt města, která by měla zájem o výukové programy. A právě proto byla vytvořena Uherskohradištská charta, která se stala prvotním sítím při výběru těchto měst. Jedinými českými členy polsko-česko-slovensko-německého projektu Central MeetBike jsou města Pardubice a Uherské Hradiště, které by se měly stát tzv. cyklistickými laboratořemi, ve kterých budou realizována mnohá pro-cyklistická opatření, ale ambicí projektu Central MeetBike je zasáhnout více českých měst a nejen rovinných, ale i kopcovitých. Každé město má sice jiný potenciál,

avšak tvůrci projektu Central MeetBike zdůrazňují, že každé město tento potenciál má (Martinek a kol., 2011). Projekt Central MeetBike je z 85 % dotován prostředky z Evropské unie a zbývajících 15 % se hradí z městského rozpočtu (pardubike.cz, 2014). V Pardubicích je díky těmto prostředkům realizována celá řada zajímavých cyklistických projektů. Především se jedná o koncepční materiály jako například akční plán rozvoje cyklodopravy PARDUBIKE 2015 či generel cyklistické dopravy, zkráceně generel. V současné době jej schvaluje zastupitelstvo města Pardubice. Generel musí vycházet ze stávajícího platného územního plánu a zohlednit připravovaný územní plán. Generel je dlouhodobým záměrem, který vymezuje podmínky pro optimální fungování cyklistické dopravy ve městě a určuje potřebu investic pro podporu jízdy na kole. Požadavky generelu na dopravní systém jsou následující: bezpečnost, plošná dostupnost území, atraktivita propojení, spojitost sítě a plynulost pohybu (Černý, Jebavý, Kutílek, 2013). Dalším kvalitním a inovativním počinem Pardubic je investice do nákupu systému automatických sčítačů cyklistů. Pardubice byly taktéž prezentovány na celosvětové konferenci ve Vancouveru a mohly by se stát inspirací pro Ostravu.



Obrázek č. 22: Výřez z návrhu systému cyklotras v Pardubicích uvedený v generelu cyklistické dopravy

Zdroj: Černý, Jebavý, Kutílek, 2013; vlastní úpravy

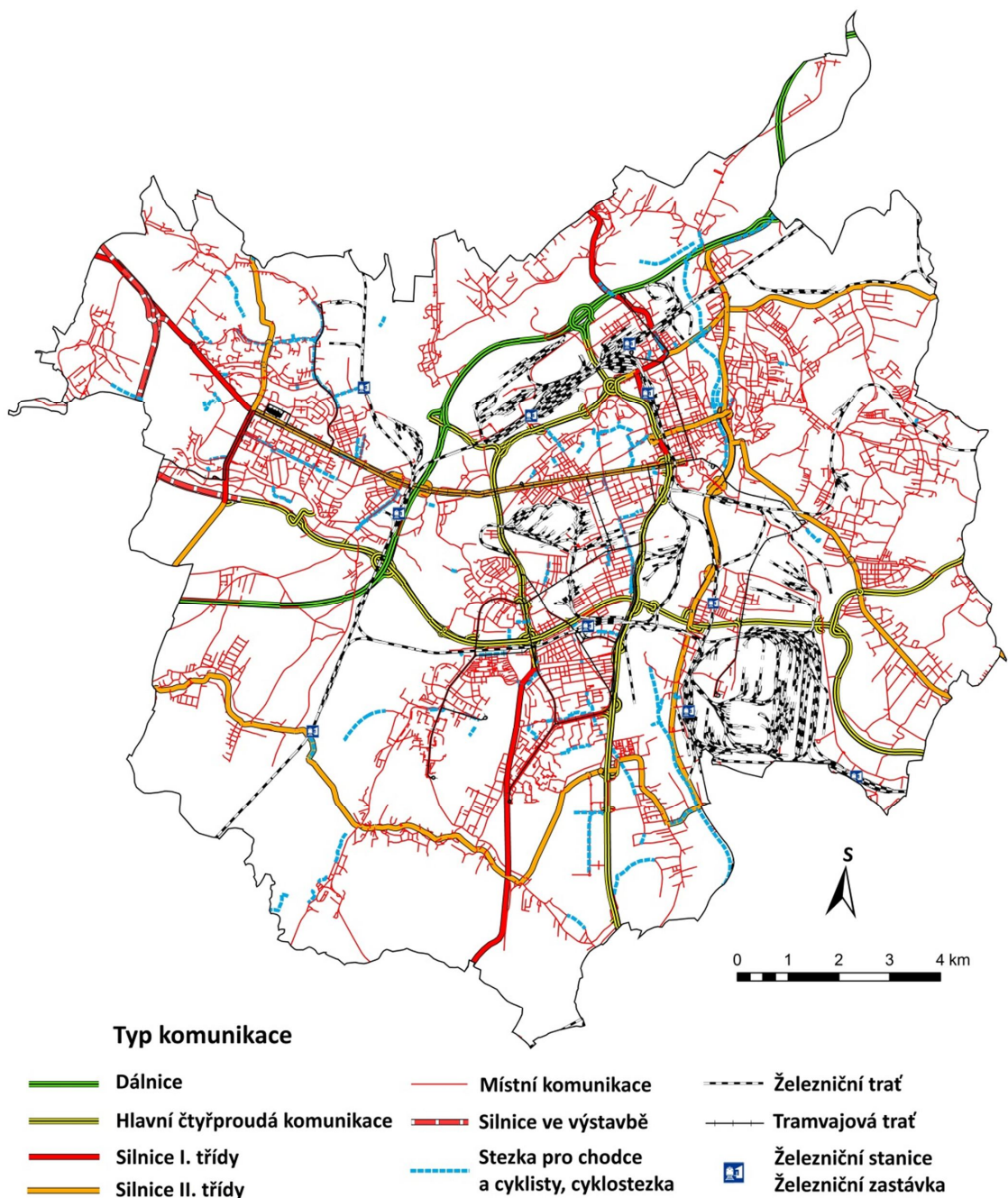
6 Cyklistická doprava v Ostravě

Ostrava, třetí největší město České republiky, se může pochlubit více než 200 kilometry cyklistických tras a cyklostezek (ostrava.cz, 2014). Nicméně přes tuto poměrně velkou délku zůstává síť cyklistických komunikací nekompletní a nehomogenní. Některé úseky budované postupně, bez návazností, jsou cyklisty přijímány negativně. Značná část stezek budovaných v prvních letech výstavby je již ve velmi špatném technickém stavu. Jedná se o výčet pouze několika negativních indikátorů, zmíněných v dokumentu Koncepce rozvoje cyklistické dopravy (Krejčí, 2010), které je potřeba v Ostravě zlepšit, aby se zde cyklistům jezdilo lépe a hlavně, aby jejich počet rostl. V koncepci se mimo jiné počítá s cílovým stavem 411 kilometrů cyklistických tras a cyklostezek, na okraji města navážou tyto trasy na cyklotrasy sousedních obcí a měst nebo na cyklotrasy značené Klubem českých turistů. Na podnět a přání cyklistů se podle usnesení rady města prioritně počítá s budováním cyklostezek podél hlavních komunikací, pokud možno v asfaltové úpravě, a podél řek. Celkový počet obyvatel Ostravy využívajících jízdní kolo není znám. Jedná se pouze o odhady zjištěné převážně během sčítání cyklistů. Hodnoty mobility obyvatelstva dle dopravního prostředku z posledního sčítání lidu, domů a bytů, které proběhlo v roce 2011, nebyly dosud publikovány. Dle sčítání z roku 2001 se podíl cyklistické dopravy v Ostravě na celkové dělbě přepravní práce pohybuje kolem jednoho procenta. Tento údaj se s ohledem k dnešnímu dni bude pravděpodobně odlišovat pouze minimálně.

6. 1 Doprava ve městě v kontextu cyklistiky

Ostrava je pro svoji polohu v blízkosti hranic s Polskem a Slovenskem významným dopravním uzlem nejen pro Moravskoslezský kraj, ale taktéž představuje důležitou spojnici v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T). Ostrava je napojena na hustou a kvalitní síť silnic I. třídy, které propojují Ostravu s dalšími velkými městy v Moravskoslezském kraji a sousedními regiony, tyto silnice jsou z větší části vícepruhové se středním dělicím pásem. Silniční komunikační síť přesahuje délku tisíc kilometrů. Důsledkem těchto faktorů je vysoký počet automobilů a z toho plynoucí vyšší hustota provozu. Tyto komunikace ve většině případů nevyhovují cyklistické dopravě a to především z hlediska bezpečnosti. Intenzita dopravy v Ostravě neustále

vzrůstá, což dokládají početná sčítání dopravy. S rostoucím počtem vozidel roste i požadavek na více parkovacích míst (RPIC-ViP, 2008).

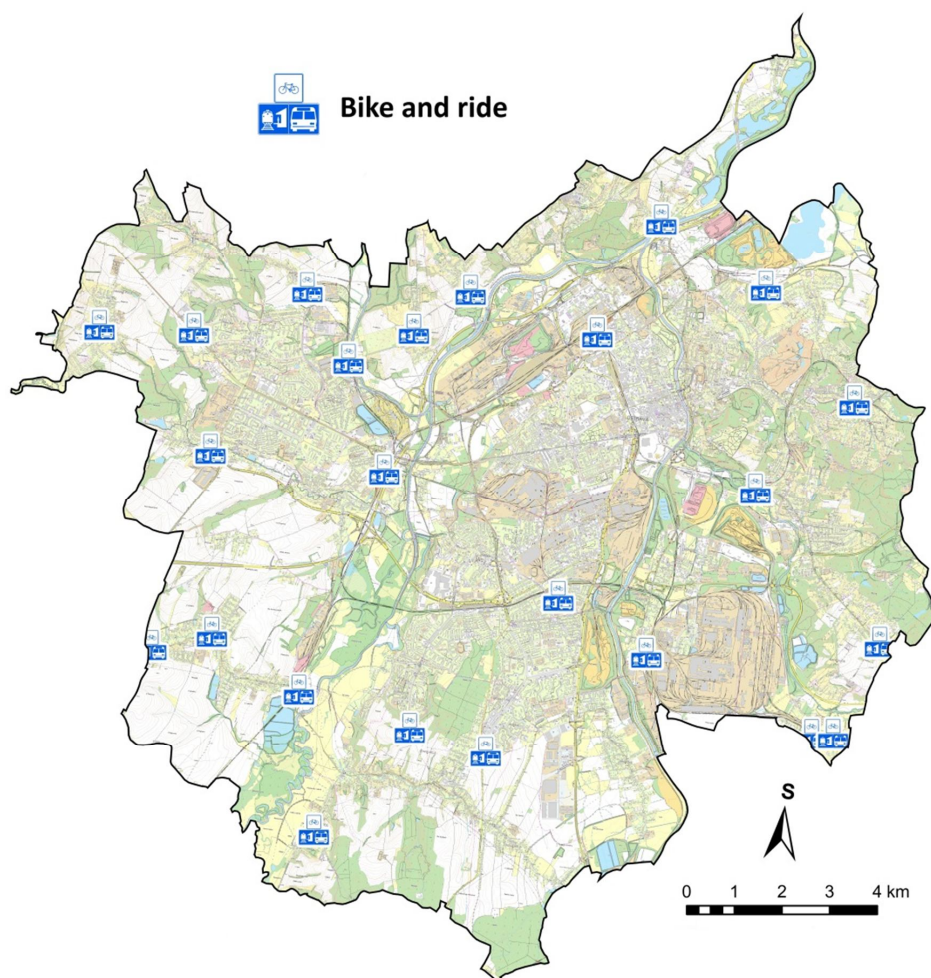


Obrázek č. 23: Dopravní síť na území Ostravy k 1. 3. 2014

Zdroj: Podkladová data z www.geofabrik.de, 2014, vlastní zpracování

Městská hromadná doprava je v Ostravě z největší části zajišťována Dopravním podnikem města Ostravy, a. s. (dále jen DPO), který obsluhuje síť o délce téměř 500 kilometrů. Ná růstu délky sítě se bohužel nepodílí elektrická trakce. Přibližně pětina vozidel je nízkopodlažních a je tak vhodná k převozu jízdních kol. Páteří městské

hromadné dopravy ve městě je tramvajová doprava. K ekologické dopravě jsou v centru a Slezské Ostravě využívány trolejbusy. Počet přepravených osob městskou hromadnou dopravou stále mírně klesá a to na úkor individuální automobilové dopravy (RPIC-ViP, 2008). Ani taková skutečnost nezabránila postupnému snižování počtu linek na úkor zmenšení výdajů DPO na přepravu. V březnu roku 2013 došlo k razantním změnám, což vyústilo ke změně ve vedení linek, včetně zrušení jedné tramvajové linky a šesti autobusových linek (ostrava.cz, 2013). Za zmínku stojí pokus města a firmy DHV o trvalé zavedení tzv. cyklotramvaje v roce 2004, která měla být v provozu o víkendech a svátcích. Po spuštění zkušebního provozu byl zahájen provoz dvou linek, C1 a C2, které fungovaly do roku 2006, kdy byl provoz těchto linek ukončen z důvodu velké ekonomické náročnosti. Tento projekt neměl v České republice obdoby, bohužel se neseťkal s takovým úspěchem, s jakým město počítalo (DHV.cz, 2014).



Obrázek č. 24: Návrh systému Bike and ride na území Ostravy

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014; www.ostrava.cz, 2012; vlastní zpracování

Ostrava je protkána hustou sítí elektrifikovaných železničních tratí a průmyslových vlečků. Většina souprav osobních příměstských vlaků je dnes uzpůsobena k přepravě jízdních kol a stejně tak i regionální rychlíky City Elefant. Firma KODIS zabývající se integrací hromadné dopravy připravuje materiál pro zvýšení atraktivity železniční dopravy v Moravskoslezském kraji a jeho součástí bude i systém Bike and ride, kterým by měla být vybavena většina významných zastávek městské hromadné dopravy. Dále je potřeba úprav bezbariérového řešení přístupnosti nádraží a zastávek Českých drah včetně zavedení případných úschoven (Krejčí, 2010).

6. 2 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy

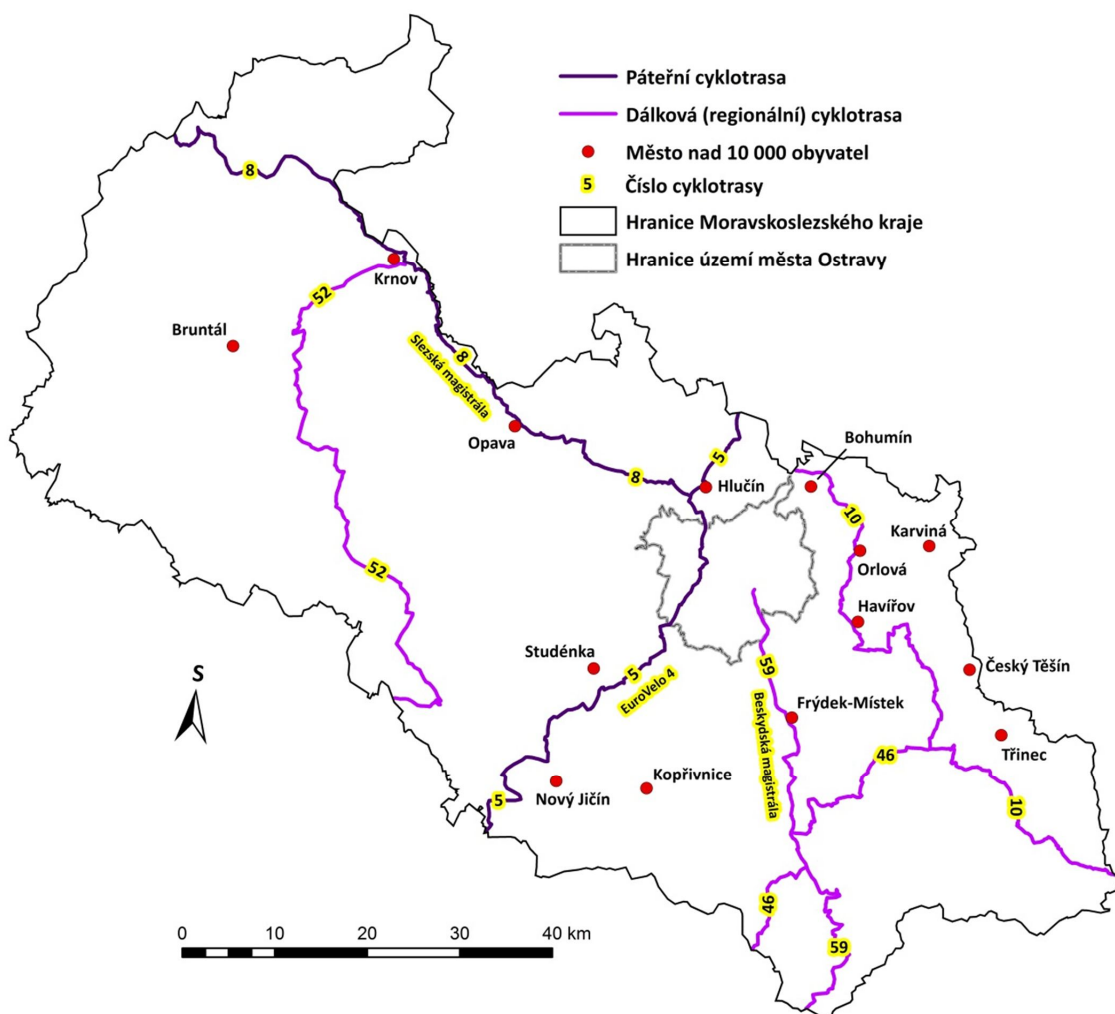
Schválením Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě, jejíž autorem je cyklokoordinátor Ostravy Martin Krejčí, v říjnu roku 2010 získalo město poprvé ucelený dokument pro podporu, plánování, přípravu a výstavbu cyklistické infrastruktury ve městě. Koncepce byla projednána rovněž s městskými obvody Ostravy a městskou policií a slouží jako podklad pro nový územní plán města (ostrava.cz, 2012).

Cíle a důvody pro pořízení koncepce

Mezi hlavní **cíle** koncepce patří dobudování kvalitního napojení Ostravy na stávající a výhledovou evropskou a republikovou cyklistickou síť, dobudovat síť cyklistických komunikací zajišťujících potřeby denní dojížděky i rekreace občanů, zjistit finanční náročnost celkového řešení páteřní cyklistické sítě na území města, zajistit provázanost navržených řešení s připravovanými či plánovanými dopravními, popřípadě s jinými stavbami, umožnit městu podání dalších žádostí o dotace z fondů, které by umožnily výstavbu cyklostezek a cyklotras. **Důvodem** k pořízení koncepce byl požadavek vedení města na stanovení priorit výstavby cyklistických tras, dále nespokojenost uživatelů cyklistické dopravy, provedené sčítání cyklistické dopravy, které prokázalo zájem a schopnost obyvatel Ostravy používat jízdní kolo a především změny ve státní dopravní politice, kde začal být kladen významný důraz na cyklistickou dopravu (Krejčí, 2010).

Poloha Ostravy v mezinárodním a regionálním kontextu

Jak již bylo řečeno v kapitole 6.1, Ostrava má výbornou dopravní polohu nejen v rámci Moravskoslezského kraje, ale především v rámci středoevropského prostoru poblíž hranice s Polskem a Slovenskem. Ostrava leží v ose VI. multimodálního koridoru větve B sledující průchod historické Jantarové stezky, díky čemuž je vedena cyklotrasa EuroVelo č. 4 přímo územím města a to souběžně s páteřní cyklotrasou č. 5 ve směru Rakousko – Polsko. V plném běhu je příprava cyklokoridoru Greenway Odra – Morava – Dunaj (Krejčí, 2010).



Obrázek č. 25: Navrhovaná síť páteřních a dálkových cyklotras v Moravskoslezském kraji

Zdroj: Podkladová data z www.arcdata.cz, 2014, www.ceskojede.cz, 2014; vlastní zpracování

Z pohledu regionálních (krajských) vazeb je Ostrava v rámci Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje navržena jako křižovatka dálkových a významných regionálních cyklotras. Navíc byla dle této koncepce v roce 2002 na území Moravskoslezského kraje nejvyšší hustota cyklotras na 100 km² a to 37,3 kilometrů, v celé České republice dosahovala tato hodnota 21,8 kilometrů cyklotras na 100 km². Celková délka cyklotras v Moravskoslezském kraji v roce 2002 činila 2 071 kilometrů, jednalo se opět o nejvyšší hodnotu v rámci České republiky (Cipris, 2006). Relativní blízkost Ostravy od podhůří Beskyd a Jeseníků a poměrně nenáročný terén nabízí možnosti pro rozvoj cykloturistiky. Cykloturisté mohou využít sezónní cyklobusy do Beskyd. V blízké budoucnosti bude možné dojet z Ostravy až do obce Ostravice po cyklostezce, tzv. Beskydské magistrále, která by měla být později označena jako dálková cyklotrasa č. 59 (Krejčí, 2010).

Fyzickogeografické a socioekonomické aspekty města

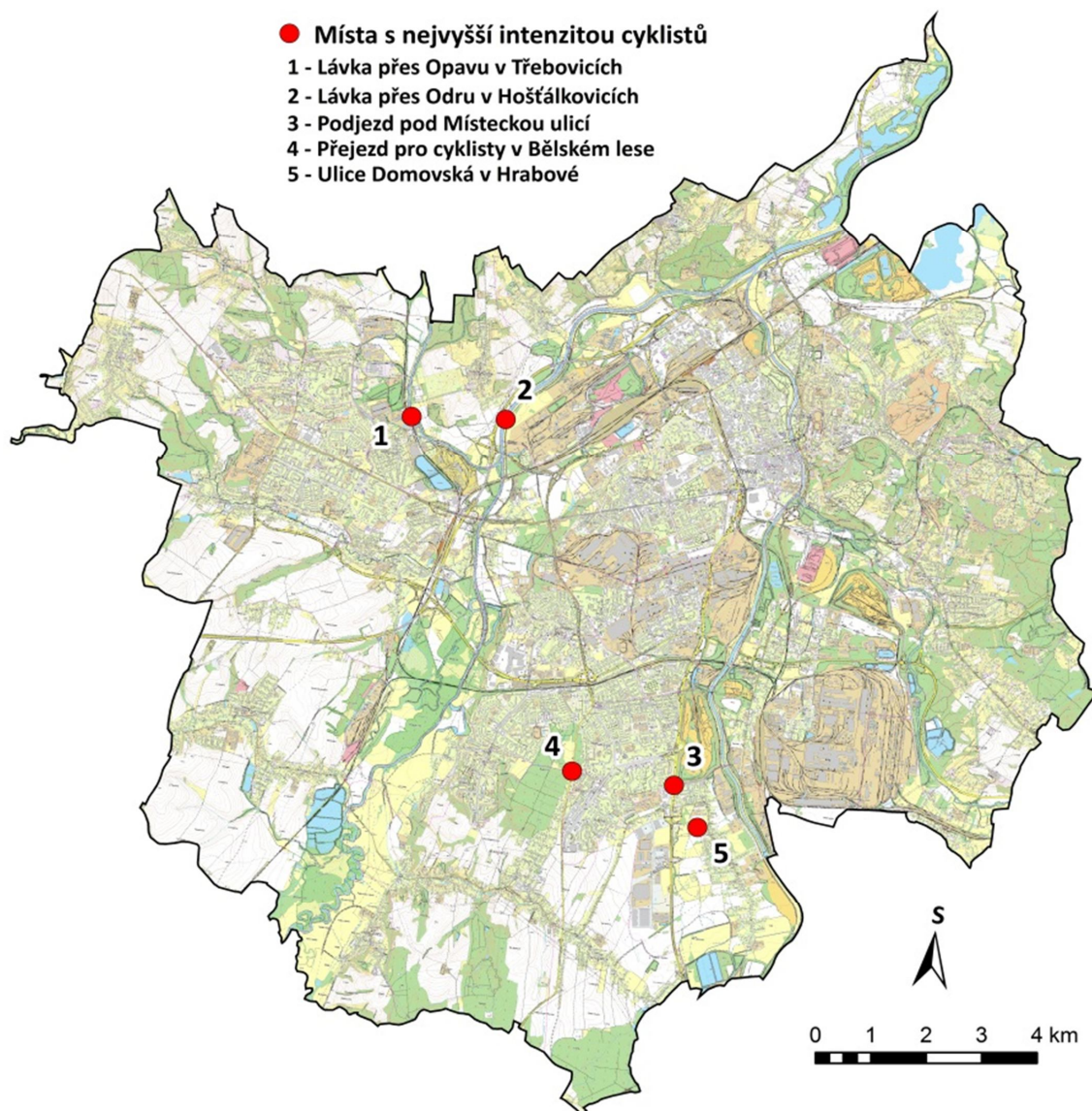
Po fyzickogeografické stránce je poloha Ostravy ideální pro cyklistiku a reliéf terénu, vzhledem k nízké nadmořské výšce, a teplotně vyhovující klimatické podmínky tak umožňují pohodlnou jízdu na kole. Lesy v západní části města a Chráněná krajinná oblast Poodří (dále jen CHKO Poodří) v jižní části města tvoří potenciální oblasti pro denní rekreaci. Lesoparky, CHKO Poodří a národní přírodní památka Landek jsou protkány cyklotrasami a cyklostezkami. Mezi hlavní **výhody** města patří existence návazných stávajících cyklotras z okolních obcí procházejících zčásti Ostravou, možnost kombinace cyklistiky s hustou sítí veřejné dopravy a s výjimkou centra města a některých historických částí poměrně široké uliční koridory, které umožňují implantaci cyklostezek nebo cyklopruhů i do centra osídlení. Významným aspektem je poměrně slabší sociální struktura obyvatelstva a relativně nižší věkový průměr, mající za následek větší ochotu obyvatelstva k cyklistice. **Nevýhodou** Ostravy je především její průmyslový charakter, který způsobuje zvýšenou koncentraci škodlivin v ovzduší a navíc tvoří hlavní bariéry, jako jsou průmyslové areály a železniční vlečky, pro vedení cyklistické dopravy a nových cyklotras (Krejčí, 2010).

Hlavní zdroje a cíle cyklistické dopravy tvoří tři obytné sektory – centrální, západní, jižní a průmyslové areály a zóny. Průmysl je soustředěn v centrální, jihovýchodní a severozápadní části Ostravy. Univerzitní kampusy a budovy jsou rozmístěny poblíž největších obytných zón, stejně tak i velká obchodní centra, z nichž většina je na jízdním kole velmi dobře dostupná.

Mezi hlavní cíle rekreační cyklistiky patří CHKO Poodří, hornický areál Landek, Lesopark Myslivna v Porubě, areál porubského koupaliště, městské parky, štěrkovny u Antošovic, rekreační areál štěrkovny u Hlučína, oblast kolem řeky Opavy na severu města a jižní část toku Ostravice s výpadem na Beskydy (Krejčí, 2010).

Sčítání cyklistů

Ostrava nachází na soutoku čtyř velkých řek – Odra, Opava, Ostravice a Lučina, které tak tvoří významné bariéry města. Není záhadou, že právě mosty přes tyto řeky tvoří důležité spojnice městských částí Ostravy. Toho bylo potvrzeno během sčítání cyklistů, které proběhlo ve dvakrát v červnu roku 2010 a v jednu v září téhož roku na vybraných místech cyklistických tras. První sčítání proběhlo 9. června 2010 během pracovního dne. Největší intenzity cyklistů, a to i přes extrémní teplo, byly naměřeny během odpolední špičky mezi 13. až 17. hodinou a to na **lávce přes Ostravici v Hrabové (790 cyklistů)**, dále na lávce přes Odru v Hošťálkovicích (388 cyklistů) a na lávce přes Opavu v Třebovicích (421 cyklistů). Druhá nejvyšší intenzita cyklistů téhož dne byla zjištěna v podjezdu pod Místeckou ulicí mezi Hrabůvkou a Hrabovou (752 cyklistů), kde se tehdy projevil návrat zaměstnanců z průmyslového areálu v Kunčicích do jižního obytného sektoru, kterým je městský obvod Ostrava-Jih. V neděli 27. června 2010 proběhlo sčítání mezi 16. až 20. hodinou večerní. Největší intenzity byly zjištěny na **lávce v Hošťálkovicích (1168 cyklistů)**, u řeky Opavy v Třebovicích (1134 cyklistů) a u restaurace Dakota při výjezdu z Bělského lesa (670 cyklistů). Na posledním sčítání v pátek 24. září se i přes příznivé počasí projevil blížící se prodloužený víkend. Největší intenzita byla zaznamenána v **podjezdu pod Místeckou ulicí a na lávce v Hošťálkovicích, 463 a 460 cyklistů** (ostrava.cz, 2013).



Obrázek č. 26: Místa s nejvyšší intenzitou cyklistů dle sčítání cyklistů z roku 2010

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, www.ostrava.cz, 2014; vlastní zpracování

Obecná doporučení a opatření podporující rozvoj cyklistiky ve městě včetně občanského sdružení Ostravou na kole

Dle cyklokoordinátora Ostravy a koncepce rozvoje (Krejčí, 2010), je pro vytváření dobrých podmínek navrženo provádět okamžitá opatření ve prospěch zlepšování cyklistické dopravy. V návaznosti cyklodopravy na železniční dopravu je potřeba požádat České dráhy o urychlené bezbariérové zpřístupnění železničních stanic a zastávek a zřízení úschovny tam, kde dnes ještě nefungují. Vyznačit trasy a společné nedělené stezky pro chodce a cyklisty tam, kde to šířkové poměry již dnes

dovolují. U všech projektových dokumentací dopravních staveb, které nebyly dosud realizovány prověřit možnost doplnění prvků cyklistické dopravy. Na městech zřizovaných nebo dotovaných službách umožnit bezplatné nebo zlevněné stání a odstavování jízdních kol. V programech regenerace panelových sídlišť dbát na osazování stojanů, vedení vnitrosídlištních cyklotras, případně vybudování větší úschovny. Podporovat školy a komunální organizace při možnostech dojížděky zaměstnanců a dětí. Na křižovatkách, kde je to možné, vyznačit předsunutý prostor pro cyklisty (viz obrázek č. 18), atd.

Mezi důležitá doporučení patří koordinace výstavby cyklistické infrastruktury s plánovanými komunikačními a jinými stavbami. Jedná se zejména o výstavbu nových železničních zastávek (Zábřeh), případně rekonstrukce přednádražních prostor (Vítkovice), dále výstavba terminálů městské hromadné dopravy a linkové dopravy, úprava břehů řek (vedení cyklostezek po protipovodňových hrázích), revitalizace, regenerace sídlišť, rekonstrukce a výstavba nových komunikací, velké stavby občanské vybavenosti a další úpravy.

Samozřejmostí jsou služby pro cyklisty, avšak ty jsou v současné době doménou soukromého sektoru. Město může pouze vytvářet podmínky pro jejich zřízení nebo zachování. Mezi služby pro cyklisty patří zejména prodejny, opravny, půjčovny a úschovny jízdních kol, speciální zařízení pro cyklisty (dětská dopravní hřiště), bufety, občerstvení, restaurační zařízení, mezi úspěšné patří odpočívka Na Honculi ve Staré Bělé na počátku (konci) cyklotrasy A.

Kromě stavebních úprav zahrnujeme mezi opatření stimuluje rozvoj cyklodopravy ve městě například výuku jízdy na kole (zabezpečuje oddělení BESIP), jednorázové a pravidelné propagační kampaně (otvírání nových cyklostezek), pravidelná aktualizace digitální i tištěné cyklistické mapy města, vyčlenění pracovníka zabývajícího se podněty občanů, besedy s občany, zřídit na magistrátě města existenci pracovní nebo poradní skupiny pro cyklistickou dopravu, motivovat soukromý sektor k získávání dotací na projekty týkající se cyklistické dopravy, atd. (Krejčí, 2010).

Mezi stimulanty cyklistické dopravy patří i propagační cyklistické jízdy neboli cyklojízdy. Ty jsou dnes plně v režii **občanského sdružení Ostravou na kole (OSTRAVOUNAKOLE, o. s.)**. Jedná se o sdružení, jehož cílem je snaha zasazovat se o lepší podmínky pro cyklistickou dopravu. V otevřeném dopise primátorovi, radě a zastupitelstvu města Ostravy, sdružení podotýká, že ačkoliv má Ostrava vhodné podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy, je mnoho současných cyklotras nedostatečných a pohyb cyklistům po městě příliš neulehčují. Proto by sdružení uvítalo větší podporu výstavby bezpečných a kvalitních cyklostezek a z dlouhodobého hlediska navrhuje vybudování rychlé, bezpečné a kvalitní páteřní sítě cyklotras mezi okrajovými čtvrtěmi a centrem města, budování cyklopruhů a to i na křižovatkách, vyznačení přejezdů pro cyklisty bez nutnosti sesedat z kola, smysluplně investovat finanční prostředky do cyklostezek, které jsou využitelné a bezpečné, využít k cyklistické dopravě břehy ostravských řek, vyčlenit v rámci rozpočtu města finanční prostředky na rozvoj cyklistické dopravy a nakonec budování cyklostezek ohleduplně k přírodě. Za priority považuje **dostupnost centra na kole, přemostění dálnice a železnice v oblasti Svinovských mostů, vyřešení cyklotrasy v oblasti ulice Výstavní, bezpečnostní stojany a monitoring výstavby cyklostezek** (ostravounakole.cz, 2014).

Občanské sdružení Ostravou na kole je taktéž lokálním organizátorem kampaně **Do práce na kole**. Tato soutěž má za úkol propagovat jízdní kolo jakožto ideální dopravní prostředek pro jízdu do práce. Po vzoru Kodaně či Berlína jde o motivaci firmy a zaměstnance, aby si vyzkoušeli alespoň na měsíc jezdit do práce na kole. V roce 2013 se tohoto projektu zapojily bezmála 4 tisíce zaměstnanců z celkem 761 firem z 11 českých a moravských měst. Dohromady se najezdilo skoro milion kilometrů. Autorem tohoto projektu je pražské sdružení a iniciativa Auto*Mat, které je starší (rok vzniku 2003) obdobou ostravského sdružení, ovšem nezaměřuje se pouze na cyklistickou dopravu, ale i na pěší a veřejnou dopravu (auto-mat.cz, 2014).

7 Cyklistická infrastruktura a stávající problémy

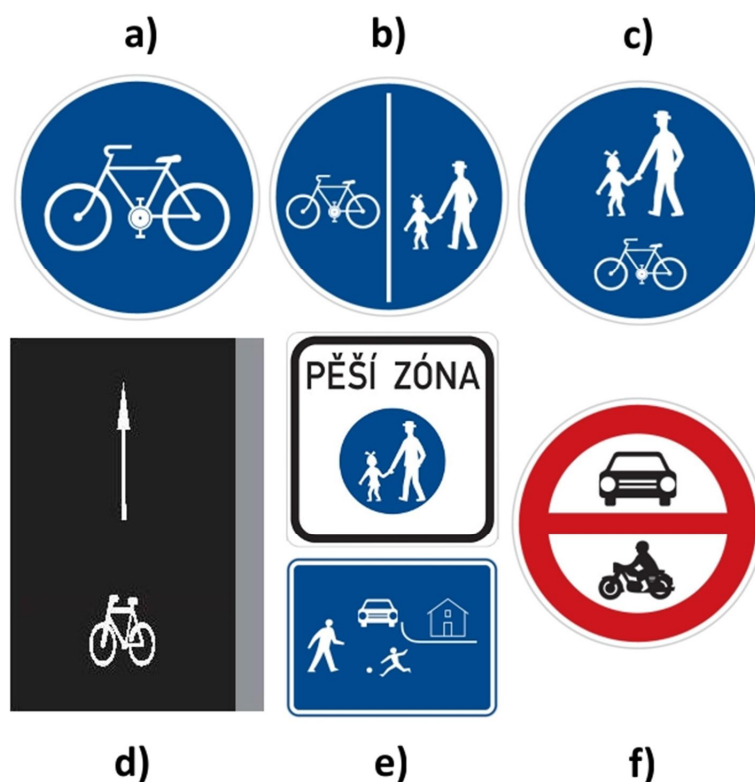
7. 1 Definice a rozdělení cyklistické infrastruktury

Cyklistická infrastruktura je tvořena **komunikacemi pro cyklisty a doprovodnou infrastrukturou**. **Komunikace pro cyklisty** je dle TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (Bartoš, 2006), kde TP značí technické podmínky, definována jako pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů. Jedná se o silnice I.-III. třídy, místní a účelové komunikace (Bílová, 2007).

Komunikace pro cyklisty tvoří infrastruktura pro cyklisty, která se dělí na dvě základní kategorie a to na **cyklistickou stezku** (zkráceně cyklostezka) a **cyklistickou trasu** (zkráceně cyklotrasa). Cyklostezka je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na jízdním kole. Automobilová a motorová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu povolují užití cyklostezky např. lyžařům či in-line bruslařům (dále jen bruslaři). Bruslaři se však často dostávají do konfliktu s cyklisty. **Cyklotrasa** je dopravní cesta vedená po silnicích, místních i účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena dopravními značkami pro cyklisty. Většina cyklotras je označena číslem Klubu českých turistů (dále jen KČT), některé využívají označení symboly, písmeny nebo jiný způsob číslování. Označení je uváděno na cykloturistickém značení vytyčujícím průběh cyklotrasy. Je-li cyklotrasa řazena do systému KČT, je číslována a vyznačena v terénu jednociferným až čtyřciferným číslem – cyklotrasa I.-IV. třídy. Za **doprovodnou infrastrukturu** se považují značení, rozcestníky, stojany, odpočívadla, informační a mapové tabule.

Komunikace, po nichž jsou cyklotrasy vedeny, se mohou lišit svým typem. Členění jednotlivých typů komunikací zároveň zohledňuje praktickou rovinu separace cyklistické dopravy od dopravy automobilové. Dle Bílové (2007) rozlišujeme **7 typů komunikací** a to stezku pro cyklisty (a), stezku pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem (b), stezku pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem (c), vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (d), pěší a obytnou zónu (e), místní a účelové komunikace vyznačené dopravní značkou B11 (f) a nakonec komunikace s neodděleným provozem pro

automobilovou a cyklistickou dopravu. Písmeno v závorce přiřazuje dopravní značení, zakreslená v obr. č. 24, k jednotlivým typům komunikací.



Obrázek č. 27: Dopravní značení různých typů komunikací určených pro provoz cyklistů
Zdroj: CDV, 2002; vlastní úpravy

7. 2 Cyklistická infrastruktura na území Ostravy

Počátek rozvoje cyklistické infrastruktury na území Ostravy se datuje k začátku 90. let minulého století, kdy začaly na území Hrabové, Kunčic a Vítkovic první izolované stezky pro chodce a cyklisty. V téže době vznikl projekt ucelené cyklotrasy Výškovice-Kunčice, který se stal základním kamenem dnešní páteřní cyklotrasy A. Každoročně se od poloviny 90. let uvolňovaly finance pro výstavbu souvislých úseků nových cyklotras (ostrava.cz, 2014). Dle informací zjištěných od cyklokoordinátora Ostravy bylo k 1. 1. 2014 v provozu celkem 209 kilometrů cyklistických tras a stezek a další 4 kilometry ve výstavbě. Z celkového počtu cyklistických tras je přibližně 65 % vedeno po méně zatížených komunikacích a 35 % je vedeno jako samostatné stezky nebo komunikace s výjimečným pojezdem motorové dopravy. Cena za výstavbu nové cyklostezky mimo souvislou zástavbu je asi 1 milion korun, v zástavbě může být tato

cena dvakrát až čtyřikrát vyšší. Vzhledem k způsobu rozdělování financí je značný rozdíl mezi přístupem jednotlivých městských obvodů k budování místních cyklotras, kde je nutná spoluúčast místních rozpočtů. Návrh financování počítá s 100% účastí města s využitím dotací na trasy Greenway, krajské a páteřní, doplňkové trasy by mělo z 50 % financovat město a z 50 % městský obvod či obvody a nesmí být použity dotace na novostavby. Na údržbě tras se musí ze 100 % podílet městská obvody (Krejčí, 2010).

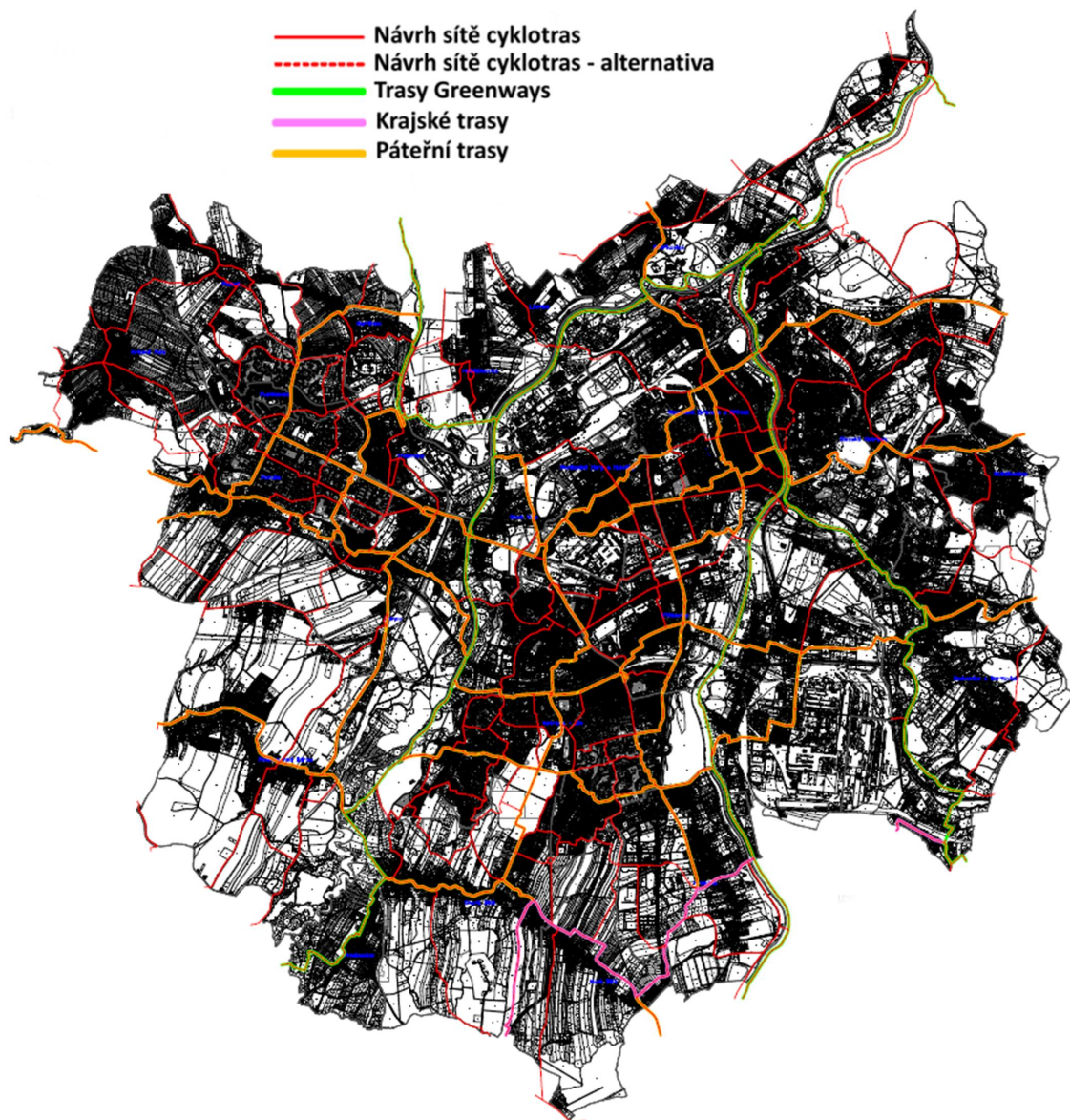
Tabulka č. 9: Cyklistická infrastruktura v Ostravě k 1. 1. 2014

Délka značených cyklistických stezek a tras	209 km
Délka cyklistických stezek samostatných	12 km
Délka cyklistických stezek společných s chodci - rozdělených	19 km
Délka cyklistických stezek společných s chodci - nerozdělených	31 km
Délka cyklistických pruhů značených na vozovce	31 km
Délka cyklistických tras na účelových komunikacích	7 km
Délka cyklistických tras na vozovkách mimo obytné zóny	31 km
Délka cyklistických tras v obytných zónách	99 km

Zdroj: Kolektiv autorů, 2014

Členění cyklistických tras podle funkce na dopravní a rekreační cyklotrasy dle TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty je přijatelné i pro koncepci rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě, přičemž ovšem obě funkce nelze v zásadě při projektování cyklistických tras separovat, protože se mohou vzájemně prolínat. Hlavními odlišnostmi mezi každodenním a rekreačním provozem jsou **směr trasy**, každodenní jízda vyžaduje nejkratší směr, naopak u rekreační jízdy je preferován komfort či zajímavost na trase i za cenu zajištění, dále **počet osob**, kdy se u pravidelné jízdy předpokládá individuální charakter, u rekreační jízdy se počítá se skupinami, kde nejrizikovější skupinu tvoří rodiny s dětmi, **v době využívání**, každodenní jízdy jsou vykonávány pravidelně převážně v pracovní dny, rekreační cyklisté se koncentrují především do odpoledních hodin, víkendů a prázdnin, a nakonec **v sezónním využívání**, kdy se pravidelná doprava uskutečňuje buď celoročně nebo mimo klimaticky nejméně příznivé období, rekreační doprava je závislá na aktuálním počasí. I když není v rámci plánování cyklistických tras provedeno striktní dělení na trasy rekreační a trasy s funkcí dopravní, nicméně jsou tyto odlišnosti brány v potaz při šířkovém uspořádání, směrovém a výškovém vedení jednotlivých tras. Dle významu se cyklistické trasy v Ostravě rozdělují na **trasy místní, regionální a dálkové**. Trasy místní jsou využívány

pro dopravu v zastavěném území s funkcí převážně dopravní a dělí se na základní (páteřní) a doplňkové trasy. Trasy regionální (krajské) spojují významné cíle v regionu s funkcí jak dopravní, tak i rekreační. Dálkové trasy spojují vzdálené cíle a mají funkci rekreační (Krejčí, 2010).



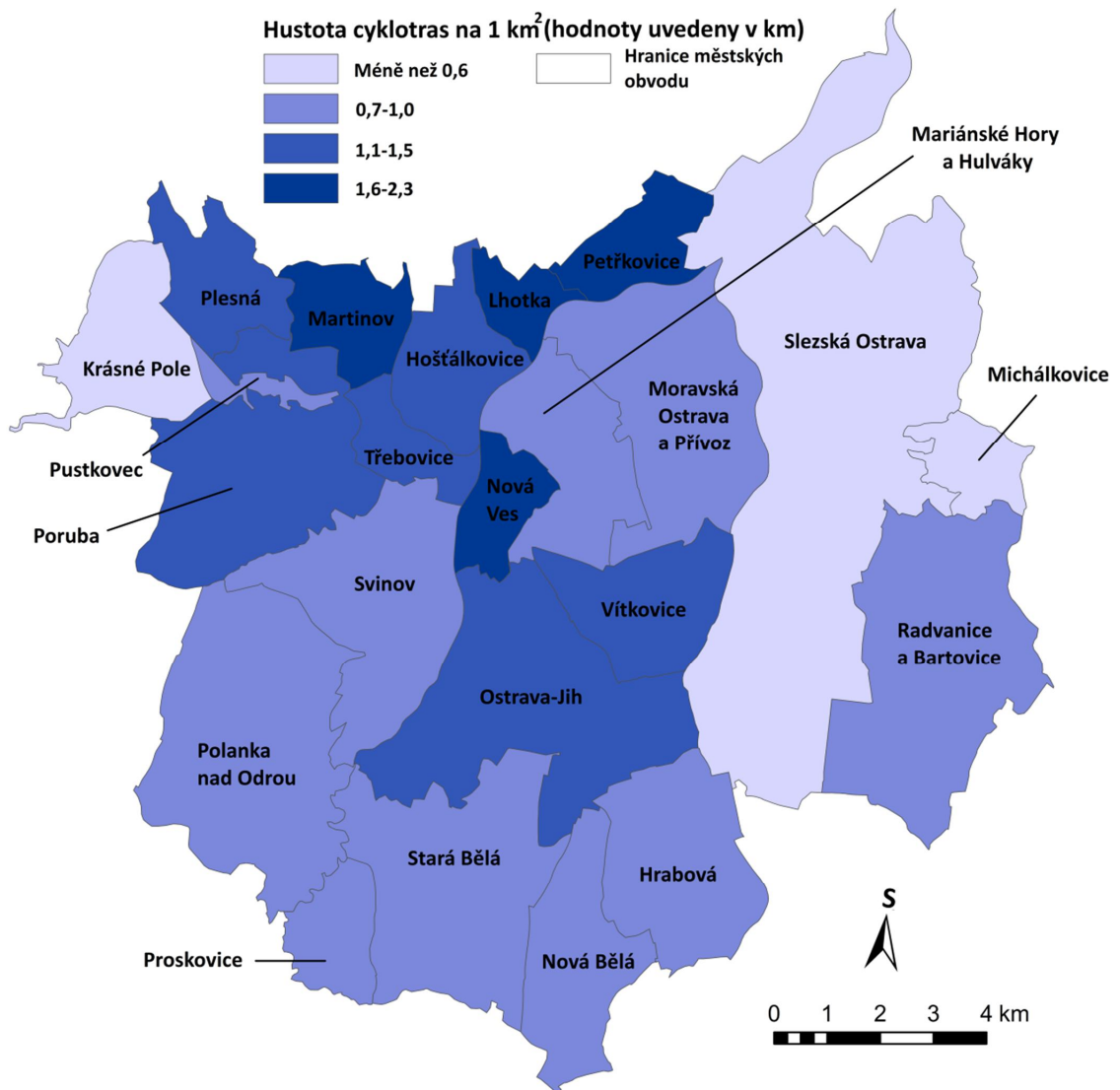
Obrázek č. 28: Návrh sítě cyklistických tras na území Ostravy dle jejich významu

Zdroj: www.ostrava.cz, 2012; vlastní úpravy

Cyklistické trasy v Ostravě

Na území Ostravy se nachází celkem **33 cyklistických tras**. Z tohoto počtu je 27 tras označeno písmeny A až Z, jedná se o trasy s převažující dopravní funkcí, zbylých šest tras je označeno číselně dle KČT. Jedná se konkrétně o dálkovou cyklotrasu č. 5

(Jantarová stezka) vedoucí z Mikulova do Bohumína, a trasy č. 6064, 6109, 6185, 6193 a 6200. Městem dále prochází okruh Radegast Slezsko vedený po Jantarové stezce a cyklotrasách D, Q a M, na území města taktéž začíná značení tzv. Radhošské stezky vedené po cyklotrasách A a B. Okrajově zde zasahují dalších dvě cyklotrasy (6011, 6066), které jsou ukončeny na hranicích Ostravy (Krejčí, 2010). Detailnější popis jednotlivých cyklistických tras je uveden v inventarizaci cyklistických tras.

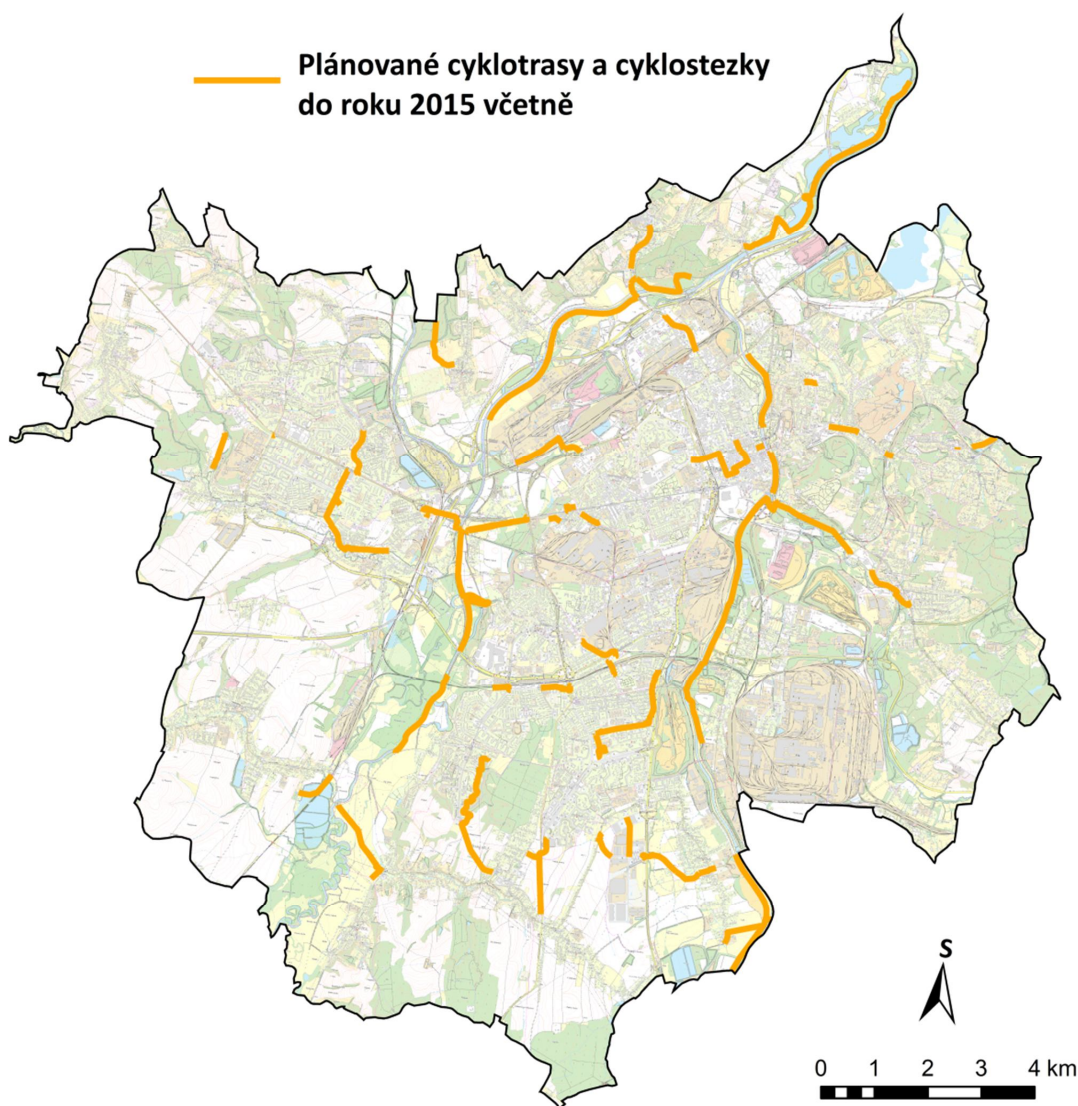


Obrázek č. 29: Hustota cyklistických tras na 1 km² v městských obvodech Ostravy

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014; vlastní úpravy a výpočty

Pokud se vydělí katastrální výměra území Ostravy, která činí 214 km² (uir.cz, 2014), s délkou cyklistických tras (počítáno bez stezek, na kterých není vedena žádná cyklotrasa), která činí přibližně 202 kilometrů (stav k 1. 4. 2014), tak nám vyjde, že hustota cyklistických tras v Ostravě činí 0,9 kilometrů cyklistických tras na každý

kilometr čtvereční plochy. Nejvyšší hustotu cyklotras vykazují menší městské obvody, jako jsou Petřkovice, Martinov a Lhotka, ve kterých převládají cyklotrasy s rekreačním potenciálem, a dále Nová Ves, která by se v budoucnosti mohla stát významnou křižovatkou cyklotras s dopravní funkcí. Městský obvod Moravská Ostrava a Přívoz, který je považován za centrum města, vykazuje pouze 0,8 kilometrů cyklotras na 1 km² a nachází se tak pod městským průměrem. Nejdlejší síť cyklistických tras se nachází ve Slezské Ostravě, která je největším obvodem Ostravy, ale bohužel vykazuje pouhých 0,6 kilometrů cyklotras na 1 km². Nejzaldněnější městský obvod Ostravy, Ostrava-Jih, vykazuje druhou nejdlejší síť cyklotras (19,9 km) a hustota cyklotras v tomto obvodu převyšuje městský průměr.



Obrázek č. 30: Cyklotrasy a cyklostezky na území Ostravy plánované do roku 2015

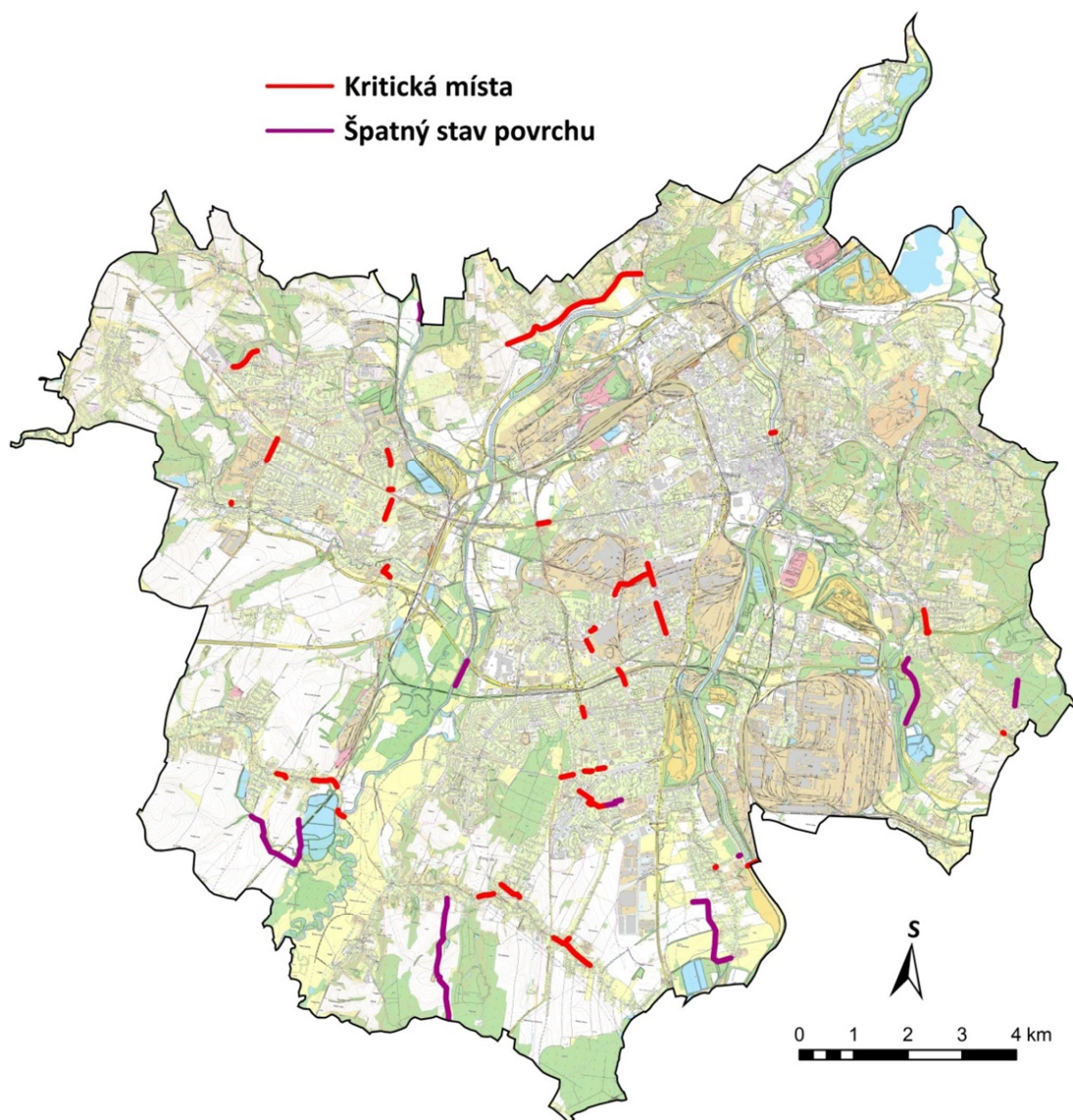
Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, www.gisova.ostrava.cz, 2014, Kolektiv autorů, 2014; vlastní zpracování

Síť cyklistických tras je koncipována jako rovnoměrně rozložená v prostoru vyhovující jak potřebám denní dojížděky, tak i rekreační dopravě. V husté zástavbě je síť víceméně nepravidelná. Síť cyklistických tras je navržena v celkové délce přibližně 411 kilometrů, což je oproti územnímu plánu z roku 1994 o cca 80 kilometrů více (Krejčí, 2010). Do roku 2015 včetně by se cyklistická síť v Ostravě měla rozrůst o cyklistické trasy a cyklostezky, které jsou vyznačeny na obrázku č. 30.

7. 3 Stávající problémy a problémová místa

Ostrava je po Brnu druhým největším městem sdruženým v Asociaci měst pro cyklisty a zároveň největším signatářským městem Uherskohradištské charty a ze všech měst zastoupených v této chartě je Ostrava nejvíce zatížena dopravou a dalšími problémy. Velká rozloha Ostravy, její nekompaktnost a průmyslový charakter města patří mezi největší záporné rozvoje cyklistické dopravy a vedou nejen k zpomalení rozvoje, ale především k prodloužení jízdní doby do koncové destinace cyklisty.

Jak již bylo řečeno v úvodu kapitoly č. 6, velkým problémem Ostravy je nekompletnost a nehomogenita cyklistické sítě. Řada úseků byla vyznačena pouze směrovými tabulkami a vede po méně významných komunikacích, což řada cyklistů neakceptuje a raději využívají dopravně významné komunikace, na nichž nemusí dávat přednost v jízdě. Platí totiž dopravní předpis, že před vjezdem z cyklostezky do vozovky musí cyklista dát přednost vozidlům a to i tehdy, jede-li po přejezdu pro cyklisty. Někteří cyklisté obdobně nevyužívají souběžně vedené stezky pro cyklisty. Některé úseky jsou zase vedeny po komunikacích s intenzivní motorovou dopravou a to bez úprav, jedná se například o úseky na ulicích Polanecká či 1. května. V některých úsecích je nedostatečné šířkové uspořádání nebo již nevyhovuje společný provoz s cyklisty. Na některých starších stezkách, zejména v městských obvodech Poruba a Ostrava-Jih, chybí cyklistické přejezdy. S ohledem na značné změny v legislativě a normativě neobsahují starší stezky oddělovací prvky pro nevidomé a slabozraké, značná část těchto úseků je navíc ve velmi špatném technickém stavu, včetně popraskaného povrchu a chybějícího značení (Krejčí, 2010). Na obr. č. 31 jsou vyznačena hlavní problémová místa pro cyklistickou dopravu. Úseky se špatným stavem povrchu jsou vhodné spíše pro horská kola.

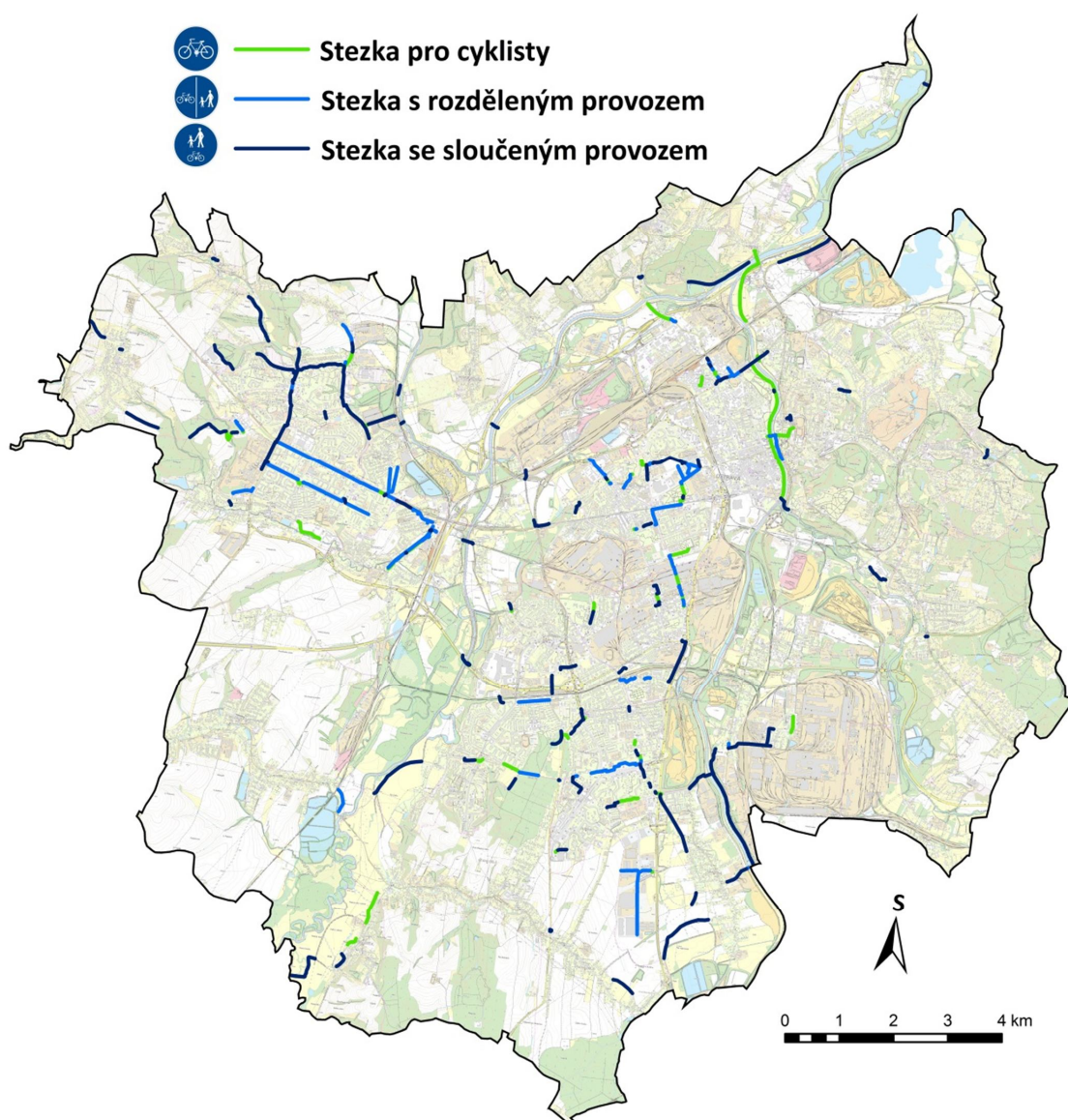


Obrázek č. 31: Problémová místa cyklistické dopravy na území Ostravy

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, www.ostrava.cz, 2013; vlastní zpracování

Mezi nejčastější problémy, které cyklisté zmiňují, patří primárně chybějící propojení mezi Porubou a centrem města a to zejména průchod Svinovskými mosty, dále chybějící propojení podél řek, chybějící možnost průjezdu pěší zónou v centru, vhodné křížení železniční trati a silnice I/56 na západním okraji města, závady na cyklostezkách (vjezdy, vysoké obrubníky, překážky, úzká místa), málo cyklopruhů na vozovce, chybějící cyklostezky podél hlavních komunikací, chybějící opatření pro cyklisty na křižovatkách, schodech a v podchodech, chybějící opatření pro zklidňování dopravy a nedostatečný počet bezpečných míst pro parkování kol (Krejčí, 2010).

Problémové jsou také kolize cyklistů s chodci a to především s tzv. pejskaři a rodinami či maminkami s kočárky. Tyto pro cyklisty problémové skupiny často nerespektují dopravní značení stezka pro cyklisty a to i v případech, že v blízkosti vede chodník. Nejvíce se s tímto problémem cyklisté setkávají v městských obvodech Poruba, Moravská Ostrava a Přívoz, Ostrava-Jih a Vítkovice, tedy všude tam, kde je vyšší koncentrace pěší dopravy. Cyklista má mnohem vyšší šanci, že dojde k jeho srážce s chodcem, než ke srážce s motorovým vozidlem. Stezky se sloučeným a rozděleným provozem pro chodce a cyklisty by měly být realizovány pouze na komunikacích či chodnících s dostatečnou šířkou, aby mohl cyklista získat větší prostor k manévrování.

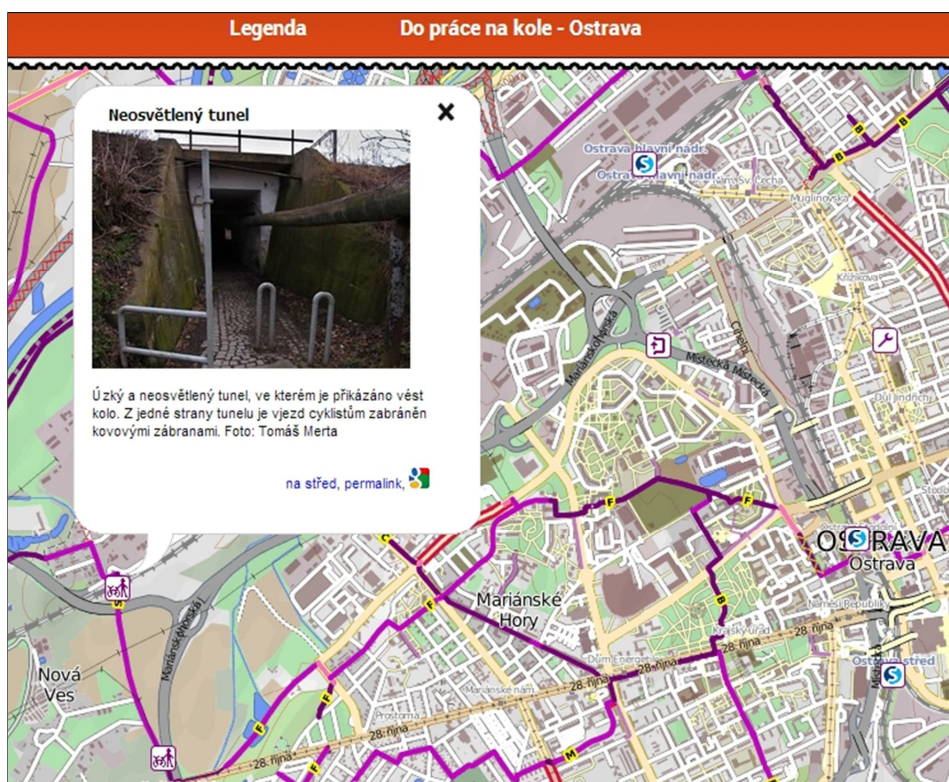


Obrázek č. 32: Jednotlivé typy dopravních stezek a jejich rozmístění na území Ostravy

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014; www.gisova.ostrava.cz, 2014; vlastní terénní šetření a zpracování

7. 4 Inventarizace cyklistických tras

Jedním z cílů této práce je inventarizace všech 27 městských cyklotras označených písmeny A až Z a cyklotrasy č. 5. V popisu jednotlivých cyklotras je uveden jejich průběh, typ tras dle jejich významu na páteřní či doplňkové a to dle návrhu uvedeném v obr. č. 28, dále jejich délka a převýšení, což bylo spočítáno podle plánovače tras na serveru mapy.cz (2014). Některé trasy mají více úseků. Protože bylo autorem práce provedeno terénní šetření na všech zmíněných cyklotrasách, je součástí této inventarizace i zhodnocení cyklotras a to i včetně fotodokumentace. V terénu byl zmapován typ komunikací, po kterých jsou cyklotrasy vedeny, povrch komunikací a nebezpečná místa. **Zjištěné skutečnosti jsou znázorněny ve formě mapy, která je součástí volných příloh této práce.** Došlo taktéž na porovnání zjištěných skutečností s oficiální mapou cyklotras a cyklostezek (gisova.ostrava.cz, 2014), a detailnější a čitelnější cyklistickou mapou Do práce na kole (ostrava.dopracenakole.net, 2014), kterou spravuje sdružení Ostravou na kole, a do které bylo autorem práce v rámci lepší informovanosti ostravských cyklistů zaznačeno několik desítek nových mapových značek. **Seznam a popis cyklotras je součástí vázaných příloh práce.**



Obrázek č. 33: Výřez z online mapy Do práce na kole – Ostrava

Zdroj: www.ostrava.dopracenakole.net, 2014; vlastní úpravy

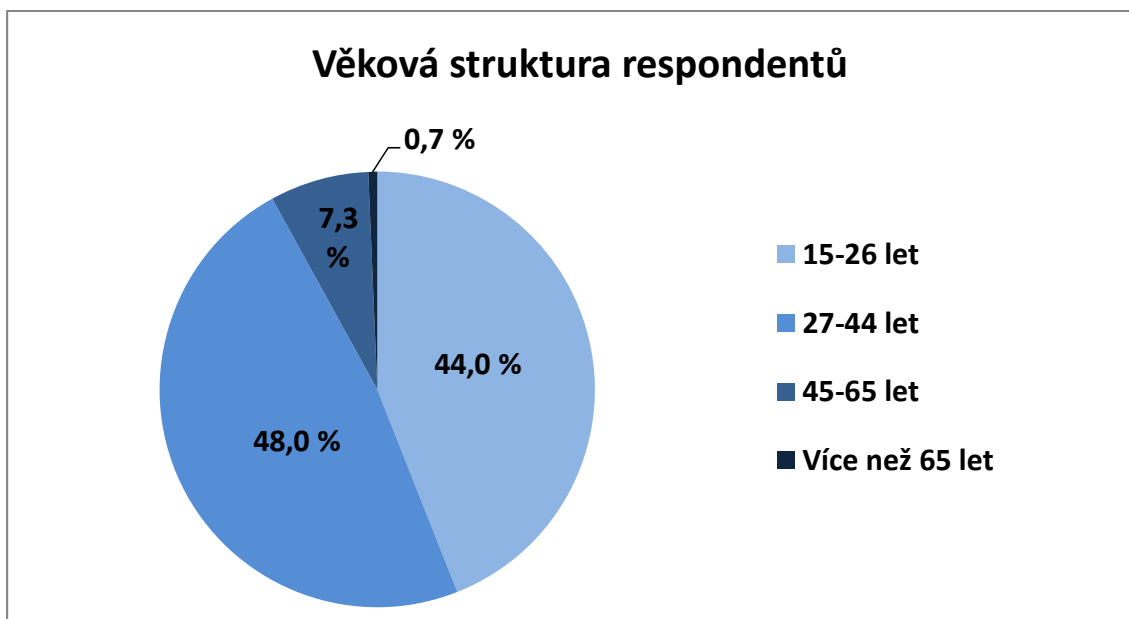
8 Dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření, realizované pod názvem **Dotazník zjišťující spokojenost cyklistů v Ostravě**, probíhalo v roce 2013 v období od dubna do listopadu. Jelikož byl autor této práce i dotazníku nepřítomen na území České republiky po významnou část cyklistické sezóny (viz kapitola 4. 4), bylo dotazníkové šetření realizováno především prostřednictvím online průzkumu. Na dotazník odpovědělo celkem 300 respondentů, což je zaokrouhleně na desetiny 0,1 % obyvatel z celkového počtu 294 684 obyvatel Ostravy k lednu 2014 (mvcr.cz, 2014). Respondenti vyplnili prvních 40 dotazníků v terénu a to během tzv. Velké jarní cyklojízdy, které pořádalo občanské sdružení Ostravou na kole 20. dubna 2013. Následujících 260 dotazníků vyplnili respondenti skrz dotazník dostupný v online verzi. Dotazník byl vytvořen na podnět a pro potřeby cyklokoordinátora města Ostravy a odboru dopravy Magistrátu města Ostravy. Cílem dotazníkového průzkumu bylo zjistit, jak cyklisté subjektivně vnímají cyklistickou dopravu a infrastrukturu na celém území Ostravy. Dotazník je tvořen celkem sedmnácti otázkami s možností vložení připomínek či námětů na konci dotazníku, této možnosti bylo respondenty využíváno poměrně hojně. Dále následuje detailnější analýza a vyhodnocení tohoto dotazníkového šetření.

8. 1 Struktura souboru respondentů

Soubor respondentů se skládá celkem z 214 mužů a 86 žen. Muži tak tvoří více než dvě třetiny (71,3 %) z celkového počtu respondentů. S nadsázkou by se dalo říct, že obliba cyklistiky v České republice je větší u mužů než u žen. Již v úvodu kapitoly č. 3 bylo zmíněno, že vyrovnaný počet cyklistů dle pohlaví je možné spatřit spíše u západoevropských cyklistických měst (Buehler, Pucher, 2008).

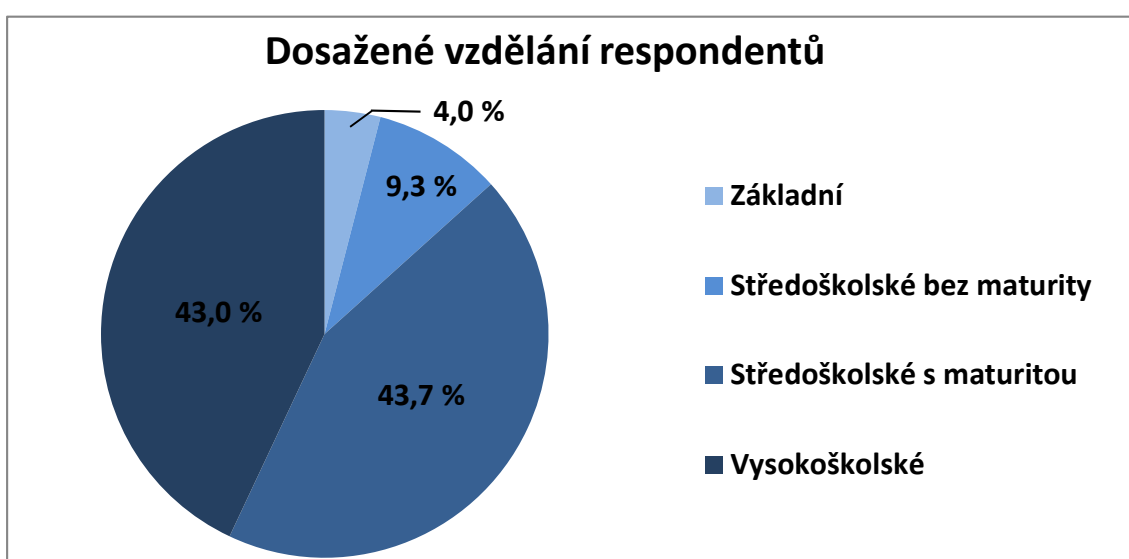
Zajímavá je věková struktura respondentů, jelikož více než 90 % odpovědí je tvořeno cyklisty ve věku mezi 15-44 lety. Hlavní příčinou této skutečnosti je online verze dotazníku, který byl šířen převážně skrz sociální sítě, které jsou využívány nejvíce právě touto věkovou skupinou a nejsou už tak oblíbeny lidmi v pokročilém produktivním a postproduktivním věku. Věkové kategorie 15-26 let (44 %) a 27-44 let (48 %) vyšly v průzkumu téměř shodně a převažovaly i na Velké jarní cyklojízdě 2013.



Obrázek č. 34: Věková struktura respondentů

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Neméně zajímavá je vzdělanostní struktura respondentů. Více než tři čtvrtiny respondentů zvolilo, že má buď středoškolské vzdělání s maturitou (43,7 %) či vysokoškolské vzdělání (43 %). Otázkou je, zda vzdělanější lidé vnímají a řeší cyklistiku ve svém městě více, než je tomu u méně vzdělaných lidí, s čímž souvisí i větší touha po zlepšení cyklistické infrastruktury, kterou sami pravidelně využívají. Jisté je, že všechny uvedené vzdělanostní kategorie jsou zastoupeny na internetu a sociálních sítích víceméně rovnoměrně, a tudíž by online průzkum neměl mít vliv na získané odpovědi.



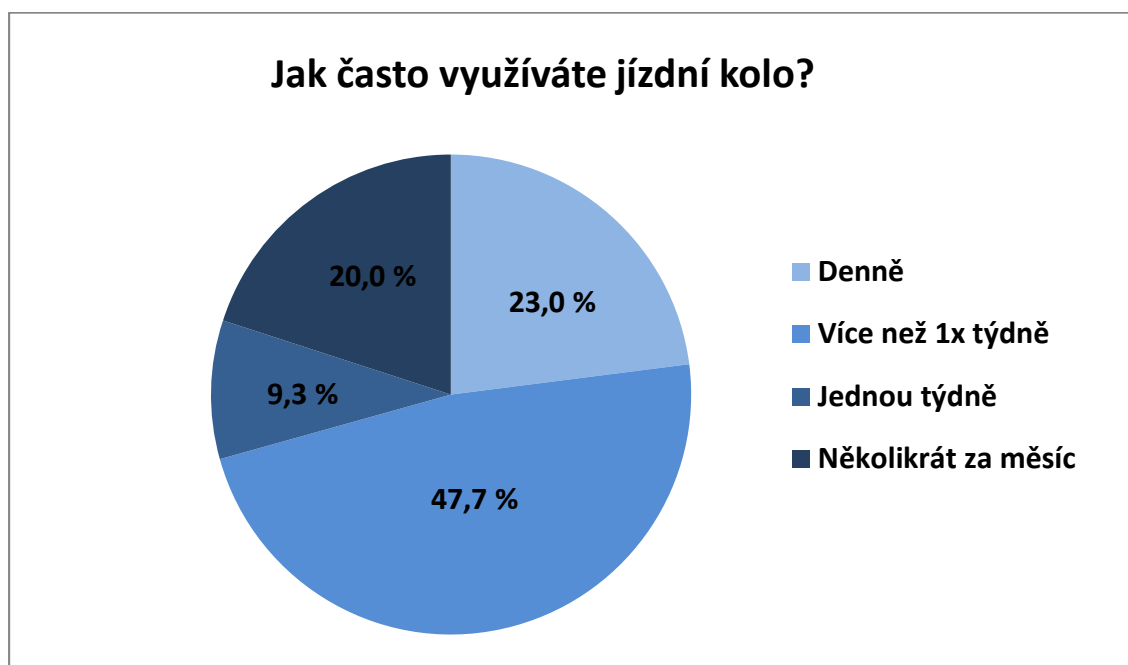
Obrázek č. 35: Dosažené vzdělání respondentů

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

8. 2 Vyhodnocení dotazníkové šetření

Frekvence a účel využívání jízdního kola

Z **otázky č. 1**, jak často využívají respondenti jízdní kolo, vyplynulo, že téměř čtvrtina respondentů (23 %) jej využívá denně a necelé polovina (47,7 %) více než 1x týdně. Tyto dvě skupiny respondentů mají díky častému používání jízdního kola lépe zmapovány cyklotrasy a infrastrukturu, po které se často pohybují. Větší znalost cyklistické problematiky je pro dotazníkové šetření přínosem a jejich odpovědi budou o to cennější než u skupiny, která využívá jízdního kola maximálně jednou týdně (9,3 %) nebo několikrát za měsíc (20 %).



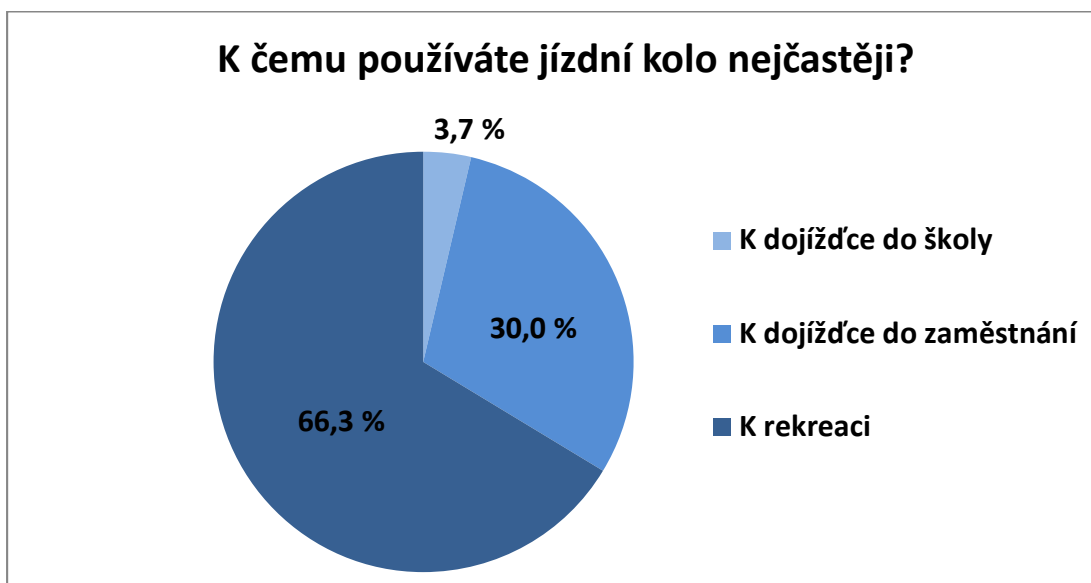
Obrázek č. 36: Odpověď respondentů na otázku č. 1

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Otázka č. 2 měla za cíl zjistit, jestli respondenti využívají jízdní kolo buď celoročně, nebo pouze během cyklistické sezóny, tedy převážně přes léto. Ovšem záleží na aktuálním stavu počasí, krátká zima totiž dokáže výrazně prodloužit cyklistickou sezónu. Necelé dvě třetiny respondentů (65,7 %) využívají jízdní kolo pouze během cyklistické sezóny a více než třetina (34,3 %) jej využívá celoročně. Za zmínku stojí, že drtivou většinu celoročních cyklistů tvoří muži.

Cílem **otázky č. 3** bylo zjistit, k čemu je jízdní kolo respondenty nejčastěji využíváno. Z odpovědí se vyseletovaly dvě kategorie cyklistů a to cyklisté využívající

jízdního kola pouze k cykloturistice a cyklisté využívající jízdního kola převážně k cyklo dopravě. Dvě třetiny respondentů (66,3 %) využívá své jízdní kolo nejčastěji k rekreaci, jedná se o cykloturisty jezdící nejčastěji za hranice města, do přírody a podél řek. Respondenti, kteří zvolili rekreaci, totiž uváděli ve svých odpovědích jako cílovou destinaci nejčastěji okrajové a hraniční městské části jako například Polanku nad Odrou, Hošťálkovice, Hrabovou, Starou Bělou atd. Třetina cykloturistů jsou ženy a třetina celkových respondentů uvedla, že využijí své jízdní kolo k rekreaci více než 1x týdně. Zbýlá třetina respondentů využívá jízdní kolo k cyklo dopravě, ať už k dojíždě do školy (3,7 %) či k dojíždě do zaměstnání (30 %). Téměř všichni respondenti jezdí na kole do zaměstnání denně nebo více než 1x za týden. Pouze 20 % dojíždějících do zaměstnání tvoří ženy. Téměř pětina respondentů dojíždí do zaměstnání do městské části Moravská Ostrava, tedy do centra Ostravy, jedna desetina do Poruby a jedna desetina do Hrabové, kde se nachází významná průmyslová zóna.



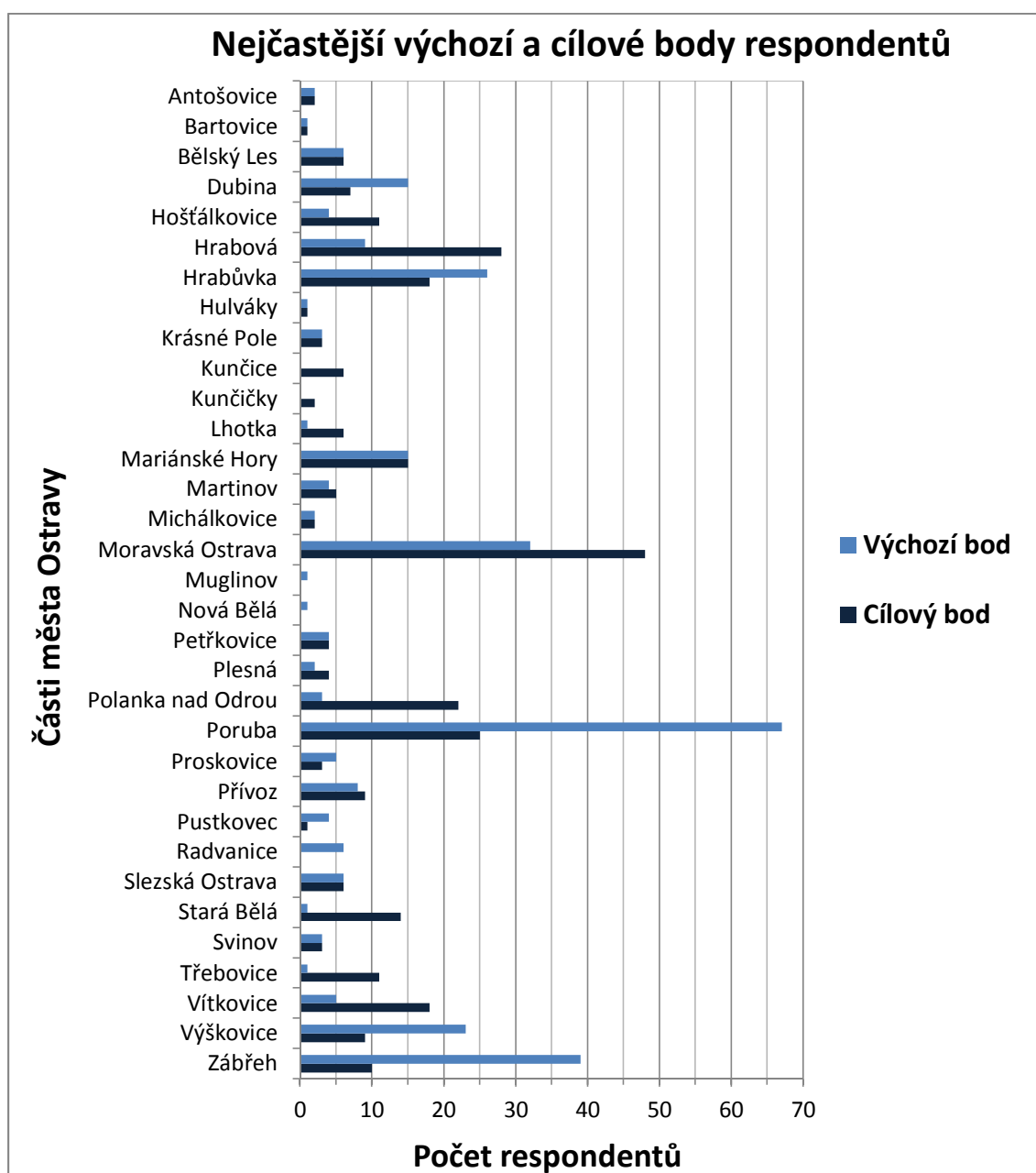
Obrázek č. 37: Odpověď respondentů na otázku č. 3

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Nejčastější výchozí a cílové body respondentů

Otázka č. 4 zjišťuje nejčastější trasy respondentů s pomocí nejčastějších výchozích a cílových bodů. Protože jsou některé městské obvody Ostravy sídelně rozmanité a značně rozlehlé (Slezská Ostrava, Moravská Ostrava a Přívoz, Ostrava-Jih), byly jako základní jednotky vybrány části obce (městské části), kterých je na území Ostravy celkem 37 oproti 23 městským obvodům (uir.cz, 2014). Respondenti uvedli ve

svých odpovědích 33 různých částí z toho 31 výchozích a 30 cílových částí. Nejčastějším výchozím bodu dominuje Poruba (22,3 %), kterou následují Zábřeh (13 %), Moravská Ostrava (10,7 %), Hrabůvka (8,7 %) a Výškovice (7,7 %). Z cílových bodů dosáhla nejvyššího počtu odpovědí část Moravská Ostrava (16 %). Vysokých hodnot dosáhly především okrajové části města a to Hrabová (9,3 %), Poruba (8,3 %), Polanka nad Odrou (7,3 %). Za zmínku stojí vnitřní části Vítkovice (6 %) a Mariánské Hory (5 %).



Obrázek č. 38: Nejčastější výchozí a cílové body respondentů

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Respondenti vytvořili dohromady 136 kombinací neboli směrových proudů. Z těchto 136 kombinací nejvíce vyčnívá směrový proud z Poruby do Moravské Ostravy a naopak, který se na celkových proudech podílí zaokrouhleně 16 % (22 respondentů). Tímto se defacto potvrzuje, že trasa z Poruby do centra Ostravy patří k nejvytíženějším, a tudíž by optimální propojení těchto dvou částí mělo být jednou z hlavních priorit v cyklistické koncepci a plánování. Dalšími významnými proudy jsou směry z Poruby do Hrabové (7,4 %), z Mariánských hor do Moravské Ostravy (5,2 %), ze Zábřehu do Poruby (3,6 %), ze Zábřehu do Hrabové (3 %) a z Poruby do Vítkovic (3 %). Všechny směrové proudy jsou uvedeny oboustranně. Největší vnitřní proud připadl na Moravskou Ostravu (5,2 %). Pokud bychom brali v potaz městské obvody, pak by nejvíce proudů, 36,3 % z celkového objemu, směřovalo z nejzaldněnějšího obvodu Ostrava-Jih, který je tvořen částmi Bělský Les, Dubina, Hrabůvka, Výškovice a Zábřeh.

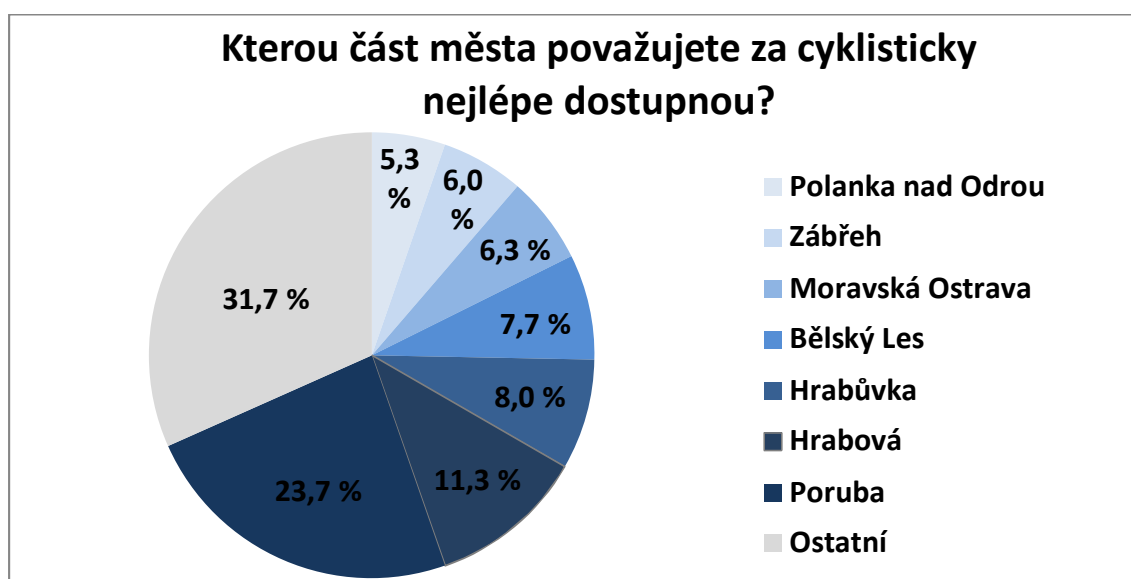


Obrázek č. 39: Největší směrové proudy dle odpovědí respondentů (otázka č. 4)

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, dotazníkové šetření 2013, vlastní zpracování

Vnímání dostupnosti a průjezdnosti jednotlivých částí města

V otázkách č. 5 a 6 měli respondenti vybrat tu část města, kterou považují za cyklisticky nejlépe dostupnou resp. nejhůře dostupnou. Ačkoliv je zřejmé, že se otázky ptají respondentů na dostupnost některé části z jiných částí, resp. okolních částí města, tak ji dle odpovědí v poznámkách několik z nich nepochopilo. Těch bylo ovšem minimum. V **otázce č. 5** získala nejvíce odpovědí Poruba, kterou zvolila téměř čtvrtina (23,7 %) respondentů, která tak považuje Porubu za nejlépe dostupnou část Ostravy. Vzhledem k napojení Poruby na několik cyklotras není tato volba nijak překvapivá. Dále následuje cyklisticky velmi dobře dostupná Hrabová (cyklotrasy A, C, E, H), kterou zvolilo 11,3 % respondentů, poté sousední část Hrabové, Hrabůvka (8 %), Bělský Les (7,7 %) s cyklotrasami A, I a N, dále překvapivě Moravská Ostrava (6,3 %), Zábřeh (6 %), Polanka nad Odrou (5,3 %) a ty zbylé části města, které získaly méně než 5 %, byly zařazeny do kategorie ostatní.

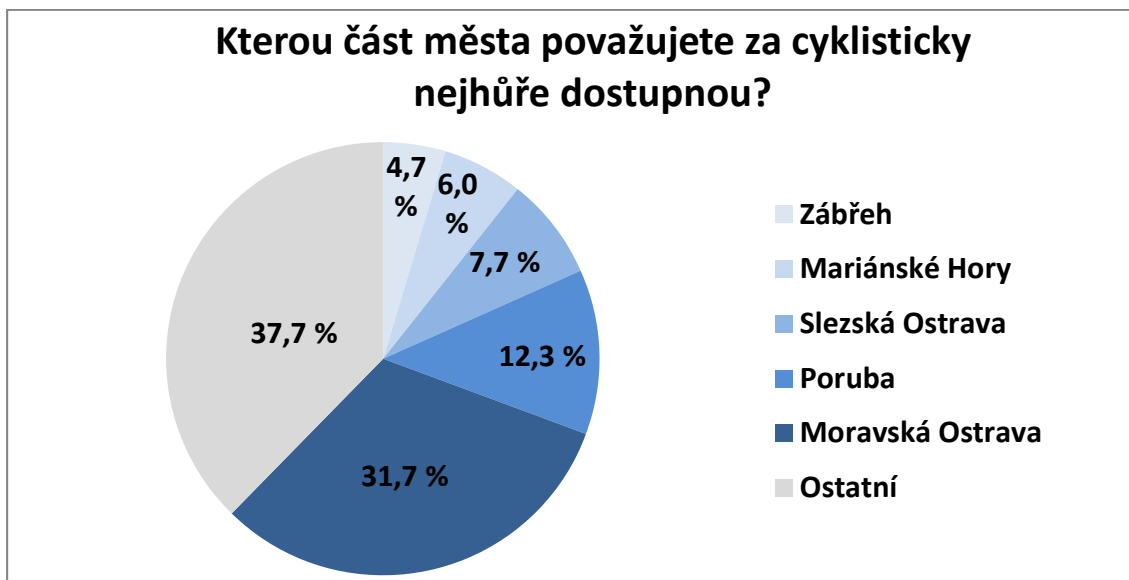


Obrázek č. 40: Odpověď respondentů na otázku č. 5

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Otázka č. 6 je opakem otázky č. 5 a zjišťovala cyklisticky nejhůře dostupné části Ostravy. Necelá třetina (31,7 %) všech respondentů zvolila za nejhůře dostupnou část centrum města, Moravskou Ostravu, což je docela pochopitelné. Špatné spojení s významnými obytnými oblastmi, bariéry v podobě průmyslových areálů, brownfieldů, komunikací s vysokou hustotou provozu, neprostupných čtyřproudých komunikací, železničních tratí, řek Ostravice a Odry, špatného značení cyklotras a nekompletní

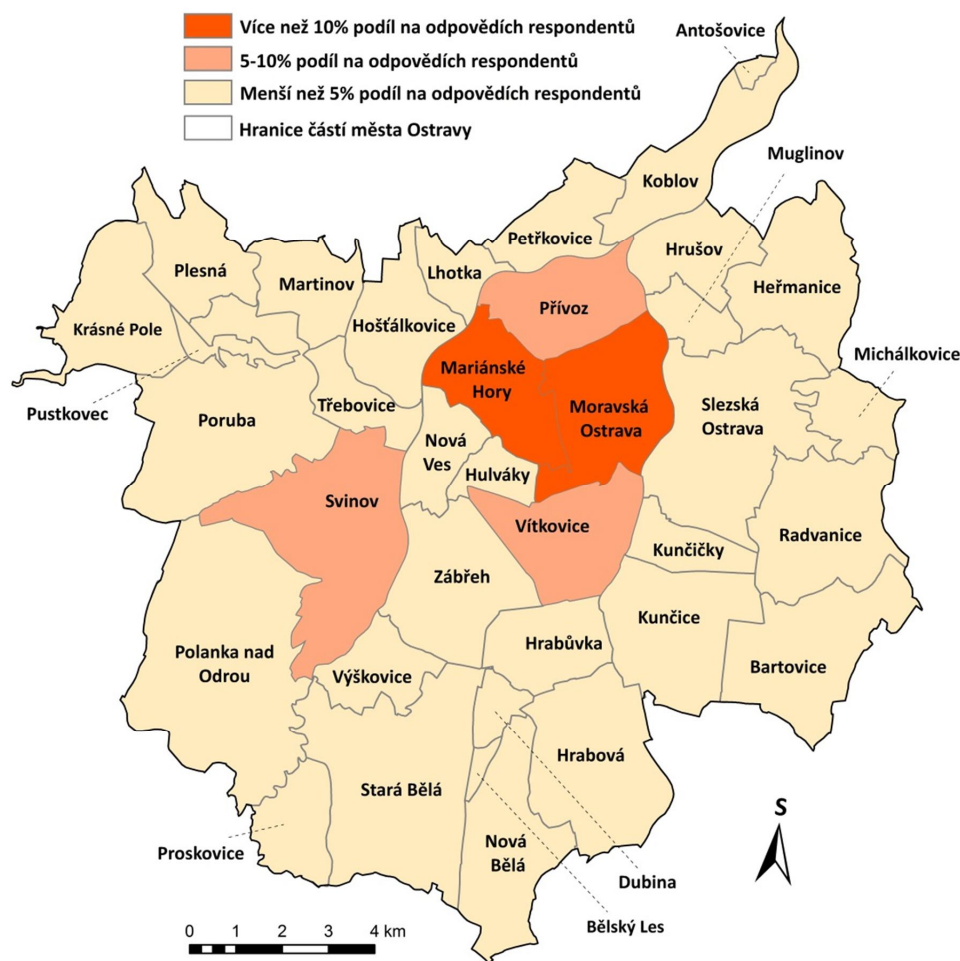
cyklistické infrastruktury. O téměř 20 procentních bodů méně získala Poruba a to 12,3 %. Velká část respondentů považuje Porubu za dobře dostupnou, menší část za hůře dostupnou. Pod 10 % získaly Slezská Ostrava (7,7 %), kterou propojuje s městem jen minimální počet cyklotras, dopravně vytížené Mariánské Hory (6 %) a Zábřeh (4,7 %).



Obrázek č. 41: Odpověď respondentů na otázku č. 6

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Otázka č. 7 měla za cíl zjistit, jak respondenti vnímají průjezdnost v jednotlivých částech města a na základě toho vybrat dle jejich názoru tu nejhůře průjezdnou. Většina respondentů zvolila tu část, kterou z vlastní zkušenosti zná a která jim během průjezdu působí největší potíže. Nejvyšší počet záporných odpovědí, více než třetina (34 %), byl udělen opět Moravské Ostravě. Tomu přispívají již výše zmíněné problémy plus další bariéry přímo v centru města, do kterých můžeme zařadit například pěší zónu, společné stezky pro chodce a cyklisty s vyšším výskytem chodců, absenci většího počtu cyklostezek, tramvajovou dopravu, jednosměrky atd. Podobné problémy mohou trápit i cyklisty v Mariánských Horách, které zvolilo 12,3 % respondentů. Dále se nad 5 % dostaly průmyslové Vítkovice (9,7 %), které jsou průjezdné, ovšem je třeba dbát zvýšené opatrnosti a stejně je tomu i v Přívozu (7 %). Pětiprocentní hranice dosáhl taktéž Svinov (5,3 %), kde se na ulici Bílovecká střídá hned několik typů komunikací, po kterých je cyklotrasa vedena. Hlavní dopravní bariéry Svinova tvoří Svinovské mosty, železniční trať a nádraží.



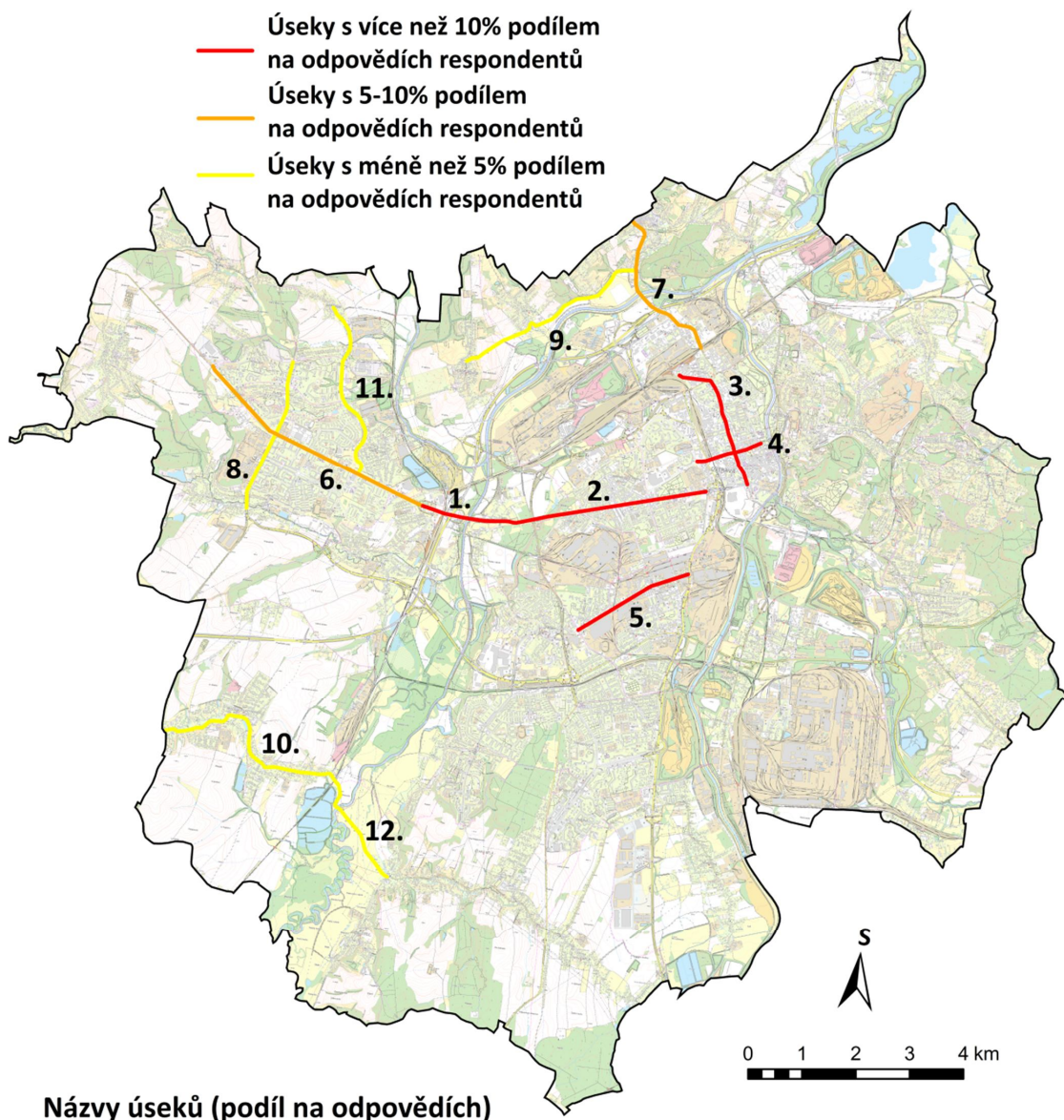
Obrázek č. 42: Nejhůře dostupné části Ostravy dle respondentů dotazníku

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Nebezpečné úseky

V otázce č. 8 měli respondenti určit, které z vyjmenovaných míst a úseků považují za nejvíce nebezpečné pro cyklisty, mohli tak učinit prostřednictvím výběru více možností. Respondenti měli na výběr 12 míst a úseků s možností přidat další dle jejich výběru. Celkově se ve výsledku sešlo 899 odpovědí, tedy průměrně 3 odpovědi na respondenta plus 40 odpovědí, které respondenti sami zapsali. Úseky v otázce byly vybrány záměrně z důvodu, že jde o důležité komunikace a spojnice v rámci Ostravy. Podél těchto ulic se vyskytuje řada významných institucí, průmyslových podniků, úřadů, kanceláří, budov poskytujících různé druhy služeb a často tyto komunikace představují nejrychlejší způsob jak se dostat z bodu A do bodu B, ovšem za cenu rizika v podobě vysokého počtu rychle projíždějících automobilů a na určitých úsecích

i tramvají. Do odpovědí nebyly zahrnuty tyto čtyřproudé komunikace s tramvajovou dopravou ve středním dělicím pásu (ulice Dr. Martíňka, Horní, Plzeňská, Výškovická) a komunikace bez tramvajové dopravy ve středním dělicím pásu (ulice Frýdecká, Mariánskohorská, Místecká, Rudná).



Obrázek č. 43: Vybrané nebezpečné úseky v Ostravě dle respondentů dotazníku

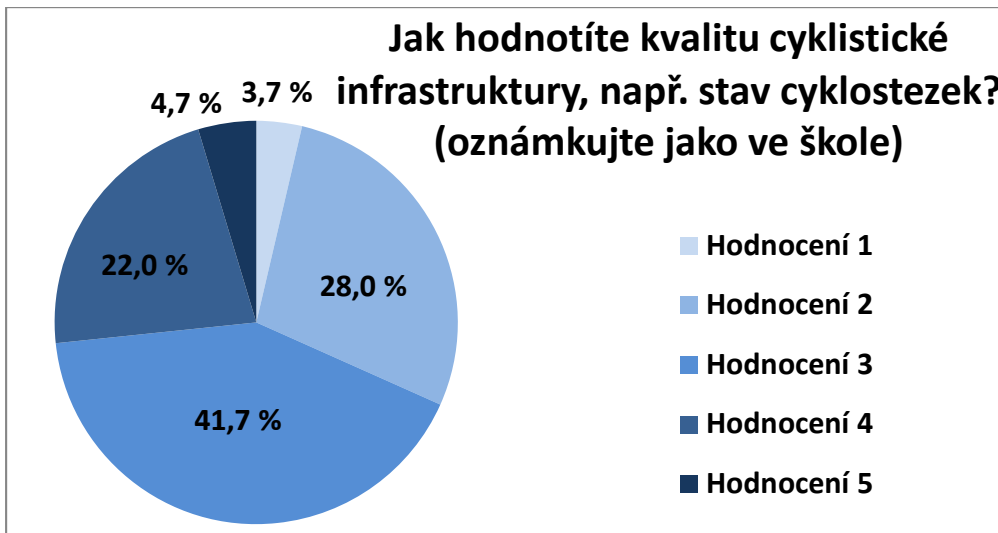
Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Pomyslná první příčka byla přiřazena Svinovským mostům, které získaly pětinu všech odpovědí (19,1 %) a které ve svém dotazníku zvolil každý druhý respondent. Svinovské mosty, jedna ze dvou hlavních spojnic západního obytného sektoru s centrální Ostravou, prošly před dvěma lety celkovou rekonstrukcí, bohužel se během této přestavby nepočítalo s infrastrukturou pro cyklisty. Na Svinovské mosty plynule navazuje ulice 28. října, jedna z nejvytíženějších komunikací v Ostravě. Na celkových odpovědích se podílí 16,5 %. O pět procent méně odpovědí (11,8) získala ulice Nádražní v městském obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. Ta se potýká především s vysokou frekvencí tramvajové dopravy. Ulice má navíc v centru užší profil, což umožňuje automobilům dostat se velmi blízko k cyklistovi, pokud si řidič chce udržet odstup od právě projíždějící tramvaje. Dalším úsekem je ulice Českobratrská (11,7 %), která tvoří spojnici Mariánských hor a sídliště Fifejdy s centrem města. Pokud cyklista jede z tohoto směru do centra, tak si musí vybrat mezi Frýdlantskými mosty (ulice 28. října), podchodem na Stodolní, ke kterému není ideální přístup, a ulicí Mariánskohorskou, která se taktéž potýká s vysokým stupněm automobilového provozu. Mezi nejnebezpečnější je respondenty vnímána i ulice Ruská (10,3 %) ve Vítkovicích, kterou křižují tři cyklotrasy (B, C, P). Dalším nebezpečným úsekům bylo přiřazeno méně než 10 % celkových odpovědí. Několik respondentů by co nejrychleji uvítalo cyklostezku podél ulice Na Lukách, která je spojnici Staré Bělé s Polankou nad Odrou a popřípadě i cyklotrasou A. V ostatních odpovědích považují respondenti za nebezpečná místa a úseky ulici Krmelínskou z Hrabové do Nové Bělé, Rudnou, Výškovickou a cyklostezku podél Ostravice v Kunčicích a to zejména v nočních hodinách, dále průjezd sociálně vyloučenými lokalitami atd.

Hodnocení kvality cyklistické infrastruktury

Dále již následují otázky, na které měl respondent odpovědět výběrem jedné ze známek nebo vybrat mezi ano a ne. **Otázka č. 9** se zaměřila na hodnocení kvality cyklistické infrastruktury. Je zarážející, že nejlepším známkou, tedy jedničkou, ohodnotilo cyklistickou infrastrukturu v Ostravě pouhých 3,7 % respondentů. Jedná se o varovný signál vyslaný cyklokoordinátorovi a především vedení města Ostravy. Řada cyklostezek je velmi špatném technickém stavu a pár respondentů si na konci dotazníku navíc stěžuje na často neuklizené cyklostezky s množstvím stěpů apod., více

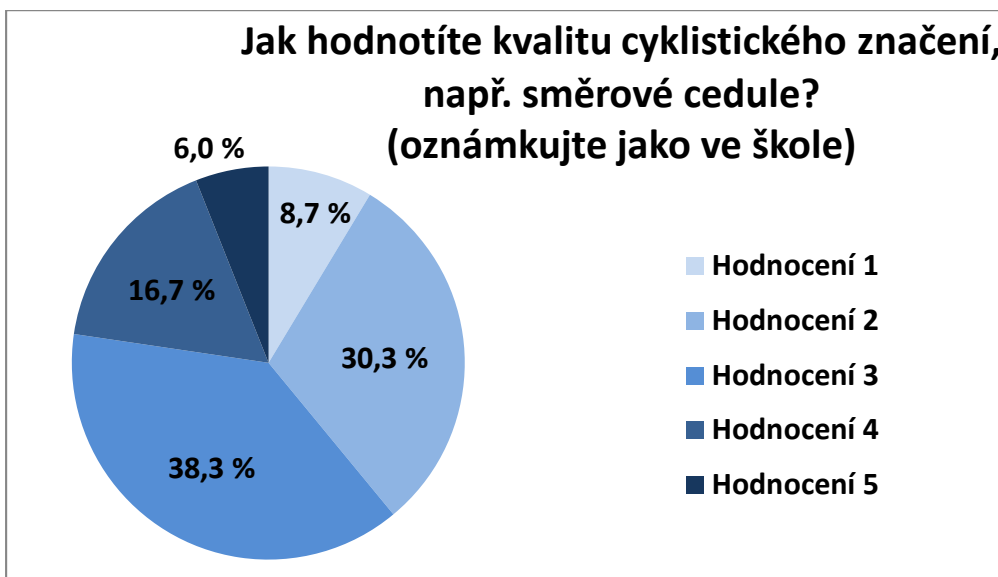
k připomínkám a námětům na konci této kapitoly. Nejvíce respondentů ohodnotilo cyklistickou infrastrukturu známkou tři, čtyřkou 22 % a nejhorší známkou ji ohodnotilo necelých 5 % respondentů. Méně než polovina respondentů (41,7 %) tedy považuje kvalitu cyklistické infrastruktury v Ostravě za průměrnou.



Obrázek č. 44: Odpověď respondentů na otázku č. 9

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Podobně jako u předchozí otázky měli respondenti v otázce č. 10 zhodnotit kvalitu cyklistického značení neboli značení cyklotras a směrové cedule.



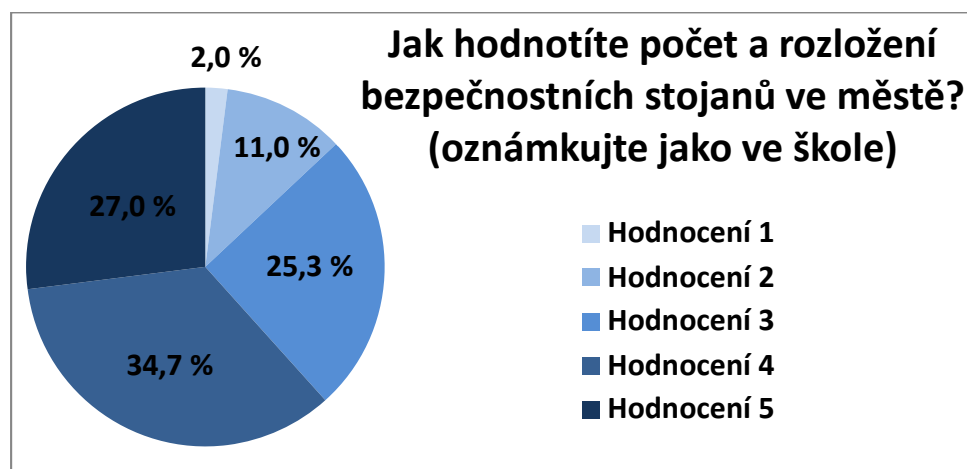
Obrázek č. 45: Odpověď respondentů na otázku č. 10

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Již na první pohled je patrné, že více respondentů udělilo kvalitě cyklistického značení více lepších známek než kvalitě cyklistické infrastruktury. Hodnocení 1 zaznamenalo nárůst o pět procentních bodů a zvolilo jej celkem 8,7 % respondentů. Hodnocení 2 a 3 se téměř shodují s předchozí otázkou. Počet hodnocení 4 klesl o více než pět procentních bodů a nejhorší hodnocení bylo uděleno 6 % respondentů. Pokud jde o připomínky a náměty k cyklistickému značení, je možno zmínit tyto příklady. Respondenti často kritizují chybějící nebo zarostlé směrové cedule na cyklotrasách, nepropojení značení ostravských cyklotras s klasickým číslováním, větší počet dopravních značek na cyklostezkách neboli značka pokaždé, co je stezka přerušena vedlejší komunikací, či problém vstupování chodců na cyklostezku, který by se měl vyřešit lepším označením cyklostezek.

Názor respondentů na bezpečnostní stojany

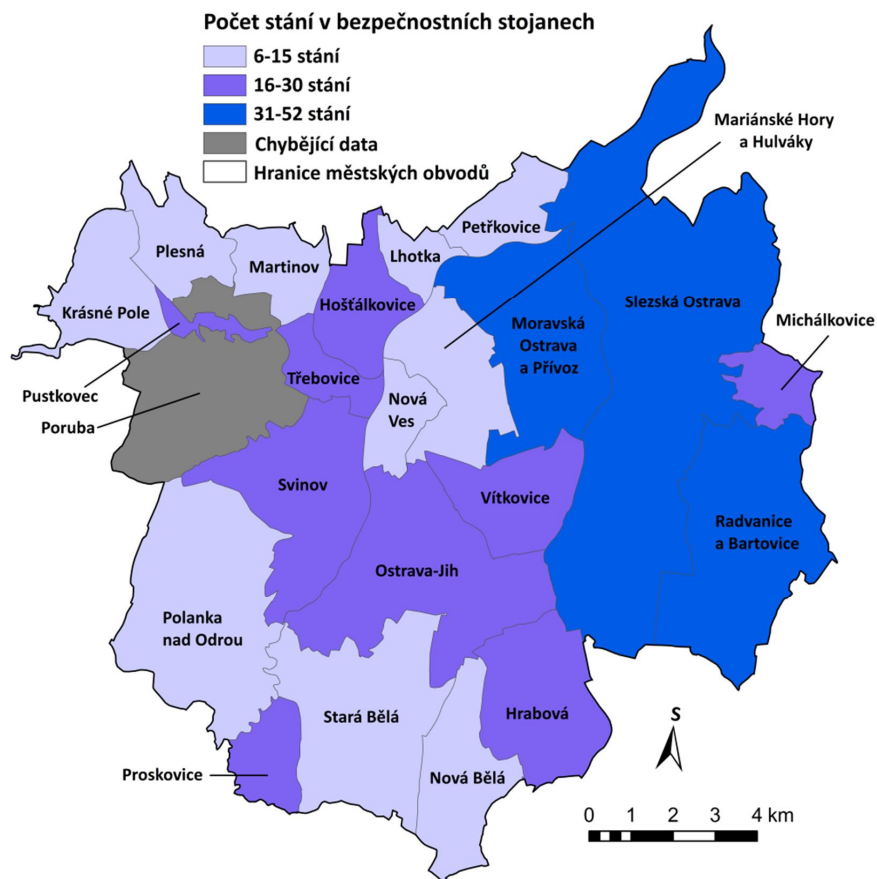
Otázky č. 11 a 12 se zaměřily na názor respondentů na bezpečnostní stojany, jejich počet, rozmístění a pocit bezpečí při umístění svého kola do tohoto stojanu. Bezpečnostním stojanem se rozumí speciální typ cyklostojanu, který je robustní a umožňuje uzamčení jízdního kola za rám do zámku, který je přímo součástí stojanu. Tento stojan zásadním způsobem snižuje riziko krádeže odstaveného kola a využívat jej může každý, kdo si opatří speciální cylindrický zámek, který je možné zakoupit například v městských informačních centrech. Tyto bezpečnostní stojany byly odborem dopravy Magistrátu města Ostravy osazeny před úřady městských obvodů a v místech s předpokládaným cílem cyklistů (ostrava.cz, 2014).



Obrázek č. 46: Odpověď respondentů na otázku č. 11

Zdroj: Dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování

Otázka č. 11 měla zjistit, jak respondenti hodnotí rozmístění a počet těchto stojanů na území města Ostravy. Nejlepší hodnocení udělila více než desetina všech respondentů a druhé nejlepší hodnocení čtvrtina respondentů. Horší hodnocení než dvojku udělilo bezpečnostním stojanům 63,7 % respondentů, což vyjadřuje celkovou nespokojenost s počtem a rozmístěním těchto stojanů. Nejvíce bezpečnostních stojanů je umístěno ve východní části Ostravy, která se vyznačuje zvýšenou kriminalitou a vyšším počtem trestných činů. Umístění bezpečnostních stojanů v městských obvodech ve východní části Ostravy je tedy na místě. Ceněný je počet 52 stání v městském obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. S pocitem bezpečí souvisí i **otázka č. 12**. Paradoxem je, že 84,3 % respondentů nemá dobrý pocit z toho, když uzamyká své kolo do bezpečnostního stojanu a bojí se tak odcizení svého kola. Je možné, že většina respondentů bezpečnostní stojany nezná a uvažovala je jako obyčejné stojany na kola, z kterých se zlodějům kol podaří odcizit jízdní kolo bez většího úsilí. I tak není tato situace nějak příznivá. Respondenti očekávají větší angažovanost městské policie.



Obrázek č. 47: Počet stání v bezpečnostních stojanech v městských obvodech Ostravy

Zdroj: Podkladová data z www.mapy.ostrava.cz, 2014, www.ostrava.cz, 2014, dotazníkové šetření, 2013; vlastní zpracování



Obrázek č. 48: Bezpečnostní stojan ve Výškovicích (4 stání)

Zdroj: Vlastní fotografie

Názor respondentů na výstavbu cyklogaráží

Otázka č. 13 zjišťovala, zda by respondenti uvítali výstavbu tzv. cyklogaráží na frekventovaných místech Ostravy, například u nádraží. Cyklogaráží se rozumí úschovna kol. Tento systém už výborně funguje v Hradci Králové, kde před rokem vyrostla v blízkosti nádraží a terminálu hromadné dopavy 11 metrů vysoká parkovací věž s kapacitou 116 jízdních kol. Úschova kol je plně automatizovaná. Celkové náklady na výstavbu této věže dosáhly 8 milionů korun a parkovné na den činí „lidových“ 5 korun. V západní Evropě jsou podobné parkovací domy běžnou záležitostí (cyklodoprava.cz, 2013). V Ostravě by výstavbu takové stavby uvítaly přesně dvě třetiny respondentů. Třetina by tuto možnost neuvítala. V anketě, která probíhala v roce 2012, se pro vybudování odstavných stání vyjádřilo 135 z celkových 146 respondentů a nejžádanější se staly lokality u magistrátu města a nádraží ve Svinově (moravskoslezsky.denik.cz, 2013).

Povědomí respondentů o funkci městského cyklokoordinátora

Poslední tematická otázka v dotazníku zjišťovala, jestli mají respondenti povědomí o funkci cyklokoordinátora Ostravy. Bohužel se ukázalo, že 78,7 % dotázaných respondentů nemá o této funkci žádné povědomí. Jde o jasný signál vyslaný cyklokoordinátorovi, že by se měl více angažovat v akcích občanského sdružení Ostravou na kole, například účastí na cyklojždách, nebo by mohl oslovit občany města v pravidelných městských periodikách, popřípadě i jinými způsoby.

Připomínky a náměty respondentů

V dotazníku se sešel poměrně vysoký počet připomínek a námětů od respondentů pro cyklokoordinátora a vedení města. Více než třetina respondentů (35 %) tuto možnost využila. Téměř polovina podnětů přišla od respondentů se středoškolským vzděláním s maturitou, nejméně podnětů přišlo od respondentů se základním vzděláním a bez maturity, některé z jejich podnětů byly irelevantní, možná až urážlivé. Více než polovina podnětů (55 %) byla od respondentů ve věkové skupině 27-44 let. Nejčastějším terčem kritiky respondentů je nenávaznost a nespojitost cyklostezek a chybějící propojení západního obytného sektoru s centrem města. Respondenti postrádají více jízdních pruhů pro cyklisty a kvalitní cyklostezky podél řek, především podél Odry a cyklostezku kolem Ostravice, která by spojila centrum Ostravy s Beskydskou magistrálou. Častým terčem kritiky je povrch cyklostezek, respondentům vadí povrch vytvořený ze zámkové dlažby a šotoliny, rozbitý povrch na starších cyklostezkách a především šířka nových cyklostezek, ta není totiž dostatečná. Respondenti by jistě uvítali, kdyby nemuseli na přechodech sesedat z kola a vyhýbat se na cyklostezkách bruslařům, pejskařům a maminkám s kočárky. Taktéž by uvítali více odpadkových košů a laviček podél cyklostezek. Mnoho respondentů je velmi nespokojeno s bezpečností v Ostravě, protože se již setkalo s krádeží svého kola. Někteří z nich by rádi jezdili na jízdním kole na nákupy nebo za zábavou, ale bohužel se bojí nechat kolo bez dozoru. Objevily se i odpovědi typu, že chybí cyklomapa na webu, ovšem taková mapa již existuje a dokonce dvě, jde tedy spíše o neznalost respondentů těchto internetových aplikací, navíc vyšla i cyklomapa Ostravy a to v tištěné podobě.

Závěr

Cyklistika, respektive cyklistická doprava, je nejefektivnějším a nejrychlejším způsobem dopravy ve městech a to především na krátké vzdálenosti do pěti kilometrů, do této vzdálenosti se taktéž uskutečňuje přibližně 70 % všech jízd. Kromě přínosů, které přináší jízda na jízdním kole, jako je zlepšení celkového zdraví cyklistů a šetrnost k životnímu prostředí, je tento dopravní prostředek jedním z hlavních nástrojů, které by dokázaly zvýšit kvalitu života ve městech a vést k jejich trvale udržitelnému rozvoji. Podíl cyklistické dopravy na celkovém objemu dělby práce ve Statutárním městě Ostrava bohužel nedosahuje takové úrovně, jako je tomu ve vyspělých západoevropských cyklistických městech Kodani, Freiburgu či Groningenu, ale nedosahuje úrovně ani mnoha českých měst, například Prostějova, Litovle či Pardubic, které má jasnou cyklistickou vizi do roku 2025 a je českou učebnicí cyklistické dopravy.

Ostrava je ovšem největším signatářským městem Uherskohradištské charty, které se zavázalo k aktivní podpoře cyklistické dopravy a k vytvoření funkce městského cyklokoordinátora, který stojí za vznikem dokumentu Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě. Úkolem cyklokoordinátora Ostravy by měla být nejen snaha o zlepšení stavu cyklistické infrastruktury ve městě, ale především by se měl snažit o vytvoření lepší image cyklistické dopravy v Ostravě a zvýšení podílu jízdního kola na celkovém objemu dělby přepravní práce. Jak vyplynulo z výsledků dotazníkového šetření, občané Ostravy by rádi využívali své jízdní kolo jak k rekreaci, tak i k dopravě za nákupy nebo do školy či zaměstnání. Avšak brání jim v tom několik negativních skutečností jako je nespojitost a nehomogenita cyklistických tras, špatná dostupnost centra města, špatný technický stav cyklostezek, vysoký počet chodců na společných stezkách a na některých cyklostezkách, vyšší kriminalita a s tím související neexistence úschoven jízdních kol a strach cyklistů uzamknout své kolo do cyklostojanu.

Ostrava má značný potenciál v tom, aby se stala významným cyklistickým městem ve svém regionu. K tomu však bude potřeba mnoho let a obrovská píle městského cyklokoordinátora a vedení na Magistrátu města Ostravy a v jednotlivých městských obvodech. Naštěstí zde existuje občanské sdružení Ostravou na kole, které je jedním z předních iniciátorů a propagátorů rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě.

Tabulka č. 10: SWOT analýza cyklistické dopravy v Ostravě

Silné stránky (STRENGTHS)	Slabé stránky (WEAKNESSES)
Výhodná geografická poloha města a přívětivé fyzikogeografické podmínky	Velmi nízký podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce
Relativně dlouhá síť cyklotras	Nespojitost cyklistických tras a cyklostezek
Návaznost městských cyklotras na cyklotrasy v zázemí města	Budování některých nových úseků bez návaznosti na stávající síť
Pokračující výstavba cyklotras a cyklostezek	Špatný technický stav některých cyklostezek
Členství Ostravy v Asociaci měst pro cyklisty a signatářské město Uherskohradištské charty	Chybějící propojení západního a jižního obytného sektoru s centrem
Existence cyklokoordinátora města a koncepce rozvoje cyklistické dopravy	Nekompaktní a složitá sídelní struktura města, vyšší vzdálenost mezi nejzaldněnějšími obvody a centrem města
Aktivní účast občanského sdružení Ostravou na kole na rozvoji cyklistické dopravy, pořádání cyklojízdy	Dopravní a fyzické bariéry – dálnice a jiné čtyřproudé komunikace, železniční tratě, řeky, průmyslové areály a brownfieldy
Spolupráce cyklokoordinátora s Magistrátem města Ostravy a s občanským sdružením Ostravou na kole	Velká část cyklistů vnímá negativně kvalitu cyklistické infrastruktury na území města
Možnost kombinace jízdního kola s městskou hromadnou dopravou a vlaky ČD	Absence úschoven kol pro parkování u nádraží a přestupních terminálů veřejné dopravy
Velký rekreační potenciál ve městě a jeho zázemí	Vysoká kriminalita – časté krádeže jízdních kol
Relativně vysoký počet rekreačních cyklistů	Špatný stav kvality ovzduší
Příležitosti (OPPORTUNITIES)	Hrozby (THREATS)
Zvýšení objemu získaných finančních prostředků z Evropské unie na výstavbu nových cyklostezek	Rozpory a nekoordinovanost mezi magistrátem a jednotlivými městskými obvody
Podpora projektu Do práce na kole – nárůst počtu jízd do zaměstnání	Neochota investic některých obvodů do výstavby nových cyklostezek na doplňkových cyklotrasách
Nárůst počtu nízkopodlažních vozidel v městské hromadné dopravě a vlacích ČD	Celkové snížení investic do výstavby nové cyklistické infrastruktury
System Bike and ride a výstavba garáží pro úschovu kol	Předražené zakázky na výstavbu nových cyklostezek, hrozba korupce
Rostoucí turistický potencial města	Růst individuální automobilové dopravy
Výstavba Greenways cyklotras podél řek	Preferování automobilové dopravy před cyklistickou dopravou a veřejnou dopravou
Realizace Beskydské magistrály	Nárůst počtu krádeží jízdních kol
Výstavba bikeparků	Nelepšení stavu kvality ovzduší

Zdroj: Vlastní zpracování

Summary

Bicycle transportation is the most effective and the fastest mode of transport in the cities, especially over short distances within five kilometers, to this distance are also realized approximately 70% of all journeys. Cycling has a positive effect on the health of cyclists and is environmentally friendly. Bicycle is also one of the main implement that could enhance the quality of life in cities and lead to their sustainable development. Cycling modal share in the total volume of the division of labor in the City of Ostrava unfortunately doesn't reach such a level as in the case in the developed Western European cycling cities as Copenhagen, Freiburg or Groningen, but also is below the level of many Czech cycling cities such as Prostějov, Litovel or Pardubice.

Ostrava is the largest signatory city of the Uherskohradištská Charter which is committed to the active promotion of cycling and the creation of the urban cycling coordinator, who is behind the creation of the document called Conception of cycling development in Ostrava. From the results of the survey revealed that the citizens of Ostrava would like to use their bikes not only for a recreational purposes but also as a means of transport to shopping, school or work. But they are dissuaded by several negative factors such as the discontinuity and inhomogeneity of cycling routes, poor technical condition of bike paths, a large number of pedestrians on shared footpaths and cycle paths, higher crime rate and absence of bicycle storages and fear of cyclists to lock their bikes in the bike rack.

Ostrava has significant potential to become a major cycling city in its region. However, this will require many years and huge diligence of urban cycling coordinator and management of the City of Ostrava and also of particular districts of the city. Fortunately, there is a civic association called Ostravou na kole, which is one of the leading initiators and promoters of cycling development in Ostrava.

Seznam literatury

Knižní zdroje

- [1] Kolektiv autorů: *Abeceda ostravských cyklistů*, vyd. Statutární město Ostrava, Ostrava, 2014, 30 s.
- [2] Dekoster, J.: Schollaert, U.: *Cyklistika pro města*, vyd. Evropská unie, Lucemburk, 2002, 79 s.
- [3] Gehl, J.: *Města pro lidi*, vyd. Nadace Partnerství, Brno, 2010, 259 s.
- [4] Martinek, J. a kol.: *21 pilířů pro cyklistickou infrastrukturu*, vyd. Centrum dopravního výzkumu, Brno, 2007, 72 s.
- [5] Mourek a kol.: *Cykloturistika: Současný stav a perspektivy v České republice*, vyd. CzechTourism, Praha, 2011, 129 s.
- [6] Schmeidler, K.: *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*, vyd. KEY Publishing, Ostrava, 2010, 245 s.
- [7] Sidwells, Ch., *Velká kniha o cyklistice*. Londýn, Dorling Kindersley Limited, 2003, 242 s.

Elektronické monografie a publikace

- [8] Bartoš, L.: *Navrhování komunikací pro cyklisty, Technické podmínky 179* [online] 2006. [cit. 2014-03-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.pjpk.cz/TP%20179.pdf>>.
- [9] Bílová, M.: *Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury ČR* [online] 2007. [cit. 2014-03-25]. Dostupné z WWW: <http://www.nakole.cz/images/clanky/2b/publikace-gis_cyklo.pdf>.
- [10] CDV: *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích* [online] 2002. [cit. 2014-03-18]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz/data/web/kampane/legislativa/ibesip-02-TP_65_2vydani.pdf>.
- [11] Cipris, A.: *Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje* [online] 2006. [cit. 2014-03-15]. Dostupné z WWW: <https://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop_02.html>.
- [12] Černý, L., Jebavý, A., Kutílek, J.: *Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích – Cyklogenerel Pardubice* [online] 2003. [cit. 2014-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubike.cz/info/generel.pdf>>.
- [13] Dekoster, J.: Schollaert, U.: *Cycling: the way ahead for towns and cities* [online] 1999. [cit. 2014-01-28]. Dostupné z WWW: <http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_en.pdf>.
- [14] Deffner, J., Hefter, T., Rudolph, Ch., Ziel, T.: *Cyklodopravní enCYKLOpedie. Vzdělávací materiál projektu Mobile2020* [online] 2013. [cit. 2014-02-16]. Dostupné z WWW: <<http://www.mobile2020.eu/country-pages/ceska-republika/home-ceska-republika.html>>.
- [15] ECMT – European Conference of Ministers of Transport: *National Policies to Promote Cycling* [online] 2004. [cit. 2014-02-06]. Dostupné z WWW: <<http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/04Cycling.pdf>>.

- [16] Evropská Komise: *Sustainable Urban Transport Plans* [online] 2007. [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2007_sustainable_urban_transport_plan_annex.pdf>.
- [17] Kolektiv autorů: *Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook* [online] 2009. [cit. 2014-02-03]. Dostupné z WWW: <http://www.bikepartners.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=166&Itemid=>>.
- [18] Krejčí, M.: *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě* [online] 2010. [cit. 2014-03-20]. Dostupné z WWW: <<https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/moje-soubory/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy>>.
- [19] Ligtermoet, D.: *Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European Cycling cities* [online] 2006. [cit. 2014-02-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.cycling-embassy.org.uk/document/continuous-and-integral-cycling-policies-groningen-and-other-european-cycling-cities-public>>.
- [20] Martinek, J.: „*The Best*“ *cyklistické příklady: celkový přístup města k podpoře cyklistiky* [online] 2007. [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.czrso.cz/file/koncepce-cyklisticke-dopravy-ve-mestech/>>.
- [21] Martinek, J.: *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury. Příloha – zahraniční literatura a zkušenosti* [online] 2011. [cit. 2014-02-06]. Dostupné z WWW: <<http://cyklodoprava.cz/file/strategie-zahranicni-literatura-zkusenosti/>>.
- [22] Martinek, J.: *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013-2020* [online] 2012. [cit. 2014-02-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>>.
- [23] Martinek, J. a kol.: *Cyklostrategie měst 2011-2014: Uherskohradištská charta* [online] 2011. [cit. 2014-03-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/cyklisticka-mesta/uherskohradistska-charta/>>.
- [24] McLeod, K.: *Where We Ride – Analysis of bicycling in American cities* [online] 2013. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z WWW: <<https://www.bikeleague.org/WhereWeRide>>.
- [25] RPIC-ViP s. r. o.: *Strategický plán rozvoje statutárního města Ostravy na léta 2009-2015* [online] 2008. [cit. 2014-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/ke-stazeni/strategicky-plan-rozvoje-mesta/strategicky-plan-2009-2015>>.
- [26] Schade, U.: *Freiburger Umweltpolitik in Beispielen* [online] 2007a. [cit. 2014-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/7-1-11-schade-mu-freiburg-im-breisgau-podrobne-informace-z-mesta-freiburg-im-breisgau/>>.
- [27] Schade, U.: *Cyklistika a komplexní přístup ve strategickém plánování. Podrobné informace z města Freiburg im Breisgau* [online] 2007b. [cit. 2014-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/7-1-12-galatik-cdv-vyzkum-dopravnich-strategii-mest-v-cr/>>.

Ostatní elektronické zdroje

- [28] *2Green Energy* [online] 2013. [cit. 2014-02-05]. Dostupné z WWW: <<http://2greenenergy.com/2013/10/04/cycling-in-the-city/>>.
- [29] *A view from the cycle path* [online] 2009. [cit. 2014-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.aviewfromthecyclepath.com/2009/02/how-groningen-grew-to-be-worlds-number.html>>.
- [30] *Arcdata Praha* [online] 2014. [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>>.
- [31] *Auto*Mat* [online] 2014. [cit. 2014-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.auto-mat.cz/co-delame/do-prace-na-kole-2-2/>>.
- [32] *Capital Bikeshare* [online] 2014. [cit. 2014-02-06]. Dostupné z WWW: <<http://capitalbikeshare.com/>>.
- [33] *Civitas 2020* [online] 2014. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.civitas.eu/content/brno-within-civitas-plus>>.
- [34] *Copenhagenize.com* [online] 2014. [cit. 2014-02-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.copenhagenize.com/>>.
- [35] *Cyklodoprava.cz* [online] 2013. [cit. 2014-02-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/pro-media/novinky/v-hradci-kralove-zahajil-provoz-unikatni-parkovaci-dum-pro-kola/>>.
- [36] *Českojede.cz* [online] 2014. [cit. 2014-02-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/>>.
- [37] *Český statistický úřad* [online] 2014. [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/p/22000-13>>.
- [38] *Do práce na kole – Ostrava* [online] 2014. [cit. 2014-03-24]. Dostupné z WWW: <<http://ostrava.dopracenakole.net/>>.
- [39] *Geofabrik downloads* [online] 2014. [cit. 201-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://download.geofabrik.de/europe.html>>.
- [40] *Mapy.cz* [online] 2014. [cit. 2014-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz/>>.
- [41] *Ministerstvo vnitra České republiky* [online] 2014. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>>.
- [42] *Moravskoslezský deník.cz* [online] 2013. [cit. 2014-02-25]. Dostupné z WWW: <http://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/cyklogaraze-pro-ostravu-jeste-v-letosnim-roce-20130214.html>.
- [43] *OpenCycleMap* [online] 2014. [cit. 2014-02-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.opencyclemap.org/>>.
- [44] *Ostravou na kole* [online] 2014. [cit. 2014-03-21]. Dostupné z WWW: <<http://ostravounakole.cz/kdo-jsme/>>.

- [45] *Pardubike* [online] 2014. [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.pardubike.cz/info.html>>.
- [46] *Royal HaskoningDHV* [online] 2014. [cit. 2014-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.dhv.cz/article.asp?id=56>>.
- [47] *Statutární město Ostrava – mapový portál* [online] 2014. [cit. 2014-02-16]. Dostupné z WWW: <<http://mapy.ostrava.cz/data-ke-stazeni.html>>.
- [48] *Statutární město Ostrava – oficiální portál* [online] 2012. [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/koncepce-rozvoje-cyklisticke-dopravy-v-ostrove>>.
- [49] *Statutární město Ostrava – oficiální portál* [online] 2013. [cit. 2014-02-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.ostrava.cz/cs/o-meste/tiskove-zpravy/k-zmenam-v-ostavske-doprave-dojde-od-3.-brezna-2013>>.
- [50] *Statutární město Ostrava – oficiální portál* [online] 2014. [cit. 2014-02-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.ostrava.cz/cs/turista/aktivni-vyziti/cykloturistika>>.
- [51] *The Coalition for the Capital Crescent Trail* [online] 2014. [cit. 2014-02-06]. Dostupné z WWW: <<http://www.cctrail.org/index.html>>.
- [52] *The Urbanist Dispatch* [online] 2013. [cit. 2014-02-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.urbanistdispatch.com/2013/10/groningen-the-worlds-cycling-city/>>.
- [53] *Územně identifikační registr ČR* [online] 2014. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.uir.cz/obec/554821/Ostrava>>.
- [54] *Velo-City Global 2014 Celebration of Cycling* [online] 2014. [cit. 2014-02-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.velo-city2014.com/>>.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Dotazník zjišťující spokojenost cyklistů v Ostravě – vzor

Příloha č. 2: Cyklotrasa A

Příloha č. 3: Cyklotrasa B

Příloha č. 4: Cyklotrasa C

Příloha č. 5: Cyklotrasa D

Příloha č. 6: Cyklotrasa E

Příloha č. 7: Cyklotrasa F

Příloha č. 8: Cyklotrasa G

Příloha č. 9: Cyklotrasa H

Příloha č. 10: Cyklotrasa CH

Příloha č. 11: Cyklotrasa I

Příloha č. 12: Cyklotrasa J

Příloha č. 13: Cyklotrasa K

Příloha č. 14: Cyklotrasa L

Příloha č. 15: Cyklotrasa M

Příloha č. 16: Cyklotrasa N

Příloha č. 17: Cyklotrasa O

Příloha č. 18: Cyklotrasa P

Příloha č. 19: Cyklotrasa Q

Příloha č. 20: Cyklotrasa R

Příloha č. 21: Cyklotrasa S

Příloha č. 22: Cyklotrasa T

Příloha č. 23: Cyklotrasa U

Příloha č. 24: Cyklotrasa V

Příloha č. 25: Cyklotrasa W

Příloha č. 26: Cyklotrasa X

Příloha č. 27: Cyklotrasa Y

Příloha č. 28: Cyklotrasa Z

Příloha č. 29: Cyklotrasa č. 5

Příloha č. 30: Cyklistická infrastruktura na území města Ostravy – volná příloha

Příloha č. 1: Dotazník zjišťující spokojenost cyklistů v Ostravě – vzor

1. Jak často kolo využíváte? a) denně b) více než 1x týdně c) jednou týdně d) několikrát za měsíc
2. Kolo využíváte: a) celoročně b) pouze během cyklistické sezóny (převážně přes léto)
3. Kolo používám nejčastěji k: a) dojíždě do zaměstnání b) dojíždě do školy c) rekreaci
4. Nejčastěji jezdím a) z _____ b) do _____ (uveďte městské části)
5. Kterou městskou část považujete za cyklisticky nejlépe dostupnou? _____
6. Kterou městskou část považujete za cyklisticky nejhůře dostupnou? _____
7. Kterou městskou část považujete za cyklisticky nejhůře průjezdnou? _____
8. Které z těchto míst a úseků považujete za nebezpečné pro cyklisty? Možnost zaznačit více odpovědí.
a) Svinovské mosty b) ulice Českoobratská c) ulice Opavská d) ulice Martinovská
e) ulice Ruská f) ulice Nádražní g) ulice 17. listopadu h) ulice 28. října
ch) ulice 1. května i) ulice Na Lukách j) ulice Petřkovická k) ulice Hlučínská
l) další možnosti _____
9. Jak hodnotíte kvalitu cyklistické infrastruktury, např. stav cyklostezek? Označte jako ve škole.
a) 1 b) 2 c) 3 d) 4 e) 5
10. Jak hodnotíte kvalitu cyklistického značení? Označte jako ve škole.
a) 1 b) 2 c) 3 d) 4 e) 5
11. Jak hodnotíte počet a rozložení bezpečnostních stojanů ve městě? Označte jako ve škole.
a) 1 b) 2 c) 3 d) 4 e) 5
12. Máte pocit bezpečí, když uzamykáte své kolo do bezpečnostního stojanu? a) ano b) ne
13. Uvítal(a) byste výstavbu tzv. cyklogaráží na frekventovaných místech? a) ano b) ne
14. Máte nějaké povědomí o funkci cyklokoordinátora města Ostravy? a) ano b) ne
15. Pohlaví: a) muž b) žena 16. Věk? a) 15-26 b) 27-44 c) 45-65 d) více než 65 let
17. Vzdělání: a) základní b) středoškolské bez maturity
c) středoškolské s maturitou d) vysokoškolské

Připomínky, náměty:

Datum vyplnění: _____

Děkuji za Váš čas! autor: Bc. Tomáš Merta kontakt: xtomas.merta@gmail.com, 737 512 299

Příloha č. 2: Cyklotrasa A

Průběh: Stará Bělá – Ostrava-Jih – Hrabová – Kunčice; Polanka nad Odrou

Typ trasy: Páteřní

Délka: 11 km; 1,3 km

Převýšení: 41 m; 8m

Cyklotrasa A je jednou z nejdůležitějších páteřních cyklotras s velkým dopravním i rekreačním potenciálem. Trasa je vedena od v letních měsících hojně využívané odpočívky Na Honculi na rozhraní Staré Bělé a Polanky nad Odrou až k hlavní bráně hutního komplexu ArcelorMittal v Kunčicích. Velkou částí své délky probíhá cyklotrasa A přes nejlidnatější městský obvod Ostravy, tím je Ostrava-Jih, a je jedna z nejvyužívanějších. Je vedena převážně po stezce pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem, což zvyšuje hrozbu kolize s chodci a stejně tak i s in-line bruslaři. Ale ani vedení po stezce pro cyklisty nevyklučuje srážku s chodci, viz obrázek níže, který demonstruje využívání cyklostezky chodci a to rizikovými skupinami jako jsou starší lidé a rodiny s kočárky. Problémovými místy jsou pochod pod železniční zastávkou v Kunčicích a podchod pod Místeckou ulicí. Trasa je využívána rekreačními cyklisty a je výchozím bodem do CHKO Poodří, kde se nachází i krátký spojovací úsek trasy A.



Chodci na stezce pro cyklisty na ulici Svornosti v Zábřehu

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 3: Cyklotrasa B

Průběh: Stará Bělá – Ostrava-Jih – Vítkovice – Moravská Ostrava; Přívoz – Muglinov

Typ trasy: Páteřní

Délka: 14 km; 1,2 km

Převýšení: 60 m; 3 m

Páteřní cyklotrasa B je jednou z hlavních spojnic obvodu Ostrava-Jih s centrem města, avšak je jednou z nejvíce problémových cyklotras ve městě. Po relativně klidném průjezdu přes Novou a Starou Bělou a Bělský Les se cyklista dostane na staré a technicky nevhodné komunikace v Zábřehu, poté na silnici probíhající skrz průmyslové a dopravně vytížené Vítkovice s množstvím železničních přejezdů. Při výjezdu ze Sadů doktorky Milady Horákové je zase cyklista nucen z důvodu zábran a příkazové značky sesednout z kola před přejezdem pro cyklisty. Zbytek trasy je podivně zakončený v ulici Sládkova na sídlišti Fifejdy a to cyklostezkou vedoucí do plotu, po které nelze dále pokračovat. Krátký úsek cyklotrasy B je veden z Přívozu do Muglinova.



Cyklista je nucen sesednout z kola před přejezdem pro cyklisty přes ulici Varenská

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 4: Cyklotrasa C

Průběh: Hrabová – Ostrava-Jih – Vítkovice – Hulváky; Mariánské Hory

Typ trasy: Páteřní + doplňková **Délka:** 9,7 km; 0,5 km **Převýšení:** 13 m; 18m

Cyklotrasa C je další z hlavních spojnic městského obvodu Ostrava-Jih s centrem města s významným dopravním (ve směru do centra) i rekreačním (ve směru do Vratimova) potenciálem. Na trase je vedeno několik jízdních pruhů pro cyklisty a to na ulicích 1. máje a Závodní ve Vítkovicích. Problémem může být výskyt odpadu a střeptů na stezce v ulici Sirotčí ve Vítkovicích, kde se nacházejí bytové domy pro sociálně slabé občany. Velkým problémovým místem je přejezd pro cyklisty přes frekventovanou ulici Paskovská v Hrabové a křížení s téže ulicí při výjezdu z ulice Božetěchova na ulici Na Potoku a naopak. Krátký půl kilometrový úsek trasy je vyznačen v Mariánských Horách.



Jízdní pruh pro cyklisty na ulici 1. máje ve Vítkovicích

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 5: Cyklotrasa D

Průběh: Poruba – Pustkovec – Martinov

Typ trasy: Páteřní

Délka: 7,8 km

Převýšení: 51 m

Páteřní cyklotrasa D má velký význam v průběhu léta, kdy se po ní dostává velké množství cyklistů k letnímu koupališti v Porubě, které je největším koupalištěm ve Střední Evropě. Pro cyklistu na této trase mohou být nepříjemné především retardéry v obytných zónách, které slouží ke zpomalení vozidel. Zde se jedná o retardéry po celé šíři komunikace, tudíž je nelze objet a cyklista tak musí prudce zpomalit. U areálu Vysoké školy báňské (VŠB) a v Pustkovci může v pracovní dny docházet ke kolizi s chodci, ale naštěstí je zde chodník (stezka) poměrně široký.



Rozcestí cyklotras D a W před areálem Vysoké školy báňské v Porubě

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 6: Cyklotrasa E

Průběh: Moravská Ostrava – Muglinov – Hrušov; Hrabová

Typ trasy: Doplňková

Délka: 6,4 km; 1,9 km

Převýšení: 14 m; 9 m

Na Greenways cyklotrase E, vedoucí většinu délky podél řeky Ostravice a kopírující budoucí regionální cyklotrasu č. 59, lze nalézt řadu pozitivních i negativních skutečností. Z pozitivních skutečností můžeme vyjmenovat cyklostezku, která však není využívána pouze cyklisty, nacházející se Komenského sadech a v roce 2013 otevřenou cyklostezku vedoucí po Havlíčkově nábřeží. Řada cyklistů doufá, že stejně kvalitní bude i úsek od Slezskoostravského hradu po až po Vratimov, kdy dojde k propojení Beskyd s centrem Ostravy. U mostu přes Ostravici ve Vratimově byl v nedávné době vybudován bezpečný přejezd pro cyklisty přes ulici Mostní. Z negativních skutečností vyčnívá především úsek cyklotrasy vedený skrz sociálně vyloučenou lokalitu na ulici Riegrova v Hrušově. Mělo by dojít ke změně vedení trasy cyklotrasy E po nově vybudované stezce podél Ostravice, protože stávající trasa není v dlouhodobém měřítku udržitelná, jde o poničenou vozovku, černé skládky odpadu podél vozovky, střepy rozsypané po vozovce, apod. Na místě je také otázka bezpečnosti cyklistů.



Chodci na cyklostezce v Komenského sadech v centru města

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 7: Cyklotrasa F

Průběh: Moravská Ostrava – Slezská Ostrava – Heřmanice; Nová Ves – Mariánské Hory

Typ trasy: Páteřní + doplňková **Délka:** 4,3 km; 3,5 km **Převýšení:** 38 m; 28 m

Cyklotrasa F je jedna z několika nedokončených cyklotras na území Ostravy a je tvořena dvěma na sebe nenavazujícími úseky. Pomyslný počátek trasy je na lávce přes Ostravici, kde byly nedávno vybudovány dva sjezdy pro cyklisty. Problémovým místem trasy je křížení s rušnou komunikací na ulici Bohumínská, kde jsou na obou stranách přechodu umístěny zpomalovací zábrany a několik sloupků. Na přechodě chybí světelná signalizace a pro větší bezpečnost cyklistů a chodců je zde uprostřed komunikace umístěn ostrůvek. Po překonání přechodu čeká na cyklistu strmé stoupání až do Muglinova. Celá dokončená cyklotrasa F by mohla později být ideální spojnici Poruby a velkých ostravských sídlišť, např. Fifejd, s centrem Ostravy. V budoucnosti by mělo dojít k propojení obou částí cyklotrasy F.



Sjezd pro cyklisty z lávky přes řeku Ostravici u budovy Nové radnice

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 8: Cyklotrasa G

Průběh: Třebovice – Hošťálkovice – Lhotka – Petřkovice – Koblov – Antošovice

Typ trasy: Doplnňková

Délka: 14 km

Převýšení: 50 m

Cyklotrasa G má velký rekreační potenciál a v blízké budoucnosti by měla být součástí tras Greenways. Za počátek cyklotrasy můžeme považovat lávku přes řeku Opavu, která je v letních měsících a o víkendech jednou z cyklisticky nejvyužívanějších na území města. Velká část trasy je oficiálně vedena po komunikacích s automobilovým provozem s problémovým úsekem na ulici Petřkovická. Po vyznačení a dostavbě stezek kolem řeky Odry, bude cyklotrasa G většinu délky vedena separovaně od automobilové dopravy. Cyklotrasa G je vedena mimo i skrz areál Hornického muzea na Landek Parku, což zvyšuje její rekreační potenciál. Kolem hranice národní přírodní památky Landek vede asfaltová stezka pro chodce a cyklisty, bohužel však na ní došlo v srpnu roku 2013 k sesuvu kamení. Stezka nebyla dodnes otevřena.



Možnost využít dva různé směry cyklotrasy G u areálu Landek Parku

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 9: Cyklotrasa H

Průběh: Stará Bělá – Nová Bělá – Hrabová

Typ trasy: Páteřní + Doplnková

Délka: 12 km

Převýšení: 56 m

Cyklotrasa H patří mezi páteřní i doplňkové cyklotrasy a spojuje hlavně venkovské městské obvody na jihu Ostravy. Je vhodná například pro cyklisty, kteří dojíždějí z Krmelína či Nové Bělé za prací do Ostravy. Trasa má dvě hlavní negativa. Prvním negativem je dlouhá čekací doba na semaforu na přejezdu pro cyklisty přes ulici Plzeňská v Nové Bělé. Na téže ulici v Bělském Lese je čekací doba na semaforu na přejezdu pro cyklisty u Dakoty přibližně 3-4x nižší. Druhým negativem je nevhodný a nebezpečný povrch v úseku z Krmelína do Staré Bělé. Během deště je zde navíc blátivo a tvoří se zde velké kaluže. Častý je provoz zemědělské techniky. Tento úsek cyklotrasy H je téměř nesjízdný na silničním kole a je vhodný spíše pro horská kola.



Nebezpečný povrch na cyklotrase H ve Staré Bělé vhodný spíše pro horská kola

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 10: Cyklotrasa CH

Průběh: Plesná – Poruba – Martinov

Typ trasy: Doplnňková

Délka: 2 km

Převýšení: 33 m

Cyklotrasa CH je čtvrtá nejkratší cyklotrasa na území Ostravy a má doplňkový charakter. Cyklotrasa G spojuje městský obvod Plesná s Porubou. Jedná se o příjemnou cyklotrasu vedoucí větší části lesem podél Plesenského potoka. V Plesné je třeba překonat větší převýšení a pozor by si měli cyklisté dát v zatáčce na ulici Vlinitá. Přibližně uprostřed trasy je dřevěný mostek, u kterého je na každé straně jeden sloupek z důvodu zamezení vjezdu vozidel na mostek. Lesní úsek cyklotrasy CH není vhodný pro silniční kola.



Obrázek č. X: Ocelové sloupky před dřevěným mostkem přes Plesenský potok

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 11: Cyklotrasa I

Průběh: Polanka nad Odrou – Stará Bělá; Bělský Les – Hrabůvka – Vítkovice

Typ trasy: Páteřní + doplňková **Délka:** 5,1 km; 3,2 km **Převýšení:** 30 m; 43 m

Cyklotrasa I je tvořena dvěma na sebe nenavazujícími úseky. Kratší z úseků slouží jako spojnice městského obvodu Ostrava-Jih s Vítkovicemi a částečně kopíruje hranici lesoparku Bělský les. Delší úsek cyklotrasy I je veden přes městský obvod Polanka nad Odrou a u mostu přes Odru se napojuje na cyklotrasu A. Zde je asi neproblematictější místo celé trasy. Cyklisté, jedoucí z Polanky nad Odrou do Staré Bělé a Výškovic, musí při vjezdu ze stezky s rozděleným provozem pro chodce a cyklisty na ulici 1. máje zkrřížit svojí cestu se silnicí, během čehož hrozí ke střetu automobilu s cyklistou. Jedná se totiž o nepřehlednou zatáčku, navíc zde má cyklista z důvodu bujné vegetace ztížený výhled. Řidiči automobilů nejsou na toto křížení nějak upozorněni a to ani dopravní značkou. Dalším problémovým místem je křížení cyklistů se silnicí při vjezdu na téže stezku a to za železničním přejezdem v Polance na Odrou.



Stezka zakončená v nepřehledné zatáčce za mostem přes řeku Odru – kritické místo

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 12: Cyklotrasa J

Průběh: Slezská Ostrava – Radvanice – Bartovice – Šenov; Slezská Ostrava

Typ trasy: Doplnňková

Délka: 12 km; 0,5 km

Převýšení: 70 m; 3 m

Cyklotrasa J se řadí k nejdelším cyklotrasám na území Ostravy a je tvořena dvěma na sebe nenavazujícími úseky. Kratší úsek se nachází v centru města, delší je veden ze Slezské Ostravy až do Bartovic, popřípadě Šenova. Pozitivně jsou hodnoceny jízdni pruhy na ulici Michálkovicá u zoologické zahrady. Tyto pruhy by v Ostravě mohly být častější, zatím jich je jen zlomek. Negativně je hodnocen více než dvou kilometrový úsek v Bartovicích mezi ulicemi Na Hrázkách a Nad Lučinou. Hromady odpadků povalující se všude kolem trasy a nepříjemný zápach linoucí se z odkalovacích nádrží, to vše výrazně ubírá na atraktivitě této cyklotrasy. Po vydatnějších srážkách hrozí zaplavení cesty kontaminovanou vodou z místního průmyslového prostředí.



Starší typ značení směrovek na rozcestníku cyklotras J a K v Bartovicích

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 13: Cyklotrasa K

Průběh: Bartovice – Radvanice

Typ trasy: Doplnková

Délka: 5,1 km

Převýšení: 49 m

Cyklotrasa K je doplňkovou cyklotrasou spojující Vratimov s Petřvaldem. Pro cyklistickou dopravu v Ostravě má tato trasa minoritní význam. Cyklotrasa K se spolu s doplňkovou cyklotrasou J a lokální cyklotrasou č. 6064 podílí na cyklistické dopravě v jihovýchodní části okresu Ostrava-město.



Odpočívadlo na rozcestí cyklotrasy K a cyklotrasy č. 6064 v Bartovicích

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 14: Cyklotrasa L

Průběh: Hošťálkovice – Mariánské Hory – Nová Ves; Proskovice

Typ trasy: Doplnňková **Délka:** 4 km; 3 km **Převýšení:** 54 m; 8 m

Doplňková cyklotrasa L je tvořena dvěma na sebe nenavazujícími úseky. Oba úseky mají jak rekreační charakter, tak i charakter Greenways tras. Proskovická část cyklotrasy L patří mezi cyklisticky nejpříjemnější cyklotrasy v Ostravě. Problémem je však nenávaznost proskovického úseku na jiné komunikace, jelikož cyklostezka, která zde byla spolufinancována Evropskou unií, je zakončena v poli a to na hranici katastrů Proskovic a Staré Bělé, jde tedy o problém týkající se doplňkových cyklotras a způsobu jejich financování. Cyklostezka by později měla navázat na cyklostezku cyklotrasy I. Dalším problémem je několik sloupků, které se nacházejí po celé délce proskovické části cyklotrasy L, a které slouží pro znemožnění vjezdu automobilů na cyklostezku, popřípadě na stezku se sloučeným provozem chodců a cyklistů.



Cyklostezka zakončená v poli na hranici městských obvodů Proskovice a Stará Bělá

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 15: Cyklotrasa M

Průběh: Plesná – Poruba; Poruba – Svinov; Mariánské Hory – Moravská Ostrava

Typ trasy: Páteřní **Délka:** 2,4 km; 6,6 km; 3 km **Převýšení:** 46 m; 48 m; 7 m

Páteřní cyklotrasa M tvoří spolu s cyklotrasami D a W hlavní cyklotrasy na území městského obvodu Poruba a zároveň je hlavní cyklotrasou na území městského obvodu Svinov. Velká část cyklotrasy M je vedena po stezce s rozděleným provozem chodců a cyklistů, což je důležité především na stezce paralelně probíhající s ulicí Opavská, a kde se vyskytuje velké množství chodců. Kritické jsou v tomto ohledu úseky před Intersparem a u křižovatky Vozovny v Porubě. Cyklotrasa M má důležitou dopravní funkci pro západní část Ostravy. Kromě porubského a svinovského úseku trasy je část trasy vedena jak z Poruby do Plesné, tak i z Mariánských Hor do Hulváků. Všechny úseky by měly být později propojeny.



Podivně zakončená zrekonstruovaná část stezky určené pro jízdní kola ve Svinově

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 16: Cyklotrasa N

Průběh: Zábřeh – Hrabůvka; Zábřeh – Svinov

Typ trasy: Páteřní + doplňková **Délka:** 2,4 km; 3,5 km **Převýšení:** 7 m; 13 m

Cyklotrasa N má jak páteřní, tak i doplňkový charakter a je hlavní spojnici městského obvodu Ostrava-Jih se západním obytným sektorem Ostravy. Prostřední úsek cyklotrasy N kolem Odry je ovšem nevhodný pro silniční kola, chybí zde zpevněný povrch. Problémovými místy jsou oba nájezdy na most přes řeku Odru a železniční přejezd ve Svinově, kde může z důvodu vysoké frekvence vlakového provozu dojít ke značné časové ztrátě. Druhý poměrně dlouhý úsek cyklotrasy N se nachází v Hrabůvce, kde tvoří spojnici západní a východní části Hrabůvky a je jednou z alternativ pro vedení cyklotrasy A. Další dva krátké fragmenty cyklotrasy N se nacházejí v Zábřehu u Hotelu Bělský les a v průmyslové zóně v Porubě. Na přejezdu pro cyklisty v Zábřehu musí cyklista počítat se zdržením v podobě dlouhého čekání na zelený světelný signál.



Stezka pro chodce a cyklisty vedena po mostě na rušné ulici Rudná přes řeku Odru

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 17: Cyklotrasa O

Průběh: Přívoz

Typ trasy: Páteřní

Délka: 1,2 km; 0,4 km

Převýšení: 7 m, 6 m

Cyklotrasa O je jednou z nejdůležitějších cyklotras severně od centra Ostravy. Trasa je vedena především skrz městský obvod Přívoz po ulici Hlučínská a spojuje Petřkovice s centrem města. V budoucnosti by cyklotrasa O měla vést přímo do centra Ostravy, kde byly v nedávné době na ulici Sokolská třída vyznačeny jízdní pruhy pro cyklisty a cyklopietokoridory. Mezi nejvíce problémová místa patří cyklostezka u Sadu Boženy Němcové v Přívoze, která je umístěna hned vedle zastávky městské hromadné dopravy, a kde chodci nerespektují značení cyklostezky. Dalším problémovým místem je úsek na ulici Hlučínská za mostem přes řeku Odru, kde je cyklista nucen užít frekventované silnice. Jeden z fragmentů cyklotrasy O se nachází u depa v Hranečníku.



Potenciální kolizní místo chodců s cyklisty u Sadu Boženy Němcové v Přívoze

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 18: Cyklotrasa P

Průběh: Vítkovice – Moravská Ostrava; Lhotka

Typ trasy: Páteřní + doplňková

Délka: 2,5 km; 1,5 km

Převýšení: 9m; 96 m

Páteřní a zároveň doplňkovou cyklotrasu P tvoří několik izolovaných úseků. Nejdelší jsou úseky ve Lhotce a Vítkovicích. Lhotecký úsek je úsek s nejvyšším převýšením na území Ostravy a to necelých 100 výškových metrů od Bobrovníků až po řeku Odru. Úsek v průmyslových Vítkovicích je veden po cyklostezkách a na silnici s vyznačenými jízdními pruhy pro cyklisty. Na ulici Výstavní se před vjezdem do cykloobousměrky vyskytuje nebezpečné křížení, potenciální kolizní místo cyklisty s automobily. Opět zde nejsou řidiči automobilů upozorněni na možný výskyt cyklistů křížících komunikaci, aby se dostali do již zmiňované cykloobousměrky. Kromě úseků ve Lhotce a Vítkovicích se v Ostravě vyskytují ještě dva fragmenty cyklotras P a to v jižní části Hrabové a v průmyslové zóně v Hrabové. Izolovaný úsek v průmyslové zóně by bylo dobré propojit s cyklotrasou H a cyklotrasou C.



Cykloobousměrka na ulici Výstavní ve Vítkovicích

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 19: Cyklotrasa Q

Průběh: Krásné Pole – Poruba; Poruba – Martinov; Petřkovice

Typ trasy: Doplnňková **Délka:** 2 km; 3,9 km; 1,7 km **Převýšení:** 30 m; 70 m; 83 m

Cyklotrasu Q tvoří v současnosti tři navzájem nepropojené úseky v Porubě, Martinově a Petřkovicích. Cyklotrasa Q má dopravní i rekreační funkci a i přes svou nekompaktnost představuje důležitou spojnicí cyklotras v Porubě, Pustkovci a Martinově. V úseku lesoparku Porubského lesa mezi Hvězdárnou a planetáriem J. Palisy v Krásném Poli a studentskými kolejemi v Porubě je vyšší šance na kolizi s chodci a tzv. pejskaři, lesopark je jimi totiž hojně navštěvován. Brod pod studentskými kolejemi VŠB je vhodný spíše pro horská kola, ale je možné jej překonat i na kole trekingovém. Cyklistům se doporučuje překonat potok po blízkém mostku. Na severu západního obytného sektoru města je cyklotrasa Q hlavní cyklotrasou. V Petřkovicích má trasa pouze místní charakter a značné převýšení.



Brod a mostek přes bezejmenný potok pod areálem studentských kolejí VŠB

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 20: Cyklotrasa R

Průběh: Polanka nad Odrou

Typ trasy: Doplnňková

Délka: 2,4 km

Převýšení: 5 m

Cyklotrasa R je poměrně krátká trasa s rekreační funkcí a je jedna ze dvou cyklotras, které vedou skrz území CHKO Poodří. Během cyklistické sezóny je trasa hojně využívána rekreačními cyklisty. Cyklotrasa R může být alternativou k cyklotrase č. 5 při cestě z Polanky nad Odrou do Jistebníku. Dvě třetiny své délky vede trasa po účelových komunikacích s nezpevněným povrchem. Neproblémovější místem je podjezd pod železniční tratí, který může být po vydatnějším dešti hůře průjezdný. Trasa je nevhodná pro silniční kola.



Podjezd pod železniční tratí v Polance nad Odrou

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 21: Cyklotrasa S

Průběh: Nová Ves

Typ trasy: Páteřní

Délka: 1,8 km

Převýšení: 8 m

Páteřní cyklotrasa S je třetí nejkratší cyklotrasou na území Ostravy. Prochází pouze jedním městským obvodem a to Novou Vsí. Ačkoliv je tato trasa velmi krátká, tak je důležitou spojnici mezi Porubou (trasa L) a centrem Ostravy (trasa F). Zatím není ostravských cyklistům nabídnuta lepší alternativa. Na trase je vysoce problémové místo, kterým je podchod pod železniční tratí. Tento neosvětlený tunel je poměrně dlouhý a bez vnitřního osvětlení, a tudíž je tam i přes den víceméně tma. V nočních hodinách se nedoporučuje tento podchod využívat. Lepší variantou by bylo vést trasu ulicemi Bartošova a Na Lánech. Problematické je i místo u nejrušnější křižovatky v Ostravě u vodárny, konkrétně mezi autobusovou zastávkou Nová Ves Vodárna a přechodem přes ulici Mariánskohorská. Špatný stav povrchu a vysoké obrubníky znepříjemňují jízdu cyklistům. Cyklotrasa S není vhodná pro silniční kola.



Neosvětlený podchod pod železniční tratí v Nové Vsi – potenciálně nebezpečné místo

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 22: Cyklotrasa T

Průběh: Martinov – Poruba – Třebovice

Typ trasy: Páteřní + doplňková

Délka: 2,7 km

Převýšení: 23 m

Cyklotrasa T je především doplňkovou cyklotrasou s počátkem v Martinově a průběhem skrz severovýchodní část Poruby na hranici s Třebovicemi. Problémovým místem může být přechod přes ulici Martinovskou, kterou cyklotrasa T po celou dobu kopíruje. Trasa je většinu své délky vedena po stezce se sloučeným provozem chodců a cyklistů, a která se na některých místech a úsecích potýká se špatným technickým stavem. Prioritou by mělo být propojení stávajícího úseku cyklotrasy T s cyklotrasou M na ulici Opavská.



Výstražná dopravní značka v Porubě upozorňující řidiče na zvýšený výskyt cyklistů

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 23: Cyklotrasa U

Průběh: Nová Bělá; Zábřeh

Typ trasy: Páteřní + doplňková **Délka:** 2,3 km; 1,8 km **Převýšení:** 21 m; 18 m

Páteřní a doplňková cyklotrasa U je tvořena dvěma na sebe nenavazujícími úseky v Nové Bělé a Zábřehu. Páteřní úsek cyklotrasy U se v Zábřehu u řeky Odry napojuje na cyklotrasu N a tvoří tak spojnici městského obvodu Ostrava-Jih se Svinovem a Porubou. Za podjezdem, který bude vybudován pod ulicí Plzeňskou, by mělo dojít k napojení na cyklotrasu I a cyklisté tak nebudou muset zajíždět do severní části Bělského Lesa. Náklady na propojení ulic Pavlova a Rodinná by dle informační tabule měly dosáhnout celkové částky 13,5 milionu korun. Úsek cyklotrasy U v Nové Bělé tvoří její spojnici s Krmelínem a má místní charakter.



Stavební práce na stezce pro chodce a cyklisty na ulici Pavlova v Zábřehu (duben 2014)

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 24: Cyklotrasa V

Průběh: Heřmanice – Michálkovice

Typ trasy: Doplnková

Délka: 3,2 km

Převýšení: 58 m

Cyklotrasa V probíhá z větší části v Heřmanicích na ulici Vrbická v zástavbě rodinných domů a má pouze doplňkový charakter. U národní kulturní památky Důl Michal v Michálkovicích se cyklotrasa V napojuje na krátký fragment cyklotrasy M. Problémovým místem je podchod pod železniční vlečkou u Dolu Michal, za kterým je z jižní strany přesně uprostřed umístěna ocelová tyč.



Poškozené značení cyklotrasy V na ulici Vrbická v Heřmanicích

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 25: Cyklotrasa W

Průběh: Krásné Pole – Poruba; Poruba – Svinov; Vítkovice

Typ trasy: Doplnková **Délka:** 5,2 km; 2,7 km; 1 km **Převýšení:** 93 m; 20 m; 5 m

Cyklotrasa W má sice označení jako doplňková cyklotrasa, avšak díky jejímu dopravnímu potenciálu má spíše páteřní charakter, tomu přispívá i vedení cyklotrasy W po páteřní ulici Poruby – Hlavní třídě. Cyklotrasa W je lepší alternativou k paralelně probíhající cyklotrase M podél ulice Opavská, jelikož je přehlednější a nejsou na ní semaforey, které cyklistu zpomalují. Kolizním místem s chodci je cyklostezka u kruhového objezdu. Nejdelší úsek cyklotrasy W je veden z Velké Polomi přes Krásné Pole až do lesoparku Porubský les. Tento úsek má dopravní i rekreační charakter. Třetím úsekem cyklotrasy W je spojovací úsek cyklotras C a P ve Vítkovicích u nádraží Ostrava-Vítkovice.



Stežka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem na Hlavní třídě v Porubě

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 26: Cyklotrasa X

Průběh: Poruba – Pustkovec

Typ trasy: Doplnňková

Délka: 0,1 km

Převýšení: 8 m

Cyklotrasa X je nejkratší cyklotrasou na území města Ostravy a tvoří ji úsek ulice Ve Dvoře dlouhý 120 metrů mezi ulicí Bedřicha Nikodema a ulicí Pustkovecká v Pustkovci. Vzhledem ke své velmi krátké délce se jedná o izolovanou lokální cyklotrasu spojující parčík v Pustkovci s rušnou komunikací na ulici Bedřicha Nikodema. Cyklotrasa X by v budoucnosti mohla tvořit pomyslný kříž propojující cyklotrasy Q, T, M a D.



Zábrany při vjezdu na stezku cyklotrasy X v ulici Ve Dvoře v Pustkovci

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 27: Cyklotrasa Y

Průběh: Zábřeh

Typ trasy: Doplnňková

Délka: 0,4 km

Převýšení: 5 m

Cyklotrasa Y je druhou nejkratší cyklotrasou na území Ostravy. Nachází se na okraji lesoparku Bělský les v Zábřehu, kde ji tvoří úsek dlouhý necelých 400 metrů od restaurace Koliba a BMX tratě po tramvajovou točnu na konci ulice Svornosti. Během pěkného počasí se zde vyskytuje velký počet chodců.



Stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem na okraji Bělského lesa – Zábřeh

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 28: Cyklotrasa Z

Průběh: Poruba – Třebovice – Hošťálkovice

Typ trasy: Páteřní + doplňková

Délka: 3,1 km

Převýšení: 52 m

Doplňková a zároveň páteřní cyklotrasa Z spojuje západní obytný sektor města s Hošťálkovicemi. Má dopravní i rekreační charakter. Téměř v polovině své délky překonává cyklotrasa Z po lávce řeku Opavu, kde se na ulici U Opavice napojuje na cyklotrasu č. 5. Při cestě z Třebovic do Hošťálkovic musí cyklista překonat značné převýšení a to 50 výškových metrů.



Cyklisty hojně využívaná lávka přes řeku Opavu na hranici Třebovic a Hošťálkovic

Zdroj: Vlastní fotografie

Příloha č. 29: Cyklotrasa č. 5 (Jantarová stezka)

Průběh: Poruba – Třebovice – Hošťálkovice

Typ trasy: Páteřní + doplňková

Délka: 14 km

Převýšení: 32 m

Cyklotrasa č. 5, označována též jako Jantarová stezka, je v současnosti jedinou dálkovou cyklotrasou procházející přes území města Ostravy a je součástí mezinárodní sítě cyklistických tras EuroVelo. Po celou dobu na území Ostravy vede cyklotrasa č. 5 souběžně s pivovarskou stezkou Slezsko Radegast CykloTrack. Cyklotrasa má převážně rekreační charakter, ale zároveň je důležitou spojnicí Polanky nad Odrou se Svinovem a významnou cyklotrasou v západní části Ostravy. Většina trasy je vedena po veřejných komunikacích nebo účelových komunikacích. V místech s vyšší intenzitou automobilového provozu byly zakresleny jízdní pruhy pro cyklisty. Ostravští cyklisté jezdí po této trase velmi často k hlučínské štěrkovně, do CHKO Poodří, k přírodní rezervaci Štěpán či k odpočívce u lávky přes řeku Opavu v Třebovicích.



Část stezky určená pro cyklisty končí ve vozovce na ulici Třebovická – kritické místo

Zdroj: Vlastní fotografie