

INTEGROVANÝ PLÁN

MOBILITY OSTRAVA

část III. - návrhová
Průvodní zpráva



Příloha 1



Integrovaný plán mobility Ostrava

část III. - návrhová

Objednatel: Statutární město Ostrava
Prokešovo náměstí 8
729 30 Ostrava

Zastoupený: Ing. Ivo Hařovským, náměstkem primátora

Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
Zastoupený: Ing. Milanem Komínkem ve věcech smluvních
Autorský kolektiv: Ing. Jiří Landa, technický ředitel
Ing. Ondřej Kyp, náměstek technického ředitele
Ing. Klára Sekyrová
Ing. Zuzana Volfová
Ing. Lubomír Tříška
Ing. Martin Varhulík
Ing. Eva Göpfertová
Bc. Ivan Ženíšek

Kontrola: Ing. Jiří Landa

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 025

Datum: srpen 2015



Investice do vaší budoucnosti

Evropská unie

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



OBSAH

1	ÚVOD DO NÁVRHOVÉ ČÁSTI DOKUMENTACE	6
2	VÝCHOZÍ PODKLADY	7
2.1	POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE VE ZNĚNÍ AKTUALIZACE Č. 1	7
2.2	ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	10
2.3	INVESTIČNÍ AKCE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	12
2.4	ÚZEMNÍ PLÁN OSTRAVA	12
2.5	ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC	13
2.6	ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	14
2.7	ROZPOČET MĚSTA OSTRAVA	14
2.8	VÝSLEDKY A DOPORUČENÍ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE	15
2.8.1	Hluková studie	15
2.8.2	Rozptylová studie	19
2.9	DALŠÍ PODKLADY	21
3	PROGNÓZA A POSOUZENÍ VÝVOJE, VÝHLEDOVÉ SCÉNÁŘE	22
3.1	PROGNÓZA EKONOMICKÉHO ROZVOJE	22
3.2	PROGNÓZA VÝVOJE MIGRACE OBYVATEL	23
3.3	PROGNÓZA DEMOGRAFICKÉHO VÝVOJE	24
3.3.1	Varianty projekce dosavadního vývoje	24
3.3.2	Rozvoj území	26
3.3.2.1	Územní plán města Ostravy	26
3.3.3	Stárnutí populace	29
3.3.3.1	Ostatní okres Ostrava	30
3.3.3.2	Zájmové území dopravního modelu	37
3.4	PROGNÓZA VÝVOJE ZAMĚSTNANOSTI	40
3.5	PROGNÓZA VÝVOJE STUPNĚ AUTOMOBILIZACE	41
3.6	PROGNÓZA VÝVOJE MOBILITY OBYVATEL	42
3.7	STANOVENÍ HODNOCENÝCH SCÉNÁŘŮ PRO NÁVRHOVÉ OBDOBÍ	43
3.7.1	Scénář krátkodobého horizontu 2020	44
3.7.2	Scénář návrhového horizontu optimální 2035-1	45
3.7.3	Scénář návrhového horizontu maximální 2035-2	45

3.7.4	Scénář výhledu územní rezervy 2045	46
3.8	POPTÁVKA V OSOBNÍ PŘEPRAVĚ	47
3.8.1	Okres Ostrava	47
3.8.2	Tranzitní a tangenciální doprava	47
3.8.3	Výsledné matice cest	48
3.9	POPTÁVKA V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ	53
3.9.1	Silniční nákladní doprava	53
3.9.2	Železniční nákladní doprava	54
3.9.2.1	Vstupní data	54
3.9.2.2	Scénáře prognózy nákladní dopravy	56
3.10	CELKOVÉ VÝKONY SCÉNÁŘŮ	58
4	VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ PROGNÓZ A SCÉNÁŘŮ S POLITIKY, ODBORNÍKY A VEŘEJNOSTÍ	62
4.1	ORGANIZACE WORKSHOPŮ A SETKÁNÍ S OSLOVENÍM VŠECH AKTÉRŮ	62
4.2	ZPĚTNÁ VAZBA V PRŮBĚHU PŘÍPRAVY	62
4.3	DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM	63
5	NÁVRH OPATŘENÍ A ODVOZENÍ AKTIVIT A PRIORIT	65
5.1	MANAGEMENT MOBILITY	65
5.2	POSTUP PRACÍ PRO STANOVENÍ ZÁSOBNÍKU PROJEKTŮ	67
5.3	ROZVOJ SYSTÉMŮ DOPRAVY PRO ZAJIŠTĚNÍ SYNERGICKÉHO EFEKTU NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	68
5.3.1	Dostavba sítě pozemních komunikací	68
5.3.1.1	Odpovídající řešení koridorů a ulic	69
5.3.1.2	Navrhované stavby	74
5.3.2	Rozvoj veřejné hromadné dopravy	75
5.3.2.1	Cenová politika veřejné dopravy	76
5.3.2.2	Zvýšení atraktivity hromadné dopravy	77
5.3.2.3	Standardy kvality městské veřejné dopravy (MHD)	77
5.3.2.4	Přestupní uzly	84
5.3.2.5	Přestupní terminály	86
5.3.2.6	Regionální lehká tramvajová doprava	88
5.3.3	Osobní železniční doprava	89
5.3.4	Podpora pěší a cyklistické dopravy	93
5.3.4.1	Dopravní politika ČR – aktualizace 2013	94
5.3.4.2	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR 2013 – 2020	94
5.3.4.3	Systém městských kol	95
5.3.4.4	Návrh koncepce cyklistické dopravy	96

5.3.4.5	Návrh koncepce pěší dopravy.....	97
5.3.4.6	Bezpečné přechody	97
5.3.5	Doprava v klidu.....	100
5.3.5.1	Návrh koncepce statické dopravy.....	100
5.3.5.2	Parkovací politika města	100
5.3.5.3	Parkování pro residenty v obytných souborech města	101
5.3.5.4	Parkovací zóna v centru města	103
5.3.5.5	Parkoviště typu Park and Go.....	104
5.3.5.6	Parkoviště typu P+R	105
5.3.6	Systém carsharing a carpooling	106
5.3.6.1	Carsharing	106
5.3.6.2	Carpooling.....	107
5.3.7	Organizace a řízení provozu	108
5.4	PROBLEMATIKA CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA	112
5.5	ŘEŠENÍ NEOČEKÁVANÝCH UDÁLOSTÍ	112
5.6	ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY	113
5.6.1	Omezení průjezdu nákladních vozidel obytnými částmi města	115
5.6.2	Omezení průjezdu individuální dopravy centrem města	115
5.6.3	Obytné zóny a zóny 30	115
5.7	ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉ NÁKLADNÍ DOPRAVY, KOMBINOVANÁ DOPRAVA A DALŠÍ DRUHY DOPRAVY	116
5.8	VLIV NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ NA ZVÝŠENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	117
5.9	MULTIKRITERIÁLNÍ OPATŘENÍ PRO ROZVOJ ÚZEMÍ	119
5.9.1	Doprava, jako podklad pro další profese.....	119
5.9.2	Hodnocení kvality projektových cílů metodou SMART	120
5.10	PROPAGACE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	121
5.11	ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ	121
5.11.1	Tvrdá opatření – investiční akce	121
5.11.2	Tvrdá opatření – drobné investice	131
5.11.3	Měkká opatření – propagace.....	132
5.11.4	Seznam investičních akcí dle městských obvodů	133
5.12	IDENTIFIKACE LOKALIT S APLIKOVANÝM OPATŘENÍM	137
6	NÁVRH ZMĚN PROCESU PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY NA MĚSTSKÉ ÚROVNI A NAPLŇOVÁNÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO OBA NASTAVENÉ SCÉNÁŘE PRO NÁVRHOVÉ OBDOBÍ 140	

6.1	HARMONOGRAM REALIZACE AKTIVIT AKČNÍHO PLÁNU	140
6.2	STANOVENÍ KOMPETENCÍ PROCESU	140
6.3	NÁVRH A ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ.....	142
7	NÁVRH AKČNÍCH PLÁNŮ	144
7.1	STRUKTURA AKČNÍHO PLÁNU VČETNĚ JEDNOTLIVÝCH AKTIVIT	144
7.2	PŘEHLED AKČNÍCH PLÁNŮ PRO JEDNOTLIVÉ STRATEGICKÉ CÍLE A KLÍČOVÁ OPATŘENÍ.....	144
7.2.1	AP 1 - Zlepšení mobility a dostupnosti	144
7.2.1.1	AP 1 – 1 Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy.....	144
7.2.1.2	AP 1 – 2 Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	145
7.2.1.3	AP 1 – 3 Zlepšení dopravní dostupnosti	145
7.2.2	AP 2 - Zvýšení bezpečnosti	146
7.2.2.1	AP 2-1 Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, zejména nejvíce zranitelných skupin (chodců a cyklistů)	146
7.2.2.2	AP 2-2 Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy	146
7.2.2.3	AP 2-3 Zvýšení bezpečí ve specifických místech a negativně vnímaných lokalitách	146
7.2.2.4	AP 2-4 Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu	147
7.2.3	AP 3 - Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí	147
7.2.3.1	AP 3 – 1 Ekologizace dopravy	147
7.2.3.2	AP 3 – 2 Aplikace inteligentního urbanizmu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility	148
7.2.3.3	AP 3 – 3 Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele	148
7.2.3.4	AP 3 – 4 Rozvoj bezbariérovosti	148
7.2.3.5	AP 3 – 5 Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy	148
7.2.4	AP 4 - Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury	149
7.2.4.1	AP 4 – 1 Minimalizace kongescí a časových ztrát	149
7.2.4.2	AP 4 – 2 Efektivní a motivační parkovací politika - rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)	149
7.2.4.3	AP 4 – 3 Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy (podpora spolujízdy a sdílení vozidel)	150
7.2.4.4	AP 4 – 4 Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy.....	150
7.3	AKČNÍ PLÁNY CÍLE 1	151
7.4	AKČNÍ PLÁNY CÍLE 2	188
7.5	AKČNÍ PLÁNY CÍLE 3	203
7.6	AKČNÍ PLÁNY CÍLE 4	221
8	TVORBA FINANČNÍHO PLÁNU	240
8.1	FINANČNÍ MOŽNOSTI.....	240

8.2	ROZPOČTOVÝ VÝHLED.....	241
8.3	VÝDAJOVÁ ČÁST	242
8.4	FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ NAPLNĚNÍ INVESTIC A AKČNÍCH PLÁNŮ	243
8.5	VÝČET AKCÍ A PLÁNOVANÉ NÁKLADY	243
8.6	DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA	258
9	SOUBOR JEDNÁNÍ KE KONCEPTU NÁVRHU OPATŘENÍ	260
10	SCHVÁLENÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY	261
10.1	REKAPITULACE ZPRACOVÁNÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY.....	261
10.2	REKAPITULACE PROCESU PROJEDNÁVÁNÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY..	261
10.3	SCHVÁLENÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY	261
11	ZÁVĚR	262
11.1	PRŮBĚH ZPRACOVÁNÍ.....	262
11.2	MULTIMODÁLNÍ DOPRAVNÍ MODEL, ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ.....	262
11.3	INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA	264
11.4	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	264
11.5	DOPRAVA V KLIDU	265
11.6	NEMOTORISTICKÁ DOPRAVA	265
11.7	AKČNÍ PLÁNY	266
11.8	DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ VÝVOJ MOBILITY	266
12	SEZNAM PŘÍLOH	268

1 ÚVOD DO NÁVRHOVÉ ČÁSTI DOKUMENTACE

Návrhová část dokumentace navazuje a dále rozvíjí informace, které jsou uvedeny v předchozích částech projektu Integrovaný plán mobility Ostrava.

V této části dokumentace jsou nastaveny principy a postupy, které by se měly stát závaznými pro další vývoj dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti v řešeném území. Cílem je v souladu se zadávacími podmínkami vytvořit koncepční dokument, který bude podkladem pro dlouhodobé a soustavné zajišťování udržitelné mobility ve městě Ostrava, a to i v návaznosti na přilehlé okolí. Přestože řešeným územím je správní území Magistrátu města Ostrava, nelze navrhovaná opatření omezit touto hranicí. Blízkost dalších významných sídel v těsném okolí řešeného území vyžaduje opatření, která umožní snadnější dostupnost z těchto sídel do/z řešeného území – cesty za prací, do škol apod.

Cílem tohoto dokumentu není suplovat další územně plánovací dokumentace, jako jsou územní plán a další studie na konkrétní témata řešící dopravní problém či změnu dopravního systému. Integrovaný plán mobility čerpá ze stávajících zpracovaných a schválených materiálů. Pokud se jednotlivá témata rozvoje řešená v podkladových dokumentacích ukazují po posouzení jako dále životaschopná a městotvorná, jsou zahrnuta do tohoto Integrovaného plánu mobility, kde jsou zpracována do příslušných rozvojových scénářů.

Do tvorby dokumentace Integrovaného plánu mobility byla zapojena veřejnost, neboť získání názoru občanů na vývoj dopravní politiky města, podporu či regulace, je velice důležité a poučné. V rámci návrhové části dokumentace měli občané možnost vyplnit dotazník, kde bylo cílem dosažení zjištění jejich názoru na další směřování dopravy ve městě a přilehlém okolí. Dotazník byl předán i zástupcům města (zastupitelstvu). Při vyhodnocení odpovědí bylo zajímavé porovnat, jak moc jsou názory běžných občanů na dopravu shodné s názory politické reprezentace města.

Zpracovaná dokumentace Integrovaného plánu mobility je pouze začátkem, plánem, dlouhodobého procesu naplňování jednotlivých opatření a indikátorů, které jsou v rámci dokumentace nastaveny. Tyto indikátory musí být dále plněny a jejich naplňování a dosažení cílových stavů bude dále sledováno. Splnění jednotlivých indikátorů bude mít vliv i na možnost čerpání evropských dotací pro jednotlivé projekty dopravní infrastruktury.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

Základním podkladem pro vytvoření návrhové části dokumentace byla analytická část, kde byl vyhodnocen stávající stav všech druhů dopravy a dopravní infrastruktury v řešeném území. V následujících kapitolách je proveden u dalších podkladů, které jsou pro řešené území rozhodující, stručný výtah informací. Jedná se o zásadní územně plánovací dokumenty, kde je mimo jiné zakotven rozvoj dopravní infrastruktury.

2.1 POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE VE ZNĚNÍ AKTUALIZACE Č. 1

Politika územního rozvoje (dále PÚR) je zásadním plánovacím dokumentem, který zohledňuje nadregionální zájmy s přesahem do sousedních států. Jedná se tedy o záměry, které je nutno respektovat a uvažovat s nimi při návrhu dopravní infrastruktury řešeného území. V zájmovém území PÚR definuje rozvojové oblasti, rozvojové osy, specifické oblasti a hlavní infrastrukturní stavby. Záměry týkající se řešeného území jsou uvedeny v následujícím textu.

Metropolitní rozvojová oblast OB2 Ostrava je vymezena:

Území obcí z ORP Bílovec (bez obcí v jihozápadní části), Bohumín, Český Těšín, Frýdek-Místek (bez obcí v jihovýchodní části), Havířov, Hlučín (bez obcí v severní části), Karviná, Kopřivnice (bez obcí ve střední části), Kravaře (jen obce v jihozápadní části), Orlová, Opava (bez obcí v západní a jižní části), **Ostrava**, Třinec (bez obcí v jižní a jihovýchodní části), Frýdlant nad Ostravicí (jen obce v severní části).

Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města **Ostravy** a mnohostranným působením husté sítě vedlejších center a urbanizovaného osídlení. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, pro kterou je charakteristický dynamický rozvoj mezinárodní spolupráce se sousedícím polským regionem Horního Slezska; výrazným předpokladem rozvoje je vybudované napojení na dálniční síť ČR a Polska, jakož i poloha na II. a III. tranzitním železničním koridoru.

Rozvojová osa OS 10 Katowice–) hranice Polsko/ČR – **Ostrava** – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko (– Bratislava) je vymezena:

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnice D1, D2, rychlostní silnice R35, R46 a R48 a železniční trať č. 250 v úseku Brno – Břeclav a č. 270 v úseku Bohumín – Lipník nad Bečvou – Olomouc.

Důvody vymezení:

Území ovlivněné dálnicemi D1 v úseku hranice Polsko/ČR – **Ostrava** – Brno a D2 v úseku Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko, rychlostními silnicemi R35 v úseku Lipník nad Bečvou – Olomouc a R46, připravovanou rychlostní silnicí R48 v úseku Frýdek-Místek – Běloutín, železničními tratěmi č. 270 v úseku Bohumín – Lipník nad Bečvou (III. tranzitní železniční koridor), č. 250 v úseku Brno – Břeclav (I. tranzitní železniční koridor), železničním koridorem Brno – Přerov a spolupůsobením center Kopřivnice, Nový Jičín, Hranice, Prostějov, Vyškov a Břeclav.

Rozvojová osa OS 13 Ostrava – Třinec – hranice ČR/Slovensko (-Čadca) je vymezena:

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/11, koridor připravované kapacitní silnice Bohumín – Havířov – Třanovice – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/Slovensko a železniční trať č. 320.

Důvody vymezení:

Území ovlivněné hustým urbanizovaným osídlením s centry Třinec a Jablunkov, železniční tratí č. 320 v úseku Český Těšín – Mosty u Jablunkova – hranice ČR/Slovensko (III. tranzitní železniční koridor); v úseku Třanovice – Jablunkov – hranice ČR/Slovensko je rozvojovým záměrem kapacitní silnice. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Specifická oblast SOB 2 Beskydy je vymezena:

Území obcí z ORP Frenštát pod Radhoštěm, Frýdek-Místek (jižní okraj), Frýdlant nad Ostravicí, Jablunkov (západní okraj), Rožnov pod Radhoštěm, Třinec (jihozápadní okraj), Vsetín (východní část). Oblast se dotýká na území ORP Frýdek-Místek rozvojové oblasti OB2 **Ostrava** a na území ORP Jablunkov a Třinec rozvojové osy OS13 **Ostrava** – Třinec – hranice ČR.

Důvody vymezení (pouze body s vazbou na dopravní infrastrukturu):

- a) Potřeba nápravy strukturálního poškození oblasti, kde došlo ke stagnaci pro oblast důležitých ekonomických odvětví.
- c) Potřeba rozvoje drobného a středního podnikání, především v oblasti cestovního ruchu. Potřeba využít k rozvoji potenciál jednoho z hlavních dopravních tahů na Slovensko, procházejícího oblastí.

Specifická oblast SOB 4 Karvinsko je vymezena:

Území obcí z ORP Bohumín, Havířov (severní část), Karviná, Orlová (jižní a východní část). Oblast je součástí Metropolitní rozvojové oblasti OB2 **Ostrava**.

Důvody vymezení (pouze body s vazbou na dopravní infrastrukturu):

c) Potřeba využít pro další ekonomický rozvoj předpoklady plynoucí zejména z potenciálu výhodné dopravní polohy silně dopravně exponovaného území, kterým prochází hlavní železniční a silniční spojení na Polsko a Slovensko a dálniční propojení s Polskem.

Koridor vysokorychlostní dopravy VR1, který je vymezen (v řešeném území):

Brno – (Přerov) – **Ostrava** – hranice ČR/Polsko.

Důvod vymezení:

Chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory v zahraničí.

Koridor konvenční železniční dopravy ŽD9, který je vymezen:

Koridor **Ostrava – Svinov** – Havířov – Český Těšín.

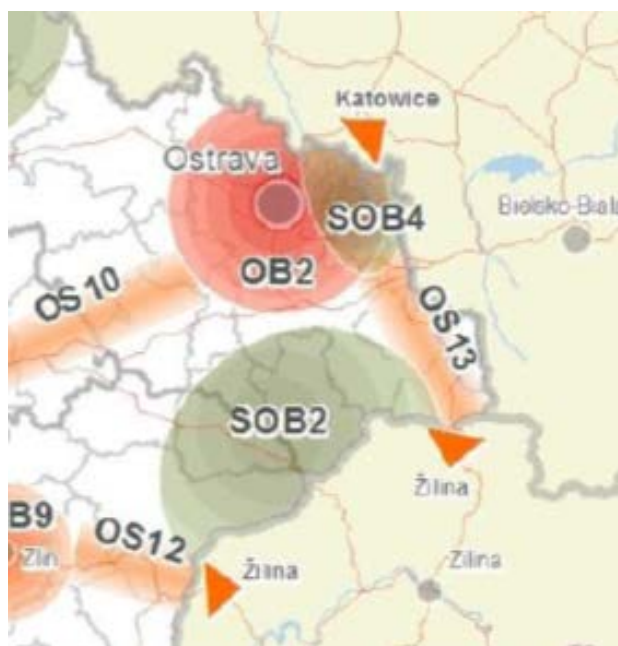
Důvody vymezení:

Koridor pro budoucí modernizaci trati v rámci soudržnosti, propojení a interoperability, součást TEN-T.

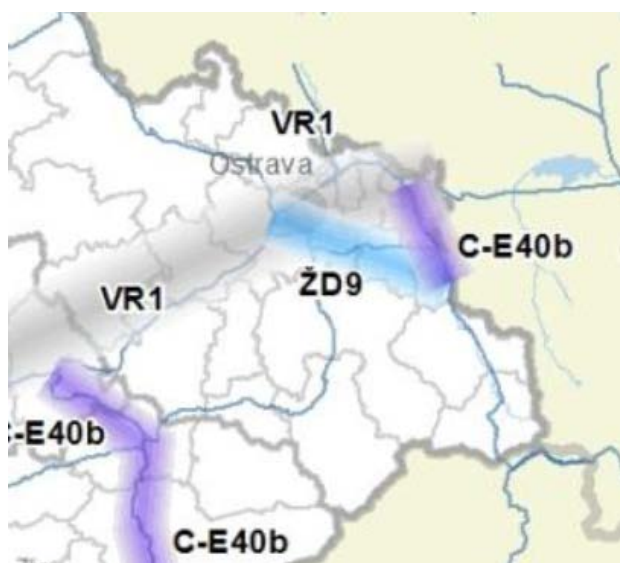
Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra

Terminál nákladní dopravy, který zahrnuje dopravní módy silnice, železnice a případně letiště. Dle prostorového vymezení je nejbližší terminál umístěn u Letiště **Ostrava – Mošnov**, tj. mimo řešené území.

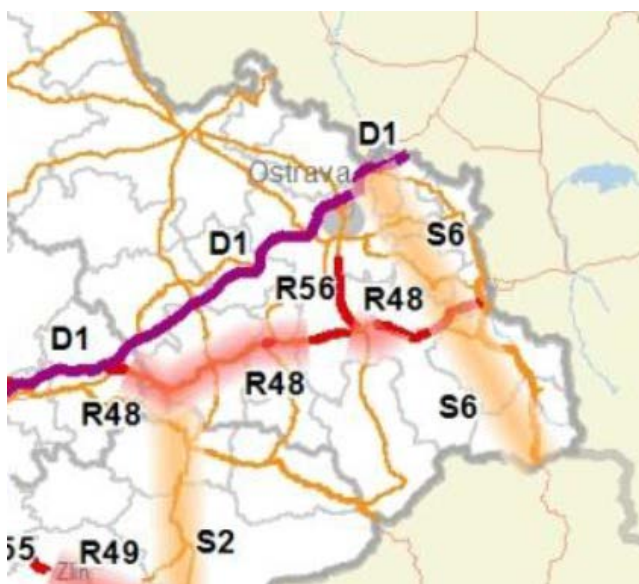
Obrázek 1 – Rozvojové osy a specifické oblasti dle PÚR Aktualizace č. 1



Obrázek 2 – schéma páteřní osy doprava železniční



Obrázek 3 - schéma doprava silniční



2.2 ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

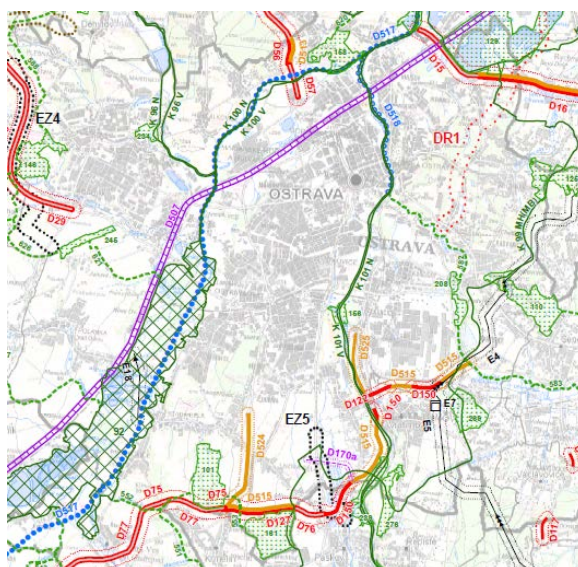
Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje byly vydány v prosinci 2010 a jsou platnou územně plánovací dokumentací, která musí být respektována při návrhu územních plánů jednotlivých obcí a měst. Z tohoto důvodu jsou v této dokumentaci uvedeny investiční akce do dopravní infrastruktury, neboť při návrhu Integrovaného plánu mobility je nutné je zohlednit. Je zřejmé, že tyto investiční akce jsou zapracovány do územního plánu Ostrava, který byl vydán později – viz následující kapitola. Z tohoto důvodu

je proveden poměrně stručný výpis, aby bylo zřejmé, které investiční akce je nutné zařadit do Integrovaného plánu mobility, neboť jsou preferovány i na úrovni Moravskoslezského kraje.

Jedná se o tyto záměry:

- D15 – D47 (D1) (MÚK Vrbice) – MÚK s II/470 (Orlovská), nová stavba, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy, silnice II/470 – dvoupruhová směrově nedělená silnice II. třídy
- D16 – II/470 (Orlovská) – I/59 nová stavba, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy – návrh dvoupruh (územní rezerva)
- D29 – I/11 hranice okresu Opava – Rudná (prodloužená Rudná), přeložka čtyřpruhové směrově silnice I. třídy
- D55 – I/56 Opava- Ludgeřovice, přeložky a homogenizace šířkového uspořádání, čtyřpruhové směrově dělené silnice I. třídy
- D56 – I/56 úsek III/01137 – Hlučín, přeložka, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy – návrh dvoupruh (územní rezerva)
- D57 – D47 (D1) – III/01137, dálniční přivaděč, přeložka I/56, směrově dělený čtyřpruh
- D75 – I/58 Krmelín, obchvat, čtyřpruhová směrově rozdělená silnice I. třídy
- D122 – II/447 nadjezd na d tratí ČD č. 323 s přeložkou ve Vratimově, dvoupruhová směrově nedělená silnice II. třídy
- D127 - II/478., úsek I/58 – I/56 (Ostrava, jižní tangenta) dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy (územní rezerva na čtyřpruh)
- D507 – vysokorychlostní trať Studénka – Ostrava – Petrovice u Karviné
- D515 – II/478 – úsek I/58 – I/11 (jižní tangenta města Ostravy). Rozšíření přeložky čtyřpruhové směrově dělené silnice II. třídy - po r. 2015. Přeložka dvoupruhové směrově nedělené silnice II. třídy – mimo Ostravu
- D517 – územní rezerva pro zabezpečení zájmů státu, vyplývajících z mezinárodních závazků
- D524 – I/58 Ostrava – Dubina – Krmelín, rozšíření na čtyřpruhovou směrově dělenou silnici I. třídy

Obrázek 3 – výřez ze ZÚR – A.2 Plochy a koridory nadmístního významu, ÚSES a územní rezervy



2.3 INVESTIČNÍ AKCE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

Moravskoslezský kraj eviduje plánované investiční akce v tvz. Bílé knize, která je vzhledem k vedení silnic II. a III. tříd na území města Ostravy poměrně zásadním zdrojem staveb, hned za investičními akcemi města Ostrava. Tento materiál je tedy jedním z hlavních zdrojů investičních akcí na území města, které jsou uvedeny do zásobníku projektů. U některých investičních akcí je v Bílé knize uvedena i prioritizace výstavby, která je zohledněna při sestavování rozvojových scénářů.

2.4 ÚZEMNÍ PLÁN OSTRAVA

Územní plán Ostrava byl vydán usnesením č. 2462/ZM1014/32, ze dne: 21. 5. 2014. Jedná se tedy o poměrně nový dokument, který je zásadní jako zdroj informací pro rozvoj dopravní infrastruktury města. V územním plánu je uvedena řada investic do dopravní infrastruktury, které mají územní nárok a jsou uvedeny většinou i jako VPS (veřejně prospěšné stavby). Soupis těchto investičních akcí je vyznačen a popsán bez uvedení investora a budoucího správce, což je z hlediska územně plánovací dokumentace standardní postup. Z celého rozsáhlého dokumentu je převzata následující citace, která ve výrokové části uvádí koncepci rozvoje dopravní infrastruktury:

„Plochy dopravní infrastruktury vymezuje ÚPO pro zajištění dopravních vazeb mezi jednotlivými urbanistickými soubory města a mezi městem a sousedícím územím včetně vazeb na tranzitní síť. Plochy dopravní infrastruktury dále vymezuje ÚPO pro zajištění dalších dopravních funkcí města (dopravní terminály, záchytná parkoviště, vozovny, depa, překladiště apod.).“

Územní plán obsahuje investice do veřejných komunikací, tramvajových tratí, cyklostezek, páteřních pěších tras, železničních tratí a do vodní dopravy. Dále jsou zde uvedeny zásady dalšího postupu rozvoje

městské hromadné dopravy, zastoupené zejména umístěním přestupních terminálů na okraji města a rozvojem systému regionální lehké kolejové dopravy.

Jednotlivé investiční akce jsou časově rozděleny na návrh a rezervu. Vzhledem k značnému množství investičních akcí, bylo nutné v rámci ÚPO všechny stavby takto rozdělit a tím, byla stanovena částečně prioritizace staveb, a byla odvozena nutnost potřeby jednotlivých staveb.

Do Integrovaného plánu mobility nejsou převzaty všechny investiční akce do dopravní infrastruktury dle územního plánu. Do tohoto materiálu jsou zahrnuty investiční akce, které dle našeho názoru je nutné vybudovat z hlediska odstranění dopravních závad stávajících komunikací, převedení zbytné dopravy na trasy s nižším negativním vlivem na obyvatelstvo, rozšíření systému o nové komunikace k rozvojovým plochám a v neposlední řadě investice, které zvýší atraktivitu nemotoristické dopravy, městské a meziměstské hromadné dopravy. O tom, které investiční akce města jsou zařazeny do Integrovaného plánu mobility, je rozhodnuto na základě matematického modelu města (pokud se jedná o komunikace) a na základě dalších informací z projednání dokumentace.

Dále jsou z územního plánu získány informace o rozvoji zástavby města Ostrava. Pro výhledové stavy je vytvořen digitální model dopravy, který zohledňuje nejen nové stavby dopravní infrastruktury, ale při tvorbě matic cest vychází i z rozvoje území, které predikuje územní plán. Tvorba návrhového a výhledového stavu území je popsána v kapitole 3.3.2. Rozvoj území

2.5 ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

Dle webových stránek Ředitelství silnic a dálnic je na území Ostravy budována přeložka silnice I/11 – prodloužená Rudná. Jedná se o zásadní dopravní stavbu na západě území, která bude mít jednoznačně kladný dopad do dopravní situace v Porubě. Dojde k převedení tranzitní dopravy po I/11 z ulic 17. listopadu a Opavská mimo zastavěné území na kapacitní silnici, kde vozidla budou jezdit bez zdržení v kolonách. Odvedení dopravy ze stávající trasy má jednoznačný dopad na plynulost a bezpečnost provozu a životní prostředí na sídlišti Poruba.

Dle plánu výstavby je připravována přeložka silnice I/56 Dolní Benešov – Ostrava, která vychází z územně plánovacích dokumentací. Je zpracována technická studie. Význam přeložky silnice I/56 je zejména ve zklidnění dopravy v zastavěném území obcí, kterými dnešní trasa prochází a ve zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu na silnici I. třídy.

Další významné dopravní stavby jsou připravovány mimo řešené území. Zprovoznění těchto staveb nebude mít zásadní vliv na dopravní situaci v řešeném území.

2.6 ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY SPRÁVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Železniční doprava má pro městskou mobilitu poměrně značný význam, neboť část přepravních vztahů v osobní dopravě je realizováno pomocí železniční dopravy. Dalšímu navýšení počtu železničních spojů a jejich zrychlení musí odpovídat i stav železniční infrastruktury. Správou železniční dopravní cesty jsou připravovány investiční akce, které mají za cíl zkvalitnění železniční infrastruktury a zvýšení její atraktivity pro co nejvíce cestujících. Je připravován projekt rekonstrukce železničního uzlu Ostrava, který zahrnuje soubor opatření pro navýšení kapacity a přepravní rychlosti. Cílem stavby je uvést železniční uzel Ostrava do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným ve Směrnici generálního ředitele SŽDC č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“ a Směrnici 2001/16/EC o interoperabilitě transevropského železničního systému.

To představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti 160 km/h.

Stavbou dojde k rekonstrukci a modernizaci souvisejících zařízení, jako je zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, dispečerská řídicí technika, energetické zařízení, stavebních objektů trakce, pozemních objektů, mostních objektů a propustků, inženýrských sítí a dílčích rekonstrukcí komunikací.

Výše uvedený výčet investičních akcí je nutné doplnit projekty, které jsou uvedeny v územním plánu města. Z hlediska zvýšení atraktivity železniční dopravy pro obsluhu města se jedná zejména o zřízení železniční zastávky Ostrava – Zábřeh, kde bude zajištěna přestupní vazba na městskou hromadnou dopravu a bude zde vybudováno i parkoviště P+R.

Naopak se uvažuje se zrušením železniční zastávky Ostrava – Mariánské Hory, jejíž dopravní význam postupně klesá a zastávka nemá dostatečnou návaznost na další městskou hromadnou dopravu.

2.7 ROZPOČET MĚSTA OSTRAVA

Pro zpracování zásobníku projektů a finančního plánu investic jsme obdrželi od Magistrátu města Ostravy finanční výhledy do roku 2018, kde jsou uvedeny plánované investiční akce s přidělením finančních prostředků v čase. Dále máme k dispozici výdaje města na dopravní infrastrukturu v roce 2015, a to podle jednotlivých rozpočtových kapitol. Finanční výhledy na delší časový horizont nejsou k dispozici.

2.8 VÝSLEDKY A DOPORUČENÍ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE

Součástí analytické části dokumentace jsou hluková a rozptylové studie, které hodnotí stávající stav životního prostředí v řešeném území. Obě studie mimo zhodnocení stávajícího stavu doporučují i opatření, která je nutné zohlednit při návrhu dopravní infrastruktury s cílem snížení negativních vlivů na obyvatelstvo. Závěry z obou studií jsou uvedeny níže v následujících kapitolách. Tyto závěry jsou zohledněny v rámci navržených opatření do dopravní infrastruktury v zásobníku projektů.

2.8.1 Hluková studie

Definice a návrh nápravných protihlukových opatření leží v oblasti snížení vlivu dopravy na hlukovou situaci na území statutárního města Ostravy. Vazba mezi zlepšením hlukové situace a snižováním negativních dopadů dopravy je podpořena skutečností, že je přednostní snížení úrovně hluku v těch místech, kde dochází k překračování hygienických limitů hluku.

Tabulka 1: Přehled nápravných opatření pro snížení hlukové zátěže obyvatel

Rozvoj environmentálně příznivého území	<p>Při tvorbě územně-plánovacích dokumentací a při povolování staveb zohlednit hlukovou situaci v území (zejména při přípravě a naplňování rozvojových ploch).</p> <p>Opatření zahrnuje následující činnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zpracování strategie rozvoje dopravní a technické infrastruktury (koncepční a prognózní studie, generel dopravy).
Ekologizace dopravy	<p>Ekologizace dopravních prostředků, které se nacházejí v majetku města, obměna a ekologizace vozového parku veřejné dopravy.</p> <p>Opatření zahrnuje následující činnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozvoj a podpora veřejné dopravy; ▪ podpora zavádění a užívání vozidel MHD se sníženými hlukovými emisemi; ▪ technické úpravy a náležitá údržba existujících vozidel veřejné dopravy; ▪ obměna a ekologizace jiných vozidel, které se nacházejí ve správě města (např. vozidel komunálních služeb apod.).
Rozvoj technické infrastruktury města	<p>Podpora dodatečných protihlukových opatření na objektech technické infrastruktury.</p> <p>Opatření je zaměřeno na podporu následujících činností:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ výstavba nových protihlukových stěn; ▪ náležitá kontrola technického stavu stávajících PHS a jejich údržba; ▪ rekonstrukce stávajících tramvajových a železničních tratí; ▪ výstavba tramvajového svršku s travnatým zákrytem okolí kolejnic v místech, kde není svršek poježděn nekolejovou dopravou; ▪ instalace bokovnic na tramvajových kolejích a jejich následná údržba; ▪ upřednostňování nízkohlučných povrchů vozovek při rekonstrukci stávajících nebo výstavbě nových silničních komunikací.

Zvýšení plynulosti silniční dopravy a výstavba obchvatů

Úpravy komunikací v intravilánu města, realizace organizačních dopravních opatření, výstavba silničních obchvatů, odstraňování bodových závad na komunikacích za účelem zvýšení plynulosti dopravy, zavádění moderních technologií a značení na komunikacích.

Opatření je zaměřeno na podporu následujících činností:

- výstavba obchvatů města;
- řešení bodových problémů, např. napojení části města nebo průmyslové zóny přímo na kapacitní komunikace za účelem omezení průjezdu automobilové dopravy přes město;
- v lokalitách, kde dochází k nárůstu hluku vlivem častých kongescí, lze realizovat opatření ke zvýšení plynulosti dopravy formou úprav komunikací nebo křižovatek, výstavbou mimoúrovňových křižovatek apod.;
- implementace telematických systémů, koordinace systémů světelných křižovatek apod.

Omezení automobilové dopravy

Organizační opatření k omezení automobilové dopravy a zvýšení plynulosti provozu v intravilánu města, částečný nebo úplný zákaz vjezdu, selektivní zákaz vjezdu, rychlostní omezení.

V rámci tohoto opatření lze podporovat následující činnosti:

- částečné či úplné omezení vjezdu vybraných kategorií vozidel do některých částí měst (např. pro těžkou nákladní dopravu);
- omezení rychlosti pohybu dopravy;
- instalace kamerových systémů s možností měření rychlosti dopravy na vybraných silničních úsecích;
- budování záchytných parkovišť typu Park and Ride u železničních zastávek/stanic a autobusových terminálů.

Podpora rozvoje veřejné dopravy

Podpořit rozvoj hromadné veřejné dopravy zvýšením její atraktivity, dostupnosti zastávek, zajištěním spolehlivosti provozu a cestovní rychlosti, prováděním vhodného marketingu.

Opatření zahrnuje následující činnosti:

- budování či rekonstrukce zastávek a přestupních terminálů veřejné dopravy, včetně souvisejícího vybavení za účelem zvýšení komfortu přepravy;
- odstranění bodových problémů za účelem zvýšení rychlosti spojů (úprava komunikací) apod.;
- integrace všech druhů veřejné dopravy (MHD, regionální autobusy, železnice) – koordinace linek, přestupní uzly, návaznost spojů různých typů veřejné dopravy, propojení tarifních systémů apod.;
- systémy informování cestujících (mapy linek, přestupní vazby, terminály pro vyhledání spojení).

Podpora výstavby infrastruktury pro cyklistickou a pěší dopravu, úprava stávající infrastruktury

Podpora cyklistické a pěší dopravy (potenciál nahrazování automobilové dopravy), stavba cyklostezek a pěších zón, výstavba cykl. pruhů. Zvýšení ochrany cyklistů a pěších (semaforů, mimoúrovňové přejezdy a jiné).

Opatření je zaměřeno na podporu následujících činností:

- výstavba cyklistických stezek a cyklistických pruhů;
- zvýšení bezpečnosti cyklistů (např. úpravy semaforů, mimoúrovňové přejezdy apod.);
- preference cyklistické dopravy na silničních komunikacích.

Informační opatření a technická pomoc

Informování a osvěta veřejnosti a veřejné správy. Podpora monitoringu hlukové situace v území. Technická pomoc. Toto opatření představuje soubor nástrojů, které přispívají ke snižování hluku. Jedná se zejména o komunikaci s veřejností (poskytování informací, osvěta a diskuse), která představuje z dlouhodobého hlediska jeden z nejúčinnějších nástrojů ochrany veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku.

V rámci tohoto opatření jsou podporovány následující činnosti:

- informování veřejnosti o hlukové situaci ve městě nebo jeho vybraných lokalitách a o významu realizovaných opatření ke snížení hlukové zátěže;
- konkrétní osvětové programy směřované k obyvatelstvu i podnikům, zaměřené např. na zdravotní rizika plynoucí z nadměrné hlukové zátěže, nutnost omezování dopravy ve městě, podporu využívání hromadné dopravy apod.

Ochrana vnitřního prostoru staveb před hlukem

V místech, kde nelze uskutečnit náležitou ochranu chráněného venkovního prostoru staveb před hlukem (např. z časových, technických nebo finančních důvodů), je nutno provést opatření k zajištění ochrany vnitřního prostoru staveb.

V rámci tohoto opatření jsou podporovány následující činnosti:

- výměna oken za okna s lepšími parametry zvukové izolace;
- výstavba předsazených fasád;
- realizace jiných stavebních a konstrukčních prvků s cílem ochrany interiéru stavby před hlukem.

2.8.2 Rozptylová studie

Mobilní zdroje se na území Statutárního města Ostrava podílejí významně na imisním zatížení (zejména PM_{10} , $PM_{2,5}$, B(a)P, NO_2) v místech s vysokou intenzitou dopravy a s nižším imisním příspěvkem vyjmenovaných stacionárních zdrojů. Podíl na imisích mají jednak primární emise (emise z běžného provozu) a jednak tzv. sekundární emise (otěry brzd a pneumatik, resuspenze). Imisně se tedy podílí mobilní zdroje významně v západní části a v centru (okolí ulice Českoobratrské) města, a okolo frekventovaných komunikací a křižovatek (ulice Rudná, Bohumínská, Hlučínská, Mariánskohorská, 28. října, Místecká, Frýdecká, Českoobratrská a jejich křižovatky, zejména Sad Boženy Němcové, Nová Ves – Vodárna, 17. listopadu ad.).

Návrh řešení a doporučené projekty související se snížením imisní zátěže z dopravy

A) Nízkoemisní zóny (NEZ)

Studie CDV¹ identifikovala dvě vhodné oblasti pro zavedení nízkoemisní zóny, a to širší centrum města a Poruba a Svinov. Vymezení NEZ je navrženo následovně:

- Centrum města - hranice je tvořena ulicemi Na Karolíně, 28. října, Cingrova, Cihelní, Mariánskohorská, Muglinovská a řekou Ostravicí. Dokončení všech etap prodloužení Místecké ulice a zprovoznění komunikace v plném profilu umožní odklonit dopravu na objízdné komunikace vedoucí po obvodu NEZ a provést zklidnění dopravy v ulici Českoobratrské.
- Poruba - NEZ na území městských částí Poruba a Svinov a je vymezena ulicemi Bílovecká, Rudná, 17. listopadu, Opavská. Po realizaci plánovaných silničních staveb a výstavbě plánovaných dopravních terminálů se nabízí rozšíření NEZ širšího centra města na velkou oblast tvořenou silnicemi I/11, II/477 a II/647, případně dálnicí D1, pokud by úsek vedoucí městem nebyl zpoplatněn.

Po dokončení stavby „I/11 prodloužená Rudná se nabízí možnost zónu NEZ v Porubě a Svinově rozšířit o oblast tvořenou ulicemi 17. listopadu, Rudná, Opavská. Stejně tak po realizaci staveb „III/4785 - Nová Bílovecká“, „Revitalizace přednádraží Svinov, II. etapa“ a „II/479, III/4785 - Revitalizace přednádraží Svinov II. etapa“ by v budoucnu umožnili rozšíření NEZ o oblast mezi stávající ulicí Bíloveckou a nově vzniklou komunikací vedoucí podél železniční tratě. Stavba „II/470 – Severní spoj“ by umožnila rozšířit zónu o oblast od ulice Opavské po tuto nově vybudovanou komunikaci. Cílová zóna by tedy mohla být vymezena silnicemi I/11, III/4785 „Nová Bílovecká“, II/470 „Severní spoj“ a ulicemi Bedřicha Nikodema a Opavskou.

¹ Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Studie proveditelnosti nízkoemisních zón v Moravskoslezském kraji, 2011

B) Opatření v dopravní infrastruktuře:

Za významné dopravní stavby, které mají potenciál ovlivnit kvalitu ovzduší, se považují:

1. Prodloužená Rudná.
2. Severní spoj.
3. Propojení silnice R56 a silnice II/477, propojení komunikace I/58 a zóny Hrabová.
4. Propojení Dolní oblasti Vítkovic.

Trasy nové dopravní infrastruktury tak, jak jsou navrženy v územním plánu, představují optimální trasu městem z hlediska průjezdu automobilové dopravy. Vyvolané zdržení na ulici Rudná nemůže být řešeno např. zvýšením počtu pruhů, neboť by vedlo k nežádoucímu zvýšení atraktivity automobilové dopravy na úkor veřejné dopravy. Za klíčové považujeme v tomto směru využití nových úseků plánovaných komunikací i pro linky veřejné dopravy, která by se tím stala rychlejší a tím pádem i atraktivnější a mohly by lépe konkurovat individuální automobilové dopravě. Zrychlení spojů veřejné dopravy spolu s preferenčními opatření (např. samostatné pruhy pro autobusy) by přispělo ke zlepšení dělby přepravní práce mezi individuální automobilovou a veřejnou dopravou.²

C) Další významná opatření ke snižování emisí z dopravy a snížení imisního zatížení:

1. Nadlimitní údržba komunikací a pořízení techniky na snížení prašnosti
2. Preference vozidel městské hromadné dopravy:
 - a. kompenzace na krytí nákladů společnosti Dopravního podniku Ostrava a.s.
 - b. úspory energií v dopravě prostřednictvím konkrétních řešení v oblasti ekologizace dopravy, především veřejné linkové a hromadné dopravy. Důraz je obzvláště kladen na zvýšené tempo obměny vozového parku za nová vozidla včetně nákupu nových nízkoemisních vozidel a vozidel na alternativní pohon.
3. Zeleň jako opatření pro zlepšení kvality ovzduší
 - a. výsadba izolační zeleně (Prověření a doplnění vegetačních pásů u hlavních dopravních tahů (dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy: D1 (342,5 - 354 km), D1 (361 - 365,5 km), I/11 (278 - 289 km), I/56 (32,5 - 40 km))
 - b. obnova krajinných struktur (výsadbou a obnovou remízů, alejí, soliterních stromů atd.) a podpora regenerace urbanizované krajiny (zakládání a revitalizace významné sídelní zeleně, obnova parků, stromořadí, hřbitovů, doplnění stromové aleje, úprava travnatých ploch atd.).
4. Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centru města)
5. Odstraňování bodových problémů na komunikační síti (Bodovými problémy na komunikační síti se rozumí nevhodná řešení křižovatek, chybějící křižovatky či sjezdy z kapacitních komunikací, chybějící

² Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, Analýza kvality ovzduší na území města Ostravy a legislativa v ochraně ovzduší, 2008-2009

propojení navazujících tahů, technicky nevyhovující části komunikací, kolizní místa s chodci či cyklisty a další).

6. Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí (tramvaj: výstavba tramvajové trati v rámci projektu Ekologizace Poruby – trať k obchodnímu centru Globus, výstavba trati po ulici Polská - Nad Porubkou, výstavba tramvajové trati, nebo LRT do Hlučína, výstavba trati v ulici Skladištní v úseku Hlavní nádraží - Sokolská třída, výstavba trati Výstaviště - Karolína - oblast Vítkovic – Ruská; trolejbus: výstavba trati Sokolská - Výstaviště – Karolína, výstavba trati na přestupní terminál Hranečník).
7. Odstavná parkoviště, systémy Park+Ride a Kiss+Ride.
8. Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu (Rozšíření stávající zóny zákazu vjezdu nákladních automobilů).
9. Integrované dopravní systémy (Podpora rozvoje ODIS v Ostravě a celém Moravskoslezském kraji, zajištění kvalitních přestupních vazeb mezi meziměstskou železniční a autobusovou dopravou)
10. Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné dopravě
11. Podpora cyklistické dopravy (dosáhnout nahrazení části automobilové dopravy dopravou cyklistickou, a to vytvořením podmínek pro její využití i pro „ne-rekreační“ cesty po městě (tzv. dopravní funkce cyklistiky).
12. Podpora pěší dopravy (podpořit snižování objemu automobilové dopravy vytvořením podmínek pro bezpečný a komfortní pohyb chodců ve všech částech města s vazbou na podporu využívání hromadné dopravy).
13. Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu (dosáhnout zvýšení plynulosti vozidel v dopravním proudu, případně eliminace fáze jízdy vozidla, během které motor a katalyzátor nepracuje v optimálních podmínkách a produkce emisí je tedy vyšší).
14. Omezování emisí z provozu vozidel města a jeho organizací a podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě

Doplňková opatření: Podpora carsharingu a carpoolingu.

2.9 DALŠÍ PODKLADY

Dále jsme obdrželi od městských obvodů jejich investiční záměry pro nejbližší období. Některé z těchto záměrů jsou řešeny v rámci investic magistrátu města, některé jsou součástí investic Moravskoslezského kraje. Městské obvody investují převážně do pěších cest a parkovacích stání. Do zásobníku projektů jsou tyto investiční akce zahrnuty jako souhrn opatření pro zvýšení bezpečnosti, či pro navýšení kapacity parkování.

Dále byly pro návrhovou část využity podklady, které jsou již uvedeny v rámci analytické části dokumentace. Vzhledem k jejich značnému množství není jejich výčet zde znovu proveden. Návrhové části podkladových materiálů byly prověřeny v kontextu cílů této dokumentace a následně přiměřeně zpracovány.

3 PROGNOZA A POSOUZENÍ VÝVOJE, VÝHLEDOVÉ SCÉNÁŘE

3.1 PROGNOZA EKONOMICKÉHO ROZVOJE

Moravskoslezský kraj se nachází na severovýchodním území České republiky a v jejím rámci sousedí s Olomouckým a Zlínským krajem. Vně České republiky tvoří část hranic s Polskem a Slovenskem. Kraj zahrnuje okresy Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava. Tento územní celek je svým charakterem různorodý, přičemž jeho jádrem je ostravsko-karvinská aglomerace. Jedná se o tradiční industriální oblast s vysokým podílem tzv. „velkého“ průmyslu - především hutnictví, těžkého strojírenství a hornictví. Dalšími významnými sektory jsou lehké strojírenství, elektrotechnický, potravinářský, v poslední době také rozvíjející se automobilový průmysl, dále stavebnictví, výroba plastových výrobků a informační a komunikační technologie. Proto je třeba se dívat na prognózu ekonomického rozvoje Ostravy v kontextu rozvoje celého Moravskoslezského kraje.

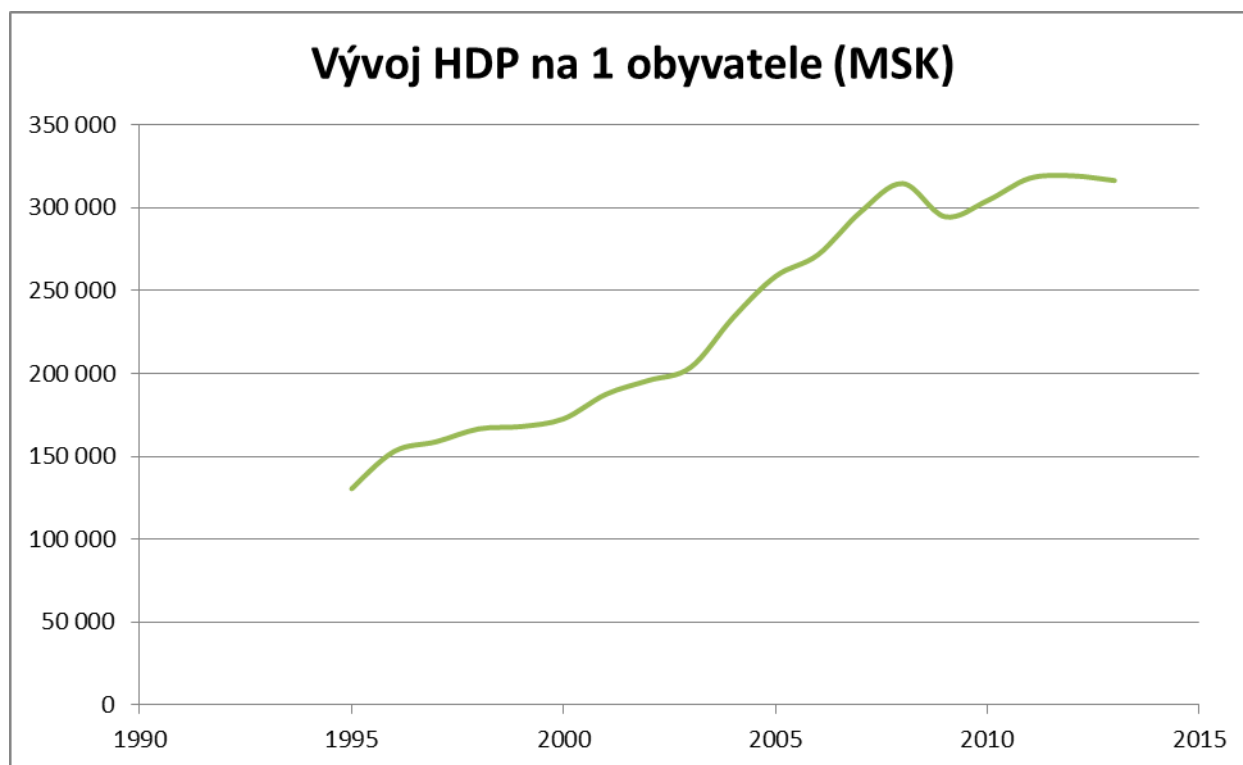
Silné stránky Moravskoslezského kraje

- Region MSK byl a zůstává jednou z hospodářsky nejvýznamnějších oblastí v České republice.
- Rozmanitost průmyslových odvětví včetně rozvoje oborů z oblasti informačních a komunikačních technologií.
- Řada zavedených obchodních značek a relativně vysoká exportovatelnost hutních a mnohých strojírenských výrobků.
- Existence většího počtu vhodných objektů a pozemků pro nové investiční záměry i starých průmyslových areálů vybavených infrastrukturou, tzv. „brownfields“, s možností jejich využití pro rozvoj nových podnikatelských aktivit.
- Výhodná geografická poloha z pohledu perspektivních dopravních tras - kraj leží na dopravní křižovatce Česko, Polsko, Slovensko a Rakousko s dobrou pozicí do východních zemí.

Slabé stránky Moravskoslezského kraje

- Nepříznivá struktura ekonomiky daná historickým vývojem - silné soustředění průmyslové činnosti na těžbu uhlí, hutnictví a těžké strojírenství.
- Značná územní koncentrace podniků metalurgického, strojírenského a těžebního průmyslu, které v posledních letech procházely rozsáhlou restrukturalizací.
- Obtížně řešitelné ekologické problémy spojené zejména s předchozí (Ostrava) a současnou (okresy Karviná a Frýdek-Místek) těžbou uhlí, popřípadě i jejím útlumem.
- Soustavný růst jízdného a přepravného, snižující se hustota hromadné dopravy.
- Podíl nezaměstnaných osob po delší dobu převyšuje celorepublikový průměr se značným podílem dlouhodobě nezaměstnaných osob, zejména z rizikových skupin.

Obrázek 4 – Vývoj HDP na 1 obyvatele v Moravskoslezském kraji. Zdroj dat: ČSÚ



Moravskoslezský kraj má poměrně velké výkyvy ve vývoji HDP. Od roku 2009 docházelo k nárůstu, který se však v loňském roce obrátil opět v pokles, byť minimální.

3.2 PROGNÓZA VÝVOJE MIGRACE OBYVATEL

Podle odhadů Českého statistického úřadu (ČSÚ) bude mít Moravskoslezský kraj v roce 2050 méně než jeden milion obyvatel. Přejde tak o obyvatelstvo srovnatelné s množstvím lidí nyní žijících na území okresu Karviná. Ještě v roce 2008 byl Moravskoslezský kraj nejlidnatějším regionem v České republice. To už neplatí a v současné době je se svými 1,226 milionu obyvatel na třetí příčce. Podle průzkumu ostravského ČSÚ se ale nejvýhodnější kraj v republice již za deset let propadne na čtvrté místo a do roku 2050 přijde o pětinu stávajícího počtu obyvatel, což dělá zhruba 248 tisíc lidí. Během následujících desetiletí bude Moravskoslezský kraj jako jediný v ČR ztrácet obyvatele kvůli jejich migraci. Unikátní projekce, kterou ČSÚ v Ostravě zpracoval, **bere v potaz i migraci obyvatelstva**. Každoročně počet vystěhovalých z kraje má být vyšší než počet přistěhovalých. Negativní vliv migrace bude ale v následujících letech oslabovat.

Projekce obyvatelstva kraje v řeči čísel

	Rok 2013	Rok 2050
Počet obyvatel (tis.)	1 226,6	978
Průměrný věk	41,2 roku	49,6 roku
0 až 14 let (v %)	14,6	16,4
65 a více let (v %)	16,4	33,1
Střední délka života mužů	73,3 roku	81,5 roku
Střední délka života žen	79,7 roku	87,2 roku
Úhrnná plodnost*	1,41	1,51

* počet živě narozených dětí, které by se narodily jedné ženě v průběhu 15 až 49 let

Obyvatelstvo bude ubývat rovněž kvůli stále většímu rozdílu mezi zemřelými osobami a počtem narozených dětí. V Moravskoslezském kraji však budou tyto přirozené úbytky obyvatel řádově vyšší než v jiných krajích podobné lidnatosti. V roce 2050 se odhaduje přirozený úbytek necelých sedm tisíc lidí ročně. Průměrný věk obyvatel se bude v Moravskoslezském kraji, ale i v ostatních regionech země postupně zvyšovat. Jestliže se v současnosti průměrný věk obyvatel pohybuje kolem 41 let, do roku 2050 vzroste konkrétně v Moravskoslezském kraji až k padesáti rokům, a zařadí se tak mezi kraje s průměrně nejstaršími obyvateli. Podíl obyvatel Moravskoslezského kraje nad 65 let se tak do poloviny tohoto století zdvojnásobí ze stávajících 16,4 procenta na téměř jednu třetinu všech obyvatel.

Prognóza migrace obyvatel je zahrnuta i v prognóze demografického vývoje v další kapitole.

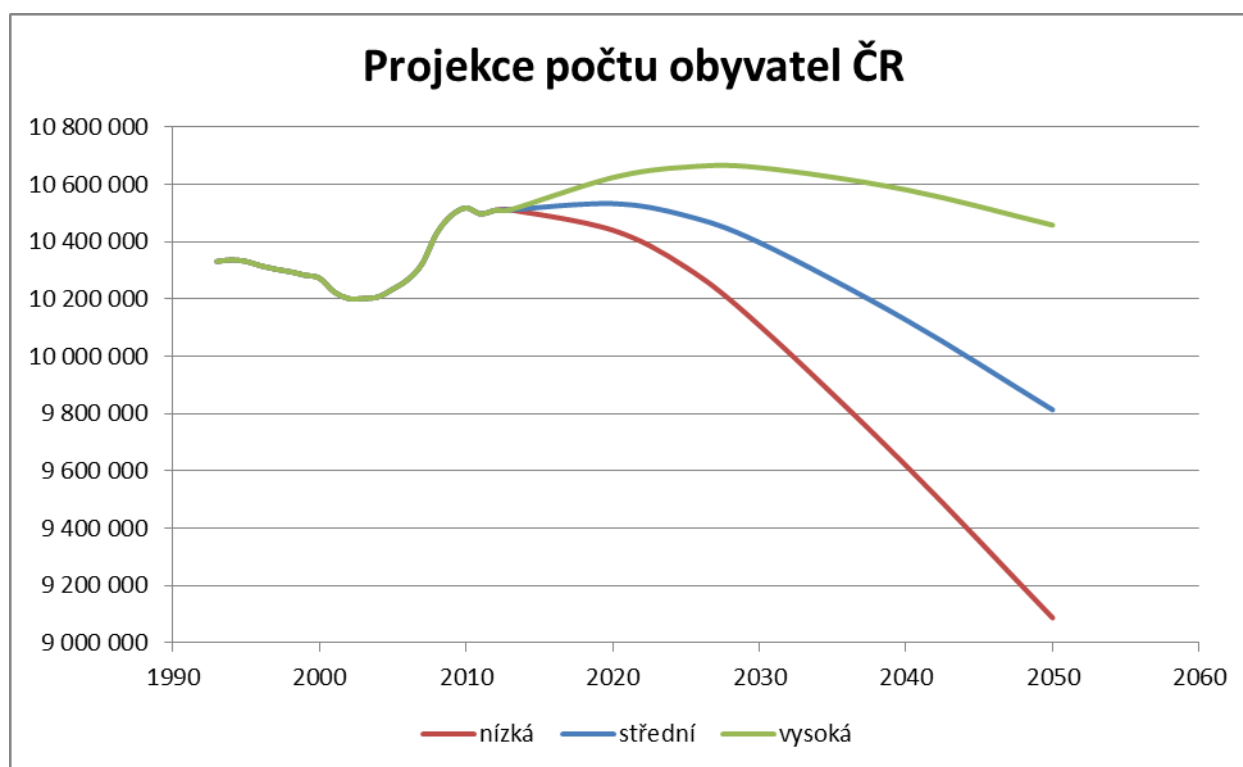
3.3 PROGNOZA DEMOGRAFICKÉHO VÝVOJE

3.3.1 Varianty projekce dosavadního vývoje

ČSÚ zpracoval v roce 2013 novou projekci počtu obyvatel ČR na základě dat k 1. 1. 2013. Projekce je zpracována ve třech variantách (nízké, střední a vysoké). Střední varianta je považována jako nejpravděpodobnější, nicméně výsledky je třeba interpretovat spíše ve smyslu vymezení očekávaného vývoje danými krajními variantami.

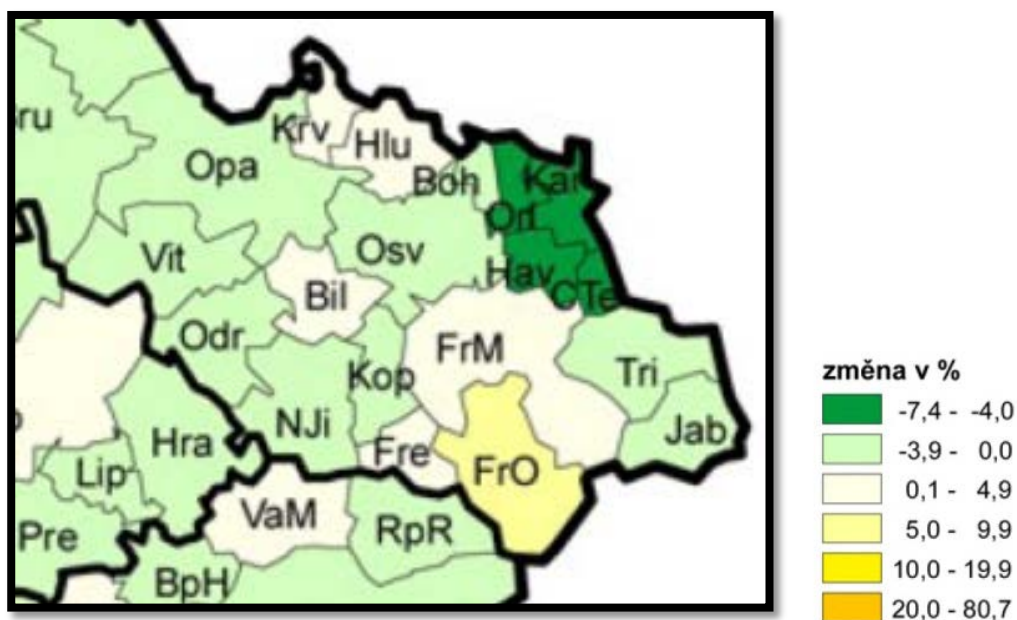
Přes počáteční minimální nárůst (ve střední variantě) dochází v budoucích letech k výraznému poklesu počtu obyvatel.

Obrázek 5 – Projekce počtu obyvatel ČR. Zdroj dat: ČSÚ – Projekce 2013



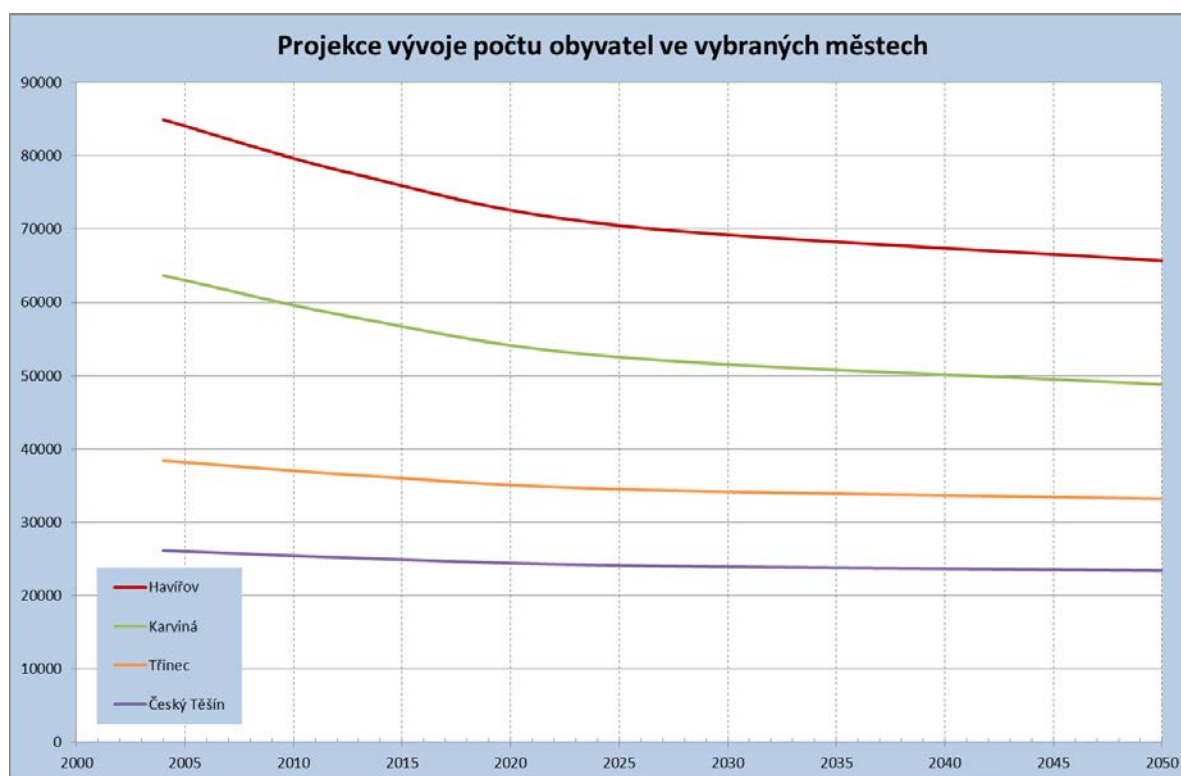
MSK, zejména jeho centrální část v okolí měst Ostrava, Havířov, Karviná a Frýdek-Místek, patří k nejhustěji osídleným oblastem České republiky. Nicméně i v této oblasti dochází k poklesu obyvatel.

Obrázek 6 – Změna počtu obyvatel ve správních obvodech ORP a HMP mezi roky 2001 a 2011.



Zdroj dat: ČSÚ

Obrázek 7 – Projekce vývoje počtu obyvatel ve vybraných městech



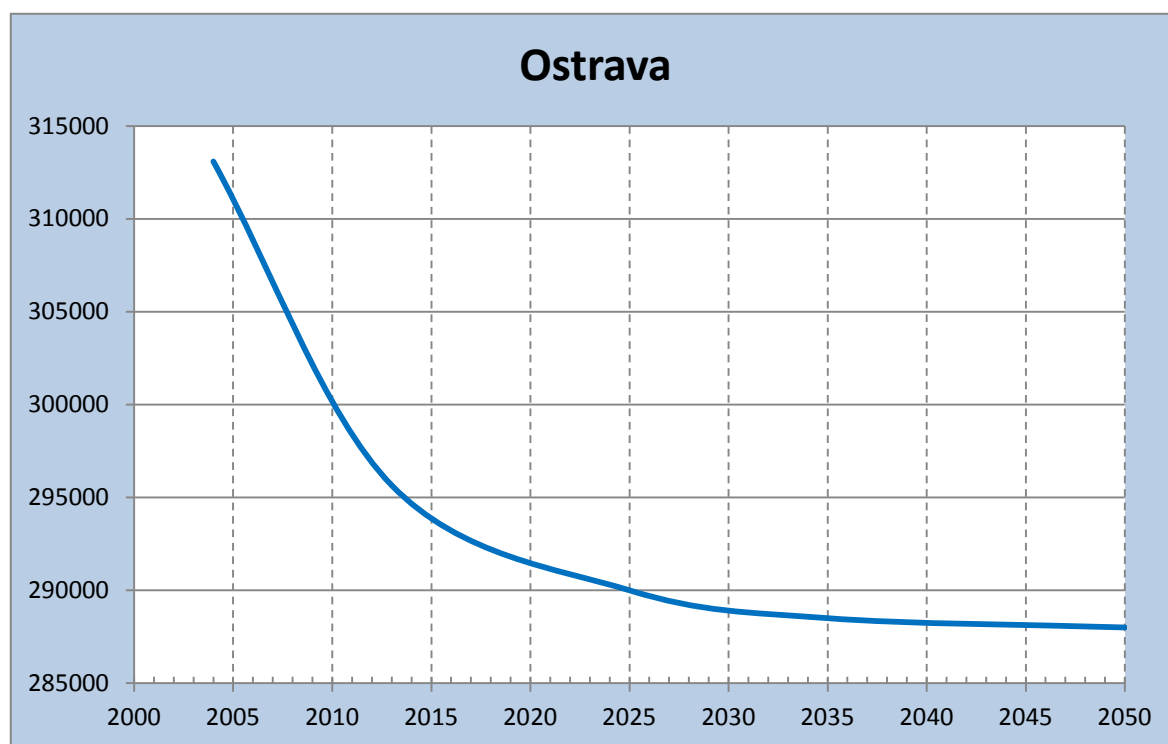
3.3.2 Rozvoj území

3.3.2.1 Územní plán města Ostravy

Rozvoj na území Ostravy je uvažován podle platného územního plánu.

Celkový počet obyvatel města předpokládá územní plán v absolutní výši 290 000 obyvatel k roku 2025, což je oproti stávajícímu počtu (295 653 ke dni 31. 12. 2013) pokles o necelá 2 %. Pro rok 2050 je uvažováno s dalším poklesem na cca 288 000 obyvatel podle dále uvedeného grafu.

Obrázek 8 – Projekce vývoje počtu obyvatel v Ostravě



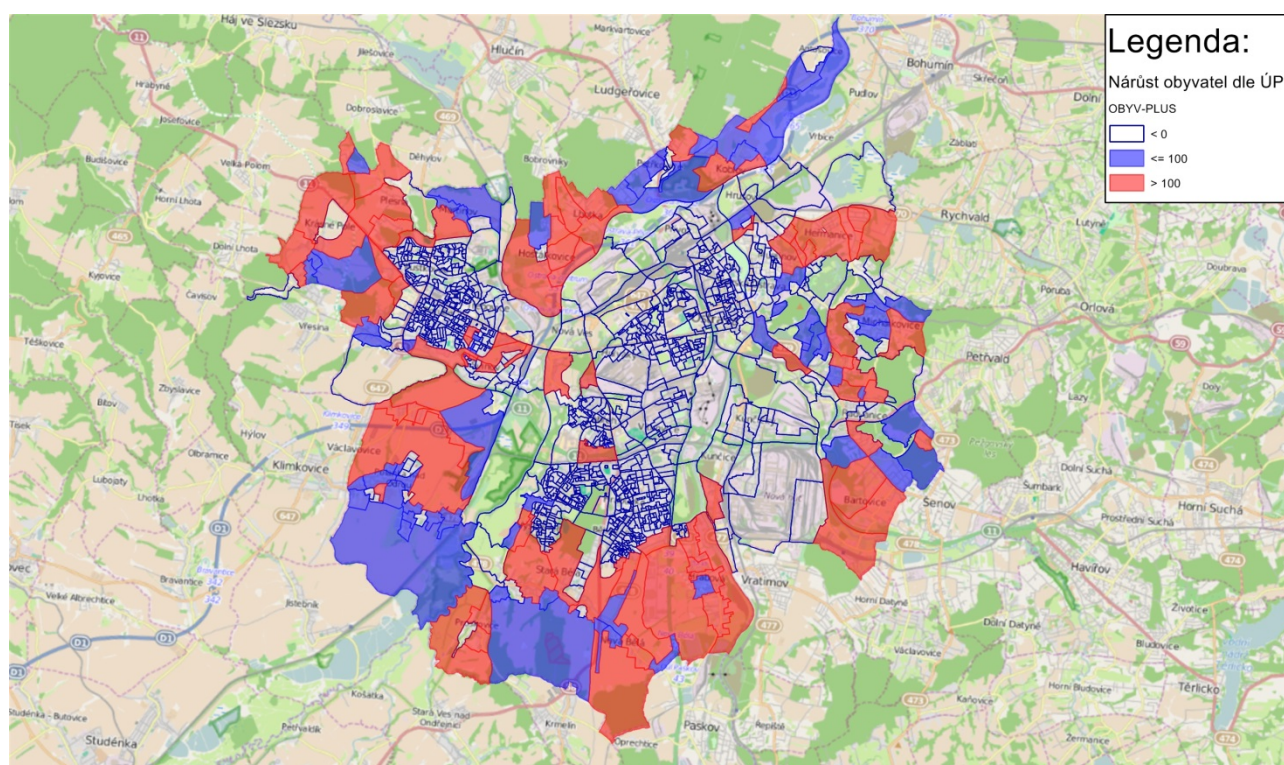
Z Územního plánu dále vyplývají předpoklady rozvoje v jednotlivých funkčních plochách. Nové plochy bydlení zahrnují 703 ha plochy v členění na 650 ha bydlení v rodinných domech a 53 ha bydlení v bytových domech. Plochy smíšené zahrnují 35 ha, plochy občanského vybavení zahrnují 34 ha a plochy průmyslové 241 ha převážně lehkého průmyslu. Umístění ploch bydlení je v následující tabulce.

Tabulka 2 – Plochy bydlení dle Územního plánu města Ostravy

Městské obvody	Bydlení v bytových domech	Bydlení v rodinných domech
Hošťálkovice		43,78
Hrabová	2,58	59,91
Krásné Pole		28,25
Lhotka		31,72
Mariánské Hory a Hulváky		
Martinov		8,86
Michálkovice		9,49
Moravská Ostrava a Přívoz		
Nová Bělá	5,05	49,20
Nová Ves		5,75
Ostrava-Jih	4,36	17,06
Petřkovice		14,59
Plesná		32,81
Polanka nad Odrou		30,30

Městské obvody	Bydlení v bytových domech	Bydlení v rodinných domech
Poruba	9,79	9,93
Proskovice		18,83
Pustkovec	4,97	8,46
Radvanice a Bartovice	0,27	117,37
Slezská Ostrava	4,38	90,64
Stará Bělá	10,54	48,59
Svinov	11,03	24,91
Třebovice		
Vítkovice		
Celkový součet	52,98	650,47

Obrázek 9 – Nárůst počtu obyvatel dle ÚP



Přepočtem ploch na počet obyvatel dle TP „Metody prognózy intenzit generované dopravy“ vychází v nových plochách bydlení pro téměř 64 000 obyvatel. Vzhledem k předpokládanému celkovému poklesu počtu obyvatel na území města (290 000 v roce 2025 a 288 500 v roce 2035), byl na území Ostravy počet obyvatel snížen o 24 % v sídlištních částech města (Poruba, Ostrava-jih) a o 15 % v ostatních částech.

Tabulka 3 – Počty obyvatel ve stavu a výhledu

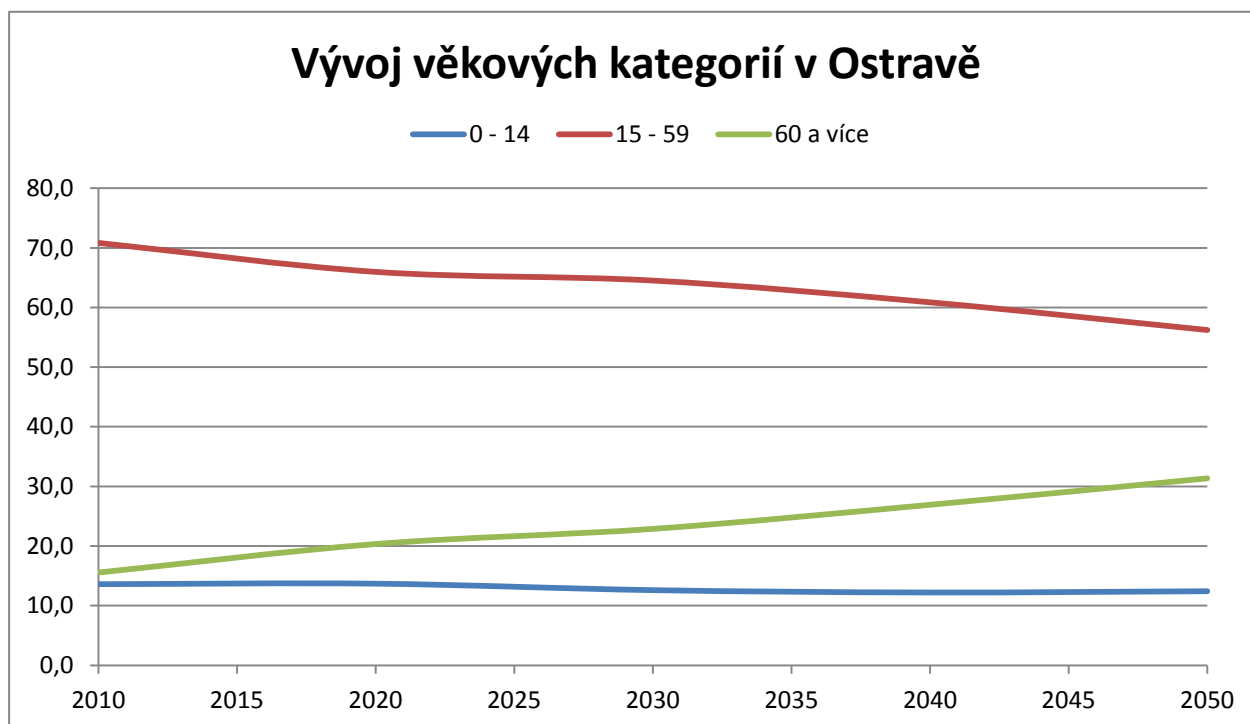
Městské obvody	stav	výhled dle ploch ÚP	upravený výhled
Hošťálkovice	1 599	5 113	4 397
Hrabová	3 622	9 041	7 776
Krásné Pole	2 730	4 006	3 445
Lhotka	1 192	2 625	2 257
Mariánské Hory a Hulváky	12 270	12 503	9 954
Martinov	1 496	1 896	1 631
Michálkovice	2 985	3 413	2 936
Moravská Ostrava a Přívoz	38 661	38 661	31 629
Nová Bělá	1 764	8 702	7 484
Nová Ves	676	1 372	1 180
Ostrava-Jih	107 588	110 486	84 695
Petřkovice	2 916	3 575	3 074
Plesná	1 262	2 743	2 359
Polanka nad Odrou	4 698	6 877	5 914
Poruba	70 108	76 482	58 495
Proskovice	1 212	2 063	1 774
Pustkovec	1 129	3 934	2 895
Radvanice a Bartovice	6 493	12 038	10 353
Slezská Ostrava	21 832	28 674	24 660
Stará Bělá	3 760	11 091	9 538
Svinov	4 301	10 802	9 289
Třebovice	1 805	1 805	1 325
Vítkovice	7 405	7 405	6 368
Celkem Ostrava	301 504	365 307	293 428
Ostatní okres	29 794	34 654	34 654
Celkový součet	331 298	399 961	328 082

V modelu dopravy vytvořeném v rámci analytické části je navíc uvažováno s cca 5 000 vysokoškolských studentů ubytovaných na kolejích jako se stálými obyvateli města Ostrava. Stejný počet je uvažován i ve výhledu.

3.3.3 Stárnutí populace

Změny ve věkové struktuře obyvatel Ostravy jsou podobné jako ve věkové struktuře obyvatel ČR. Populační stárnutí se však projevuje výrazněji a to především díky migraci mladých lidí. Z prognózy provedené VŠB-TU Ostrava vyplývá, že v nejnižších věkových kategoriích bude obyvatel postupně ubývat a naopak počet obyvatel v nejvyšších kategoriích poroste.

Obrázek 10 – Vývoj počtu osob podle věkových kategorií, zdroj: VŠB-TU Ostrava

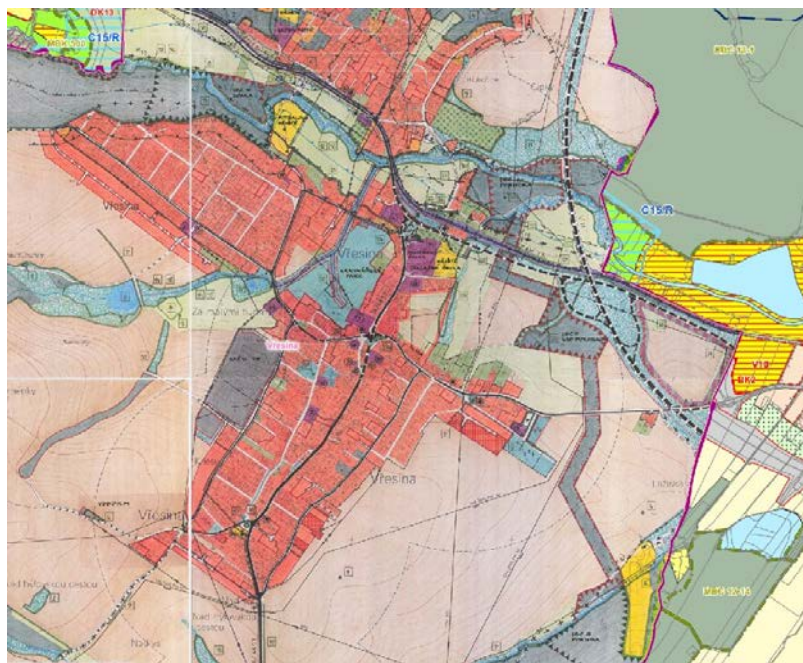


3.3.3.1 Ostatní okres Ostrava

Výhledový počet obyvatel ve zbytku okresu Ostrava (mimo město Ostrava) je uvažován dle územních plánů jednotlivých obcí.

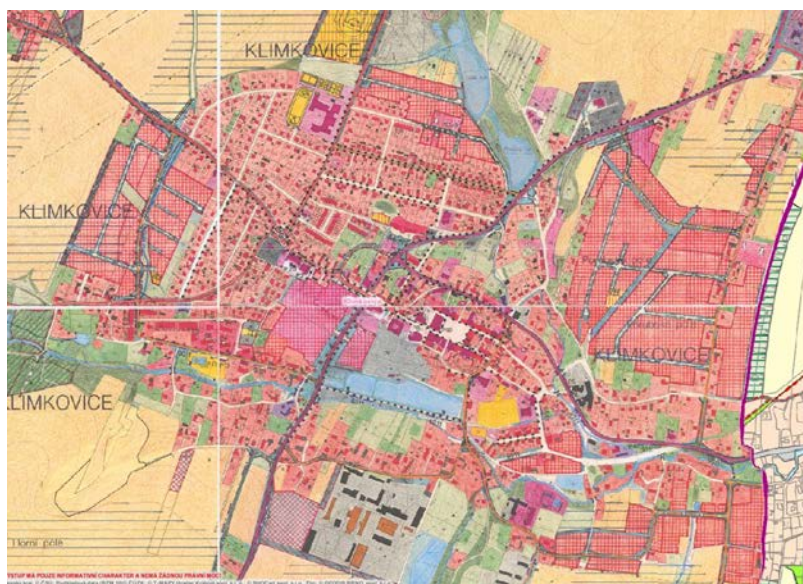
Vřesina

Rozvoj bytové zástavby v cca 7 lokalitách. Kromě jedné lokality se jedná o dostavby stávajícího zastavěného území. Předpoklad navýšení počtu obyvatel o 113.

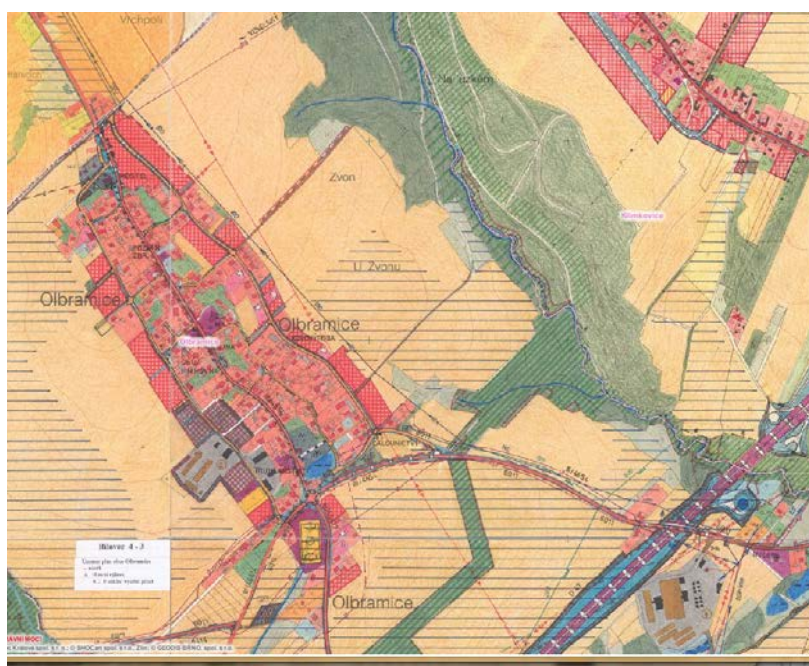
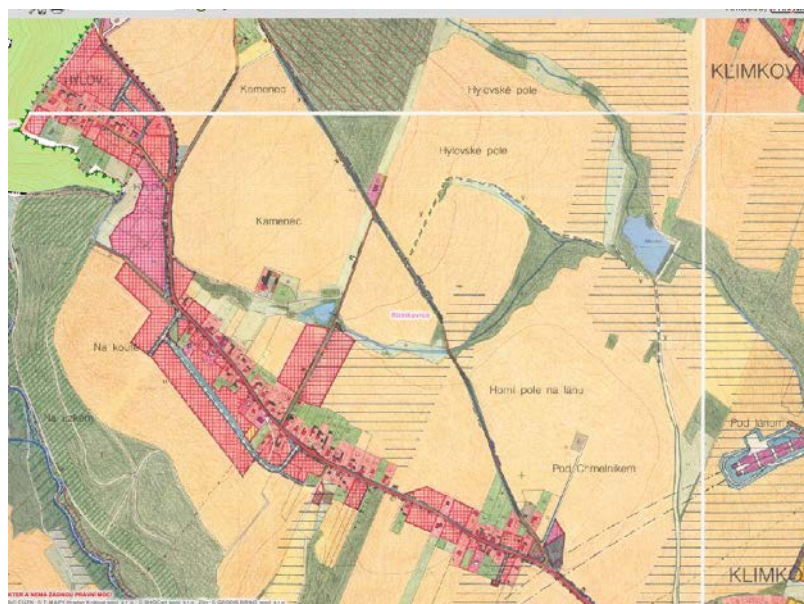


Klimkovice

Značné rozvojové plochy individuálního bydlení, na jihu doplnění průmyslové plochy. Obytné zóny budou zdrojem pro cca 1575 obyvatel. Průmyslová zóna u zemědělského družstva bude zdrojem pro cca 20 osobních vozidel a 40 nákladních vozidel.

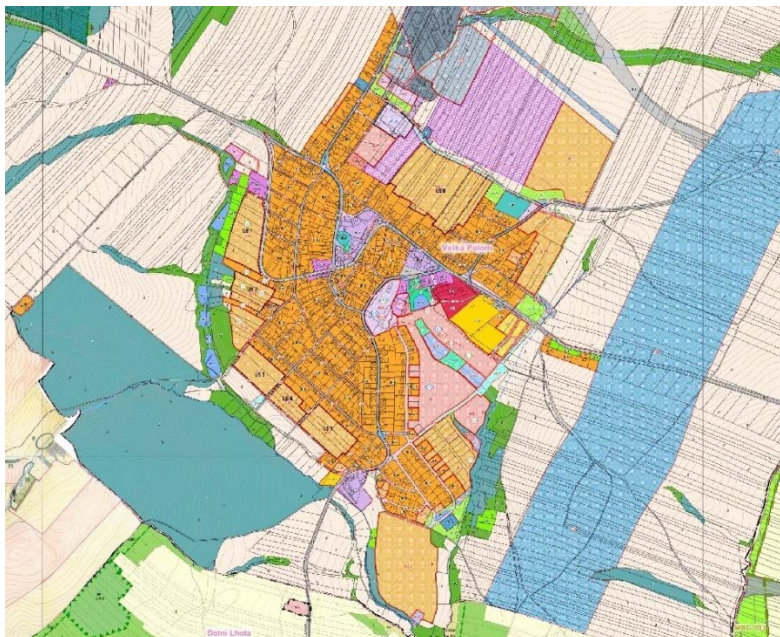


Olbramice. Rozvojové zóny individuálního bydlení jsou zdroj pro 225 obyvatel a 20 nákladních vozidel.



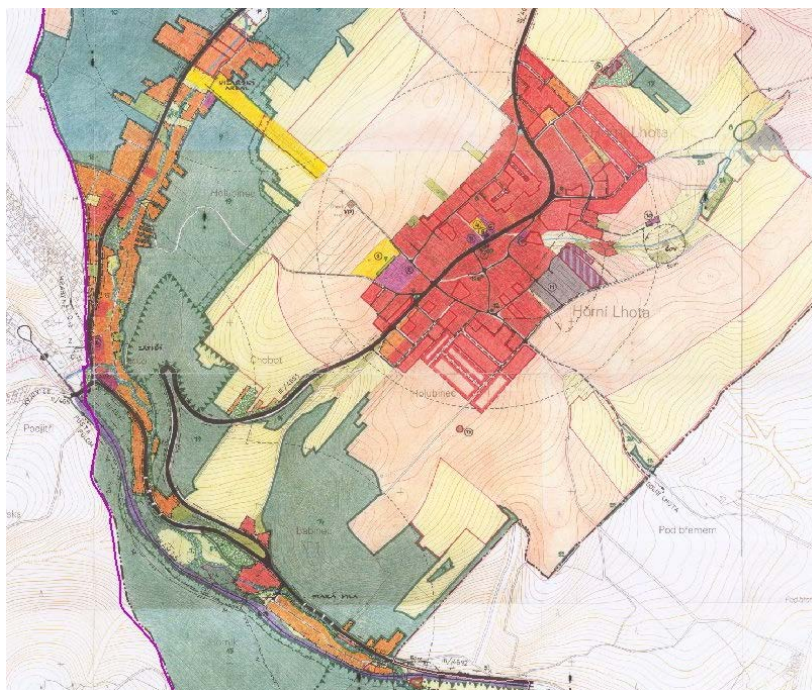
Velká Polom

Rozvojové plochy bytové zástavby a individuálního bydlení jsou zdroj pro 225 obyvatel a 20 nákladních vozidel.



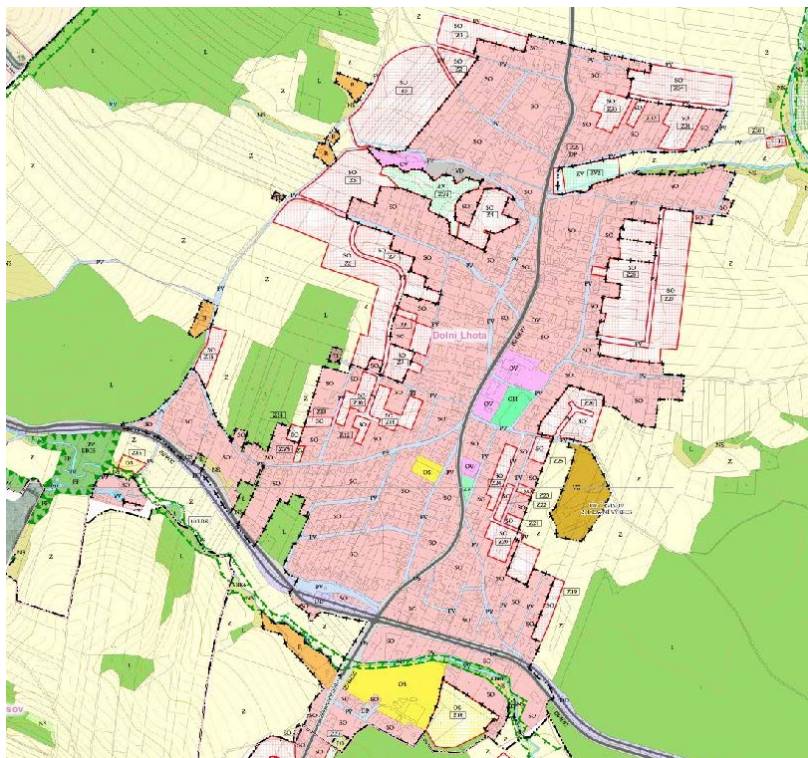
Horní Lhota

Rozvojové plochy individuálního bydlení jsou předpokladem pro navýšení obyvatel o 70 osob a 5 nákladních vozidel.



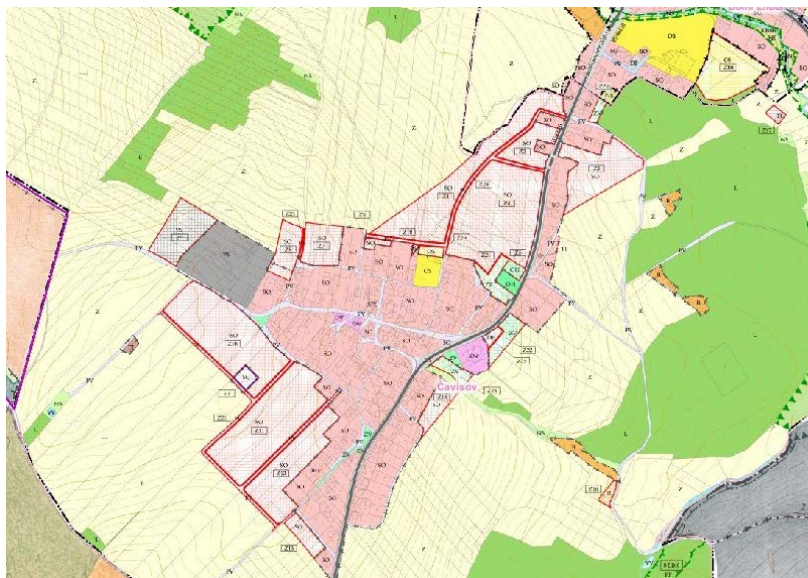
Dolní Lhota

Rozvojové plochy smíšené obytné jsou zdrojem pro 450 obyvatel a 40 nákladních vozidel.



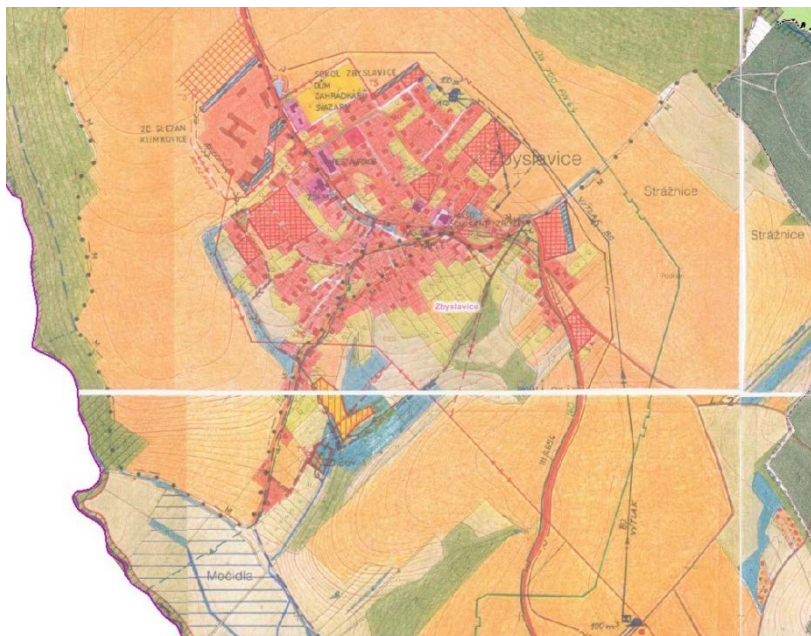
Čavisov

Rozvojové plochy smíšené obytné jsou zdrojem pro 225 obyvatel a 15 nákladních vozidel.



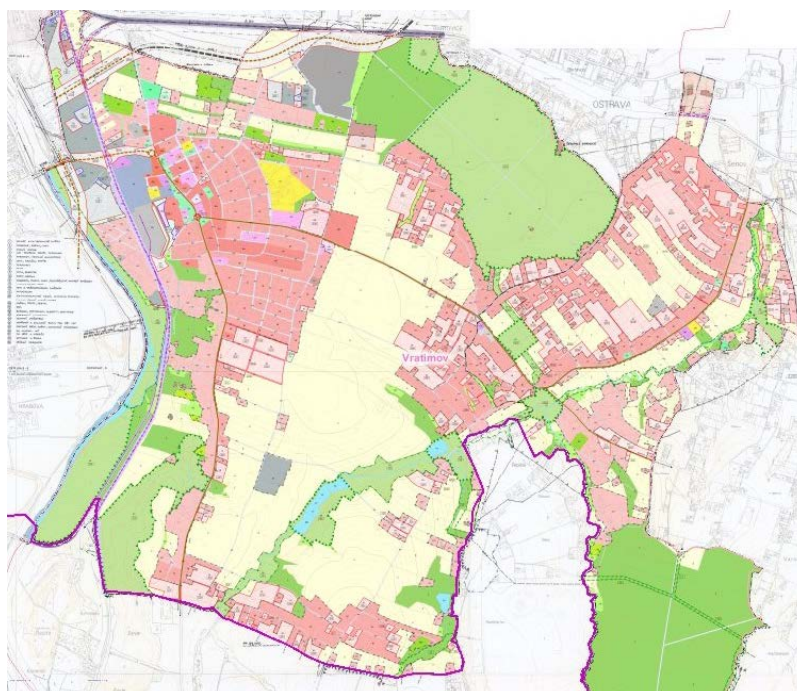
Zbyslavice

Rozvojové plochy individuálního bydlení jsou zdrojem pro 160 obyvatel a 10 nákladních vozidel. Předpoklad navýšení dopravy vlivem rozvojové plochy vyčleněné pro výrobu a sklady je 15 osobních a 20 nákladních vozidel.



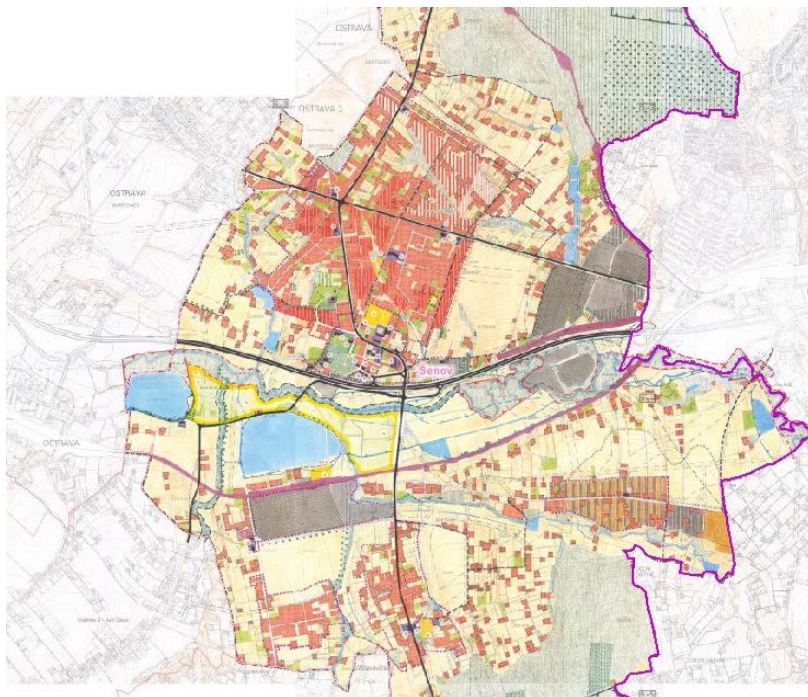
Vratimov

Charakter rozvojových ploch pro individuální bydlení umožňuje dostavby ve stávajícím zastavěném území. Rozvoj individuálního bydlení předpokládá nárůst dopravy o 675 obyvatel a 30 nákladních vozidel.



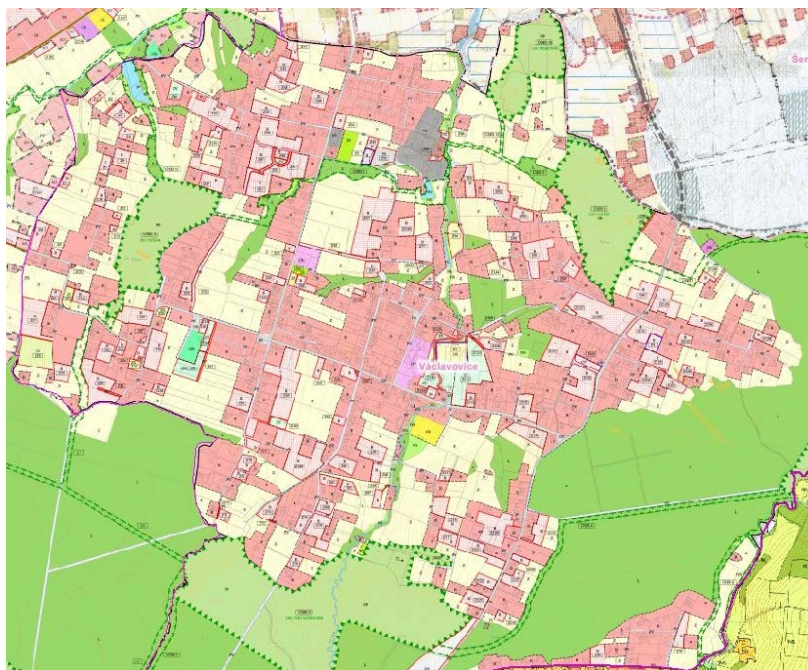
Šenov

Rozvojové plochy individuálního bydlení jsou zdrojem pro 270 obyvatel a 25 nákladních vozidel



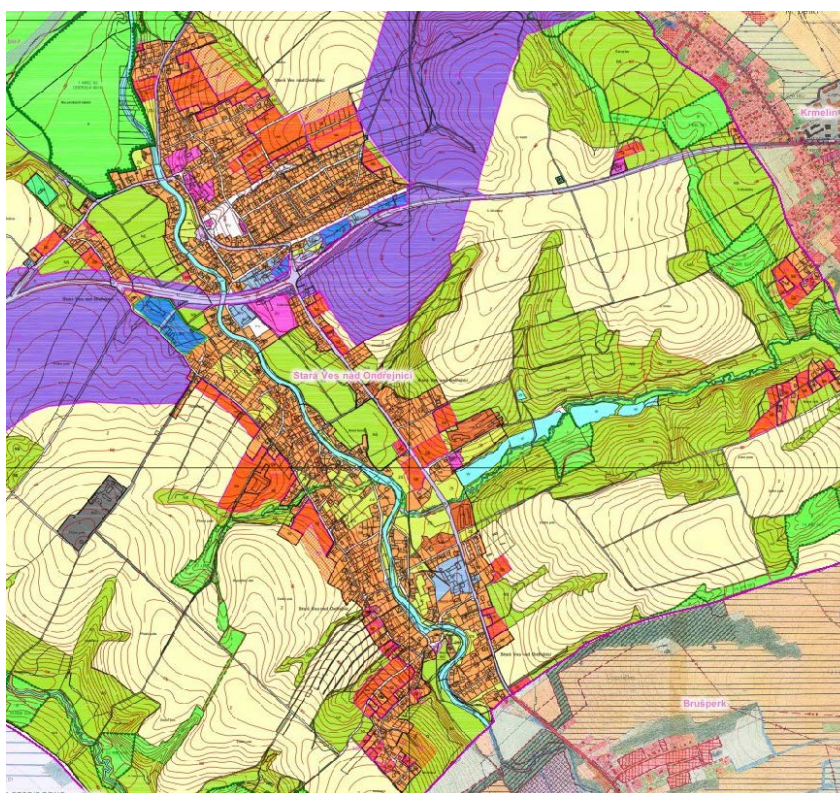
Václavovice

Rozvoj individuálního bydlení dává předpoklad pro nárůst dopravy o 225 obyvatel vozidel a 20 nákladních vozidel.



Stará Ves nad Ondřejnicí

Rozvojové plochy bydlení jsou zdrojem pro 315 obyvatel a 30 nákladních vozidel.



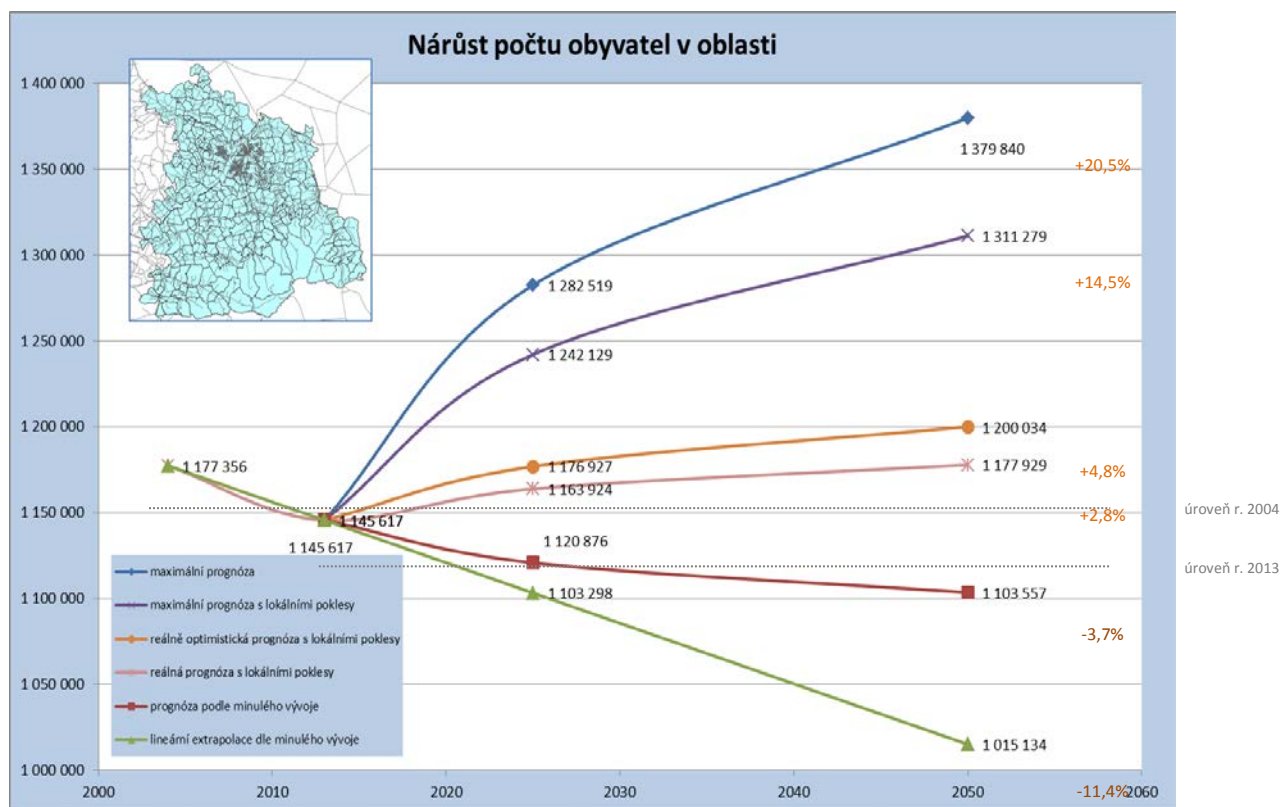
3.3.3.2 Zájmové území dopravního modelu

Mimo město Ostrava je v prognóze vývoje obcí uvažováno jak s dosavadním vývojem počtu obyvatel, tak se zařazením obce do rozvojových oblastí a os dle ZÚR. Dosavadní rozvoj každé obce vychází ze sčítání lidu, domů a bytů mezi roky 2004 a 2013 a je mu přiřazena váha 40 %. Zbýlých 60 % představuje přítomnost obce v rozvojové ose nebo oblasti. Objem cestujících v každé obci v řešeném území tak byl navýšen samostatným koeficientem růstu.

Pro posouzení vhodnosti prognózy bylo vytvořeno 6 demografických scénářů, které jsou dále popsány.

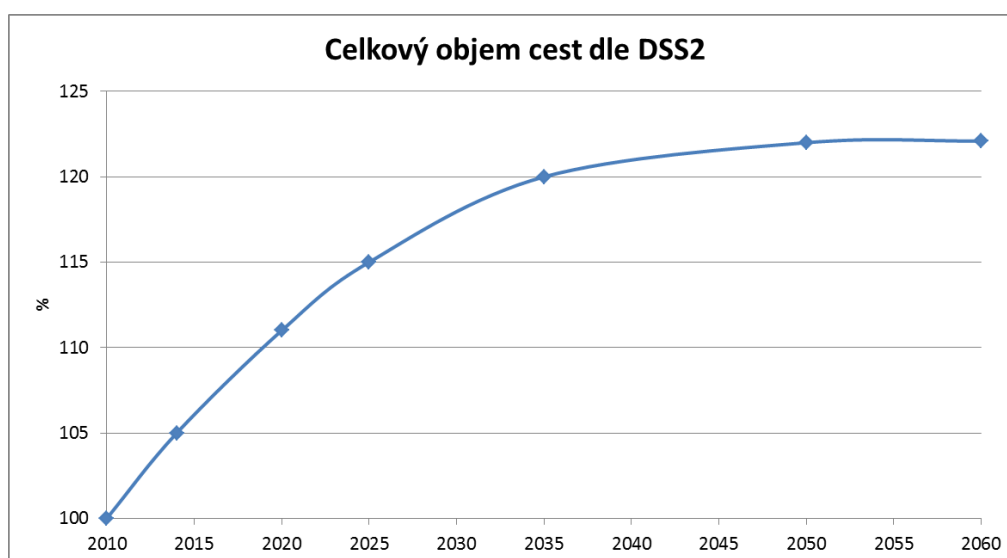
1. Maximální prognóza – vývoj počtu obyvatel má logaritmický průběh vycházející z vývoje počtu obyvatel a z křivky růstu objemu cest dle Sektorové strategie; vliv zařazení obce do oblasti či osy republikového významu je 35 % a zařazení do oblasti nadmístního významu je 15 %.
2. Maximální prognóza s lokálními poklesy – vychází z maximální prognózy, ale uvažuje s lokálními poklesy počtu obyvatel ve vybraných městech (Bohumín, Český Těšín, Frýdek-Místek, Jablunkov, Karviná, Orlová, Třinec).
3. Reálně optimistická prognóza - vývoj počtu obyvatel má logaritmický průběh vycházející z vývoje počtu obyvatel a z křivky růstu objemu cest dle Sektorové strategie (); vliv zařazení obce do oblasti či osy republikového významu je 15 % a zařazení do oblasti nadmístního významu je 5 %.
4. Reálná prognóza - vývoj počtu obyvatel má logaritmický průběh vycházející z vývoje počtu obyvatel a z křivky růstu objemu cest dle Sektorové strategie; vliv zařazení obce do oblasti či osy republikového významu je 10 % a zařazení do oblasti nadmístního významu je 5 %.
5. Prognóza podle minulého vývoje – tento scénář vychází pouze z vývoje počtu obyvatel, jehož projekce má logaritmický průběh (viz výše). Scénář tedy nezohledňuje zařazení obce do rozvojových oblastí.
6. Lineární extrapolace dle minulého vývoje - tento scénář vychází pouze z vývoje počtu obyvatel, jehož projekce má lineární průběh vycházející z let 2004 a 2013.

Obrázek 11 – Scénáře prognózy



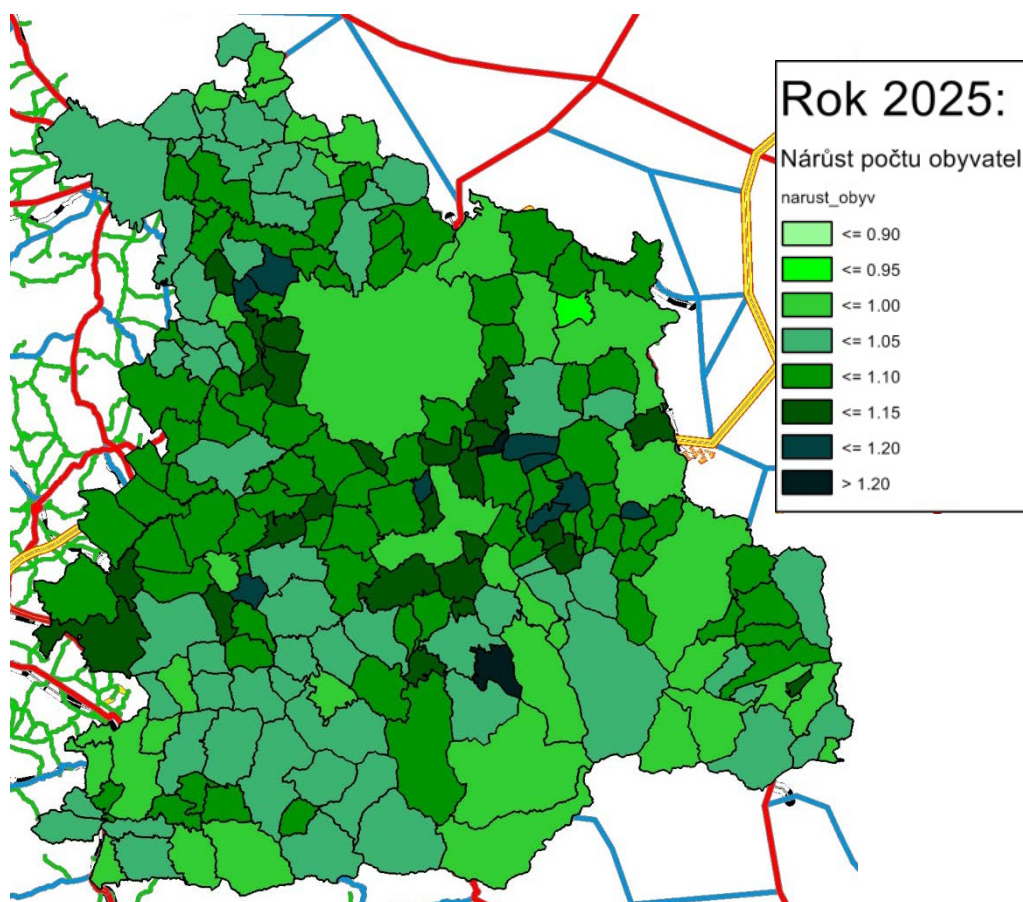
V následujícím grafu je vyznačen vývoj celkového objemu cest dle „Dopravní sektorové strategie 2. Fáze“.

Obrázek 12 – Křivka růstu objemu cest (DSS2)



Doporučená varianta prognózy pro další posuzování uspokojení potřeb mobility je opětovné dosažení úrovně roku 2004, tedy „reálná prognóza s lokálními poklesy“. Projekce tohoto scénáře do území je schematicky v následujícím obrázku.

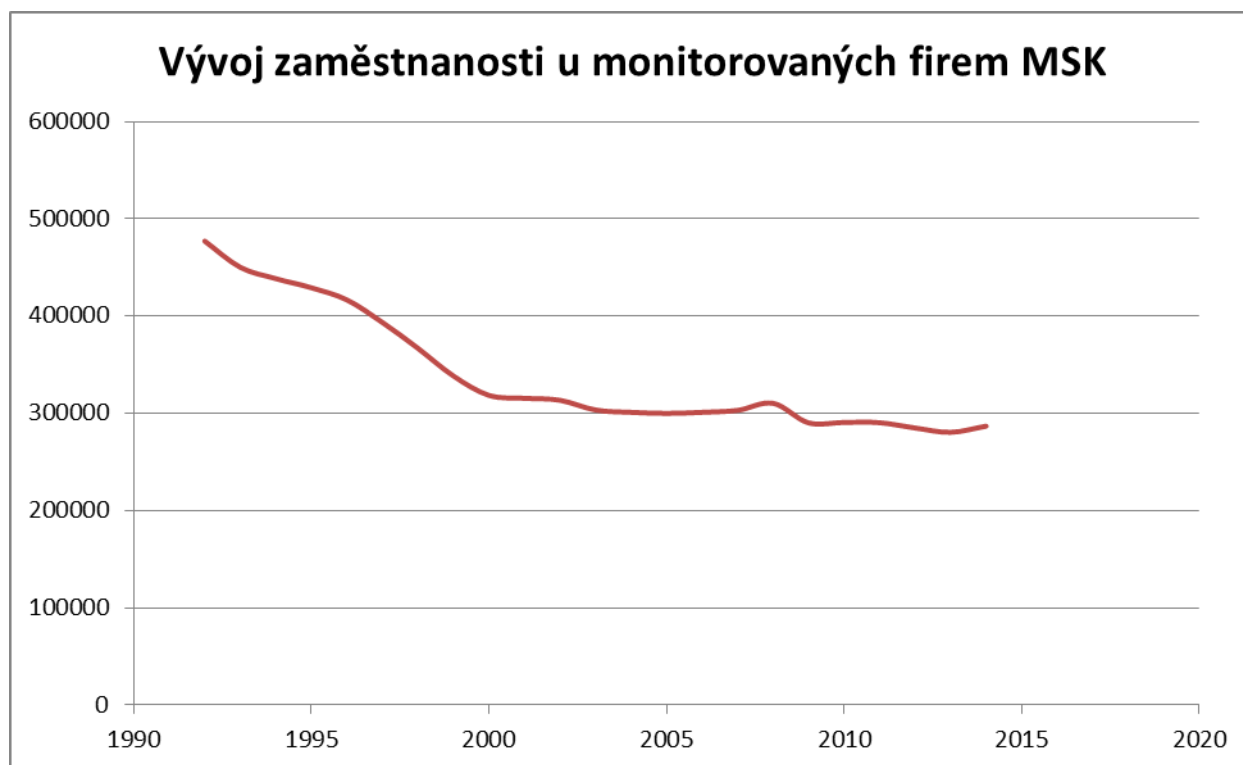
Obrázek 13 – Projekce prognostické křivky do území



3.4 PROGNOZA VÝVOJE ZAMĚSTNANOSTI

Zaměstnanost v Moravskoslezském kraji do roku 2013 neustále klesala. Dopady světové finanční a hospodářské krize z roku 2009 jsou stále patrné ve všech oblastech hospodářství, jehož celkový stav v roce 2013 v podstatě stagnoval a česká ekonomika vykazovala po většinu roku setrvalý stav. Během roku 2014 docházelo k mírnému ožívání ekonomické aktivity a zaměstnanost vykázala po tříletém poklesu nárůst. Přestože se ekonomická situace postupně zlepšuje, je stále nemálo firem, které během roku zaznamenaly spíš stagnaci než oživení. Nemalé problémy přináší kraji odvětvová struktura.

Obrázek 14 – Vývoj zaměstnanosti vybraných firem v MSK. Zdroj dat: Úřad práce ČR, 2014



Pozitivní skutečností je nárůst zaměstnanosti u všech okresů Moravskoslezského kraje, nejvíce u okresů Ostrava a Frýdek-Místek, nejméně u okresu Bruntál. Z hlediska struktury dle odvětví se nejvyšší mírou na nárůstu zaměstnanosti podílelo odvětví administrativní a podpůrné činnosti, zpracovatelský průmysl a profesní, vědecké a technické činnosti. K nejvyšším úbytkům naopak došlo ve stavebnictví, velkoobchodě a maloobchodě a potravinářství.

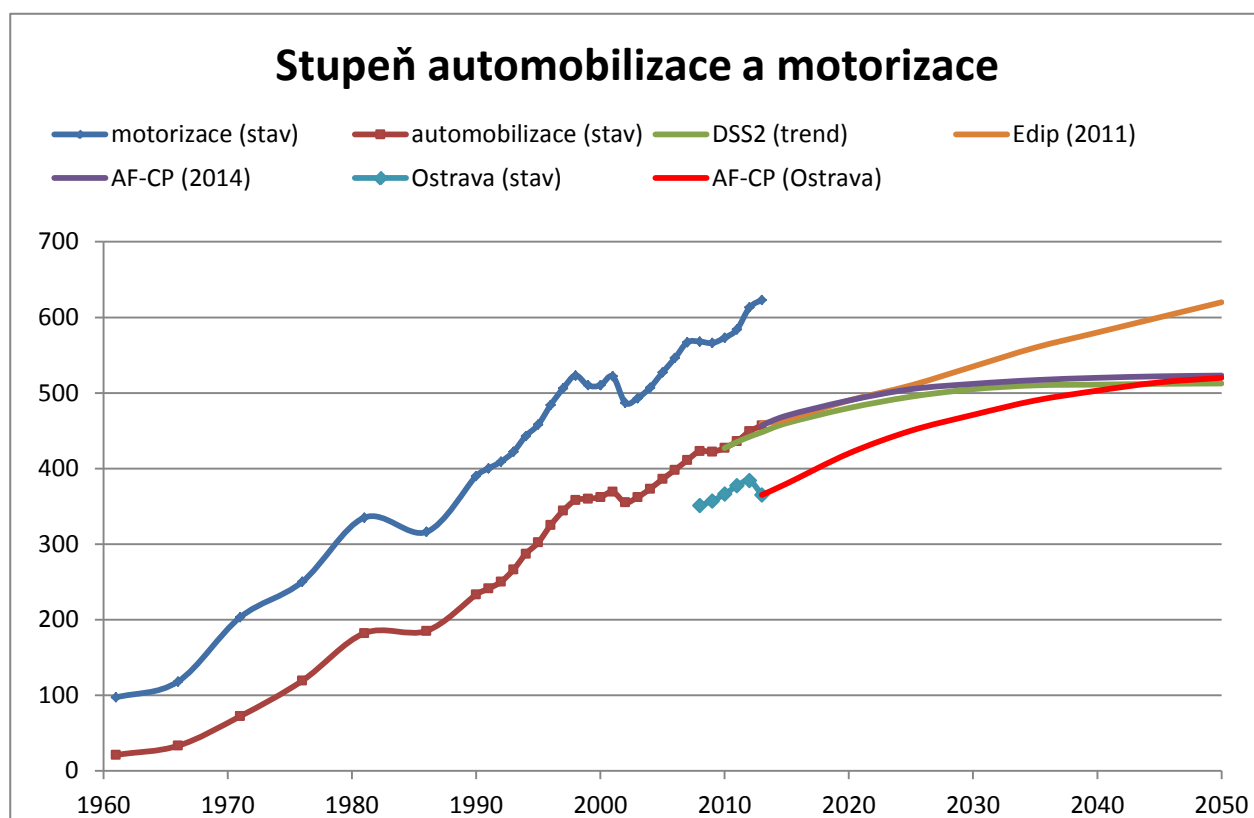
Pro výhledové období uvažujeme s pokračováním výše uvedené tendence, která vykazuje mírnou oscilaci nad konstantní hodnotou.

3.5 PROGNÓZA VÝVOJE STUPNĚ AUTOMOBILIZACE

Stupeň automobilizace v Ostravě k 31. 12. 2013 byl **2,74**, (365 voz/1000 obyvatel), stupeň motorizace byl **2,11** (474 voz/1000 obyv.).

Prognóza stupně automobilizace v ČR a v Ostravě vychází jak z dosavadního vývoje, Dopravní sektorové strategie a již zpracovaných prognóz, tak z dosavadního vývoje v Ostravě. Je uvažován podle následujícího grafu.

Obrázek 15 – Vývoj stupně automobilizace



Pro město Ostrava je uvažováno s nárůstem stupně automobilizace v roce 2020 – 420 osobních vozidel/1000 obyvatel, v roce 2035 – 490 osobních vozidel/1000 obyvatel a v roce 2045 – 514 osobních vozidel/1000 obyvatel.

3.6 PROGNÓZA VÝVOJE MOBILITY OBYVATEL

Z celkového srovnání počtu cestujících a přepravních výkonů uvedených v Ročence dopravy vyplývá, že v posledních letech nedochází k významnému nárůstu počet cest, naopak od roku 2005 došlo k jejich mírnému poklesu. Dochází ke změně dělby mezi individuální automobilovou dopravou a všemi typy veřejné dopravy. Od roku 2010 zůstaly počty přepravených osob a přepravní výkony na obdobné úrovni, ale došlo k poklesu veřejné dopravy a nárůstu IAD. V rámci veřejné dopravy ještě došlo k nárůstu železniční dopravy, ale poklesu letecké a autobusové dopravy.

Tabulka 4 – Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy, Ročenka dopravy, 2013

	2005	2009	2010	2011	2012	2013	
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 974,9	5 042,8	4 776,3	4 709,4	4 739,4	4 702,9	Total passenger transport (mill.)
Železniční doprava	180,3	165,0	164,8	167,9	172,8	174,5	Rail transport
Autobusová doprava	388,3	367,6	372,5	364,6	345,0	338,0	Bus transport
Letecká doprava	6,3	7,4	7,5	7,5	6,4	6,2	Air transport
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	1,1	0,9	1,2	0,9	1,0	1,1	Inland waterway transport ¹⁾
Městská hromadná doprava	2 268,9	2 262,0	2 260,3	2 138,5	2 224,2	2 173,2	Urban public transport
Veřejná doprava celkem	2 844,9	2 802,8	2 806,3	2 679,4	2 749,4	2 692,9	Total public transport
Individuální automobilová přeprava osob ^{2) 3)}	2 130,0	2 240,0	1 970,0	2 030,0	1 990,0	2 010,0	Passenger car transport ^{2) 3)}
Přepavní výkon celkem (mil. oskm)	108 602,8	115 190,0	107 026,3	108 350,6	106 980,2	107 172,4	Total passenger transport performance (mill. passenger-km)
Železniční doprava	6 667,0	6 503,2	6 590,7	6 714,0	7 264,7	7 600,6	Rail transport
Autobusová doprava	8 607,3	9 493,6	10 335,7	9 266,7	9 015,4	9 025,6	Bus transport
Letecká doprava	9 735,7	11 330,9	10 902,0	11 585,6	10 611,6	9 603,9	Air transport
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	18,1	17,3	10,5	12,8	14,8	16,2	Inland waterway transport ¹⁾
Městská hromadná doprava	14 934,8	15 555,1	15 617,4	15 281,5	15 813,7	16 276,2	Urban public transport
Veřejná doprava celkem	39 962,8	42 900,0	43 456,3	42 860,6	42 720,2	42 522,4	Total public transport
Individuální automobilová přeprava osob ^{2) 3)}	68 640,0	72 290,0	63 570,0	65 490,0	64 260,0	64 650,0	Passenger car transport ^{2) 3)}

Zdroj (Source): MD

1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob. / Mainly holiday and weekend passenger transport

2) Jedná se o odborný odhad. / Expert estimation

3) V roce 2010 změna metodiky sčítání silničního provozu. / In 2010 change in road traffic census methodology

Pro účely dopravního modelu Ostravy je do výhledových horizontů uvažováno se stejnou celkovou hybností jako v současném stavu, nedochází tedy ke změně v uvažovaných řetězcích cest a pravděpodobnosti jejich použití jednotlivými skupinami obyvatel.

3.7 STANOVENÍ HODNOCENÝCH SCÉNÁŘŮ PRO NÁVRHOVÉ OBDOBÍ

Na základě požadavků objednatele jsou zpracovány rozvojové scénáře pro následující prognostické horizonty:

- Krátkodobý horizont (3-5 let) = **2020**;
- Návrhový horizont (20 let) = **2035**;
- Výhled územní rezervy (30 let) = **2045**;

V zájmu srovnatelnosti účinnosti jednotlivých opatření ve prospěch udržitelné mobility jsou některé v čase proměnné hodnoty stanoveny invariantně pro obě hodnocené varianty a variantu nulovou.

Scénáře pro návrhový horizont 2035 jsou definovány následovně:

- **optimální**, tj. v kontextu přijatelných nákladů na optimální rozvoj udržitelné mobility (2035-1);
- **maximální** ve smyslu dosažení ideálního vývoje udržitelné mobility bez ohledu na náklady (2035-2);
- **nulový**, tj. bez investic do programů rozvoje a zlepšování podmínek mobility.

Invariantní pro srovnatelnost výše uvedených variant budou všechny ekonomické a demografické ukazatele: počet obyvatel, zaměstnanost, rozmístění pracovních příležitostí, územní rozvoj.

U nulových scénářů dochází k rozdílné dělbě přepravní práce než u scénářů aktivních a jsou vytvořeny samostatně pro horizonty roků 2020, 2035 a 2045.

Rozdílná nabídka přepravních služeb a infrastruktury se projevuje v odlišné dělbě přepravní práce, spotřebě času a výkonech jednotlivých dopravních módů.

Seznam projektů uvažovaných v jednotlivých scénářích je uveden v následujících kapitolách.

3.7.1 Scénář krátkodobého horizontu 2020

Investiční akce na komunikační a silniční síti zapracované do modelu dopravy v horizontu roku 2020 jsou uvedeny v zásobníku projektů (Tabulka 36). Investiční akce cyklistické dopravy jsou převzaty rovněž ze zásobníku projektů (Tabulka 37).

V následující tabulce je seznam jednotlivých staveb hromadné dopravy, který je doplněn o změny přepravní nabídky hromadné dopravy (změna linkového vedení). Změny v linkovém vedení reagují na celkové změny v síti hromadné dopravy města. Změny linkového vedení byly konzultovány se zástupci společnosti KORDIS.

Tabulka 5 – Stavby hromadné dopravy a úpravy provozu uvažované v krátkodobém scénáři k roku 2020

Název	Popis
Přestupní uzel Hulváky	Zprovozněno 7/2015
Terminál Dubina	Dle informací KORDIS nedojde k výrazné změně linkového vedení
Terminál Hranečnick	Ukončení linek od Havířova a okolí (28, 29, 30, 38).
Trolejbusová trať - Hranečnick	Potřebné s vybudováním terminálu Hranečnick. Úprava linky 101 a zavedení nových linek 107 a 110.
Dostavba terminálu Hlavní nádraží, ul. Skladištní pro regionální bus.	Jedná se o nezbytné úpravy terminálu na bezbariérový a dále po vybudování ul. Skladištní přesun autobusových linek na Hl. nádraží (linky MHD 24, 33, 34, 52, 56, 66, 67, regionální linky 68, 281, 282, 283, 290, 292, 591, 592).
Tramvajová trať Poruba - směr Globus Poruba	Vedení trati od ulice Martinovské ulicí Bedřicha Nikodéma, 17. listopadu a ulicí Průběžná. Úprava linek 3, 4, 9, 17, 19, 20, 35, 39, 43, 48, 102, 104, 106, 49 a 54 společně s předchozí stavbou.
Severní spoj – autobusová linka	Úprava trasování linky 49 – navazuje na předchozí stavbu.

3.7.2 Scénář návrhového horizontu optimální 2035-1

Investiční akce na komunikační a silniční síti zapracované do modelu dopravy v horizontu roku 2035-1 jsou uvedeny v zásobníku projektů (Tabulka 36). Do tohoto scénáře jsou rovněž zahrnuty investiční akce, které jsou součástí návrhového horizontu roku 2020.

V následující tabulce je seznam jednotlivých staveb hromadné dopravy, který je doplněn o změny přepravní nabídky hromadné dopravy (změna linkového vedení). Změny v linkovém vedení reagují na celkové změny v síti hromadné dopravy města. Do scénáře jsou zapracovány i akce aktivní v rámci scénáře roku 2020.

Tabulka 6 – Stavby hromadné dopravy a úpravy provozu uvažované v optimálním návrhovém scénáři 2035-1

Název	Popis
Železniční uzel Hlavní nádraží, úprava a zkapacitnění	Odpovědné SŽDC, významná investice na území města, nutná pro zlepšení přístupu do města. Včetně výpravní budovy. Viz <i>Obrázek 36 – Výhledové schéma regionální a příměstské dopravy</i> a <i>Obrázek 37 – Výhledové schéma rychlé regionální a příměstské dopravy</i>
Tramvajová trať Vítkovice - Karolina - Výstaviště	Propojení tramvajové trati, zlepšení dostupnosti Vítkovic. Vzniknou 3 nové zastávky, na novou trať budou převedeny linky 1 a 6.
Trolejbus ul. Tomkova	Zavedení trolejbusu v ulici Tomkova. Úprava linek 102, 104, 106, 49 a 54.
Tramvajová trať Poruba - ul. Polská	4 nové tramvajové zastávky (Řecká, Mongolská, Jižní svahy a Dělnická). Úprava linek 6 a 37.
Železniční zastávka Zábřeh	Nová železniční zastávka obsluhovaná všemi regionálními linkami.
Trolejbus prům. zóna Hrušov	1 nová zastávka, úprava linky 105 a 555.
Trolejbus v Heřmanicích	Úprava linek 103 a 106, 22 a 49. Nová linka 94.
Dostavba terminálu Hlavní nádraží, ul. Skladištní	Úpravy terminálu na bezbariérový. Dále bude vybudována ul. Skladištní, kterou pojednou autobusové linky na Hl. nádraží, úprava linek 24, 33, 34, 52, 56, 66, 67, 68, 281, 282, 283, 290, 292, 591, 592.
Přestupní uzel Nová Ves, vodárna, tramvajová trať na Hulváky, nová silnice od Mariánskohorské	Přesunutí přestupního uzlu na Hulváky, kdy bude přesunuta tramvaj ulicí U koupaliště a dále bude vybudována nová silnice od Mariánskohorské. Úprava linek 7, 11, 17, 18, 20, 35, 37, 39.

Stavby v cyklistické dopravě zůstávají shodné s krátkodobým scénářem k roku 2020.

3.7.3 Scénář návrhového horizontu maximální 2035-2

Investiční akce na komunikační a silniční síti zapracované do modelu dopravy v horizontu roku 2035-2 jsou uvedeny v zásobníku projektů (Tabulka 36). Do tohoto scénáře jsou rovněž zahrnuty investiční akce, které jsou součástí návrhových horizontů 2020 a 2035-1.

V následující tabulce je seznam jednotlivých staveb hromadné dopravy, který je doplněn o změny přepravní nabídky hromadné dopravy (změna linkového vedení). Změny v linkovém vedení reagují na celkové změny v síti hromadné dopravy města. Do scénáře jsou zapracovány i akce aktivní v rámci scénářů let 2020 a 2035-1.

Tabulka 7 – Stavby hromadné dopravy a úpravy provozu uvažované v maximálním návrhovém scénáři 2035-2

Název	Popis
Trolejbus Karolina - 28. října po ul. Pivovarská	Dle ÚP od zastávky U lávky kolem Karoliny, Pivovarskou, Střelničnou a Biskupskou k zastávce Most M. Sýkory.
Tramvajová trať - Nákupní centrum a průmyslová zóna Hrabová	Dopravní spojení k nákupnímu centru a průmyslovému areálu Hrabová, zastávky Dřevoprodej, Benzina, Žižkovská, zóna sever, zóna střed, zóna jih. Úprava linky 10.

U hromadné dopravy na území města Ostravy dojde ke zrychlení cestovních dob o cca 15 %. Je to dáno zavedením preferenčních opatření na světelně řízených křižovatkách, důslednou segregací od automobilové dopravy, zrychlením tramvajového provozu a vyznačením preferenčních bus pruhů.

Stavby v cyklistické dopravě zůstávají shodné s krátkodobým scénářem k roku 2020.

3.7.4 Scénář výhledu územní rezervy 2045

Investiční akce na komunikační a silniční síti zapracované do modelu dopravy v horizontu roku 2045 jsou uvedeny v zásobníku projektů (Tabulka 36). Do tohoto scénáře jsou rovněž zahrnuty investiční akce, které jsou součástí návrhových horizontů 2020, 2035-1 a 2035-2. Rovněž jsou zapracovány všechny investiční akce cyklistické dopravy pro návrhové horizonty 2020 a 2045 (Tabulka 37).

V následující tabulce je seznam jednotlivých staveb hromadné dopravy, který je doplněn o změny přepravní nabídky hromadné dopravy (změna linkového vedení). Změny v linkovém vedení reagují na celkové změny v síti hromadné dopravy města. Do scénáře jsou zapracovány i akce aktivní v rámci scénářů let 2020, 2035-1 a 2035-2.

Tabulka 8 – Stavby hromadné dopravy a úpravy provozu uvažované ve scénáři výhledu územní rezervy 2045

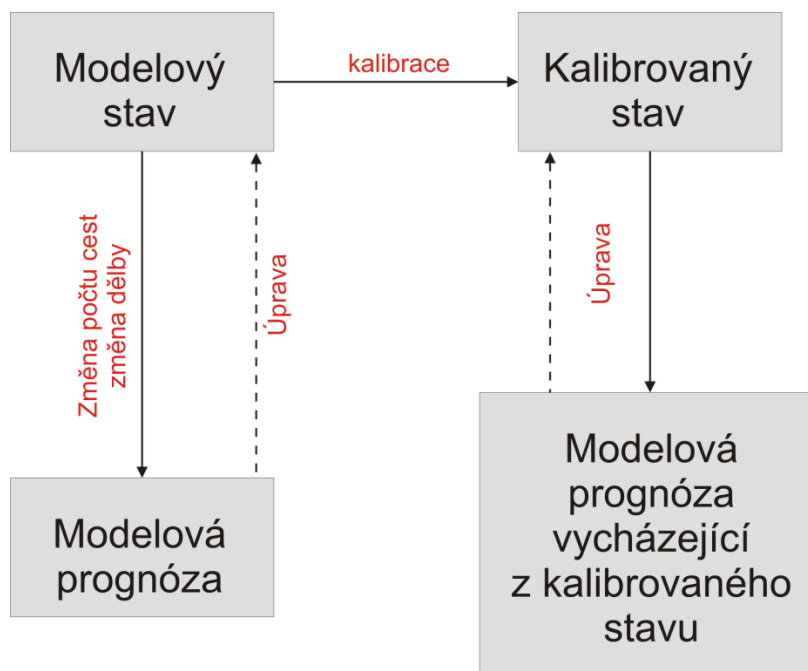
Název	Popis
LKD - Ostrava - Hlučín	Lehká kolejová doprava. Napojení v zastávce Hl. nádraží a dále ulicí Skladištní a Hlučínskou a po silnici I/56 na žst. Hlučín. Celkem 13 zastávek s provozem 4:00 až 23:00, ve špičce po 30 minutách, mimo špičku po 60 minutách.
LKD Ostrava - Orlová	Lehká kolejová doprava. Napojení v zastávce Hl. nádraží a dále po železničním svršku přes Hrušov, Heřmanice, Rychvald do Orlové a Lutyně. Provoz od 4:00 do 23:00, ve špičce po 30 minutách, mimo špičku po 60 minutách.
LKD Ostrava - Havířov	Lehká kolejová doprava. Napojení v zastávce Hl. nádraží a dále po tramvajové trati přes Muglinovskou, Stodolní, Výstaviště a nové zastávky u Karolíny na železniční trať přes Kunčičky, Kunčice, Popinec až do Havířova. Provoz od 4:00 do 23:00, ve špičce po 30 minutách, mimo špičku po 60 minutách.

3.8 POPTÁVKA V OSOBNÍ PŘEPRAVĚ

3.8.1 Okres Ostrava

Princip tvorby výhledových matic vycházejících z výhledové demografie a dalších parametrů je zobrazen na následujícím schématu.

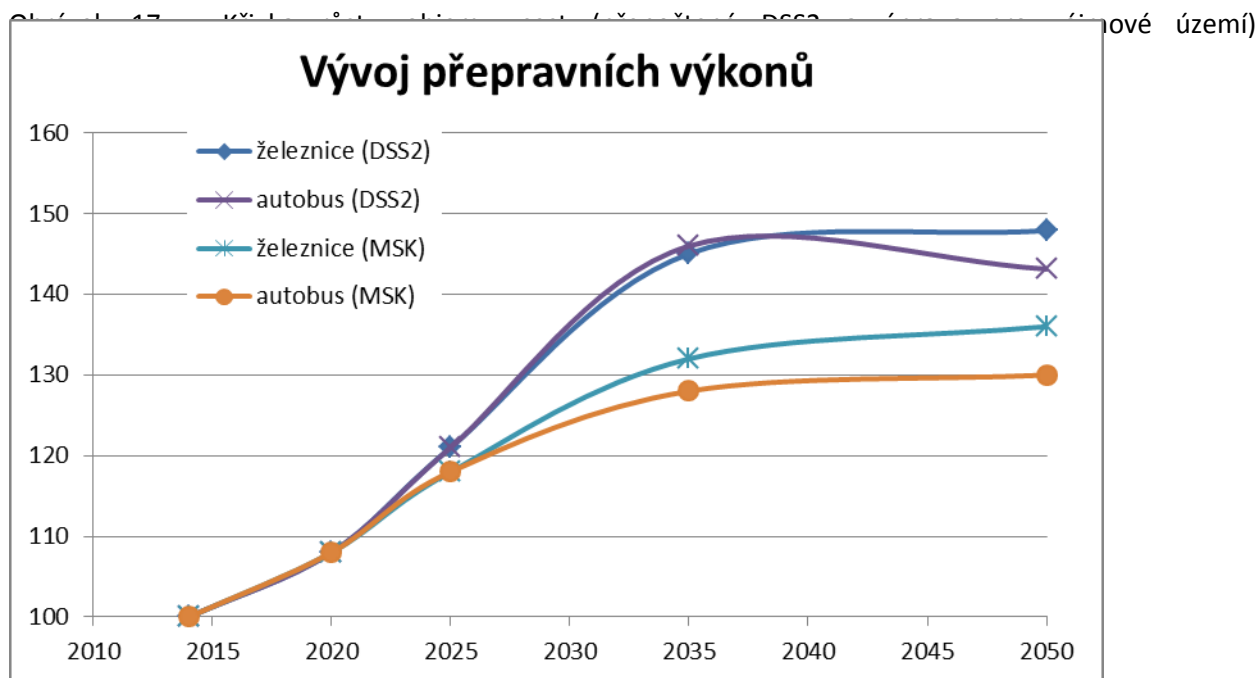
Obrázek 16 – Schéma prognózy



Rozvoj na území Ostravy je uvažován podle platného územního plánu a kapitoly Rozvoj území.

3.8.2 Tranzitní a tangenciální doprava

Nárůst tranzitních a tangenciálních vztahů vychází jak z Dopravní sektorové strategie 2. fáze (střední), ve které je uvažováno do roku 2050 s nárůstem výkonu v osobní železniční dopravě o 55 % a v autobusové o 50 %, tak s konkrétními profily na hranicích zájmového území. Pro tyto účely dostal zpracovatel podklad od zpracovatele DSS2 konkrétní hodnoty počtu cestujících na profilech „oříznutého“ zájmového území. Celkový nárůst v daném území je výrazně nižší než celorepubliková hodnota uvedená v DSS2. Na dále uvedeném grafu je přepočtená hodnota z DSS2 (přepočtená k roku 2014) a celková hodnota pro zájmovou oblast uzlu Ostrava.



Nárůsty počtu cest na vstupech do území byly uvažovány podle konkrétních profilů, případně podle upravené křivky pro MSK.

3.8.3 Výsledné matice cest

Výsledné matice cest pro jednotlivé dopravní módy jsou agregované do oblastí okres Ostrava, zájmové území modelu a tranzit a jsou přehledně uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 9 – Počty cest individuální automobilovou dopravou v roce 2020

OV 2020				Celkem
Ostrava - okres	295188	47507	13893	358446
Ostrava - okolí	47365	143016	52570	242950
Tranzit	12239	52190	10714	75142
Celkem	356650	242712	77176	676539

Tabulka 10 – Počty cest hromadnou dopravou v roce 2020

VHD 2020				Celkem
Ostrava - okres	168224	11033	11181	187497
Ostrava - okolí	11294	20265	11404	42962
Tranzit	12608	11480	4219	28307
Celkem	189185	42777	26804	258767

Tabulka 11 – Počty cest bicyklem v roce 2020

Cyklo 2020				Celkem
Ostrava - okres	39165	2084	0	41249
Ostrava - okolí	2084	1110	0	3194
Tranzit	0	0	0	0
Celkem	41249	3194	0	44444

Tabulka 12 – Počty cest individuální automobilovou dopravou v roce 2035, scénáři 1

OV 2035-1				Celkem
Ostrava - okres	355741	57726	16562	430028
Ostrava - okolí	57731	170435	63280	291446
Tranzit	14577	62862	13132	90571
Celkem	428048	291023	92974	812045

Tabulka 13 – Počty cest hromadnou dopravou v roce 2035, scénáři 1

VHD 2035-1				Celkem
Ostrava - okres	198976	11139	12287	222403
Ostrava - okolí	12084	19355	12011	43451
Tranzit	13604	12678	5784	32066
Celkem	224665	43172	30082	297919

Tabulka 14 – Počty cest bicyklem v roce 2035, scénáři 1

Cyklo 2035				Celkem
Ostrava - okres	35050	2327	0	37377
Ostrava - okolí	2327	1239	0	3566
Tranzit	0	0	0	0
Celkem	37377	3566	0	40943

Tabulka 15 – Počty cest individuální automobilovou dopravou v roce 2035, scénáři 2

OV 2035-2				Celkem
Ostrava - okres	353325	57726	16562	427612
Ostrava - okolí	57731	170435	63280	291446
Tranzit	14577	62862	13132	90571
Celkem	425633	291023	92974	809629

Tabulka 16 – Počty cest hromadnou dopravou v roce 2035, scénáři 2

VHD 2035-2				Celkem
Ostrava - okres	202731	11139	12287	226157
Ostrava - okolí	12084	19355	12011	43451
Tranzit	13604	12678	5784	32066
Celkem	228420	43172	30082	301674

Tabulka 17 – Počty cest bicyklem v roce 2035, scénáři 2

Cyklo 2035				Celkem
Ostrava - okres	34540	2327	0	36867
Ostrava - okolí	2327	1239	0	3566
Tranzit	0	0	0	0
Celkem	36867	3566	0	40434

Tabulka 18 – Počty cest individuální automobilovou dopravou v roce 2045

OV 2045				Celkem
Ostrava - okres	361761	59775	17852	439387
Ostrava - okolí	59815	180222	68667	308704
Tranzit	15728	68200	12746	96675
Celkem	437304	308197	99265	844766

Tabulka 19 – Počty cest hromadnou dopravou v roce 2045

VHD 2045				Celkem
Ostrava - okres	199019	10846	12517	222382
Ostrava - okolí	11783	19668	12590	44041
Tranzit	13870	13288	6484	33643
Celkem	224672	43802	31591	300065

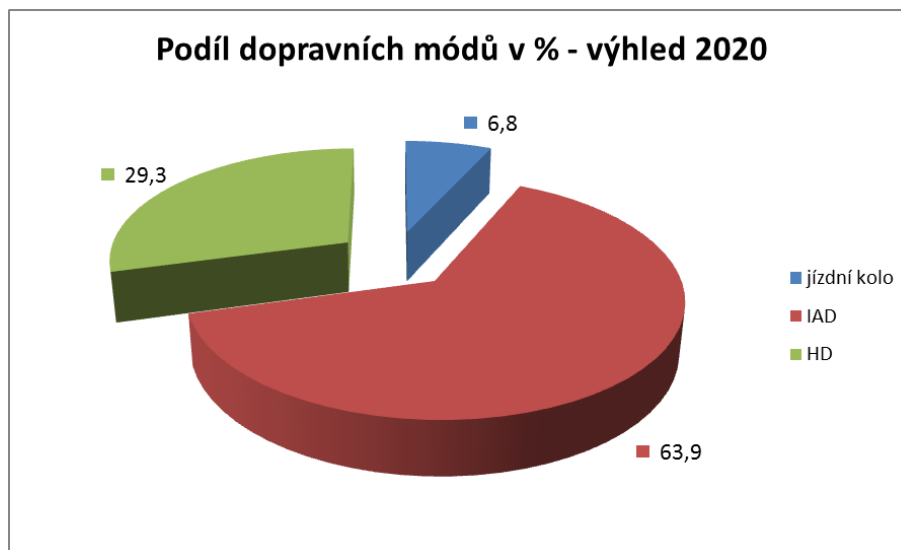
Tabulka 20 – Počty cest bicyklem v roce 2045

Cyklo 2045				Celkem
Ostrava - okres	33030	2428	0	35458
Ostrava - okolí	2428	1293	0	3721
Tranzit	0	0	0	0
Celkem	35458	3721	0	39180

V následujících grafech je zobrazena dělba přepravní práce pouze pro ty dopravní módy, kdy je k cestě **využit dopravní prostředek** – do podílu cest nejsou započteny pěší cesty.

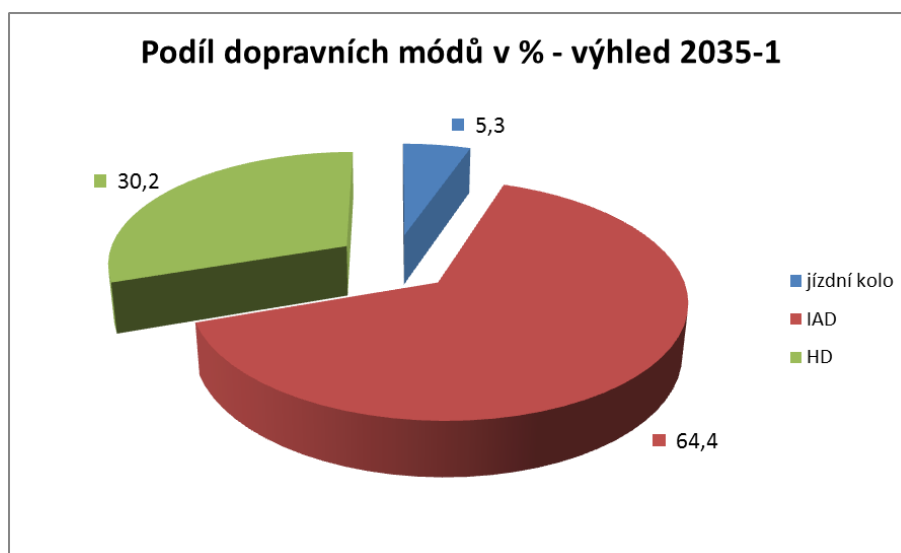
Na území města Ostravy ve výhledových horizontech dochází v modelovaných scénářích ke změně dělby přepravní práce takto:

Obrázek 18 – Dělbá přepravní práce na území okresu Ostrava v roce 2020



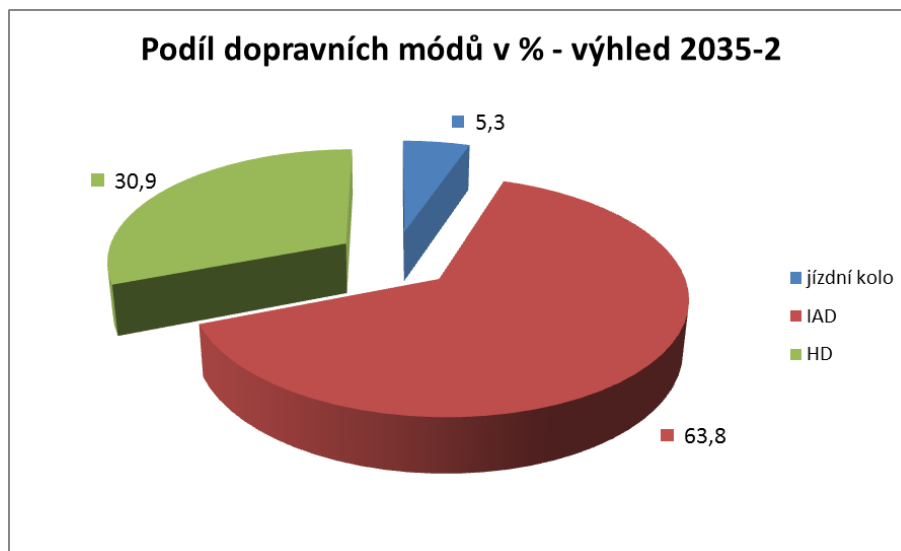
Vzhledem k tomu, že dochází ke zprovoznění mnoha cyklistických stezek a pruhů, **dochází oproti stávajícímu stavu k více než dvojnásobnému nárůstu cyklistické dopravy, a to jak na úkor individuální tak částečně i hromadné dopravy** (pro stav 2014 byl podíl cyklistické dopravy 2,6%). Podíl veřejné hromadné dopravy je oproti roku 2014 v podstatě zachován (29,7%), což lze vzhledem ke klesajícímu trendu z let minulých považovat za dobrý výsledek. Je to dáno investicemi do systému VHD.

Obrázek 19 – Dělbá přepravní práce na území okresu Ostrava v roce 2035 scénáři 1



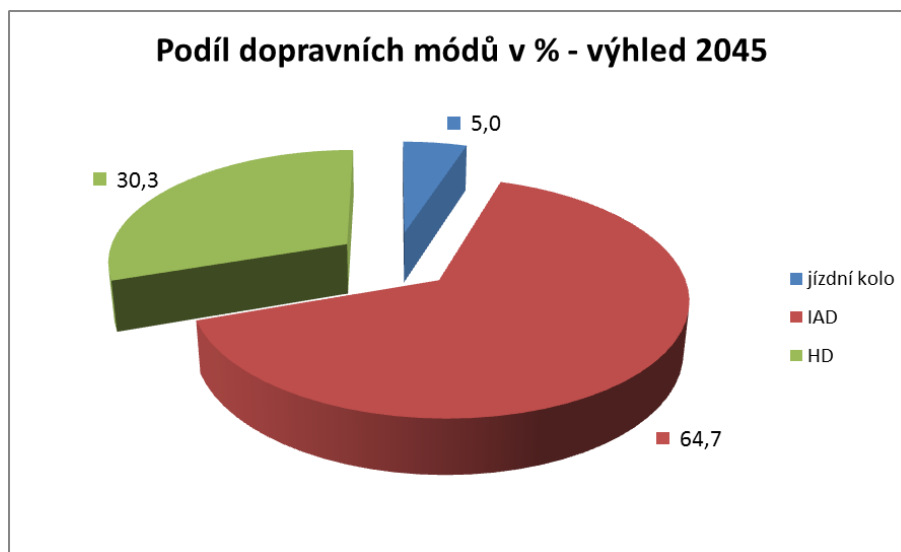
V návrhovém horizontu 2035/1 mírně poklesl podíl cyklistické dopravy oproti roku 2020. Pozitivní je nárůst podílu VHD, který mírně vzrostl o 0,9% oproti roku 2020 i přes nárůst stupně automobilizace. Je to dáno zejména dalšími investicemi do systému veřejné hromadné dopravy.

Obrázek 20 – Dělbá přepravní práce na území okresu Ostrava v roce 2035 scénáři 2



V návrhovém horizontu 2035/2 je stejný podíl cyklistické dopravy jako v předchozím návrhovém horizontu. I přes další investice do staveb pro individuální dopravu se podařilo opět mírně navýšit podíl veřejné hromadné dopravy. Je to dáno zejména jejím zrychlením a tím snížením cestovních dob (preferenze MHD, investice do tramvajových tratí).

Obrázek 21 – Dělbá přepravní práce na území okresu Ostrava v roce 2045



V roce 2045 dochází k výraznějšímu nárůstu podílu IAD, přesto je podíl hromadné dopravy vyšší než v roce 2020. Je tedy dosaženo poměrně dobrého výsledku, neboť ve výhledovém horizontu nedochází k poklesu podílu cest VHD, což předpokládaly trendy vycházející ze statistik let 2014, 2013, 2012 atd., kdy počet cestujících se stále snižoval. Podíl cyklistické dopravy dále neroste i přes další investice do sítě cyklistických komunikací. Jedním z faktorů, který tento podíl může negativně ovlivnit je i předpokládané stárnutí populace a tím nižší počet obyvatel využívající ke každodenní dojíždce jízdní kolo.

3.9 POPTÁVKA V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

3.9.1 Silniční nákladní doprava

Výhledová poptávka po nákladní silniční dopravě byla zpracována obdobným způsobem jako pro stávající stav. Na území okresu Ostrava byla matice cest nákladních vozidel (nad 3,5 tuny) zpracována gravitačním modelem, který vychází z podkladů Územního plánu a jeho rozdělení funkčních typů ploch. Nové plochy dle jednotlivých městských obvodů jsou uvedeny v tabulce.

Tabulka 21 – Plochy průmyslu a smíšené plochy dle Územního plánu města Ostravy

Městské obvody	těžký průmysl	lehký průmysl	smíšené plochy
Hošťálkovice	0,00	7,03	6,30
Hrabová	0,00	14,73	5,97
Krásné Pole	0,00	0,80	0,00
Lhotka	0,00	0,00	0,00
Mariánské Hory a Hulváky	2,22	49,09	0,96
Martinov	0,00	5,88	0,00
Michálkovice	0,00	0,00	0,00
Moravská Ostrava a	0,00	9,14	0,00

Městské obvody	těžký průmysl	lehký průmysl	smíšené plochy
Přívoz			
Nová Bělá	0,00	4,30	9,25
Nová Ves	0,00	22,41	0,00
Ostrava-Jih	0,00	0,51	0,00
Petřkovice	0,00	6,27	0,00
Plesná	0,00	0,00	0,00
Polanka nad Odrou	0,00	3,86	3,33
Poruba	0,00	20,85	0,00
Proskovice	0,00	0,00	0,00
Pustkovec	0,00	0,00	0,00
Radvanice a Bartovice	0,00	5,45	0,46
Slezská Ostrava	0,00	57,18	2,51
Stará Bělá	0,00	25,48	0,00
Svinov	0,00	6,44	0,00
Třebovice	0,00	0,00	0,00
Vítkovice	0,00	0,00	0,00
Celkový součet	2,22	239,41	28,77

Tranzitní a zdrojová a cílová doprava byla ve výhledových horizontech uvažována podle modelu individuální automobilové dopravy v celé České republice do podrobnosti silnic III. třídy a hlavních průjezdných komunikací ve městech, včetně základních silnic evropského významu v zahraničí, zpracovaný v rámci zakázky „Aktualizace kategorizace silniční sítě do roku 2040“. Tento model je průběžně aktualizován a používán pro potřeby ŘSD ČR, krajů a měst.

Výsledné nárůsty matic cest nákladní dopravy jsou pro okres Ostrava v roce 2020 1,02 pro nákladní dopravu nad 3,5 tuny, respektive 1,02 pro lehkou nákladní dopravu, v roce 2035 1,05 (NV) a 1,11 (LNV) a v roce 2045 1,05 (NV) a 1,14 (LNV).

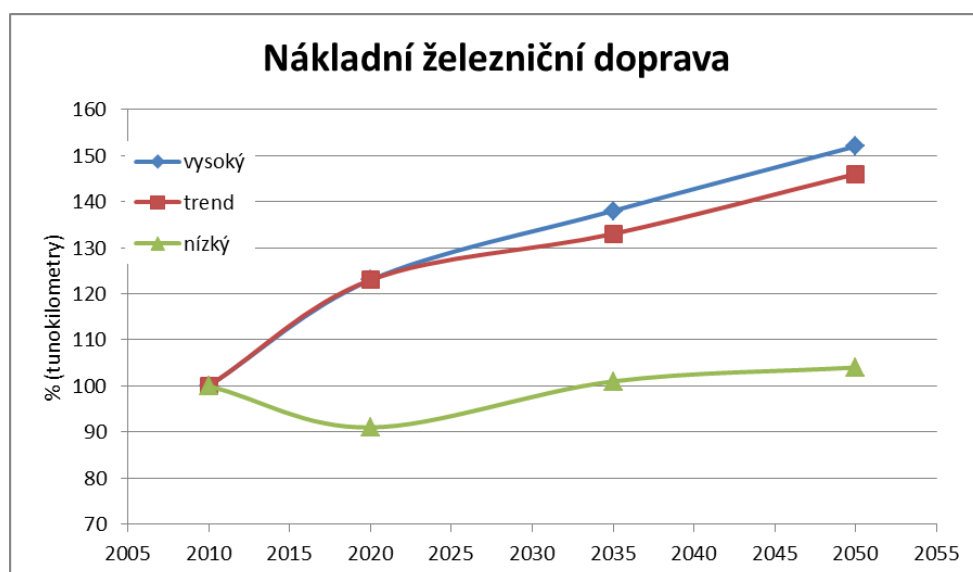
Protože tranzitní doprava narůstá do výhledu výrazněji, jsou nárůsty celkových matic cest pro rok 2020 1,04 (NV) a 1,03 (LNV), v roce 2035 1,15 (NV) a 1,13 (LNV) a v roce 2045 1,16 (NV i LNV).

3.9.2 Železniční nákladní doprava

3.9.2.1 Vstupní data

Prognóza nákladní dopravy vychází ze současných objemů čistých převezených tun a z modelu nákladní dopravy uvedeném v analytické části. Prognóza vývoje nákladní dopravy vychází z prognózy růstu přepravních výkonů uvedených v Sektorové strategii obecné, z podrobných dat o nákladní železniční dopravě ze Sektorové strategie (matice přepravených tun a pentlogramy zájmového území) a ze znalosti konkrétních zdrojů a cílů nákladní železniční dopravy.

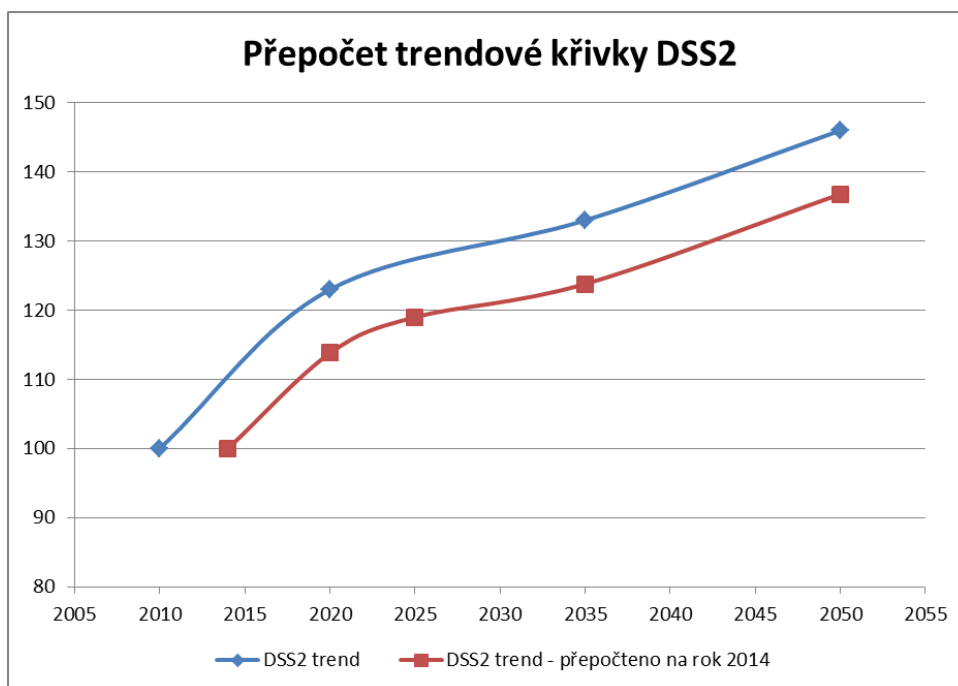
Obrázek 22 – Prognóza nákladní dopravy dle Sektorové strategie [tunokilometry]



Vývoj přepravních výkonů vychází z dat k roku 2010. Dle růstové křivky DSS2 (trend) naroste přepravní výkon do roku 2019 o 20 %, do roku 2025 o 27 % a do roku 2050 o 46 %.

Pro účely této prognózy byla trendová křivka přepočtena na výchozí rok 2014.

Obrázek 23 – Přepočtená trendová křivka dle DSS2



Podrobná data o nákladní železniční dopravě ze Sektorové strategie (SUDOP) byla obdržena v podrobnosti 4 ORP (Ostrava, Karviná, Frýdek-Místek, Nový Jičín) a pro roky 2020 (minimální rozvoj sítě) a 2050 (minimální i maximální rozvoj sítě). Uvedená 4 ORP jsou rozdělena na 34 zón plus 14 vstupních (hraničních). Z dodaných matic přepravených tun vyplývá, že uvnitř uvedeného území dochází mezi roky 2020 a 2050 k poklesu o 38 až 45 %. Naopak tranzitní doprava narůstá o 111 až 153 %.

Vývoj ekonomických subjektů vytvářejících zdroj či cíl nákladní železniční dopravy:

- Důl Paskov – vláda přijala rozhodnutí o jeho postupném uzavírání.
- Dětmárovice - Elektrárenská společnost ČEZ počítá s tím, že severomoravská černouhelná elektrárna Dětmárovice poběží i po roce 2025.
- ArcelorMittal ve druhém čtvrtletí 2014 poprvé po téměř dvou letech vykázal čistý zisk.
- Společnost Vítkovice Steel oznámila, že nejpozději 30. září 2015 zavře svou ostravskou ocelárnu (cca 250 lidí).

3.9.2.2 Scénáře prognózy nákladní dopravy

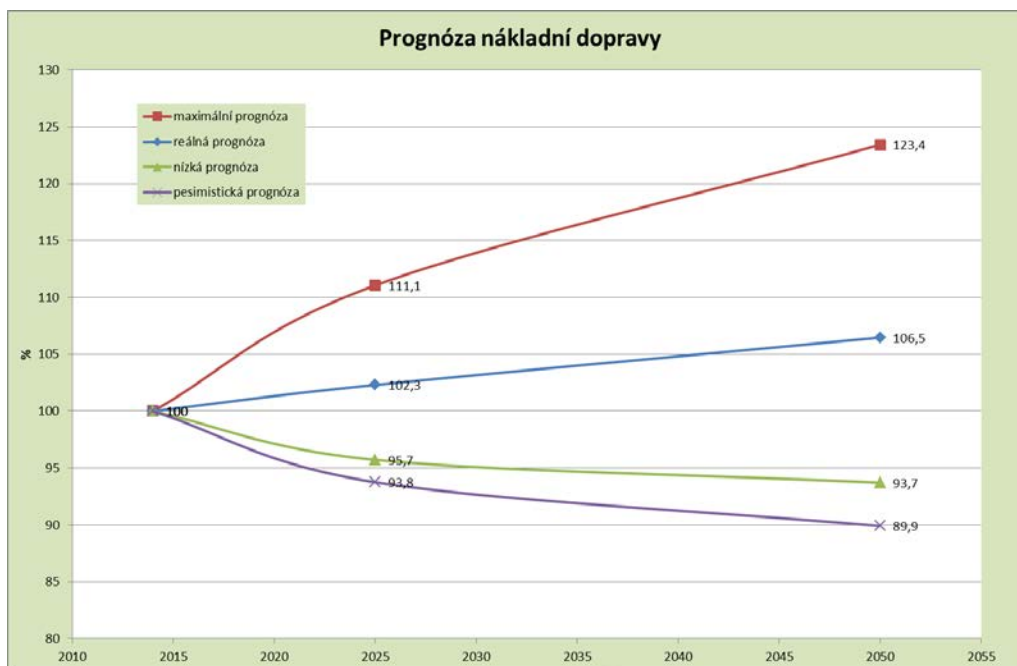
Pro účely prognózy nákladní dopravy byly vytvořeny čtyři scénáře vývoje:

1. Maximální prognóza – vychází z podrobných dat DSS2 s tím, že nedochází k poklesu u vnitřních zón, objemy přepravených tun zde zůstávají na stávající úrovni
2. Reálná prognóza – vychází z podrobných dat DSS2, tedy průměrný pokles u vnitřních zón je 34 % do roku 2050 a nárůst u tranzitu je v průměru 55 %

3. Nízká prognóza – vychází z reálné prognózy , ale uvažuje pouze poloviční nárůst tranzitní dopravy
4. Pesimistická prognóza – vychází z nízké prognózy a navíc uvažuje uzavření všech dolů a elektrárny Dětmárovice do roku 2050 a snížení produkce Vítkovických železáren a Arcelor Mittal o 50 % do roku 2050

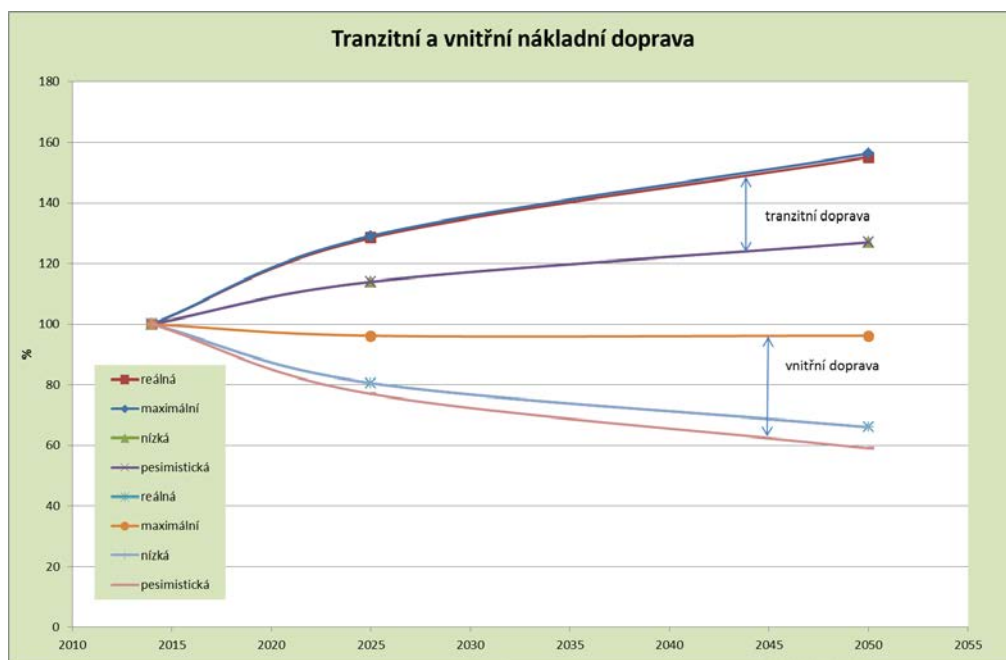
Ve všech scénářích je uvažováno s uzavřením Dolu Paskov.

Obrázek 24 – Scénáře prognózy nákladní železniční dopravy



Podrobněji rozklíčovaná prognóza nákladní dopravy na vnitřní a tranzitní je uvedena v dalším grafu.

Obrázek 25 – Scénáře prognózy nákladní železniční dopravy



Z výše uvedených scénářů byl pro zatěžování návrhových variant sítě vybrán scénář **reálné prognózy**, který se nachází v oblasti mírného nárůstu a v roce 2050 dosahuje nárůstu 6,5 %.

3.10 CELKOVÉ VÝKONY SCÉNÁŘŮ

Pro porovnání výkonů jednotlivých scénářů byly vytvořeny tabulky zvlášť pro individuální a hromadnou dopravu. Pro individuální dopravu jsou výkony rozděleny podle typů komunikací a jsou zjišťovány vozokilometry a vozohodiny. Pro hromadnou dopravu jsou výkony odděleny podle jednotlivých hromadných prostředků i mimo vozohodiny a osobohodiny jsou doloženy rovněž osobokilometry a osobohodiny.

Tabulka 22 – Výkony IAD ve scénáři 2020

	rok 2020								
	délka	vozokm				vozohod			
	(km)	OV	LNV	NV	celkem	OV	LNV	NV	celkem
dálnice	161	669 923	82 972	129 937	882 832	6 373	789	1 466	8 628
rychlostní silnice	172	987 559	233 760	155 142	1 376 461	9 572	2 155	1 739	13 466
silnice I. třídy	844	2 510 441	301 156	222 559	3 034 156	39 301	4 487	3 326	47 114
silnice II. třídy	946	1 924 028	178 503	145 528	2 248 059	33 393	3 072	2 469	38 934
silnice III. třídy	1 518	661 971	50 391	64 259	776 621	14 816	1 136	1 433	17 385
místní sběrné silnice	495	805 589	69 257	30 638	905 484	16 663	1 437	626	18 726
místní obslužné silnice	2 694	352 394	33 663	11 611	397 668	10 962	1 046	349	12 357
celkem	6 830	7 911 905	949 702	759 674	9 621 281	131 080	14 122	11 408	156 610

Tabulka 23 – Výkony IAD ve scénáři 2035-1

	rok 2035-1								
	délka	vozokm				vozohod			
	(km)	OV	LNV	NV	celkem	OV	LNV	NV	celkem
dálnice	161	848 233	99 211	182 736	1 130 180	8 432	981	2 061	11 474
rychlostní silnice	172	1 205 195	274 754	254 640	1 734 589	12 325	2 644	2 848	17 817
silnice I. třídy	831	2 996 832	327 590	239 234	3 563 656	49 060	5 058	3 690	57 808
silnice II. třídy	955	2 362 710	197 684	151 597	2 711 991	41 959	3 485	2 621	48 065
silnice III. třídy	1 518	820 432	54 434	69 161	944 027	18 779	1 266	1 589	21 634
místní sběrné silnice	499	966 689	77 253	31 628	1 075 570	20 165	1 616	654	22 435
místní obslužné silnice	2 693	444 898	37 467	12 460	494 825	14 186	1 199	382	15 767
celkem	6 829	9 644 989	1 068 393	941 456	11 654 838	164 906	16 249	13 845	195 000

Tabulka 24 – Výkony IAD ve scénáři 2035-2

	rok 2035-2								
	délka	vozokm				vozohod			
	(km)	OV	LNV	NV	celkem	OV	LNV	NV	celkem
dálnice	161	886 309	102 197	186 560	1 175 066	8 993	1 031	2 113	12 137
rychlostní silnice	172	1 200 333	274 065	252 376	1 726 774	12 235	2 632	2 822	17 689
silnice I. třídy	831	3 007 281	330 301	241 010	3 578 592	48 822	5 064	3 684	57 570
silnice II. třídy	950	2 270 782	190 186	146 706	2 607 674	40 016	3 329	2 524	45 869
silnice III. třídy	1 518	817 907	54 434	69 332	941 673	18 719	1 266	1 592	21 577
místní sběrné silnice	507	993 269	79 771	32 946	1 105 986	20 687	1 666	679	23 032
místní obslužné silnice	2 690	428 892	36 409	12 045	477 346	13 618	1 158	364	15 140
celkem	6 829	9 604 773	1 067 363	940 975	11 613 111	163 090	16 146	13 778	193 014

Tabulka 25 – Výkony IAD ve scénáři 2045

	rok 2045								
	délka	vozokm				vozohod			
	(km)	OV	LNV	NV	celkem	OV	LNV	NV	celkem
dálnice	161	925 157	104 462	190 285	1 219 904	9 473	1 063	2 158	12 694
rychlostní silnice	172	1 241 445	275 110	265 175	1 781 730	12 847	2 663	2 970	18 480
silnice I. třídy	827	3 226 070	336 858	244 864	3 807 792	52 219	5 190	3 746	61 155
silnice II. třídy	956	2 338 611	194 327	145 462	2 678 400	41 347	3 416	2 515	47 278
silnice III. třídy	1 518	865 727	56 262	70 884	992 873	20 018	1 323	1 645	22 986
místní sběrné silnice	505	1 000 219	80 980	31 937	1 113 136	20 883	1 695	662	23 240
místní obslužné silnice	2 689	441 952	37 424	11 989	491 365	14 047	1 192	363	15 602
celkem	6 828	10 039 181	1 085 423	960 596	12 085 200	170 834	16 542	14 059	201 435

Tabulka 26 – Výkony VHD – celkem

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020	132 442	4 623	3 475 925	102 166
scénář 2035-1	138 012	4 620	4 071 233	119 725
scénář 2035-2	139 273	4 650	4 120 058	120 918
scénář 2045-1	141 650	4 706	4 148 030	120 718

Tabulka 27 – Výkony VHD – tramvaj

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020	28 622	1 221	695 369	29 114
scénář 2035-1	30 445	1 271	825 546	33 842
scénář 2035-2	31 076	1 283	884 340	35 559
scénář 2045-1	31 076	1 283	868 574	34 869

Tabulka 28 – Výkony VHD – trolejbus

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020	11 945	541	114 806	5 283
scénář 2035-1	12 878	554	203 776	8 532
scénář 2035-2	13 066	558	202 541	8 388
scénář 2045-1	13 066	558	197 466	8 170

Tabulka 29 – Výkony VHD – autobus

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020	40 056	1 529	679 021	26 518
scénář 2035-1	36 416	1 383	810 468	31 015
scénář 2035-2	36 858	1 398	805 200	30 718
scénář 2045-1	36 858	1 398	780 092	29 802

Tabulka 30 – Výkony VHD – regionální autobus

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020	32 747	956	612 840	15 355
scénář 2035-1	32 743	955	728 068	18 284
scénář 2035-2	32 743	954	725 360	18 218
scénář 2045-1	32 743	954	713 413	17 909

Tabulka 31 – Výkony VHD - vlak

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020	19 072	376	1 373 889	25 896
scénář 2035-1	25 530	457	1 503 375	28 052
scénář 2035-2	25 530	457	1 502 617	28 035
scénář 2045-1	25 530	457	1 546 148	28 889

Tabulka 32 – Výkony VHD - LKD

	vozokm	vozohod	osobokm	osobohod
scénář 2020				
scénář 2035-1				
scénář 2035-2				
scénář 2045-1	2 377	56	42 337	1 079

Tabulka 33 – Výkony cyklistické dopravy na území Ostravy

scénář	cyklokm	cyklohod
2020	194 597	13 987
2035-1	191 672	13 780
2035-2	191 360	13 759
2045	187 212	13 478

4 VÝSLEDKY PROJEDNÁNÍ PROGNÓZ A SCÉNÁŘŮ S POLITIKY, ODBORNÍKY A VEŘEJNOSTÍ

4.1 ORGANIZACE WORKSHOPŮ A SETKÁNÍ S OSLOVENÍM VŠECH AKTÉRŮ

Návrhová část byla v době zpracování projednávána s řídicí skupinou a pracovními skupinami a případně s dalšími dotčenými subjekty. Aby zpracovatel zjistil názor obyvatel Ostravy na další směřování dopravy, byl vytvořen dotazník „Doprava v Ostravě – Jaké jsou Vaše vize a představy?“. Jeho otestování proběhlo v rámci jednání řídicí skupiny. Na základě připomínek byl dotazník upraven a rozeslán zastupitelům města a distribuován mezi občany.

Dále byl (březen, duben, 2015) řídicí skupině a dotčeným subjektům rozeslán zásobník projektů, který obsahoval seznam navrhovaných staveb rozdělených do jednotlivých scénářů a který je jedním ze základních prvků pro vyhodnocení scénářů vývoje. Další projednání zásobníku projektů se uskutečnilo na zasedání pracovních skupin 12. 6. 2015, kde byly vzneseny postřehy a připomínky k návrhové části. Všechny navrhované investiční akce byly podrobně představeny a projednány. Náměty na dopracování byly následně vypořádány a zapracovány do dokumentu. Na tomto jednání byli účastníci mimo jiné seznámeni s výsledky dotazníkové akce. Návrhová část byla mimo výše uvedené projednávána s objednatelem průběžně od dubna do srpna. Poslední projednání s veřejností, pracovními skupinami a odbory objednatele proběhlo dne 27. 8. 2015 v zasedací síni zastupitelstva města Ostravy.

4.2 ZPĚTNÁ VAZBA V PRŮBĚHU PŘÍPRAVY

Při projednávání návrhové části dokumentace jsme na jednání s pracovními skupinami diskutovali názory zpracovatele a názory jednotlivých členů na projednávané investiční akce a okruhy řešení. Z každého jednání byl pořízen písemný záznam, který byl rozeslán všem účastníkům. Jistým negativem bylo málo aktivní zapojování některých členů pracovních skupin do procesu projednání a tvorby Integrovaného plánu mobility. Přestože se jedná o materiál, který by měl být v souladu s názory a požadavky všech zainteresovaných odborů magistrátu města, byla účast na pracovních skupinách občas pouze symbolická. Těm pracovníkům, co se pravidelně aktivně zúčastňovali, bychom chtěli poděkovat za vstřícný a podnětný přístup k tvorbě Integrovaného plánu mobility.

Výše uvedený text nelze brát jako výtku k pracovníkům magistrátu, ale je to konstatování stavu, který jsme mohli sledovat po celý půlrok. Je to dáno tím, že se jedná o nový model dokumentu, který ještě není rozšířen v podvědomí pracovníků magistrátu.

Při porovnání s průběhem prací na Integrovaném plánu mobility v jiných městech jsou zkušenosti zpracovatelů podobné. O projednání Integrovaného plánu mobility není mezi úředníky velký zájem, což se projevuje na jejich přístupu.

Metodiky a návody na zpracování plánu udržitelné mobility města doporučují zřízení pozice „koordinátor mobility“ na městském úřadě. Tento koordinátor by se měl zabývat výhradně plánem udržitelné mobility a náplní jeho práce je mimo jiné propagace plánu mobility mezi jednotlivými odbory města a před politickou reprezentací města. Dále by se koordinátor mobility měl starat o naplňování plánu a jeho aktualizaci.

Plán udržitelné mobility je třeba prezentovat jako strategický dokument města. V Ostravě byl dokument přidělen na odbor dopravy, ale Integrovaný plán mobility není pouze o dopravě. Nicméně je nezbytné pro další rozvoj města, aby město s plánem pracovalo, aktualizovalo ho a dále rozvíjelo.

4.3 DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM

Jelikož na projektu Integrovaného plánu mobility je nutná participace veřejnosti, byl pro zjištění představy občanů o vývoji dopravy v Ostravě navržen a proveden dotazníkový průzkum. Zpracovatelem Integrovaného plánu mobility byl sestaven dotazník „Doprava v Ostravě – Jaké jsou Vaše vize a představy?“. Dotazníková akce probíhala od 12. 5. 2015 – 15. 6. 2015. Dotazníky bylo možné vyplnit na webové stránce www.mobilita-ostava.cz a nebo byla dvě sběrná místa pro fyzické odevzdání dotazníků – informační centrum magistrátu města a městská knihovna. **Poslední možností vyplnit dotazník byla akce Muzejní noc, kde sběrné místo bylo umístěno v rámci Dne otevřených dveří v Martinovských opravách.**

Dotazníková akce byla zcela dobrovolná, účastníci neprošli žádným výběrem z hlediska věku, pohlaví, vzdělání atd. Účastnili se pouze ti zájemci, kteří o dané téma měli zájem. A takto je nutné k výsledkům dotazníkové akce přistupovat. **Celkem se zúčastnilo 1 570 občanů.** Z toho 527 občanů dotazník vyplnilo tak, že mohli být zařazeni do slosování o věcné ceny, které věnoval Magistrát města Ostravy.

Dotazník byl distribuován zástupcem objednatele ing. Glumbíkem i mezi zastupitele města Ostravy. Výsledky z této části průzkumu jsou vyhodnoceny samostatně od veřejnosti a je tedy možno vzájemné porovnat sumáře odpovědí obyvatel města a zastupitelů města.

Výsledkům dotazníkového průzkumu je věnován samostatný elaborát, kde jsou podrobné výsledky na všechny kladené otázky.

Pokud aplikujeme výsledky dotazníku na principy městské mobility, kde má být zdůrazněn ekologický přístup k dopravě, snížení počtu jízd osobními vozidly, zvýšení podílu přepravní práce z hlediska cyklistické dopravy a veřejné hromadné dopravy, tak musíme konstatovat, že podle výsledků většina účastníků ankety s těmito principy nesouhlasí. **Závěry** dotazníkového průzkumu lze shrnout v několika bodech:

- **Jednoznačná podpora individuální dopravy** – občané podporují investice do rozšiřování komunikační sítě, a to i pro vnitroměstskou dopravu
- **Nesouhlas občanů se zklidňováním dopravy** – např. zóny 30. V tomto bodě nemůžeme s občany souhlasit, neboť dle našeho názoru je návrh zón s omezenou rychlostí žádoucí v místech s vysokou

koncentrací obyvatel a parkováním. Tuto podmínku splňují všechna sídliště a oblasti s rodinnými domky, kde se po ulici často pohybují děti.

- **Nesouhlas se zpoplatněním vjezdu do centrální části města** a zpoplatnění parkování v centru města. Zpoplatnění do centra města není navrhováno, ale rozšíření zpoplatněných parkovacích zón je navrženo. Jedná se o způsob regulace dopravy, který upřednostní krátkodobé parkování návštěvníků, před celodenním odstavením vozidel.
- **Rozšíření parkovací kapacity na sídlištích** podporuje většina zúčastněných, což koresponduje i s cíli tohoto materiálu. Občané si ovšem musí uvědomit, že nová parkovací stání v objektech budou placená. Nastavení cenové politiky bude záviset na provozovateli parkovacích domů.
- **Podpora občanů městské hromadné dopravy** ve formě výstavby dalších tramvajových a trolejbusových tratí je pozitivním zjištěním, které je v rámci Integrovaného plánu mobility dále rozvíjeno. V odpovědích je podporována výstavba přestupních terminálů na okraji města se záchytným parkováním. Rozvoj terminálů je v rámci Integrovaného plánu mobility podchycen s podmínkou, že je nutné nejprve vyhodnotit fungování terminálů Dubina a Hranečník z hlediska vlivu na počet cestujících ve veřejné hromadné dopravě (v srpnu 2015 jsou ve výstavbě).
- **Občané podporují systém příměstských železničních linek S**, což považujeme za přínos. Systém bude dle výhledových záměrů dále rozšiřován, což je v souladu se záměry Integrovaného plánu mobility.
- U občanů je **podpora oddělování cyklistické dopravy od motorové dopravy**. Tato podpora cyklistické dopravy je náplní jednoho z akčních plánů Integrovaného plánu mobility a bude v rámci možností postupně naplňována.
- U občanů nemá podporu půjčování kol a elektrokol. Dle našeho názoru se zřejmě jedná o jistou konzervativnost občanů, pro které je tento způsob pohybu po městě novinkou. V rámci Integrovaného plánu mobility je půjčování kol podporováno.
- V pěší dopravě kladou občané **důraz na bezbariérové trasy**. Integrovaný plán mobility je s tímto názorem zcela v souladu.
- Občané jsou **pro zvýšení bezpečnosti pohybu po městě**, a to zejména zvýšení četnosti veřejného osvětlení na zastávkách a přechodech pro chodce. Tento názor je v souladu se zásadami v akčních plánech Integrovaného plánu mobility. Občané nepodporují rozvoj kamerových systémů v městské hromadné dopravě. Tento názor je v rámci akčních plánů Integrovaného plánu mobility částečně respektován, umístění kamerových systémů je doporučeno pouze do vybraných linek.

Na základě výsledků dotazníkového průzkumu je zřejmé, že bude nutné začít s intenzivní propagací principů mobility mezi obyvateli města a změnit jejich přístup k jednotlivým druhům dopravy. Bude se jednat o poměrně složitý proces, který bude trvat určité časové období a **bude nutné do něj investovat finanční prostředky na dostatečnou propagaci**.

5 NÁVRH OPATŘENÍ A ODVOZENÍ AKTIVIT A PRIORIT

5.1 MANAGEMENT MOBILITY

Moderním nástrojem v plánování a organizování dopravy je tzv. řízení mobility (mobility management), což je koncept podpory udržitelné dopravy a řízení poptávky po IAD prostřednictvím změny přístupu cestujících k dopravě a změny jejich chování. V zásadě se jedná o ovlivňování poptávky po dopravě a omezování závislosti cestujících na IAD. Jádrem managementu mobility jsou tzv. měkká opatření jako informace, komunikace, organizování služeb a koordinace aktivit různých zainteresovaných skupin. Měkká opatření nejčastěji zvyšují účinnost tzv. tvrdých (infrastrukturních) opatření v městské dopravě (vybudování nové trolejbusové linky, nové komunikace, nové cyklistické stezky atd.). V porovnání s tvrdými opatřeními nevyžadují nutně měkká opatření mobility managementu velké finanční investice a mají vysoký poměr přínosů vůči nákladům. V některých zemích západní Evropy je tento přístup značně rozšířen a propracován, některé země podmiňují povolení k realizaci dopravní stavby, nebo stavby generující dopravu, předchozí analýzou založenou právě na managementu mobility.

Managementem mobility se mohou zabývat místní a regionální úřady, vlastníci pozemků nebo jejich správci, veřejní dopravci, organizátoři společenských akcí, komerční zájmové skupiny, obchodní spolky a zaměstnanecké organizace, chodci, cyklisté nebo jiné skupiny silniční dopravy a komunitní skupiny.

Management mobility se v zahraničí realizuje především na úrovni měst a obcí, kde vznikají různá konzultační informační a servisní centra s cílem podporovat účast občanů na řešení dopravních problémů. Realizuje se ale také na úrovni podniků, úřadů a jiných organizací.

Management mobility má potenciál stát se velmi významným nástrojem na cestě k udržitelné dopravě. Nástroje managementu mobility jsou založeny na kvalitním informování, intenzivní komunikaci, organizaci mobility a její koordinaci. **Udržitelné druhy dopravy** jsou pro potřeby managementu mobility definovány jako: **pěší a cyklistická doprava**, tzv. **spolujízdy - car-pooling** (zejm. pro dojíždění do zaměstnání, placený autostop), **car-sharing** (spoluvlastnictví automobilu v rámci sdružení uživatelů či komerční agentury) a zejména **veřejná hromadná doprava** (jakákoli včetně taxi). Management mobility se vymezuje vůči "Traffic System Management" (management dopravního systému), což je hlavně nabídkově orientovaný přístup, snažící se o optimalizaci kapacit dopravních koridorů telematickými způsoby, cenovými systémy apod. Ačkoliv některé nástroje mohou být u obou přístupů podobné, management dopravního systému je více zaměřený na řešení koncového výstupu, kdežto management mobility tento přístup předchází. Pro management mobility je zvláště důležité ovlivňování lidské volby dopravy předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat.

Plán mobility je prakticky sada opatření, která jsou zacílena na sladění dopravních potřeb zaměstnanců či jiných cílových skupin (turistů, obyvatel městských zón atd.) v rámci dané lokality. Opatření míří k prosazení co nejšetrnějších způsobů dopravy. Jedná se o omezení automobilové dopravy na nejnížší

možnou míru (pouze nezbytné jízdy automobily, a pokud je nutno automobil použít, cílem je alespoň koordinovat jízdy a vytížit kapacitu vozidel k dopravě většího počtu osob). Zdroj informací: www.eltis.org.

Vybraná opatření mobility managementu používaná v zahraničí:

- **informační opatření**
 - informační centra a poradenské služby městského centra mobility,
 - cestovní informace dodávané prostřednictvím různých technologií před cestou a v průběhu cesty,
 - marketing – tisk, web, letáky, automatické sčítače cyklistů se znázorněním počtu průjezdů,
- **reklamní opatření (podporují dobrovolnou změnu dopravního chování)**
 - kampaně (Evropský den bez aut, Týden mobility, cyklojízdy, podpora hromadné dopravy),
 - cílené kampaně (často zaměřené na soutěživost pracovních týmů, např. projekt Do práce na kole uskutečněný v r. 2010 v Pardubicích),
- **organizační a koordinační opatření**
 - car-pooling,
 - car-sharing,
 - veřejná doprava „na zavolání“ (často propojení služeb hromadné dopravy a taxi),
 - multi-modalita
 - inter-modalita - vhodné využití alternativ
- **vzdělávací opatření**
 - proškolení zaměstnanců hotelů, obchodních center atd. k poskytování informací o mobilitě zákazníkům,
 - poskytování základních informací o problematice mobility a udržitelné dopravy na školách,
- **opatření vztažená ke konkrétnímu zařízení, areálu, lokalitě**
 - firemní a školní plány mobility,
 - Poznámka: Plány mobility jsou nástroje zaměřené na jednotlivé subjekty (firmy s větším počtem zaměstnanců, úřady apod.) i celá města. V menším měřítku, např. u firemních plánů mobility je efektivně řešeno dojíždění zaměstnanců s využitím všech dostupných řešení, pobídek a možností na nejčastějších trasách dané cílové skupiny.
- **podpůrné/integrační akce** (tato opatření nejsou přímou součástí managementu mobility, ale mají zásadní význam v jeho efektivitě, protože např. ovlivňují cenu jízdy autem a tím pádem nepřímo podporují cyklodopravu)
 - ovlivňování možností parkování,
 - povolení spojená s přípravou stavby (maximální počet parkovacích míst, zajištění parkování kol a cyklistické infrastruktury atd.),
 - daňové zvýhodňování zaměstnavatelů, kteří prosazují opatření ke snížení IAD (omezování parkovacích míst v zaměstnání, proplácení časových jízdenek na MHD atd.),
 - zvýhodňování domácností, které nevlastní auto,
 - integrované jízdné pro různé druhy dopravy a dopravce,

- vstupenky na kulturní a sportovní akce a veletrhy jsou zároveň denní jízdenkou na veřejnou dopravu,
- zákazníci car-sharingu mají slevu na jízdenky veřejné dopravy, zákazníci dálkového dopravce mají slevu v půjčovně kol.

5.2 POSTUP PRACÍ PRO STANOVENÍ ZÁSObNÍKU PROJEKTŮ

Zásobník projektů představuje seznam investičních akcí, které jsou z hlediska rozvoje dopravního systému města nutné realizovat. Především se jedná o investiční záměry do všech druhů dopravní infrastruktury, a to s ohledem na zvýšení atraktivity městské hromadné dopravy a nemotoristické dopravy. V souvislosti s navrženými opatřeními se předpokládá i zlepšení kvality životního prostředí.

Investice do dopravní infrastruktury, organizace dopravy musí mít synergické efekty, které vzájemně ovlivní celkovou dopravní situaci. Je tedy provedeno vyhodnocení za jednotlivé druhy dopravy, kde jsou tyto vlivy popsány.

Zásobník projektů zahrnuje významné investiční akce do dopravní infrastruktury, investiční akce zlepšující pohyb po městě pro nemotoristickou dopravu a opatření pro zvýšení atraktivnosti hromadné dopravy.

Jak již bylo uvedeno v úvodních kapitolách, jsou na území města Ostravy připravovány investiční akce do dopravní infrastruktury. Jejich cílem je zejména:

- Odstranění stávajících dopravních závad
- Navýšení kapacity křižovatek a snížení počtu kolizních míst
- Kompletace základní silniční sítě, která není v současném stavu dokončena
- Investice do hromadné dopravy pro zvýšení atraktivnosti a konkurence schopnosti s automobilovou dopravou, včetně do osobní železniční dopravy
- Investice do tras pro nemotoristickou dopravu pro zlepšení průchodu územím a odstranění bariér
- Zlepšení stavu parkování na celém území města, kde je řešeno navýšení stávajících parkovacích kapacit, a to i s ohledem na zvýšení atraktivnosti veřejné hromadné dopravy

Navržená dopravní opatření do komunikační infrastruktury je možno rozdělit na tři základní kategorie:

- **Tvrdá opatření** – to jsou většinou investiční akce, které **vyžadují zábor pozemků a jsou většinou uvedeny v rámci územního plánu města**. Do této kategorie je možné zařadit přeložky silnic a místních komunikací, které doplní chybějící dopravní propojení a umožní snížení intenzity dopravy na stávajících komunikacích, zejména v obytném zastavěném území.

- **Měkká opatření investičního charakteru** – jedná se většinou o investice, které se týkají především změn organizace dopravy, úpravy přechodů pro chodce a ostatních pěších tras. Do tohoto druhu opatření lze zařadit i problematiku řízení dopravy.
- **Měkká opatření – propagace.** Do této kategorie lze zařadit i neinvestiční akce, jako jsou preventivní akce pro děti z hlediska zvýšení bezpečnosti provozu a různé další akce, kde by si občané měli uvědomit, že vozidlo je velmi nebezpečný nástroj. Do tohoto druhu opatření lze dále zařadit i nové trendy ve využívání automobilů (car-sharing), pro které je nutné najít podporu při jejich dalším aplikování.

Všechna tvrdá opatření je možno posoudit dopravním modelem, který je pro tyto účely vytvořen. Tímto analytickým nástrojem jsou prověřeny jednotlivé stavby a opatření a je vyhodnocen jejich účinek na změnu intenzit dopravy, zejména s ohledem na hledisko životního prostředí rizikové lokality. Tyto dílčí výstupy z dopravního modelu jsou součástí popisu jednotlivých opatření. Na základě tohoto vyhodnocení jednotlivým stavbám a opatřením je přiřazena priorita z hlediska zařazení do plánu výstavby.

Zpracovatel soustředil dostupné informace o připravovaných projektech a provedl jejich vyhodnocení a zároveň je provedena prioritizace jednotlivých projektů z hlediska časového zařazení do realizace. Rozvržení jednotlivých investičních akcí do časové řady zohlednilo i projekční a investiční připravenost, která je z hlediska výstavby rozhodující.

Zařazení do časového období výstavby je provedeno dle zadání do tří časových horizontů a návrhové období je provedeno ve dvou variantách.

Projekty jsou dále rozděleny pro jednotlivé druhy dopravy, aby bylo možné je jednoznačně přiřadit do příslušné kategorie.

Doprava je živým, neustále se rozvíjejícím systémem, který reaguje na rozvíjející a měnící se město. Proto je nezbytné v rámci Integrovaného plánu mobility provádět pravidelné aktualizace, v rámci kterých budou zohledněny nové potřeby a projekty nebo budou naopak vypuštěny projekty neaktuální. Aktualizace dokumentu by měla být prováděna po třech letech. Jedním z takových budoucích projektů, které jsou v začátku a Integrovaný plán mobility je proto neobsahuje, je propojení frekventovaných lokalit části Vítkovic a Slezské Ostravy. Tyto části jsou propojeny dnes přes centrum Ostravy. Lze se zabývat i záměrem přímé dopravní linky MHD, která by odlehčila centrum města.

5.3 ROZVOJ SYSTÉMŮ DOPRAVY PRO ZAJIŠTĚNÍ SYNERGICKÉHO EFEKTU NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

5.3.1 Dostavba sítě pozemních komunikací

Silniční a komunikační síť města je již v současném stavu na velmi dobré úrovni, co se týká kvality a kapacity páteřní sítě. Přesto je stále ještě co zlepšovat a na tento stav reaguje územní plán města a také

další významný investor, a tím je Moravskoslezský kraj, který má v majetku převážnou část hlavních městských tříd. Pro zásobník projektů jsou do Projektu udržitelné mobility z těchto dvou zdrojů vybrány investiční akce, které především umožní snížení dopravní zátěže na stávajících komunikacích, které jsou převážně využívány pro řešené území tranzitní dopravou. Cílem je tedy maximální možné snížení dopravní zátěže v obytných částech města, kde je nutné zajistit kvalitu bydlení a odpovídající dopravní obsluhu.

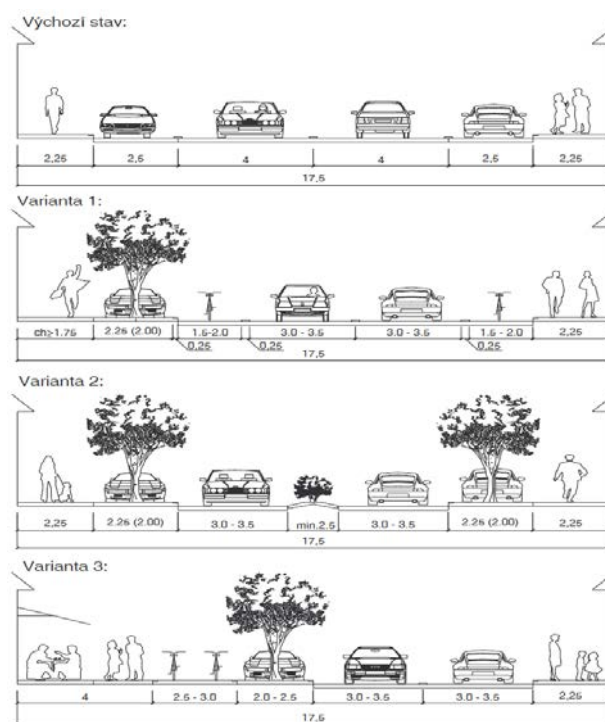
5.3.1.1 Odpovídající řešení koridorů a ulic

Moderní navrhování koridorů a městských ulic, vychází především ze zajištění souladu všech účastníků dopravního provozu. V obytných oblastech je důležité patřičné zklidnění, které zajistí průjezdnost vozidel, které mají v této části zdrojovou nebo cílovou funkci, ale i dnes často opomíjených cyklistů a chodců. V oblastech s vysokou dopravní funkcí je naopak důležité zajistit plynulost projíždějících vozidel. Hlavními cíli navrhování je proto bezpečnost provozu, funkčnost, ale i architektonická a estetická úroveň.

Vysoký důraz je také kladen na omezování automobilové dopravy v centrech měst a v obytné zástavbě. Dopravní obslužnost zmíněných částí má zajišťovat především městská hromadná doprava, která umožňuje redukovat velký počet osobních vozidel. **Důležitým prvkem MHD je, aby dokázala konkurovat osobním automobilům v rychlosti obsluhy a kvalitě.** Proto je v dnešní době téměř nezbytně nutné zajistit preferenci MHD pomocí samostatných jízdních pruhů nebo předčasného zařazení požadované fáze na světelně řízené křižovatce.

Na následujících stránkách jsou ukázány názorné příklady, na kterých je vidět správné řešení jednotlivých částí navrhování ulic nebo koridorů.

Obrázek 26 – Ukázka možnosti přestavby uličních profilů při snížení jejich dopravní funkce



Zdroj: Jak zklidnit dopravu v obcích, Nadace VIA

Obrázek 27 – Ukázka vjezdové brány, Obrnice



Obrázek 28 – Ukázka revitalizace ulice Hilleho, Brno



Zdroj: <http://www.kaisler.cz/>

Obrázek 29 – Ukázka projektu humanizace magistrály, Praha



Zdroj: <http://www.vasedvojka.cz>

Obrázek 30 – Ukázka revitalizace ulice Bavorovská, Vodňany



Obrázek 31 – Projekt revitalizace bytových domů, Kladno



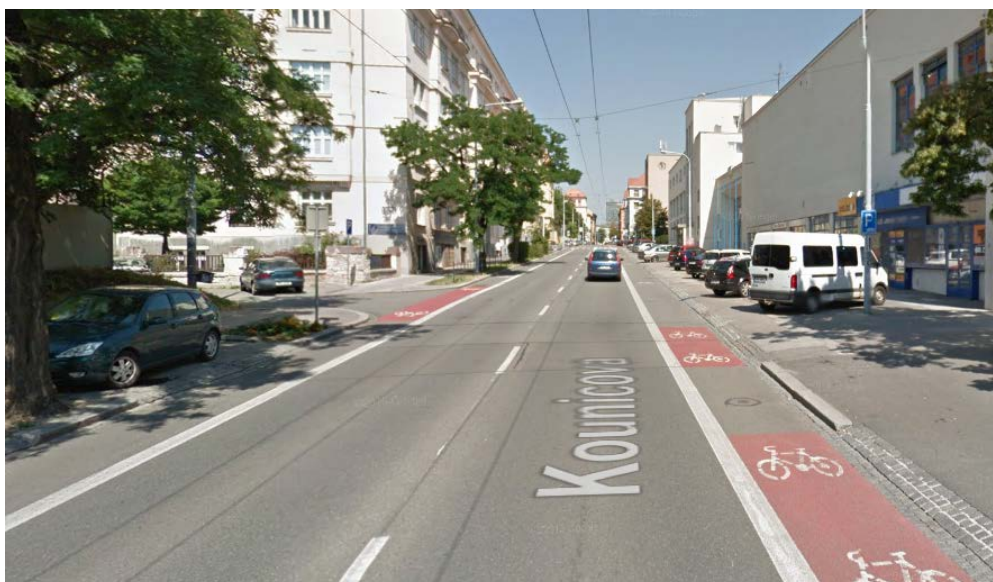
Zdroj: <http://ramprojekt.cz>

Obrázek 32 – Projekt revitalizace vnitrobloku sídliště Stará Role, Karlovy Vary

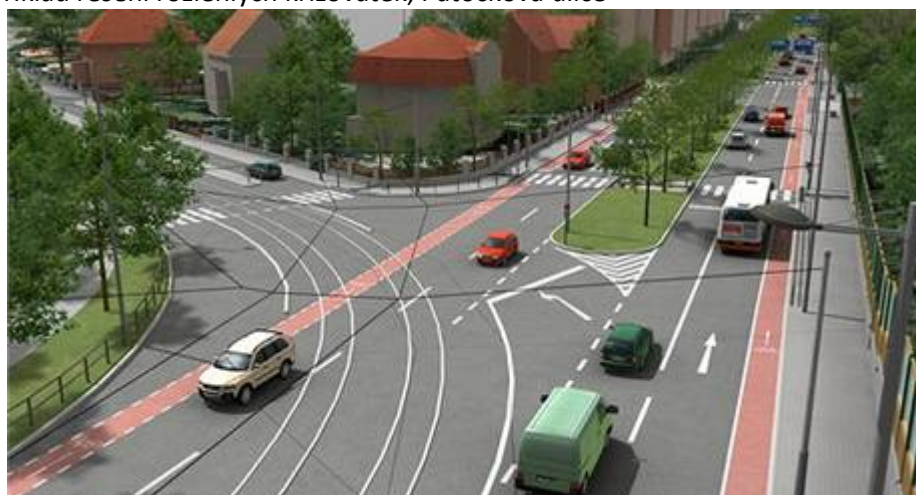


Zdroj: www.mmkv.cz

Obrázek 33 – Ukázka řešení uličního prostoru s cyklopruhy v ulici Kounicova, Brno



Obrázek 34 – Příklad řešení rozlehlých křižovatek, Patočkova ulice



Zdroj: tunel-blanka.cz

5.3.1.2 Navrhované stavby

Návrh jednotlivých investic do systému pozemních komunikací na území města vychází z faktu, že řada dopravních spojení není dokončena. V mnoha případech jsou vybudovány pouze úseky celých tahů, které jsou provizorně ukončeny a doprava je převedena na místní komunikace, které často prochází obytnou zástavbou. V rámci Integrovaného plánu mobility jsou podporovány záměry, které mají za cíl zejména:

- Snížení intenzit dopravy na komunikacích, které prochází obytnou zástavbou
- Snížení intenzit na komunikacích, kde by měla být upřednostněna městská hromadná doprava
- Vymístění zbytné dopravy z komunikací, které mají být určeny pro místní obsluhu a ne pro tranzitní dopravu.

- Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu

Všechna tato opatření mají přínos nejen pro individuální automobilovou dopravu, že bude rychlejší a bezpečnější průjezd městem, ale synergickým efektem je zkvalitnění životního prostředí v úsecích stávajících komunikací, kde poklesne intenzita dopravy. Dále je možno do této kategorie zařadit zrychlení hromadné dopravy, neboť snížením počtu kongescí budou méně bržděna v dopravním proudu vozidla (kolejová i nekolejová), která zajišťují hromadnou přepravu osob.

Jako příklad synergického lze uvést výstavbu ulice Železárenská, kdy po jejím zprovoznění je možné výrazně omezit kapacitu pro individuální dopravu na ulici 28. října v úseku od ulice U Koupaliště k ulici Vítkovická (v obou směrech). Tímto omezením dojde ke zvýšení možnosti pro preferenci tramvají (stavební úpravy, nastavení světelných signalizací) a k většímu prostoru pro nemotoristickou dopravu.

Konkrétní seznam posuzovaných staveb vychází z územního plánu Ostrava a dalších podkladů a je uveden v rámci zásobníku projektů – tvrdá opatření. Do tohoto zásobníku nejsou uvedeny všechny stavby, neboť některé byly shledány při přípravě dokumentace jako dopravně neúčinné, či se jedná o drobné záměry.

5.3.2 Rozvoj veřejné hromadné dopravy

Rozvoj veřejné hromadné dopravy (městske, ale i příměstské) je jednou ze zásadních priorit, které jsou v rámci Integrovaného plánu mobility stanoveny. Pro navýšení počtu cestujících jsou stanoveny předpoklady a záměry, které nebude jednoduché zejména z hlediska finančních prostředků naplnit, ale výsledkem by měla být individuální dopravě konkurenceschopná veřejná hromadná doprava, která bude pro obyvatele města a příměstských oblastí atraktivní a budou ji využívat v každodenním životě.

Je zřejmé, že přesun cestujících z individuální dopravy do veřejné hromadné dopravy nelze očekávat skokově (pokud nenastane nějaké mimořádné opatření), ale postupnými kroky je nutné řidiče zvykat na kvalitní nabídku, dostupnost cíle a na cestovní rychlost. Převedením obyvatel do prostředků veřejné dopravy bude nižší tlak na parkovací místa zejména v centru města a ubude kongescí na křižovatkách. Je tedy zřejmý kladný vliv na životní prostředí ve městě.

5.3.2.1 Cenová politika veřejné dopravy

Dopravní podnik města Ostravy nabízí, jak krátkodobé, tak dlouhodobé časové jízdné, které mohou cestující využívat. Pro krátkodobé časové jízdné je stanoven pevný tarif, který platí v tarifní oblasti „OSTRAVA XXL“.

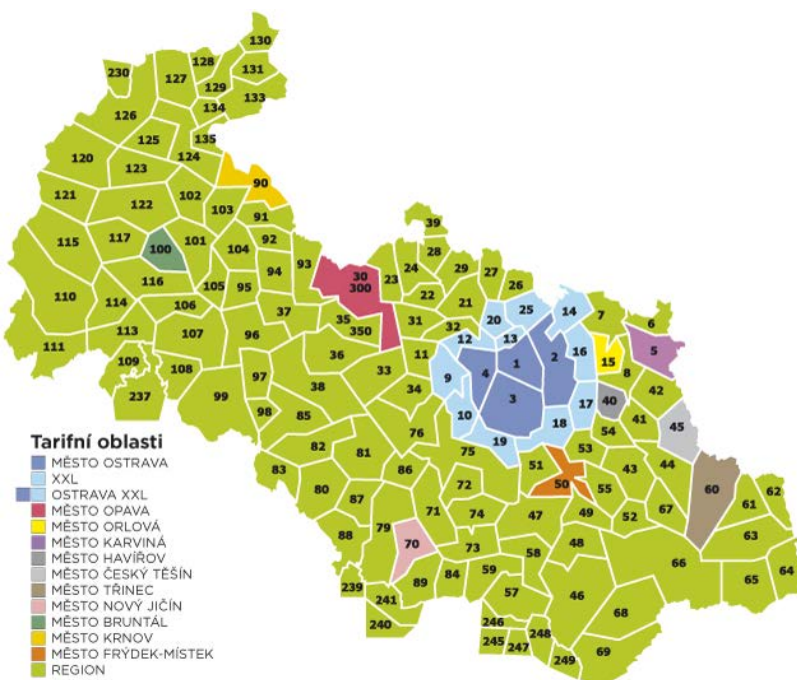
Dlouhodobé časové jízdenky se dají koupit na období od 7 do 365 dní. Celé území obsluhující integrovanou hromadnou dopravou je rozděleno do 3 hlavních tarifních oblastí (REGION, XXL - okolí Ostravy, MĚSTO OSTRAVA), které se dále dělí na menší zóny. Pro městskou dopravu v Ostravě je nejdůležitější tarifní oblast „MĚSTO OSTRAVA“, a XXL (okolí Ostravy).

Tarifní zóna „MĚSTO OSTRAVA“ je rozdělena do 4 samostatných zón, pro které platí samostatné jízdné. V případě využívání více tarifních zón je zapotřebí zakoupení každé tarifní oblasti.

Pro zvýšení atraktivity a zlepšení přehlednosti systému doporučujeme tarif zjednodušit a zpřehlednit, např. Ostrava bude jedna tarifní zóna. Cestující budou moci používat hromadnou dopravu i na cesty, které neprovádějí každý den, což může přispět k zvýšení využití MHD. Obyvatelé budou moci cestovat městskou hromadnou dopravou po celé Ostravě bez omezení a nutnosti kupovat si nové jízdenky.

Z průzkumu města Ostrava vyplynulo, že více než 50% studentů z města Ostravy používá k dopravě ve městě osobní automobil. Pro zvýšení atraktivity MHD pro studenty a seniory je možnost zavedení jízdného zdarma nebo za symbolickou částku.

Obrázek 35 – Tarifní zóny ODIS, zdroj: <http://www.dpo.cz>



5.3.2.2 Zvýšení atraktivity hromadné dopravy

Investice do systému městské hromadné dopravy jsou v rámci projektu udržitelné mobility nutné, neboť jedním z cílů dalšího rozvoje města je v ideálním případě navýšení počtu cestujících v prostředcích hromadné dopravy. Počet cestujících hromadnou dopravou vytrvale klesá a je tedy nutné tento trend zvrátit na ustálení stavu, nejlépe navýšit.

K tomu, aby městská hromadná doprava byla pro obyvatele města a jeho návštěvníky více atraktivní v konkurenci s jinými formami dopravy, je nutné přistoupit k celé škále spolupracujících opatření, které se týkají:

- Ceny jízdného a stanovení atraktivních tarifů pro pravidelné uživatele;
- Stanovení jedno a vícedenních jízdenek, rodinných jízdenek, motivace přestupu P+R při návštěvě a dojezdu z regionu;
- přístupnosti osobám s omezením pohyblivosti a zraku, kvality informačního systému a pohodlnosti a srozumitelnosti platebního systému, přestupních vazeb.

Zabezpečení kvality služeb z hlediska jízdního řádu, intervalu, kapacity, dodržování jízdního řádu, čistoty a pohodlí vozidel, bezpečnosti ve vozidlech a na zastávkách, nízkopodlažnosti.

5.3.2.3 Standardy kvality městské veřejné dopravy (MHD)

Pro soustavné a trvalé zvyšování atraktivity veřejné hromadné dopravy v konkurenci s individuální dopravou, pěší a cyklistickou dopravou v rámci volné soutěže rozhodování uživatelů, který druh dopravy je pro účel jejich cesty v čase a místě nejvýhodnější, je třeba stanovit, udržovat a zlepšovat **standardy kvality veřejné dopravy**. Uvedené standardy navrhujeme dosáhnout do návrhového období Integrovaného plánu mobility, a to do roku 2035. Ty lze hodnotit v následujících parametrech:

VOZIDLA

Obsaditelnost

Obsaditelnost vozidel je stanovena na základě počtu stojících/sedících cestujících. Tento poměr vyjadřuje i komfort cestování v MHD. Ve stávajícím stavu je poměr stojící/sedící pro jednotlivé trakce MHD:

- Autobusy: 71/32
- Trolejbusy: 75/34
- Tramvaje: 87/35

Pro výpočty obsaditelnosti vozidel zásadně vycházet z údaje 3 stojící osoby/1m². Štítková hodnota obsaditelnosti vozidla 8 osob/1m² je určena jen pro mezní technické zatížení - přeplněnost. S ohledem na

technické řešení vozidel s vymezením místa pro kočárky a komfortní šířku uličky není možné uvažovat s poměrem stojící/sedící lepším než:

ve všech vozidlech MHD 65/35.

Tento poměr je požadovaným standardem, kterého je žádoucí dosáhnout.

Dostupnost

Dostupnost vozidel MHD je posuzována ze dvou hledisek:

- Podíl nízkopodlažních vozidel z celkového počtu vozidel

V polovině roku 2015 je dle informací od Dopravního podniku Ostrava následující podíl nízkopodlažních vozidel:

- | | |
|---------------------|------------|
| ○ Autobusy | 88% |
| ○ Trolejbusy | 95% |
| ○ Tramvaje | 43% |

Cílem je dosáhnout 100% podílu nízkopodlažních vozidel u všech trakcí. U nekolejových vozidel je získání nízkopodlažních vozidel řešeno obměnou vozového parku. U tramvají je kromě pořízení nových vozidel možná i přestavba starších vozidel.

- Počet přepravovaných invalidních vozíků/jízdních kol/kočárků v jednom voze.

Díky konstrukčním řešením vozidel MHD je **v současném stavu možná kombinace 2 výše uvedených prostředků v jednom vozidle** (neplatí pro soupravy tramvají).

Ve **výhledového stavu**, není možné tento počet zásadně měnit, neboť úpravy vozidel by byly provedeny na úkor počtu sedících cestujících. Cílem je tedy zachování současného stavu tj. **2 invalidní vozíky/jízdní kola/kočárky v jakékoliv kombinaci v jednom vozidle MHD** – platí pro všechny trakce.

Komfort vozidel

Komfort vozidel MHD je posuzován ze tří hledisek.

- Klimatizovaná vozidla

V roce 2015 nemá DPO k dispozici žádné vozidlo pro městskou veřejnou dopravu, které by bylo vybaveno klimatizačním zařízením v salónu pro cestující.

Přestože klimatizování prostoru pro cestující je finančně náročné nejen z hlediska pořizovacích nákladů, ale i provozních nákladů, je stanoveno dosažení standartu v tomto procentuálním poměru (z celkového počtu vozidel):

- | | |
|---------------------|------------|
| ○ Autobusy | 50% |
| ○ Trolejbusy | 75% |

○ **Tramvaje** **75%**

Zavedení klimatizace pro cestující v naší zeměpisné šířce není ve všech vozidlech bezpodmínečně nutné. Na druhou stranu, z hlediska bezpečnosti provozu, považujeme **klimatizaci u řidiče za zásadní požadavek**. Klimatizování prostoru řídící kabiny je již postupně realizováno zejména u nových a rekonstruovaných vozů. V tomto případě považujeme za vhodné dosáhnout 100% vozidel u všech trakcí.

- Wi-Fi síť ve vozidlech MHD

V současném stavu **není žádné z vozidel vybaveno Wi-Fi signálem pro cestující**.

Zavedení Wi-Fi sítě do vozidel **nepovažujeme za přínosné**, protože Ostrava má dobré pokrytí mobilním vysíláním a většina zájemců o připojení jej má zajištěno přímo. Mimo to systém Wi-Fi do pohybujících se souprav je nákladný a jeho vývoj dosud nebyl ukončen.

- Stáří vozidel MHD

Dle informací od DPO je **v roce 2015** následující průměrné stáří vozového parku:

- **Autobusy** **5,63 let**
- **Trolejbusy** **9,25 let**
- **Tramvaje** **20,09 let**

Cílem je snížení výše uvedených čísel, neboť starší vozidla jsou méně přívětivá k cestujícím a zároveň mají pro provozovatele vyšší finanční náklady na provoz a údržbu. Snížení průměrného stáří vozového parku bude zajištěno především nákupem nových vozidel a zároveň i modernizací stávajících vozidel. **Průměrné stáří vozidel**, které budou stanoveny, jako **standardní** je navrženo následovně:

- **Autobusy** **6 let**
- **Trolejbusy** **7 let**
- **Tramvaje** **17 let**

- Informační systém vozidel

V současném stavu **roku 2015** jsou vozidla vybavena **různými informačními systémy** o trase a zastávkách podle toho, kdy byla DPO dodána a zároveň jestli prošla rekonstrukcí, včetně informačního systému. Většina vozidel má digitální zobrazení čísla linky, cílové stanice jsou zobrazovány na cedulích za sklem (tramvaje), nebo na displejích.

Ve **výhledovém stavu** bude standardem zajištění informovanosti cestujících **digitální technikou** – displeje pro vnější zobrazení (číslo linky, cílová stanice, nácestné stanice) a **LCD displeji** pro zobrazování informací uvnitř vozidel. Tato technologie bude použita u všech vozidel – **100% vybavenost**.

Bezpečnost

Vybavení vozidel MHD kamerovým systémem je vhodné nejen pro potřeby řidičů – sledování cestujících zejména v prostoru dveří, ale i z hlediska prevence kriminality.

V roce 2015 dle informací od DPO je kamerovým systémem vybaveno pouze 2% tramvají. Z trolejbusů a autobusů nejsou kamerovým systémem vybavena žádná vozidla.

Požadovaným standardem by mělo být vybavení vozidel MHD minimálně v procentech z celkového počtu vozidel, a to následovně:

- **Autobusy** **50%**
- **Trolejbusy** **50%**
- **Tramvaje** **75%**

Přednostně budou bezpečnostním kamerovým systémem vybavena kloubová vozidla, zejména tramvaje, kde zadní plošiny jsou z hlediska bezpečnosti cestujících nejvíce rizikové.

Do této kategorie považujeme za vhodné zařadit otázku **dopravní nehodovosti** vozidel MHD. Cílový stav navrhujeme **snížení** nehodovosti vozidel MHD o **50% oproti stávajícímu stavu**. V roce 2014 bylo zaznamenáno 69 dopravních nehod vozidel VHD na území města (Ročenka dopravy 2014). Cílovým stavem by tedy mělo být max. 35 nehod. Ke snížení nehodovosti přispějí stavební a organizační opatření (segregace dopravy, preference na křižovatkách vybavených SSZ).

Ekologičnost

Ekologický provoz vozidel MHD je součástí navržených akčních plánů, které je nutné naplňovat a docílit vyšší ekologické úrovně vozidel, než je ve stávajícím stavu. V tomto bodě je posuzováno ekologické hledisko zejména z vypouštěných emisí. Dalším faktorem, který je nutno řešit je hlukové zatížení z provozu MHD, které je částečně řešeno i vhodnou konstrukcí vozidel MHD.

V roce 2015 je dle údajů DPO následující podíl vozidel:

- **Emisní vozidla (EURO I- V)** **29%**
- **Nízkoemisní vozidla (EURO VI)** **17%**
- **Bezemisní vozidla (elektropohon)** **54%**

Požadovaným standardem je minimalizace provozovaných emisních vozidel a navýšení počtu nízkoemisních a bezemisních vozidel, které méně zatěžují životní prostředí ve městě. Je navrženo následující procentuální rozdělení vozidel:

- **Emisní vozidla (EURO I- V)** **5%**
- **Nízkoemisní vozidla (EURO VI)** **35%**
- **Bezemisní vozidla (elektropohon)** **60%**

Do roku 2035 by měla být vyřazena všechna vozidla, která jsou zdrojem nadměrného hluku.

INFRASTRUKTURA

Dostupnost zastávek MHD

Bezbariérový přístup na zastávky musí být důsledně uplatňován u zastávek, kde jsou velké obraty cestujících a v blízkosti veřejných budov (úřady, školy, atd.). Zastávky a přístupy k nim musí být rovněž vybaveny prvky pro nevidomé a slabozraké občany.

V roce 2015 je dle údajů DPO bezbariérovou úpravou vybaveno **66% zastávek** obsluhovaných MHD.

Standardem by mělo být minimálně **75% zastávek** z celkového počtu zastávek obsluhovaných MHD. Součástí bezbariérové úpravy je i výška nástupní hrany 200 mm, která usnadní nástup do vozidel.

Komfort zastávek

Cestující čekající na spoj musí mít zajištěn alespoň minimální komfort, který je možné v rámci zastávek a jejich prostorového uspořádání zajistit. Většina zastávek by měla být vybavena přístřeškem s lavičkou a odpadkovým košem.

Dle údajů DPO je v roce 2015 vybaveno přístřeškem **28% zastávek** na síti obsluhované MHD.

Standardem by mělo být minimálně **50% zastávek** z celkového počtu vybaveno přístřeškem. Rozměr přístřešků a jejich prostorové uspořádání musí odpovídat významu zastávky z hlediska počtu cestujících a zároveň musí splňovat normové požadavky. Součástí přístřešků musí být lavičky a odpadkové koše.

Bezpečnost na zastávkách

- Kamerový dohled zastávek

Kamerový dohled zastávek je nutné realizovat u zastávek, kde je předpoklad zvýšené kriminality a cestující se cítí být ohroženi. Nezbytnou součástí kamerového dohledu je i dostatečné osvětlení zastávek veřejným osvětlením. Jedná se především o tramvajové zastávky, kde se pohybuje nejvíce cestujících.

Dle údajů DPO v roce 2015 **není instalován** kamerový dohled na žádné zastávce.

Požadovaným standardem je vybavení **30% tramvajových zastávek** kamerovým dohledem napojeným na pracoviště Městské policie.

- Help tlačítka

Pro zvýšení bezpečnosti cestujících je vhodné umístit na rizikové zastávky MHD tlačítka, která automaticky přivolají hlídku Městské policie.

Dle údajů DPO v roce 2015 **nejsou** tato tlačítka umístěna na žádné zastávce MHD.

Požadovaným standardem je umístění tlačítek na **30% tramvajových zastávek**.

Přestupní uzly

V některých přestupních uzlech jsou poměrně velké vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami MHD. Jako příklad je uveden přestupní uzel Nová Ves, vodárna, kde vzdálenost mezi zastávkou autobusu v ulici Mariánskohorská a tramvajovou zastávkou v ulici Plzeňská je od označníku k označníku cca 320 m.

Standardem by měla být minimální délka přestupu mezi zastávkami. Ideálním řešením jsou sdružené nástupní hrany pro více trakcí – přestup hrana - hrana. Toto řešení není vždy možné, zejména v prostoru křižovatek. V zásadě je nutné odstranit zbytečné schody, umístění zastávek za křižovatku a (architektonicky krásné) klikaté cestičky. **Maximální délka** přestupu by měla být ideálně do **30 m** maximálně do **100 m**.

SYSTÉM

Spolehlivost spojů

Spolehlivost spojů je jedním ze základních požadavků cestujících na hromadnou dopravu. Zejména v sedlových časech je výpadek spoje pro cestující velice nepříjemný a má dopad do důvěry cestujícího v systém MHD. Je žádoucí trvale dosahovat minimum výpadků. Obnovení provozu do 30 minut u nekolejových vozidel a 45 minut u kolejových, pokud nedošlo k vykolejení. Je nutná součinnost s Policií ČR za účelem maximálně zrychlit vyšetřování nehod.

Dle údajů DPO v roce 2015 jsou zaznamenány výpadky pro jednotlivé trakce následující:

- **Autobusy** **4,13 výpadků/100 tis. km**
- **Trolejbusy** **13,87 výpadků/100 tis. km**
- **Tramvaje** **13,52 výpadků/100 tis. km**

Požadovaným standardem pro cílový stav jsou při plánovaném navýšení rozsahu sítě následující údaje:

- **Autobusy** **5 výpadků/100 tis. km**
- **Trolejbusy** **15 výpadků/100 tis. km**
- **Tramvaje** **15 výpadků/100 tis. km**

Jedná se o hraniční hodnoty, které by neměly být překročeny.

Obsazenost vozidel

Reálná obsazenost vozidel MHD je dána požadavkem objednatele přepravy tj. město Ostrava, aby standard byl nastaven na maximálně **60% technické obsaditelnosti** vozidel MHD. Tento požadavek má vliv na počet spojů a velikost nasazených dopravních prostředků a má tedy vliv na finanční prostředky vkládané do provozu.

Dostupnost

- Intervalů spojů

Intervaly jednotlivých spojů se liší od atraktivnosti spoje a časovému období v týdnu (sedlo, přepravní špička, víkendový provoz). V denním provozu pracovního dne jsou páteřní tramvajové spoje vedeny

v minimálním intervalu 10 minut, což by nemělo být překročeno. V sedlovém období pracovního dne by interval neměl překročit 20 minut.

Standardem pro maximální intervaly jsou požadovány hodnoty (v rámci celého týdne):

- **Autobusy** **40 minut**
- **Trolejbusy** **40 minut**
- **Tramvaje** **40 minut**

Intervaly zejména páteřních linek tramvajové a trolejbusové dopravy budou řádově kratší, neboť jinak by nebyla uspokojena poptávka po MHD a mohl by nastat odliv cestujících, což je nežádoucí. Noční interval je přijatelných 60 min. U nočních linek, je ovšem podmínkou dodržení přestupní vazby (i mezidruhové), včetně případného čekání přípojů a zpožděný spoj.

- Docházka na zastávku

Poloha zastávek ve stávajícím zastavěném území je víceméně stabilizována a změny poloh zastávek MHD jsou minimální. Jak bylo prokázáno v analytické části dokumentace, je ve stávajícím zastavěném území zajištěna dostupnost zastávek v definovaných vzdálenostech od zástavby. Dostupnosti jsou nastaveny rozdílně pro jednotlivé typy zástavby. Pro nově zřizované zastávky v rozvojových plochách je nutné dodržet následující standardy:

- **Centrální část města** **250 m**
- **Hromadné bydlení** **400 m**
- **Individuální zástavba** **500 m**
- **Průmyslové objekty** **250 m (od centrálního vstupu do areálu)**

Dostupové vzdálenosti k zastávkám MHD musí být dodrženy zejména v rámci rozvojových a přestavbových ploch.

Komfort z hlediska systému MHD

- Informace

Do požadovaného komfortu zastávek jsou zahrnuty elektronické informační panely pro cestující, které podávají aktuální informace o skutečném příjezdu spoje do zastávky. Tyto tabule budou osazeny zejména na zastávkách s velkým obrátem cestujících. Požadovaným **standardem je vybavení 25% zastávek** těmito informačními panely (nerozlišeno pro jednotlivé trakce).

- Odbavovací systém

Odbavovací systém musí splňovat podmínky pro plnou integraci s navazující meziměstskou autobusovou a železniční dopravou. Informace o tarifech musí být přehledné a srozumitelné. Cestující hromadnou dopravou by měl nejlépe na jeden jízdní doklad projet celou trasu bez nutnosti nákupu dalšího přepravního dokladu u jiného dopravce. Požadovaným standardem je tedy **plně integrovaný systém** v Ostravě a přilehlých obcích a městech.

5.3.2.4 Přestupní uzly

Významné přestupní uzly jsou uvedeny v analytické části dokumentace. Zde přestupuje značné množství cestujících a kvalita přestupního uzlu je jedním z faktorů pro rozhodování cestujících o využití hromadné dopravy. Jelikož cílem je udržení či navýšení počtu cestujících hromadnou dopravou, je nutné proto vytvořit podmínky z hlediska kvalitních zastávek hromadné dopravy. Při rekonstrukcích je nutné se zaměřit zejména na přestupní uzly, kde přestupuje značné množství cestujících mezi jednotlivými druhy hromadné dopravy.

V přestupních uzlech je nutná podpora integrace jednotlivých druhů dopravy – systém hrana – hrana. Systém funguje spolehlivě pro autobusy a trolejbusy, po dílčích úpravách jízdních pruhů a tramvajových pásů i pro tramvaje a autobusy. Je řešitelné i sloučení tramvajové a trolejbusové trakce do jedné zastávky.

Přestupní uzel Nová Ves, vodárna.

Problémem v tomto cestujícími zatíženém uzlu jsou délky přestupních vazeb mezi jednotlivými zastávkami a nevyhovující délky přechodů přes dopravně zatížené komunikace. Razantní a finančně značně náročnou úpravou je spojení s nově vybudovaným přestupním uzlem Hulváky. To by obnášelo novou tramvajovou trať ulicí U Koupaliště a nové propojení okružní křižovatky Mariánskohorská x Severní spoj – Sokola Tůmy. Tím by došlo k přímému vedení všech linek soustavu zastávek, které by byly v malých docházkových vzdálenostech.

Méně finančně nákladnou rekonstrukcí je vedení autobusových spojů prostorem tramvajových zastávek. Nebude sice zcela odstraněno nutné použití přechodů pro chodce, ale dojde ke zkrácení vzdáleností mezi zastávkami autobusů a tramvají. Autobusové linky jedoucí ve směru Poruba (Hulváky) – Muglinovská budou zastavovat v tramvajové zastávce na ulici 28. října. Znamená to provést stavební úpravy obou zastávek, včetně úseku tramvajového tělesa, kde bude prováděno zajištění a vyjždění autobusů. Nejedná se o příliš nákladnou investici, která na druhou stranu značně vylepší přestupní vazby. Při této úpravě je nutné podrobnější studií prověřit, zda zastávky jsou kapacitně dostačující při stávající a výhledové frekvenci spojů.

Přestupní uzel Sad B. Němcové

Zastávky hromadné dopravy jsou situovány na jednotlivých větvích křižovatky (Mariánskohorská, Muglinovská, Sokolská třída) a tramvajové zastávky jsou v přilehlé zeleni. Do přestupního uzlu je nutné ještě zahrnout tramvajové zastávky v ulici Nádražní. V prostoru přestupního uzlu jsou vedeny všechny druhy městské dopravy a jsou vedeny několika směry. Jejich koncentrace do několika málo nástupních hran je v podstatě v daném prostoru a komplikovanosti křižovatky nemožná. Částečným řešením by bylo přiblížit autobusové a trolejbusové zastávky blíže ke křižovatce (Muglinovská, Sokolská třída) – zkrácení přestupních vazeb.

V rámci Územního plánu Ostrava je navržena přestavba tělesa Mariánskohorské a Muglinovské (II/647) v úseku Jirská – Teslova, včetně vyvolané úpravy tramvajové tratě - (DK147), která je v investičních plánech

MSK vedena pod označením OV/S/196. V rámci této úpravy nebude přistoupeno k razantní změně umístění zastávek hromadné dopravy.

Aby bylo dosaženo snížení počtu nástupních hran rozmístěných po okolních komunikacích, je nutný poměrně razantní zásah do trasování jednotlivých linek hromadné dopravy. Tramvajová trať vedoucí sadem by byla zrušena, převedena okolo Hlavního nádraží a novou tratí ulicí Skladištní (dle územního plánu). Trolejbusová trať z ulice Sokolská by byla vedena obousměrně ulicí Suchardovou a Nádražní. Ulice Nádražní by byla ve směru od centra města pro individuální dopravu uzavřena v úseku Myslbekova – Mariánskohorská z důvodu návrhu bezpečných zastávek v ulici Nádražní a v Mariánskohorské. I přes značné finanční náklady se ovšem nepodaří plně odstranit přestupní vazby, které bude nutné realizovat po přilehlých chodnících.

Přestupní uzel Karolína

Jedná se o moderní přestupní uzel, kde jsou autobusy a tramvaje vedeny ve společných zastávkách. Zastávka je velmi zatížena cestujícími, což prokázalo i provedené sčítání v roce 2014, které bylo provedeno v rámci analytické části Integrovaného plánu mobility. Dle našeho názoru byl při návrhu uličního prostoru podceněn význam pěších a zejména cestujících hromadnou dopravou. V přepravních špičkách jsou nástupní ostrůvky poměrně plné.

Přestupní uzel náměstí Republiky

V tomto přestupním uzlu jsou vedeny všechny trakce městské hromadné dopravy a v těsné blízkosti se nachází ÚAN. Všechny zastávky MHD a prostor ÚAN jsou propojeny podchodem, což má za výhodu mimoúrovňové křížení pěších s automobilovou dopravou. Tato výhoda se vzhledem k obecné bezpečnostní situaci v podchodech stává problémem, na který je nutno reagovat. V rámci územního plánu Ostrava je navržena částečná rekonstrukce náměstí Republiky, kdy je uvažováno se změnou napojení ulice Hornopolní na ulici Senovážnou (DK 151). Tato investiční akce neřeší problematiku chodců na přestupech. Dle našeho názoru je řešením celková rekonstrukce, kde navíc oproti stávajícímu stavu bude umožněn pohyb chodců úrovňově přes přechody.

Přestupní uzel Poruba, vozovna

Tento přestupní uzel na ulicích Opavská, Porubská a Sokolovská umožňuje přestup mezi autobusovou a tramvajovou dopravou. Zastávky tramvaje jsou pouze na ulici Opavská. Zastávky jsou od sebe poměrně vzdáleny, což činí přestupní uzel nepříjemný z hlediska přestupujících cestujících. Navrhujeme na ulici Opavské řešit společné zastávky pro autobusy a tramvaje – úprava tramvajového tělesa a přilehlého jízdního pásu a autobusové zastávky v ulici Porubská a Sokolovská přiblížit co nejvíce křižovatce. Prostor v území na to je, nutné vybudování nových zálivů.

Přestupní uzel Kotva

V tomto přestupním uzlu jsou tramvajové zastávky situovány na ulici Výškovická a zastávky autobusové dopravy na ulici Čujkovova. Trasování tramvají a autobusů se v křižovatce obou ulic kříží a nelze tedy navrhnout společné zastávky. Jediným možným a technicky proveditelným řešením je přiblížení zastávek k hranici křižovatky. Problém je s autobusovými zastávkami, kde přiblížení na hranici křižovatky není možné, neboť je zde křižovatka s ulicí Krylovova.

Přestupní uzel Hulváky

Přestupní uzel Hulváky by dle kapitálového rozpočtu statutárního města Ostravy měl být stavebně dokončen v roce 2017. Cílem výstavby je zjednodušení a zkrácení přestupních vazeb mezi jednotlivými druhy městské dopravy. Výsledkem bude atraktivnější přestupní uzel pro cestující.

Přestupní uzel Globus – Opavská

Na příjezdu po silnici I/11 od Opavy je na západním okraji města připravován projekt přestupní uzlu, kde je plánováno vybudování záchytného parkoviště typu P+R, které bude navázáno na tramvajovou trať a autobusové spoje. Tato investiční akce má velmi úzkou vazbu na výstavbu tramvajové trati, která bude napojena na stávající tramvajovou síť v ulici Martinovská – popis tramvajové trati je proveden v předchozích kapitolách.

5.3.2.5 Přestupní terminály

Generální dopravní plán města Ostravy z roku 1995 i jeho aktualizace z roku 2005 navrhuje v Ostravě **zřízení pěti terminálů veřejné dopravy – Svinov, Hranečník, Černý Potok, Dubina** a dále zůstává **ÚAN** pro část frekvence z jižního směru. V době zpracování Integrovaného plánu mobility jsou v provozu terminály Svinov a Hlavní nádraží. Ve výstavbě jsou terminály Hranečník a Dubina. Další terminály nejsou na území města v rozvojových dokumentech uvažovány.

Přestupní terminály jsou novým jevem, který není v síti hromadné dopravy Ostravy zakomponován. Výjimkou jsou přestupní terminály Svinov a Hlavní nádraží, kde dochází k přestupu mezi železniční dopravou (linky „S“, dálkové i mezinárodní spoje), městskou hromadnou dopravou a příměstskou autobusovou dopravou. Součástí terminálů jsou i parkovací kapacity.

Terminál Svinov je z hlediska funkčnosti a vytíženosti cestujícími ojedinělý projekt na území města, který se plně osvědčil a i dle provedených průzkumů je to jedna z nejvytíženějších zastávek hromadné dopravy ve městě. Jedná se v podstatě o soustavu tří zastávek městské hromadné dopravy, meziměstské dopravy a zejména železniční dopravy. Terminál je moderní dopravní stavbou bez nutnosti stavebních úprav a změn.

Terminál Hlavní nádraží zaostává za terminálem Svinov svou vybaveností, což je dáno starší době vzniku. Velkou výhodou Hlavního nádraží oproti terminálu Svinov jsou kratší přestupní vazby mezi železniční

a tramvajovou dopravou. Přestože terminál Hlavní nádraží prošel částečnou rekonstrukcí, stále se nejedná o finální stav. Hlavním nedostatkem jsou problémy s bezbariérovými trasami. Počínaje nevhodným řešením tramvajové zastávky a konče nevhodně řešenou budovou Hlavního nádraží, kde je mezi nástupištěm železniční dopravy a přednádražním prostorem řada schodišť bez zařízení pro vozíčkáře.

ÚAN (Ústřední autobusová nádraží) je určen převážně pro přestup z příměstské, meziměstské a dálkové autobusové dopravy na městskou hromadnou dopravu. Přestupní terminál je z hlediska provozního plně funkční, včetně zázemí pro cestující. Poloha terminálu je výhodná z hlediska autobusových spojů – kapacitní napojení na ulici Místecká a i z hlediska cestujících hromadnou dopravou a dostupností z centra. Na ÚAN systémem podchodů navazuje přestupní uzel městské hromadné dopravy. Terminál je pro dopravu vyhovující, je nutné zkvalitnit přestupní vazby na hromadnou dopravu – nevyhovující kvalita podchodů.

Problematika přestupních terminálů hromadné dopravy rozděluje obyvatele Ostravy a cestující hromadnou dopravou v Ostravě a okolí na dvě skupiny, z nichž jedna skupina terminály vítá a druhá se staví proti jejich zřizování a provozování. Pozice přestupních terminálů na hranici zástavby je v Ostravě velmi problematická. Je to dáno dobrou dostupností centra města i pro autobusy hromadné dopravy i ve špičkách pracovních dnů. Aby po spuštění provozu terminálů nenastal odliv cestujících do osobních vozidel, je nutné zajistit velmi dobrou a kapacitní návaznost spojů. Celková doba jízdy cestujícího do centra města by neměla být výrazně vyšší po spuštění terminálu, než ve stavu před spuštěním terminálu. Ve stanovení jízdních řádů musí být zajištěna návaznost příměstských a městských autobusů končících na terminálu na tramvajovou či trolejbusovou dopravu. I přes zajištění návaznosti nelze očekávat úbytek části cestujících do individuální dopravy, neboť nebudou ochotni akceptovat přestup navíc.

Aby nedocházelo ke zbytečnému odlivu cestujících z prostředků hromadné dopravy, bude nutné změny v jízdních řádech tvořit citlivě a je možné, že budou nutné úpravy po zkušebním provozu. Pokud zavedení změny jízdních řádů prokáže úbytek počtu cestujících v hromadné dopravě, nejsou splněny indikátory udržitelné mobility a je nutné provést opatření proti tomuto trendu. Počty cestujících je nutné sledovat a včas reagovat na případné negativní trendy.

Přestupní terminály musí být vybaveny na přijatelné úrovni tak, aby cestující měl pocit bezpečí při přestupu. Terminály musí být dostatečně osvětleny, vybaveny kamerovým dohledem a musí v prostoru terminálu být maximálně omezen výskyt nepřizpůsobivých občanů. Jakmile cestující bude v tomto prostoru několikrát omezen či obtěžován, bude hledat alternativní způsob cestování – nejčastěji využití vlastního vozidla. Součástí terminálů musí být služby pro cestující, které zpříjemní přestupní vazby.

Z důvodu nejasnosti nastalé situace po zprovoznění přestupních terminálů na hranici města nedoporučujeme přípravu dalších terminálů do doby, než bude dostatečně vyhodnocen vliv provozovaných terminálů na počet cestujících hromadnou dopravou. Jedná se tedy primárně o navrhovaný terminál Černý potok.

Terminál Hranečník je budován pro soustředění meziměstských linek ze směru od Karviné, Orlové a Havířova. Autobusové linky zde budou ukončeny a cestující budou dále do centra města pokračovat tramvajovou linkou, nebo budou moci využít i trolejbus. Součástí terminálu je i parkoviště P+R a další služby, které budou mít cestující k dispozici.

Terminál Dubina je určen pro ukončení meziměstských linek z jižních oblastí od Ostravy. Jedná se o linky, které využívají pro cestu do Ostravy silnici I/58 a jsou do prostoru terminálu přivedeny. Terminál nemůže být určen pro linky meziměstské dopravy využívající silnici R56, neboť není zajištěno přímé komunikační propojení mezi touto městskou radiálou a přestupním terminálem. Časová ztráta cestujícího, kterého by meziměstský autobus vzl po místních komunikacích na terminál Dubina a dále by pokračoval tramvají do centra města, je oproti dojezdu meziměstského autobusu na ÚAN tak vysoká, že by se pro cestující stala velice neatraktivní a to by vedlo k odlivu cestujících z prostředků hromadné dopravy.

Terminál Černý potok/Hlučínská. Terminál je veden jako návrhová plocha územního plánu. Z důvodu výstavby terminálu Hlavní nádraží se nedoporučuje tento terminál budovat. Linky, které by končily na tomto terminálu, budou vedeny na terminál Hlavní nádraží, který bude zajišťovat možnost přestupu jak na linky MHD tak a linky regionální i nadregionální vlakové dopravy. V místě tramvajové smyčky v ulici Hlučínská se doporučuje výstavba záchytného parkoviště P+R.

5.3.2.6 Regionální lehká tramvajová doprava

Dle územního plánu je uvažováno se zavedením linek lehké tramvajové dopravy do okolních měst, které mají přímou vazbu na město Ostrava. V podstatě se jedná o částečné znovuzavedení systému meziměstských tramvají, který v Ostravě a okolí již fungoval a byl během let minulých zrušen. Tramvajové trati vedly do Hlučina, Klimkovic, Karviné a do Bohumína. Jedinou tramvajovou tratí, která se zachovala je trať Vřesínská – Zátíší, která je řešena jako jednokolejná s výhybnami.

Nově navrhovaný systém dle územního plánu vychází z předpokladu, že budou využity částečně využitý stávající železniční trati a vlečky, které jsou zbytkem poměrně rozsáhlého průmyslového kolejiště v území.

V územním plánu jsou navrhovány tyto trati:

- Trať Ostrava – Havířov. Je uvažováno s částečným využitím železničních a vlečkových tratí. Nové plochy železniční dopravy jsou v územním plánu vyznačeny pod kódem DZ9/R.
- Trať Ostrava – Orlová. Část nově navržené trasy je součástí koridoru VRT (DZ1/R) a část je vedena v trase železniční vlečky. V územním plánu jsou navrženy pro tuto trať funkční plochy DZ10/R a DZ11/R.
- Trať Ostrava – Hlučín. Tramvajová trať vychází ze stávající konečné tramvaje Hlučínská a je vedena podél stávající silnice I/56. V územním plánu je pro tuto trať vymezena plocha DZ12/R

Všechny navrhované trati lehké tramvajové dopravy jsou navrženy jako rezervní plochy a s jejich výstavbou se tedy uvažuje až po návrhovém období územního plánu. Do zásobníku projektů Integrovaného plánu mobility jsou tyto trati zařazeny až do výhledového období roku 2045.

Meziměstské tramvajové trati jsou perspektivním dopravním počinem, který umožní snížit negativní vlivy automobilové dopravy na území města Ostravy. Tramvajové spoje z okolních měst bude možné vést i po tramvajových tratích města Ostrava a tím nebudou cestující nuceni přesedat na okraji města do jiného spoje. Součástí projektu lehké tramvaje musí být i soustava parkovišť P+R, které budou situovány u jednotlivých zastávek v obcích mimo Ostravu. Tento způsob snížení počtu vozidel ve městech je obvyklý ve vyspělých zemích, kde řidiči se dopraví osobním vozidlem na nejbližší zastávku kolejové dopravy, která je následně zaveze bez velkého časového zdržení až do centra města.

5.3.3 Osobní železniční doprava

Město Ostrava je protkáno železničními tratěmi, které ho propojují se sousedními městy. Logickým důsledkem toho fungujícího systému je jeho zapojení do systému hromadné dopravy města a okolí. Využitelnost železniční dopravy je podložena množstvím železničních stanic a zastávek, které jsou rozmístěny po celém území. V současném stavu jsou zavedeny linky „S“ a „R“, které zajišťují zejména meziměstskou dopravu. Osobní železniční doprava musí být nedílnou součástí systému ODIS, neboť příznivě ovlivňuje počet cestujících, kteří využívají hromadnou dopravu. V rámci zkvalitnění dopravní obslužnosti území železniční dopravou jsou součástí územního plánu následující stavby železniční infrastruktury:

- Zdvoukolejnění tratě 321 v úseku Ostrava Svinov – odbočka Odra - (DZ2). Cílem stavby je zvýšení kapacity tratě pro příměstskou kolejovou dopravu.
- Zdvoukolejnění tratě 321 v úseku Ostrava Svinov – hranice Děhylova včetně přestavby nadjezdu ulice Elektrárenské (DZ3). Cílem stavby je zvýšení kapacity tratě pro příměstskou kolejovou dopravu.
- Přepojení báňské dráhy na trať 323 v prostoru ulice Lihovarské včetně vyvolaných úprav napojení ulice Lihovarské na Frýdeckou - (DZ4). Přínosem stavby je uvolnění území pro urbanizaci území jižně Karoliny směrem na Vítkovice.
- Vybudování železniční zastávky Ostrava Zábřeh - (DZ5). Záměrem stavby je zajištění obsluhy území železniční osobní dopravou.
- Přestavba Vítkovické závodní dráhy v úseku Ostrava-střed – Ostrava-Vítkovice na regionální železnici včetně nové železniční zastávky a návazné dostavby komunikační sítě v území - (DZ6). Záměrem stavby je zkvalitnění obsluhy území železniční osobní dopravou. Cílem návazné dostavby komunikační sítě je vybudování souběžné páteřní komunikace přestavovaného území Vítkovice - Dolní oblast pro jeho dopravní obsluhu automobilovou i veřejnou osobní nekolejovou dopravou.
- Vybudování železniční zastávky Nová Huť - jižní brána - (DZ8). Záměrem stavby je zkvalitnění obsluhy území železniční osobní dopravou.

- Modernizace železničního uzlu Ostrava hlavní nádraží na koridorové trati 270 včetně přestavby podjezdů na ulici Hlučínské a Švermově a obnovení Havránkova podchodu v prostoru prodloužené ulice Místecké – (DZ13). Záměrem stavby je dokončení úprav koridorové tratě v prostoru hlavního nádraží při zohlednění výhledové vysokorychlostní tratě.
- Přestavba Vítkovické závodní dráhy v oblasti stanice Ostrava – Vítkovice v rámci vymezených ploch železniční dopravy - (DZ 14). Úpravy vlečky Vítkovic v oblasti železniční stanice Ostrava – Vítkovice sledují zlepšení podmínek pro kolejovou obsluhu průmyslového areálu a její napojení na celostátní trať.
- Výstavba vysokorychlostní tratě včetně vyvolané přeložky železniční tratě 270 v oblasti Polanky nad Odrou - (DZ1/R). Trasa vysokorychlostní tratě je přebírána z nadřazeného rozvojového dokumentu. Cílem její výstavby je zajistit kolejové propojení evropských relací v přepravě osob na velké vzdálenosti. Záměr je obsažen v nadřazené ÚPD pořizované Moravskoslezským krajem

(s předpokladem vybudování sítě RS)

Záměry v oblasti železniční dálkové dopravy:

- První přepravní segment (Ex):
 - **Ex1 (...) Praha - Brno - Ostrava (...)** předpoklad intervalu 30' celodenně, souprava 400 osob, rychlost dle parametrů RS1, elektrická trakce, příjezd po trati RS. Z pohledu MD se očekává jízda přes Bohumín a pokračování v intervalu 120' směr Žilina. Do Polska dle vývoje jednání s polskou stranou. Zbývající vlaky budou ukončeny v prostoru Moravskoslezské aglomerace, tj. ukončeny v Bohumíně, vedeny do Třince přes Karvinou variantně vedeny přes Ostravu Střed a Havířov do Třince. Polanecká spojka musí umožnit průjezd vlaků z trati RS do Ostravy-Kunčic.
 - **Ex4 Břeclav - Otrokovice - Ostrava** (s možným pokračováním dále do Polska). Obsluhuje současné tarifní body linky Ex4 na území ČR, příjezd do uzlu Ostrava po konvenční dráze, elektrická trakce. Interval 120' se špičkovým vloženými vlaky na 60'. Předpokládá se poloha odvozená od Ex4A v Břeclavi.
 - **Ex4A Wien/Bratislava - Břeclav - Brno - Ostrava - Katowice (...)** předpoklad potřebného intervalu 120', souprava 400 míst, elektrická trakce. Příjezd po trati RS. V Břeclavi poloha systémově jako Ex3.
- Druhý přepravní segment (R):
 - **R8 Brno - Ostrava - Bohumín**, interval 60', souprava 400 osob, min. 160 km/h (do výstavby nové trati), elektrická trakce, ukončení v Brně (možnost průjezdu do kordónové stanice), časová poloha cca stávající dle konceptu na trati 300, úsilí po provázání Ex2 a R8 v Hranicích na Moravě dle možností infrastruktury, vybrané vlaky zastavují ve stanicích Suchdol nad Odrou a Studénka. Příjezd po konvenční dráze. Ukončení/počátek linky v žst. Bohumín, popř. Třinec.
 - **R18 Praha - Pardubice - Olomouc - Ostrava** interval 60' (v sedle 120'), souprava 250 osob, min. 160 km/h, elektrická trakce. Poloha vlaku závisí na uspořádání Ex1. Cílová

stanice této linky rovněž výrazně závisí na uspořádání Ex1 a dohodě s regionální dopravou. Příjezd po konvenční dráze.

- **R27 Olomouc – Opava – Ostrava střed (R10)**, interval 120' s vloženými vlaky objednávanými regionální dopravou, souprava až 400 osob (výrazné špičkové výkyvy), poloha L:00 v Olomouci, dále dle stavu infrastruktury na předmětných dráhách (nyní křižování ve Valšově, Krnově, Ostravě Svinově. Ukončení/počátek linky v žst. Ostrava střed. Nezávislá trakce.

Regionální doprava:

- **S1** Krnov - Opava východ - Ostrava-Svinov - Ostrava-Vítkovice - Ostrava-Kunčice -Havířov - Český Těšín, interval 60', ve špičce 30', ukončení linky v Krnově a Českém Těšíně,
- **S2** Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. - Bohumín - Karviná - Český Těšín - Třinec -Jablunkov - Mosty u Jablunkova - (Čadca), interval 60', ve špičce 30', ukončení linky v Mostech u Jablunkova a v Ostravě-Svinově,
- **S3** Ostrava-Svinov - Studénka - Suchdol n.O. - Hranice na Mor. (-Přerov), interval 60', ve špičce 30', ukončení linky v Přerově a Ostravě-Svinově,
- **S4** Havířov - Ostrava-Kunčice - Ostrava střed - Ostrava hl.n. - Ostrava-Svinov – Studénka Mošnov, interval 60', ukončení linky Havířově a Mošnově,
- **S5** (Opava východ) - Ostrava-Svinov - Ostrava-Vítkovice - Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek - Frýdlant n.O. - Ostravice, interval 60', ukončení linky ukončení linky v Ostravě-Svinově a Ostravici,
- **S6** (Ostrava-Svinov -) Ostrava hl.n. - Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek - Veřovice -(Valašské Meziříčí), interval 60', ukončení linky ve Veřovicích a Ostravě hl.n.,
- **R1** Krnov - Opava východ - Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. - Ostrava-Kunčice - Havířov -Český Těšín - Třinec - Jablunkov, interval 120', ukončení linky v Krnově a Jablunkově Návsí,
- **R2** Ostrava-Svinov - Ostrava-Vítkovice - Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek - Frýdlant n.O. Valašské Meziříčí (- Vsetín), interval 120', ukončení linky v Ostravě-Svinově a Valašském Meziříčí.

[illegible]

Zapojení osobní železniční dopravy do systému příměstské veřejné dopravy, včetně taktového řešení jízdních řádů a nasazení moderních elektrických jednotek přináší do příměstské dopravy úplně novou kvalitu, kterou je nutné dále rozvíjet. Atraktivita systému linek S přilákala i cestující z osobních vozidel, což má pozitivní vliv na objem individuální dopravy jedoucí do/z Ostravy za prací atd., snížení tlaku na parkovací místa v centru města a navýšení počtu cestujících v městské hromadné dopravě. K zájmu o linky S přispívá i poloha železničních zastávek v těsné blízkosti centra města či na kapacitních linkách městské hromadné dopravy. Přesun části cestujících z individuální dopravy do hromadné má synergický vliv na životní prostředí ve městě, zejména z hlediska životního prostředí.

5.3.4 Podpora pěší a cyklistické dopravy

Zejména při výstavbě náročných staveb infrastruktury pro individuální dopravu byly potřeby pěších opomíjeny natolik, že se jim značně prodlužovala cesta jak délkově, tak výškově a časově. Protože pěší doprava je naprosto nenahraditelnou součástí systému udržitelné dopravy ve městě, **je potřebám pěší dopravy třeba přiměřeně přizpůsobit každé dopravní řešení, každá výstavba, každý projekt organizace veřejných prostranství a uličního prostoru.**

Každá pěší trasa by měla být bezbariérová, bezpečná a s co nejmenšími časovými ztrátami. Až na minimum jedinců je **pěší chůze v rámci mobility obyvatelstva nenahraditelná.** Všude, kde je pěší chůze výslovně zakázána, musí být nahrazena jiným adekvátním spojením. V zastavěném území města **musí být vytvořeny podmínky pro bezpečnou pěší chůzi alespoň po jedné straně komunikace.** Pěší trasy musí být **spojité, přístupné, navazovat na hlavní pěší zdroje a cíle, parkoviště a zastávky či terminály hromadné dopravy.**

Pro úpravu a zlepšení pěších tras na území města musí být vytvořen samostatný investiční program, sledovaný příslušnou komisí. Hlavní zaměření musí být na bezpečné přechody, splňující platné normy z hlediska délky, vyznačení, bezpečnosti, řízení i s ohledem na nehodovost, intenzity dopravy, rychlost dopravy a blízkost školských, zdravotních a sociálních zařízení a dalších soustředěných cílů.

Podpora cyklistické dopravy nezahrnuje pouze níže uvedené budování cyklostezek, ale musí zahrnovat ve svém programu i následující aktivity:

- Zajištění vyvážené pozornosti a integrovaného přístupu;
- Vytvoření akčních plánů s jasným vymezením odpovědnosti, finančního krytí, stanovením reálných cílů, zajištěním politické podpory a s koordinací s dalšími investičními akcemi ve městě zejména do dopravy;
- Zajištění bezpečnosti, bezbariérovosti a spojitosti tras;
- Odstranění/vyřešení míst a úseků s vysokým rizikem nehod;
- **Zpřístupnění cyklo dopravy širokému spektru obyvatel od dětí a školní mládeže až po seniory,** ne pouze pro určitou generační skupinu sportovně založených cyklistů – prioritou budování cyklotras převážně pro dopravu do zaměstnání a škol;

- Vytvoření vazeb cyklistické dopravy nejen mezi jednotlivými částmi města, ale i s obcemi v širším okolí, s vytvořením radiálních i tangenciálních vazeb nejen sportovně- rekreačního charakteru, ale i pro uspokojení denních pracovních cest (práce, nákup, škola, volný čas);
- Vytvoření nebo podpora doprovodné infrastruktury;
- Vytvoření podmínek pro parkování a uschování kol;
- Vytvoření podmínek pro propojení cyklistické a veřejné dopravy

5.3.4.1 Dopravní politika ČR – aktualizace 2013

Integrovaný plán mobility je v souladu s opatřeními souvisejícími s nemotorovou dopravou:

- Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících **relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště.**
- Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány **využívat** veřejně projednanou **Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.**
- Vytvářet řešení dopravního prostoru s **respektováním požadavků pro osoby tělesně postižené (bezpečnost, bezbariérovost).**

Hlavní zásady rozvoje infrastruktury nemotorové dopravy, uplatnitelné v Ostravě:

- Postupně budovat infrastrukturu cyklistické dopravy s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
- Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek integrace cyklistického provozu formou vhodného uspořádání komunikace a ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy.
- Velmi vhodným řešením kromě cyklostezek a cyklotras je též cyklistický pruh, který má význam pro ty komunikace a projekty, kde není možné při zklidnění komunikací ze 4 pruhů na 2 pruhy propagovat současně cyklistické stezky, které jsou stavebně a finančně náročnější, kde lze naopak výhodně uplatnit zřízení cyklistických pruhů při zvážení všech v úvahu přicházejících forem segregace/nesegregace.
- Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu.
- Zajišťovat finanční podporu pro systémy osobní navigace pro osoby se sníženou schopností orientace a pro implementaci opatření pro osoby se sníženou schopností pohybu

5.3.4.2 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR 2013 – 2020

Strategické cíle na národní úrovni:

- Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).

- Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.

Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny. Strategické cíle na místní úrovni Ostravy jsou:

- **Zvýšit počet cyklistů** a usilovat o to, aby **jízda na kole byla bezpečná** a atraktivní.
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras – najít a **odstranit obecné překážky** bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a **bezbariérovost** na trase – odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- **Vytvořit zázemí** v cíli – zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojíždě do práce.
- Realizovat lepší kampaně – zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a její důsledků na zdraví obyvatel.
- Vytvořit **zázemí pro odpočinek** – podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné infrastruktury, podpořit projekt „Česko jede“.

5.3.4.3 Systém městských kol

Systém městských kol neboli „bike sharing“ je v mnoha zahraničních městech součástí dopravy po městě. Jedná se o veřejné půjčovny kol využívané zejména na krátké cesty, kdy si lze kolo vypůjčit na jednom stanovišti a na jiném ho vrátit. Systém funguje jako doplňkový k městské hromadné dopravě a železniční dopravě.

Městská kola jsou určena pro návštěvníky města i běžné občany. Kola je dobré umístit na strategické body města, např. železniční stanice, centrum, úřady, nemocnice nebo také sídliště či univerzity a další školy. Občan tak může na cestě zkombinovat jízdu na kole s chůzí nebo s prostředkem hromadné dopravy.

Typickým uživatelem systému městských kol tak je návštěvník či každodenně dojíždějící občan okolních obcí, který přijede do Ostravy veřejnou hromadnou dopravou a po městě bude využívat jízdní kolo. Dalšími uživateli budou občané města, kteří se budou jízdními koly dopravovat do práce nebo do domova. Velký potenciál má systém v případě zapojení studentů.

Z dotazníkových průzkumů vyplynulo, že velká část občanů nepoužívá k dopravě po městě jízdní kolo z bezpečnostních důvodů, jelikož se kolo bojí ve městě odstavit u stojanů. Tento problém by byl v případě

systému městských kol odstraněn, jelikož kola jsou odstavována na stanovištích zajištěných provozovatelem městských kol.

Systém městských kol je vhodné propojit se systémem „carsharing“. Občan by tak pro každodenní dopravu mohl využívat městská kola a městskou hromadnou dopravu, v případě, že bude potřebovat osobní automobil na volný čas či větší nákup, může využít vozidlo systému carsharing.

5.3.4.4 Návrh koncepce cyklistické dopravy

Koncepce cyklistické dopravy ve městě Ostrava vychází ze stávajícího stavu cyklotras a je doplněna o návrhové trasy. Výsledkem bude systém cyklotras a cyklostezek, který propojí významné městské zdroje a cíle v odpovídající kvalitě. Kvalita cyklistické trasy se skládá z odpovídajícího povrchu vozovky (nejlépe bezprašný pro každodenní cesty), řešení střetů s automobilovou dopravou a zázemí na obou koncích cesty. Ve stávajícím stavu je podíl přepravní práce cyklistické dopravy 2,6% - dle modelu dopravy. V návrhovém stavu je podíl přepravní práce v roce 2020 vypočten na hodnotu 6,8%, v návrhových scénářích 2035/1 a 2035/2 je podíl přepravní práce 5,3%. Ve výhledovém stavu v roce 2045 je podíl přepravní práce 5,0%. Podíl přepravní práce cyklistů byl pro návrhové horizonty a výhledový stav vypočten modelem dopravy na základě nabídky komunikační sítě a poptávky – není tedy stanoven. Pokles podílu přepravní práce cyklistů v návrhových horizontech a ve výhledu je dán dostavbou komunikačního systému a rozšířením služeb VHD.

Návrh systému cyklistických tras na území města má za cíl propojit části města a významné cíle pro cyklistickou dopravu. Trasy musí být vhodné pro každodenní dojížděku a i pro rekreační cyklistiku. Zlepšení kvality a bezpečnosti cyklistických a pěších komunikací je zohledněno v rámci akčních plánů jednotlivých aktivit. Navýšením počtu cyklistů dojde ke snížení počtu řidičů vozidel, což má kladnou odezvu ve snížení intenzit dopravy na komunikační síti města a snížení tlaku na parkoviště osobních vozidel. Aby byla cyklistická doprava dostatečně atraktivní a využitelná pro každodenní dojížděku i systémem B+R zejména mimo Ostravu, je nutné vybudovat zázemí v cílových destinacích pro úschovu kola.

Je zřejmé, že cyklistická doprava je do jisté míry sezónní záležitostí, na kterou mají velký vliv povětrnostní podmínky. Mimo letní sezónu je počet cyklistů dojíždějících do zaměstnání a za nákupy významně nižší, než za příznivého počasí. Tento způsob využití kola bude vhodné změnit k delšímu časovému období pro využití jízdního kola, ale to je velmi obtížně prosaditelné příkazy a zákazy. Lidé musí chtít a je nutné je přesvědčit a nabídnout jim výhodnější řešení, než při použití IAD. Na větším podílu cyklistické dopravy dle dopravního modelu a vypočtené dělby přepravní práce se mírně snižuje podíl VHD. Nutno dodat, že při zhoršení povětrnostních podmínek během dne řada cyklistů využije služeb VHD – musí být zachována možnost přepravy jízdních kol v prostředcích VHD.

Přednostně budou stavebně řešeny dopravní závady, které znemožňují cyklistovi překonat významné bariéry v intravilánu, a které znepříjemňují denní dojížděku. Mezi hlavní bariéry patří železnice, vodní toky a spojení významných obytných lokalit s centrem Ostravy – kapacitní komunikace. Překonání těchto překážek bylo řešeno vedením cyklistické dopravy po silnicích II. třídy.

Do návrhu jsou zařazeny tyto scénáře:

- stav (všechny cyklostezky, cyklotrasy co již stojí, či se staví, nebo budou hotovy do konce roku 2015)
- ke zrušení (bude či již je vybudována vhodná cyklotrasa, stávající bude zrušena)
- 2020 – krátkodobý scénář
- 2045 – územní rezerva

Návrhové scénáře 2035/1 a 2035/2 nejsou do návrhu po konzultacích zařazeny. Nemotoristické komunikace jsou nejčastěji zařazeny v návrhovém období roku 2020, neboť většinou již projekčně a územně připraveny a jsou na ně připraveny finanční prostředky.

V grafické části dokumentace je návrh rozdělen dále na cyklistickou dopravu, která je vedena po vlastním tělese - oddělené, anebo je vedena v rámci komunikace – společné, což zahrnuje i cyklistické pruhy v rámci jízdních pruhů.

5.3.4.5 Návrh koncepce pěší dopravy

Ani pěší doprava nebyla návrhem opomenuta. V rámci návrhu pěší dopravy byl použit Generel dopravy 2009-2015, který detailně řeší bariérové, bezbariérové trasy a jejich návrh ve městě Ostrava. Jednotlivé návrhy jsou samostatnou výkresovou přílohou. Důležitou podmínkou řešení bylo dosažení cílů v blízkém okolí (např. železniční stanice, tramvajová zastávka, autobusová zastávka, trolejbusová zastávka, církevní stavby, hřbitov, knihovna, zdravotnické zařízení, kulturní zařízení, lékárna, obchod, pošta, správa města, Policie, rybník, sportoviště, školní zařízení, sad). Důležitým bodem v návrhu bezbariérových tras je dodržování příslušných ČSN a to ve vztahu ke všem hendikepovaným občanům, tedy i těm zrakově postiženým, kteří bývají často v návrhu opomíjeni.

Návrh také upozorňuje na velké množství nebezpečných přechodů.

Návrh klade také důraz na zřizování bezbariérových přechodů a zastávek MHD.

5.3.4.6 Bezpečné přechody

Přechody pro chodce jsou nezbytnou součástí především intravilánové části komunikace. Špatné řešení přechodů může mít fatální následky pro nejohroženější skupinu účastníků dopravního provozu, chodce. Je proto nezbytné zachovat základní předpoklady při novém budování nebo rekonstrukci stávajících přechodů.

Jako nejdůležitější parametr se uvádí délka přechodu, která úměrně ovlivňuje délku pobytu chodce na vozovce. Maximální délka přechodu, bez dělicího ostrůvku, je 6,5 m, při rekonstrukci 7 m. Na nově budovaných světelně řízených křižovatkách je možné navrhnout délku přechodu bez směrového ostrůvku 9,5 m. Dalším velmi důležitým prvkem je včasná postřehnutelnost, která se prověřuje rozhledovými poli,

kteřé jsou stanoveny normou. Pro větší zvýraznění přechodu je možné použít např. zvýrazněním vozovky vodorovným značením nebo doplněním svislého značení o retroreflexní prvky.

Řešení přechodů na rozlehlých silně zatížených křižovatkách je často velmi problematické. Někdy je proto nezbytné řešit převedení chodců za pomoci nadchodů nebo podchodů. Nadchody i podchody ovšem nejsou chodci vnímány nějak pozitivně. U nadchodu je to zapříčiněno nutností vystoupat minimálně 4 metry nad vozovku. Naopak podchody jsou vnímány jako temná místa. Problémem je i zajištění bezbariérovosti, která je dnes na přechodech vyžadována.

Je potřebné provést pasportizaci všech přechodů v Ostravě, kdy budou analyzovány nedostatky a nevhodná řešení jednotlivých přechodů, a vypracovat návrh na odstranění identifikovaných závad.

Ukázky špatného a správného řešení jsou zobrazeny na následujících obrázcích.

Obrázek 38 – Příklad špatného řešení přechodu v ulici Nádražní v Ostravě



Obrázek 39 – Příklad špatného řešení přechodu v ulici Mariánskohorská v Ostravě



Obrázek 40 – Příklad správného řešení přechodu v Sokolské ulici v Ostravě



Obrázek 41 – Příklad správného řešení přechodu v ulici Poděbradova v Ostravě



5.3.5 Doprava v klidu

5.3.5.1 Návrh koncepce statické dopravy

Statická doprava je druh dopravy, který není možno v Ostravě opomenout, neboť ve vybraných lokalitách se jedná o závažný problém.

V minulém ÚP Ostrava byl počítán stupeň automobilizace 1:2,7, v platném ÚP Ostrava se již počítá, že stávající stupeň automobilizace je 1:2, z toho vyplývá potřeba 20000 - 25000 stání. Další ztráty jsou způsobeny dostavbou proluk v centru města. Tyto ztráty je také třeba nahradit. ÚP navrhuje stavby, které toto podporují, tyto stavby jsou v návrhu zahrnuty.

Vzhledem k rozsáhlé síti silniční infrastruktury (město je možno přejet do cca půl hodiny), není možné IAD z centru Ostravy vyloučit. Dalším důvodem je vylidňování centra Ostravy. Lidé nejsou ochotni jezdit do centra MHD.

Do návrhu jsou zařazeny tyto scénáře:

- 2020 - krátkodobý scénář
- 2035/1 - optimální scénář
- 2035/2 – maximální scénář
- 2045 - územní rezerva

V centru Ostravy (v Moravské Ostravě a z části ve Slezské Ostravě) je navrženo zachovat stávající systém zóny s regulací parkování. V okolí centra města jsou navrženy P+G s docházkovou vzdáleností do 10 minut sloužící ke krátkodobému zastavení. S ohledem na urbanistickou strukturu města sítě je důležité budování zachytných parkovišť na obvodu historického jádra města k vyřízení pochůzek po městě.

Pro omezení automobilové dopravy směřující do centrální části města je na komunikační síti jsou navržena místa pro umístění parkovacích stání P+R (PARK + RIDE) s vazbou na zastávky MHD (u dopravních terminálů a významných přestupních uzlů).

Dalším významným problémem ve městě Ostravě je parkování na sídlištích. Z tohoto důvodu byly navrženy parkovací domy (určená k dlouhodobým pronájmům parkovacích míst rezidentům), parkovací objekty vyhrazené (soukromá stání v uzavřených objektech) a povrchová parkoviště (veřejná, nezaplatněná stání určená rezidentům).

5.3.5.2 Parkovací politika města

Parkovací politika města Ostravy se v centru Ostravy orientuje na parkoviště typu P+G, která umožní návštěvníkům za nízký poplatek vyřízení pochůzek po městě. Dále pak na parkoviště typu P+R určené pro omezení vjezdu návštěvníků města do centra s vazbou na zastávky MHD a přestupní uzle. Návštěvníkovi je

umožněno levné parkování s blízkým, pohodlným přestupem na MHD. Které ho rychle, komfortně, levně a bezpečně dopraví do centra města, jak za prací, tak za pochůzkami.

Dále se město Ostrava orientuje také na umožnění stání rezidentům. Nejlépe komfortní parkování v kteroukoliv denní i noční hodinu. Toto je možno docílit organizačními úpravami, výstavbou nadzemních či podzemních garáží, či rozšířením parkovišť na terénu na úkor zeleně.

5.3.5.3 Parkování pro residenty v obytných souborech města

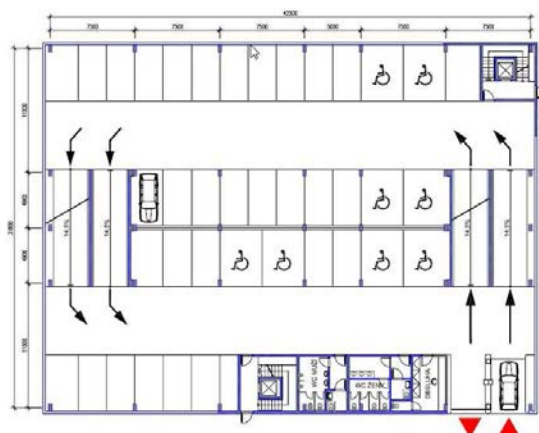
Nedostatek parkovacích stání v jednotlivých městských obvodech lze řešit organizačními úpravami, dostavbou parkovacích ploch na terénu a výstavbou objektů hromadných garáží.

Organizační úpravy zahrnují úpravy dopravního značení spojené jen s malými stavebními úpravami. Jde například o povolení podélného stání na místní komunikaci, povolení stání částečně na chodníku nebo zvýšení kapacity parkovišť úpravou způsobu stání na ploše. Snižování počtu jízdních pruhu, tam kde je to kapacitně vhodné a nahrazení jízdních pruhu parkovacím stáním.

Dostavba na terénu je omezena možnostmi terénu a způsobem napojení na stávající místní komunikace, zejména ve stísněných podmínkách starší obytné zástavby a uzavřených sídlišť.

Výstavba objektů hromadných nadzemních garáží je dlouhodobá náročnou investicí.

Obrázek 42 Příklady parkovacích objektů Typu I a II dle materiálu Studie parkování Ostrava





- Výstavba objektů podzemních garáží je jako způsob pokrytí nedostatku parkovacích míst v obytných zónách

Obrázek 44 Příklady z Ostravy





V Ostravě je velký nedostatek parkování pro rezidenty. Z tohoto důvodu se Městské obvody uvolili k nestandardním řešením částečně řešícím problémy s parkováním. Jedním z těchto nestandardních řešení jsou vyhrazená placená parkoviště, dalším je zbudování si parkovacího místa kdesi v zeleni na vlastní náklady – pak je také vyhrazené stání.

Obrázek 45 Příklad vyhrazeného stání v Ostravě



5.3.5.4 Parkovací zóna v centru města

V současné době je v centru města Ostravy (Moravská Ostrava) zřízena zóna placeného stání. Pro redukci počtu vozidel v blízkosti centra se tato zóna doporučuje rozšířit po ulici Porážková a

Mariánskohorská. Zóna je navržena jako smíšená, kde bude část vyhrazena pro bezplatné parkování a část pro placené. Dále se doporučuje zóna zavést v oblasti sídliště Fifejdy jako rezidentního stání. Návrh dostatečného počtu stání pro rezidenty může být i jedním z faktorů, proč nebude docházet k úbytku obyvatel v této části města.

V jižní části vymezené oblasti je velký počet parkovacích domů a parkovišť typu P+G, které jsou zřízeny na místech, odkud lze pohodlně dojít do centra. V severní oblasti je parkovišť méně a bude nutné jejich dobudování. Důležité bude zvolení optimální parkovací politiky a nastavení ceny tak, aby lidé dojíždějící do centra za prací využívali záchytná parkoviště P+R a následně použili služeb MHD. Oproti tomu návštěvníci mohou využívat parkoviště P+G, která jsou v docházkové vzdálenosti do centra. Důležité je sjednotit ceny parkovišť v okolí centra, tak aby byla využívána rovnoměrně. Parkoviště P+R by však měli být o něco levnější, neboť se nacházejí dále od centra a uživatel musí využít MHD. V těsné blízkosti centra by měla být podporována pouze krátkodobá stání.

Ve vymezené oblasti jsou také vyznačeny plochy pro rezidentní stání. Jedná se o sídliště v okolí ulice Mánesova, Verdunská a E. F. Buriana. Na tomto území je navrženo parkování pouze obyvatel příslušné oblasti. Pro optimální určení jednotlivých zón parkování bude nutné zhotovit podrobnější studii.

5.3.5.5 Parkoviště typu Park and Go

Studie „Integrovaný systém parkování v Ostravě“ (Mott MacDonald, 2012) uvažuje s osmi místy pro provozování parkovišť typu Park and Go. Jedná se o tato parkoviště:

- Frýdlantské mosty – zpevněná plocha již dnes existuje a nabízí kapacitu kolem 150 míst.
- Hala Tatran – současná zpevněná plocha je pozůstatkem po otevřené hrací ploše stadionu.
- Zimní stadion – stávající travnatá plocha vznikla po rekultivaci zbořeniště zimního stadionu, po kterém nese parkoviště svůj pracovní název.
- Estakáda Českobratrská – z větší části se parkoviště nachází na zpevněných plochách pod mostní estakádou, zbývající část pak využívá plochu zbořenišť po původní zástavbě.
- Most Pionýrů – parkoviště využívá kamenitých ploch pod mostní estakádou, travnatých ploch uvnitř severozápadní rampy MÚK Bohumínská x Českobratrská a podél navržené přístupové komunikace v sousedství řeky Ostravice.
- Michálkovická Estakáda – parkovací kapacity jsou umístěny výhradně pod mostní estakádou na zpevněných plochách.
- Slezskoostravský hrad – stávající plocha parkoviště nabízí kapacitu kolem 100 míst a slouží především návštěvníkům hradu.
- Karolina – parkoviště je umístěno dovnitř rampy mimoúrovňového napojení Havlíčkova nábřeží do ulice Na Karolíně.

Studie dále posuzovala atraktivitu jednotlivých parkovišť (za účelem porovnání navrhovaných záchytných parkovišť), a to za předpokladu, že teoretická kapacita je neomezená a všichni řidiči směřující do

řešeného území chtějí využít parkoviště systému Park and Go. Výpočet atraktivity proběhl na základě minimálního cestovního času a počtu cest do dopravních okrků přes příslušná parkoviště. Využití parkovišť dle uvedených kritérií ukazuje *Tabulka 34*. Tři nejvíce atraktivní lokality jsou zvýrazněny.

Tabulka 34 - Využití parkovišť v systému Park and Go za předpokladu neomezené kapacity.

Kód parkoviště	Název	Součet využití dle vah	Pořadí atraktivity
PG01	P+G Frýdlantské mosty	969	5.
PG02	P+G Hala Tatran	1 680	2.
PG03	P+G Zimní stadion	142	7.
PG04	P+G Estakáda Českobratrská	1 427	3.
PG05	P+G Most Pionýrů	2 101	1.
PG06	P+G Estakáda Michálkovická	0	8.
PG07	P+G Slezskoostravský hrad	1 087	4.
PG08	P+G Karolina	958	6.
Celkem	-	8 364	-

Zdroj: Integrovaný systém parkování v Ostravě

Z výsledku vyplývá, že 62% očekávané poptávky se rozdělí mezi 3 parkoviště: Hala Tatran, estakáda Českobratrská a Most Pionýrů.

5.3.5.6 Parkoviště typu P+R

Výše uvedená studie dále navrhuje vhodné lokality k umístění záchytných parkovišť P+R, s ohledem na dopravní napojení parkovišť a pěší dostupnost veřejné dopravy. Tyto lokality posuzovala dle časové dostupnosti, bez ohledu na jejich rozpracovanost:

- Hranečník – terminál veřejné dopravy s parkovištěm s kapacitou 84 míst.
- Jirská – záchytné parkoviště vedle terminálu veřejné dopravy u Hlavního nádraží. Parkoviště je navrženo jako objekt o pěti podlažích, umístěný v křižovatce ulic Jirské a U Tiskárny.
- Hlučínská – záměr vychází z přestavby křižovatky Hlučínská x Slovenská, je navrženo parkoviště s kapacitou 90 míst. Výhledově je ve stejné lokalitě uvažováno doplnění parkovacího objektu s kapacitou až 500 míst.
- Hulváky – záchytné parkoviště by mohlo vzniknout v návaznosti na tramvajovou zastávku Hulváky v ulici 28. října a přeloženou tramvajovou točnu, jejíž realizace je již připravena.
- Důl Jeremenko – parkoviště vzniká za předpokladu rozsáhlé přestavby křižovatky Místecká x Rudná na plnohodnotnou mimoúrovňovou křižovatku. V souvislosti s tím je přeložena tramvajová trať a do uvolněného prostoru jsou umístěna dvě parkoviště s úhrnnou kapacitou 201 míst.
- Vítkovice – předpokládá se vznik dvou parkovišť v lokalitě vítkovického nádraží.
- Dubina – záměr povrchového parkoviště poblíž tramvajové smyčky s výhledovou kapacitou 90 míst. Ve stejné lokalitě je navržen také parkovací dům o 450 místech, určený však převážně pro rezidentní parkování.

- Svinov – lokalita svinovského dopravního terminálu.
- Zábřeh – lokalita sousedící s nákupním centrem Avion byla vybrána s odkazem na záměr vystavět zde železniční zastávku s přímým vlakovým spojením do centra města.

Studie, stejně jako v případě parkovišť Park and Go, posuzovala atraktivitu jednotlivých parkovišť (za účelem porovnání navrhovaných záchytných parkovišť), opět za předpokladu, že teoretická kapacita je neomezená a všichni řidiči směřující do řešeného území chtějí využít parkoviště P+R.

Z výsledku vyplývá, že 91% potenciálních uživatelů se rozdělí mezi 3 parkoviště: Důl Jeremenko, Hranečník a Hlučínská.

Tabulka 35 - Využití parkovišť v P+R za předpokladu neomezené kapacity.

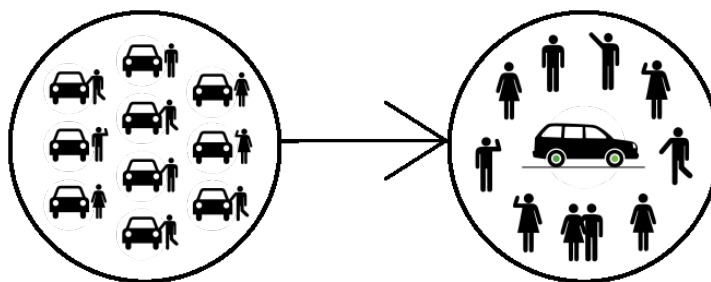
Kód parkoviště	Název	Součet využití dle vah	Pořadí atraktivity
PR01	P+R Hranečník	1 980	2.
PR02	P+R Jirská	245	5.
PR03	P+R Hlučínská	1 630	3.
PR04	P+R Hulváky	476	4.
PR05	P+R Důl Jeremenko	4 032	1.
PR06	P+R Vítkovice	0	6., 7., 8., 9.
PR07	P+R Dubina	0	6., 7., 8., 9.
PR08	P+R Svinov	0	6., 7., 8., 9.
PR09	P+R Zábřeh	0	6., 7., 8., 9.
Celkem	-	8 364	-

Zdroj: Integrovaný systém parkování v Ostravě

5.3.6 Systém carsharing a carpooling

5.3.6.1 Carsharing

Jedná se o systém sdílení automobilů více lidmi, kteří nepoužívají vozidlo tak často a nákup vozidla by se nevyplatil. V nejběžnější podobě je zřízena organizace, která je vlastníkem automobilů, stará se kontroly a opravy vozidel a pronajímá je uživatelům. Zájemci o užívání vozidel se musí zaregistrovat na stránkách a v před užitím vozidla automobil zarezervovat. Většinou jsou placeny dva druhy poplatků a to paušální a za ujeté kilometry + hodinovou sazbu. Auto si zákazník odblokuje kartou a při čerpání pohonných hmot platí elektronickou kartou patřící k vozu. Po návratu auto zaparkuje a odhlásí, čímž se vozidlo opět nabídne ostatním uživatelům.



Výhodou carsharingu oproti vlastnictví vozidla je, že pronajímané automobily jsou využívány častěji a jsou také častěji obnovovány. Dále zákazníci využívají vozidlo pouze tehdy, když nezbytně potřebují a je prokázáno, že najedí méně kilometrů, než kdyby vozidlo vlastnily.

Výhody:

- ekonomičnost: pro lidi, kteří najedí méně než 15 000 km/rok je carsharing levnější než vlastnictví vozidla
- šetří starosti: uživatel se nemusí starat o opravy, pojištění, údržbu
- šetří čas: uživatele nemusí hledat parkovací místa, carsharingová auta mají vyhrazená místa k stání
- šetří životní prostředí: vlastník vozidla má tendenci vozidlo co nejvíce používat
- více místa: vozidlo používané více uživateli šetří parkovací místa ve městech
- ekologičnost: vyšší využívání jednotlivých vozů zajišťuje častější obměna vozového parku, snižuje se zátěž na životní prostředí
- partner veřejné dopravy: možnost vytvoření kombinované jízdenky, v Brémách si zakoupilo kombinovanou jízdenku 1/3 zákazníků

V Ostravě je v současné době pouze jedna carsharingová společnost – Autonapůl.

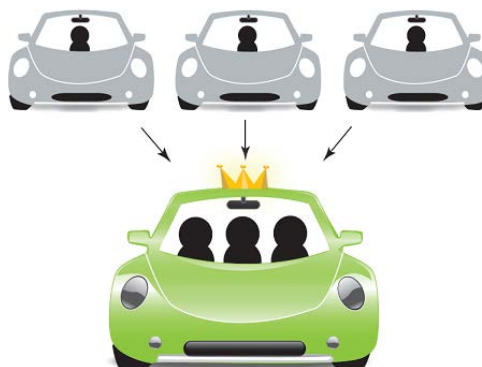
5.3.6.2 Carpooling

V kontextu managementu mobility se myslí zejména organizování společného dojíždění zaměstnanců osobními automobily nebo mikrobusey, přičemž hlavním cílem je **zvýšit obsazenost vozidel**, jimiž se zaměstnanci přepravují a neposlední řadě také nabídka pružného časového rámce, kdy si zaměstnanci sami volí skupinové odjezdy podle svojí pracovní doby.

Pro nastupování a vystupování cestujících u terminálů VHD je vhodné zřizovat zastavovací stání K+R.

Sdílením jízdy **dochází k úsporám na pohonných hmotách, pojištění a údržbě vozidla**. V některých zemích dochází k **časové úspoře** díky tomu, že mají zavedeny speciální jízdní pruhy pro uživatele spolujízdy, což přináší výhody zejména v době dopravní špičky. Kromě toho spolujezdci mohou čas během jízdy využít také k jiným účelům než je samotné řízení vozidla. Celkovým přínosem je pak **redukce negativních vlivů z dopravy na ovzduší**.

Osobní přínosy pak jsou: **méně stresu během dojíždění, finanční úspory na cestovním, více volného času, menší potřeba parkovacího prostoru** (za celou skupinu parkuje pouze jedno vozidlo).



V případě mimořádných událostí, kdy se uživatel spolujízdy potřebuje dostat v nedohodnutou dobu domů nebo v případě, že pracuje přesčas a ostatní spolujezdcí potřebují odjet dříve, ve většině případů existuje program tzv. „zaručené cesty domů“ (Guaranteed Ride Home program), který bývá sponzorován buď přímo zaměstnavatelem (např. formou speciálního kontraktu s taxislužbou) nebo městským úřadem (praxe z USA). V ideálním případě jsou především větší podniky vybaveny softwarem, který umožňuje bezplatné a rychlé propojení všech možností dojíždění z jednoho zdroje do jednoho cíle a zaměstnanci tak mají možnost zaregistrovat se online a vidět časové i kapacitní možnosti pro jejich případnou spolujízdu. V řadě případů je tato praxe nezbytná, protože firmy nemají k dispozici neomezený počet parkovacích míst a z těchto důvodů dochází k „přirozené regulaci“ jednotlivých jízd osobním automobilem do práce.

Carpooling je doplňkovým opatřením k celému systému alternativní dopravy, který je managementem mobility nabízen v rámci dojíždění zaměstnanců či jiných cílových skupin v dané lokalitě (MHD, cyklistická a pěší doprava). V rámci multimodality je carpooling vhodnou variantou i pro část přepravního řetězce (např. spolujízda ze sídla firmy na hlavní vlakové nádraží a dále železniční dopravou do blízké vesnice...).

5.3.7 Organizace a řízení provozu

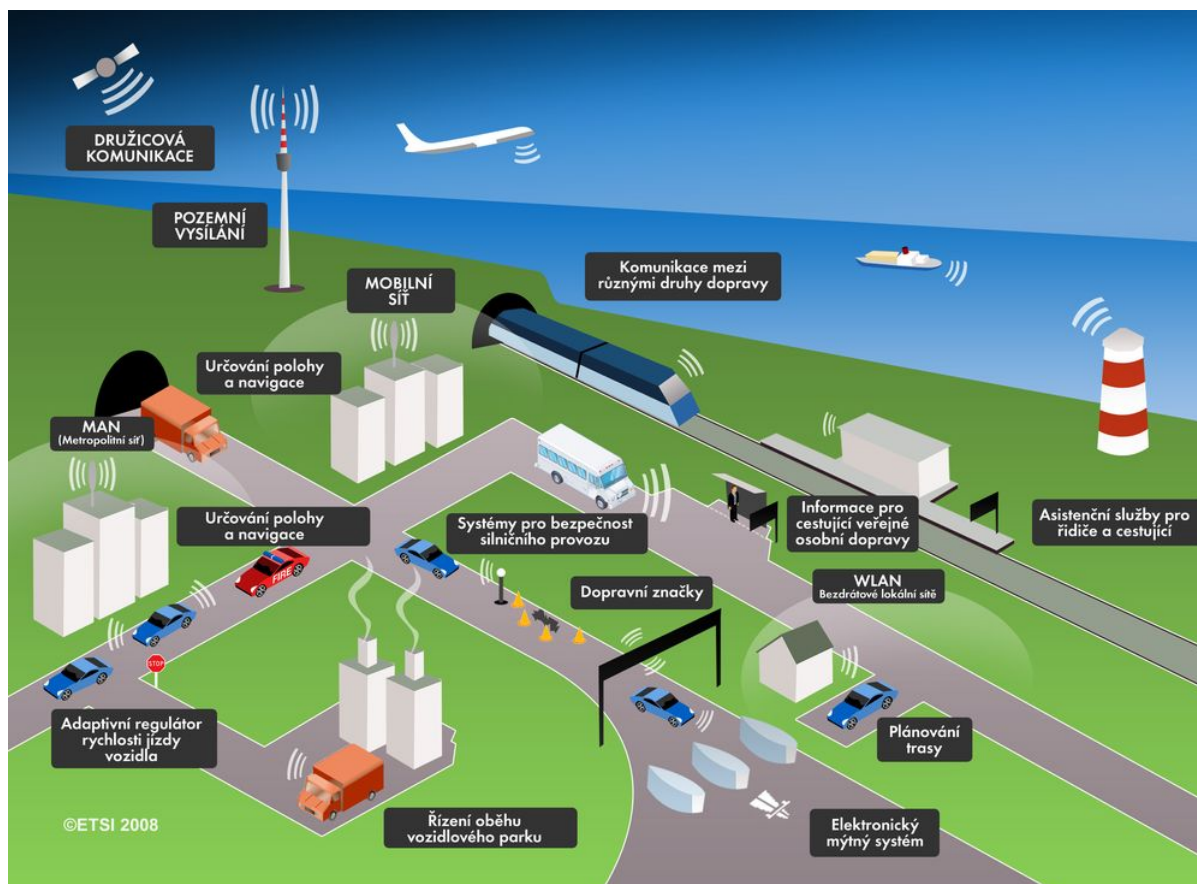
V polovině minulého století začal být kladen větší důraz na řízení dopravy pomocí sofistikovanějších systémů, tak aby byla zajištěna větší plynulost a bezpečnost dopravy. V následujících letech došlo především ve vyspělých zemích Evropy a Severní Ameriky k velkému rozmachu tohoto druhu řízení a jejich zdokonalování a vyvíjení.

Pro tuto skupinu systému je používán název dopravní telematika. Slovo telematika je spojením dvou slov a to telekomunikace a informatika. V základním konceptu je rozdělena do několika skupin:

- služby pro cestující a řidiče (uživatele)
- služby pro správce infrastruktury
- služby pro provozovatele dopravy
- služby pro veřejnou správu (napojení na informační systémy veřejné správy – ISVS)

- služby pro bezpečnostní, záchranný a krizový systém (IZS – integrovaný záchranný systém)

Obrázek 46 – Příklady telematického řízení dopravy



zdroj: <http://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---dopravni-telematika/>

Podstatou těchto oborů telematiky je sběr na následné vyhodnocení dat. Sběr je uskutečňován za pomoci detektorů instalovaných na dopravní síti. Data mohou přicházet z detektorů, před světelně řízenou křižovatkou, z tunelů, z kamerového systému ve městě, z meteorologických stanic u komunikací atd. Na základě zpracování těchto informací jsou upravovány řídicí systémy, informační tabule nad komunikacemi, délky cyklů na jednotlivých křižovatkách nastavení zelené vlna pro zatížený směr a preference MHD na křižovatkách.

Tímto procesem lze docílit lepší informovanosti účastníků silničního provozu a umožnit jim např. informace pro výběr optimální cesty. Dále je možné optimalizovat systémy řízení a tím docílit vyšší plynulosti, bezpečnosti, ekologizaci provozu, omezení kongescí a zvýšit efektivnost přepravy.

Telematické systémy dokáží řídit celé oblasti měst nebo jen jednotlivé křižovatky. Podle systému řízení se dělí na dvě skupiny:

- centralizované

- decentralizované

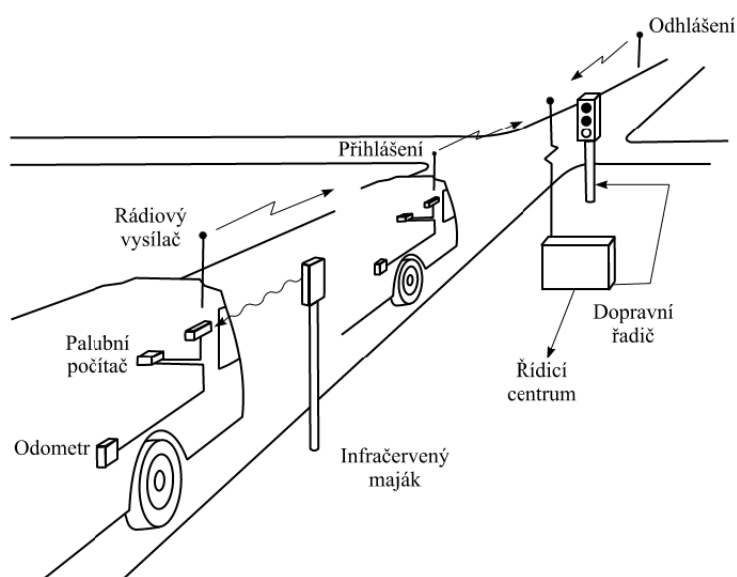
U centralizovaného řízení posílají detektory informace z jednotlivých uzlů o aktuálním provozu a optimalizace řízení se provádí na základě informací z celé oblasti. Tento druh řízení je velmi ekonomicky a technicky náročný (záleží především na velikosti řízené oblasti). Ovšem oproti decentralizovanému řízení se vyznačuje vyšší efektivností a lepší koordinací jednotlivých směrů dopravního proudu. Příkladem tohoto řízení je například systém SCOOT (Split, Cycle and Offset Optimisation Technique), používaný především ve velké Británii nebo systém SCATS (Sydney Coordinated Adaptive Traffic System), používaný v Austrálii.

Decentralizované řízení vyhodnocuje pouze konkrétní uzel (např. světelně řízená křižovatka) a na základě informace z detektoru příslušný řadič provede úpravu řízení bez ohledu na okolní uzly. Výhodou tohoto řízení je nižší technická náročnost a pružnější úprava jednotlivých uzlů. Příkladem řízení může být systém MOTION (Method for the Optimisation of Traffic Signals In On-line controlled Networks) nebo systém TASS (Traffic Actuated Signal plan Selection), používaný v Německu, Rakousku a první i v Praze.

Dalšími prvky telematiky, které je možné využít ve větších městech je navádění vozidel na parkoviště a informovanost o obsazenosti jednotlivých parkovišť. Tyto informace mohou být umístěny přímo na informačních tabulích u komunikací tak na internetu. Pro statickou dopravu je možné použít také mobilní aplikace a využívat placení pomocí chytrých telefonů.

V neposlední řadě mohou být telematické systémy využity v hromadné dopravě. Při preference MHD na křižovatkách, může být využita tzv. aktivní preferenci, kdy vozidlo přes palubní počítač bezdrátově komunikuje s řadičem příslušné křižovatky a dle poslaných údajů o poloze a zpoždění oproti jízdniému řádu řadič vyhodnotí zařazení příslušné fáze.

Obrázek 47 - Princip aktivní preference vozidel MHD



zdroj: Tichý Tomáš, Řídicí systémy dopravy – dopravní telematiky

Dále IT systémy mohou sloužit na zastávkách MHD, kdy jsou cestujícím poskytovány informace o skutečném příjezdu prostředků hromadné dopravy. Tyto informace jsou zjišťovány z předchozích zastávek a je vypočten pravděpodobný čas příjezdu do konkrétní zastávky. Další možností je využití tzv. iTAGů. Jedná se o speciálně upravenou bezkontaktní čipovou kartu, která obsahuje data. Karta umožňuje zjištění odjezdu nejbližších spojů z vybrané zastávky a to za pomoci chytrého telefonu, se kterým komunikuje pomocí NFC rozhraní nebo za pomoci QR kódu, který je na kartě vytištěn (pro použití je nutné mít chytrý telefon vybaven systémem NFC nebo nainstalovanou aplikaci pro čtení QR kódů).

Použitím telematických systémů v Ostravě by přispělo:

- Rychlejšímu reagování na výkyvy intenzit
- Zmírnění kongescí
- Vyšší dohled nad dopravní sítí
- Vyšší plynulost dopravy
- Možnost přizpůsobení křižovatek požadavkům IDS
- Vyšší preference hromadné dopravy
- Vyšší informovanost účastníků provozu
- Vyšší využití parkovacích míst

Tyto vize jsou součástí akčních plánů, které cílí na zejména na snížení doby jízdy prostředků MHD a tím navýšení její atraktivity pro obyvatele města a příměstských oblastí. Nejedná se jenom o tramvajovou dopravu, ale i autobusovou a trolejbusovou dopravu, kde je rovněž nutné snížit jízdní doby a zavést

preferenci před automobilovou dopravou. Dynamické řízení dopravy a včasné informace pro řidiče mají za cíl snížit kongesce na křižovatkách a na páteřních trasách zrychlit průjezd městem. Synergickým efektem těchto opatření bude zvýšení počtu cestujících v hromadné dopravě, zkrácení délek kolon vozidel a tím dojde k částečnému zlepšení životního prostředí – omezení vypouštění výfukových plynů.

5.4 PROBLEMATIKA CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA

Problematika zvýšení atraktivity centrální části města je téma, které přesahuje možnosti řešení v Integrovaném plánu mobility. Hlavním důvodem malé atraktivity centra je odliv komerčních a pracovních aktivit mimo centrum na jeho okraj. Dále dochází k odlivu obyvatel centra, a to z důvodu stěhování se na klidnější okraj měst a obcí a kvůli nedostatečné bezpečnosti zejména ve večerních hodinách. Na tuto problematiku je nutné nahlížet i z jiných pohledů než je dopravní problematika a napravit příčiny odlivu obyvatel, návštěvníků a podnikatelů z centrální části města.

Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti je centrální část města dobře obsloužena MHD (tramvaj, trolejbus), je zde dostatek placených i neplacených parkovacích míst a omezení vjezdu pro automobily (pěší zóna) není tak rozsáhlé, aby bylo vzhledem k velikosti města příliš omezující. Problémem je parkování rezidentů, kteří nemají dostatek vyhrazených parkovacích míst (příliš mnoho povolených stání na nízký počet vyhrazených míst, nerespektování vyhrazených míst řidiči bez povolení). Dalším problémem jsou administrativní budovy, jejichž nájemci nevyužívají zpoplatněná parkovací stání v budově, ale parkují svá vozidla na veřejně přístupných parkovištích.

Oživení centra města lze docílit výhradně zvýšením atraktivity návštěvy, zlepšením čistoty a bezpečnosti občanů i návštěvníků. Samozřejmou součástí zvýšení atraktivity pro obyvatele a návštěvníky je:

- Zvýšení počtu vyhrazených míst pro rezidenty a důsledná kontrola ze strany městské policie
- Zvýšení počtu komerčních příležitostí a služeb, které se v centru konají, a to s přihlédnutím k zájmům všech sociálních a věkových skupin obyvatelstva
- Navýšení počtu pracovních příležitostí
- Optimalizace počtu placených parkovacích míst pro krátkodobé stání vozidel
- Zlepšením přístupnosti na kole včetně možnosti bezpečného odstavení kola
- Zvýšení kvality bydlení, zejména s ohledem na zeleň a klidové části

5.5 ŘEŠENÍ NEOČEKÁVANÝCH UDÁLOSTÍ

Nákladní doprava je v současném stavu nezbytná pro rozvoj a fungování průmyslu, který je nutné vzhledem k nezaměstnanosti v regionu dále rozvíjet a podporovat. Z hlediska zásad Integrovaného plánu mobility je nutné rozvoj průmyslových aktivit řešit i s ohledem na navazující nákladní dopravu, která má v současném stavu omezen průjezd územím. I přes tento fakt je možné trasy nákladních vozidel směřovat na kapacitní komunikace, které jsou v rámci Integrovaného plánu mobility navrhované a jsou vedeny mimo obytnou zástavbu města a další sídla v regionu. Z tohoto důvodu nové průmyslové areály vznikají a měly by

vznikat u kapacitních komunikací mimo obytnou zástavbu. Je tedy věcí územního plánu, kde jsou nové lokality navrhovány.

Další nezbytnou podmínkou pro omezení automobilové nákladní dopravy je možnost napojení na železniční vlečky. Město Ostrava a okolí má značné množství dnes nevyužívaných železničních vleček, které je možno pro nové průmyslové areály využívat, případně vybudovat nové. Převedení veškerého transportu zboží na železniční dopravu není v současném stavu možné, neboť železniční dopravci nejsou dostatečně operativní a ne všechny komodity je možno po železnici přepravovat.

Kompromisním řešením mezi plně železniční a plně silniční dopravou je přeprava návěsů po železnici na delší vzdálenosti. Tyto vlaky jsou již provozovány a tento systém je vhodné do budoucna dále rozvíjet.

Velkou budoucnost má kontejnerová přeprava, kde je možné vhodně kombinovat železniční a automobilovou dopravu. Logistická centra jsou situována u páteřních silničních tahů a nákladní vozidla nezajíždí do obytných zón města.

Do výhledu může být uvažováno i s lodní dopravou. V územně plánovacích dokumentacích je uvažováno v územní rezervě s průplavem Labe - Odry - Dunaj, který má trasu vedenu řešeným územím. Součástí této vodní cesty bude vzhledem k potenciálu města i nákladní přístav, kde bude prováděna překládka mezi lodní, železniční a automobilovou dopravou. Dle dostupných informací by Ostravský přístav měl být z hlediska množství překládaného zboží největším přístavem České republiky. Přivedení významné vodní cesty do kraje bude dalším významným impulsem k rozvoji hospodářských aktivit, které nahradí stávající aktivity v útlumu. Nový průplav s navazujícím komerčním potenciálem by mohl být novým impulsem pro rozvoj kraje.

Cílem udržitelné dopravy je ekologické a čisté město. Proto by měla být dále podporována forma nákladní doprava, která nevytváří další zátěž pro životní prostředí a má šanci se rozvíjet. Tato budoucnost závisí zejména na již zmíněném rozvoji železnice a kanálu Labe – Odry - Dunaj.

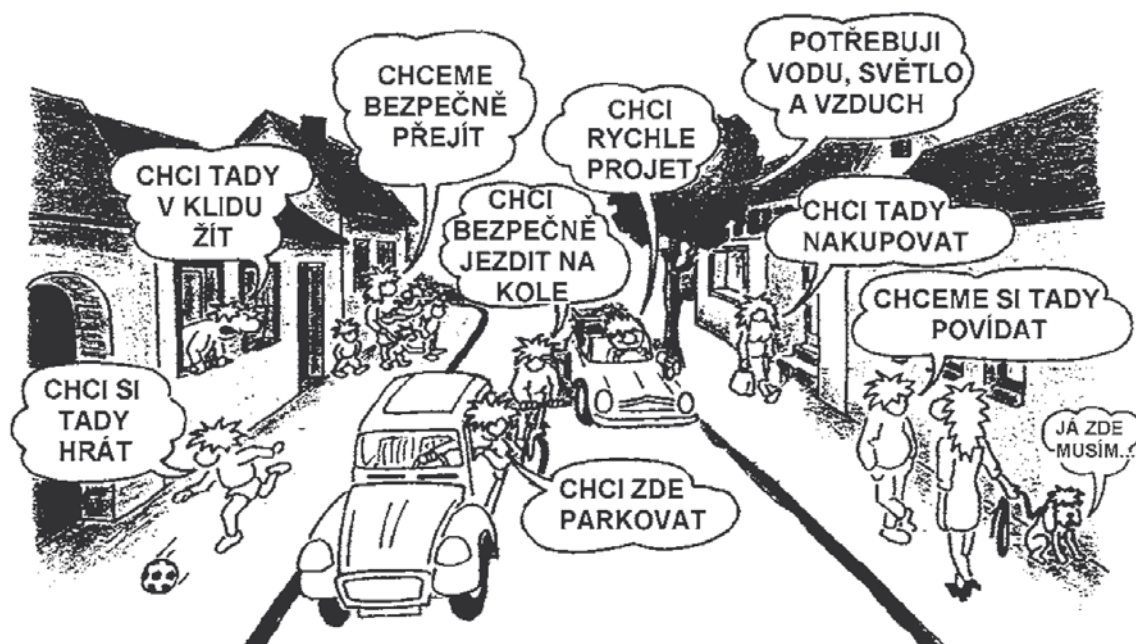
5.6 ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

Zklidňování dopravy je úprava uličního prostoru se zaměřením na omezení dopravní funkce a posílení obytné, estetické, společenské a obchodní funkce ulice. K dosažení tohoto cíle se používá fyzických a psychologických opatření.

Při zklidňování oblastí města je důležité zvážit, jaké ulice se mohou zklidňovat a kterým musí být ponechána prioritní dopravní funkce. Ulice, tvořící dopravní funkci, je vhodné oddělit od obytných domů ideálně širokými pásy zeleně se stromy nebo v případě nutnosti za pomoci protihlukových stěn. Výhoda protihlukových stěn oproti pásům zeleně je menší prostorová náročnost, ale za cenu nižší estetického dojmu vnímaného jak řidiči, tak obyvateli města.

Každá skupina obyvatel má jiné požadavky na využití té samé ulice a je potřeba se snažit vyhovět většině uživatelů.

Obrázek 48 – Různé potřeby jednotlivých skupin uživatelů ulice



Zdroj: NÖ Landesregierung KfV, Grafik: Christian Zuckerstätter

Nejvíce ohroženými skupinami účastníků provozu jsou chodci a cyklisté. Při srážce s vozidlem jsou to právě tyto skupiny, které nesou následky na zdraví nebo životě. Z tohoto důvodu je nutné zajistit soulad jednotlivých skupin a vhodně je od sebe oddělit.

U automobilové dopravy je důležité zajistit, aby řidiči dodržovali nejvyšší povolenou rychlost. Použitím fyzických a psychologických prvků se může docílit k donucení řidičů nejvyšší dovolenou rychlost dodržovat. Cílem ovšem není terorizovat řidiče a vytvořit téměř neprůjezdnou oblast, ale optimálním zvolením příslušných prvků zajistit soulad všech skupin a zvýšit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Obecně lze konstatovat, že fyzické prvky jsou daleko účinnější než prvky psychologické. Mezi fyzické prvky patří:

- vjezdové brány a dělící ostrůvky
- zpomalovací prahy a polštáře
- vysazené křižovatkové plochy (možné integrovat s přechodem pro chodce)
- fyzické zúžení komunikace
- mini okružní křižovatky

Do psychologických prvků zklidňování dopravy se řadí:

- optické brzdy

- optické zvýraznění přechodů pro chodce
- zúžení jízdních pruhů pomocí vodorovného dopravního značení
- změna barvy povrchu komunikace

Nejčastějším typem zklidňovaných ulic jsou obslužné komunikace, kde je vysoká intenzita chodů a vztah dopravy je především zdrojový a cílový.

Přínos zklidňování vhodně zvolených ulic nebo oblastí může mít velký význam zvýšení kvality bydlení a životní úrovně obyvatel. Při vhodném řešení dojde k odstranění tranzitní doprava, čímž je zajištěno snížení nežádoucího hluku a exhalací z vozidel, zvýšení bezpečnosti provozu a zvýšení estetické a architektonické úrovně oblasti.

5.6.1 Omezení průjezdu nákladních vozidel obytnými částmi města

Ostrava je průmyslové město s vysokým podílem nákladní dopravy. Je proto důležité zajistit, aby nákladní vozidla byla vedena po kapacitních komunikacích ke své cílové oblasti. Omezení vjezdu do obytných částí dojde k odstranění tranzitní dopravy a zvýšení kvality bydlení. Omezení průjezdu je možné zajistit buď pomocí dopravního značení, které bude zakazovat vjezdu nákladních vozidel mimo dopravní obsluhu nebo pomocí zklidnění komunikací v obytných částech, kdy dojde k prodloužení času potřebné k projetí oblastí a tím k zneatraktivnění pro tranzitní dopravu.

5.6.2 Omezení průjezdu individuální dopravy centrem města

Omezení průjezdu individuální dopravy centrem města poveden stejně jako u omezení průjezdu nákladních vozidel obytnými oblastmi k odstranění tranzitní dopravy, která je v centru nežádoucí. Na druhou stranu dochází k postupnému vymírání centra.

Průjezd centrem může být buď zpoplatněn, nebo úplně zakázán pomocí svislého dopravního značení. Vjezd by byl povolen pouze vozidlům MHD, dopravní obsluze a rezidentům. Dopravní obslužnost centra by zajišťovala městská hromadná doprava nebo parkoviště typu P+G (PARK and GO), které by se nacházely v docházkové vzdálenosti od centra.

5.6.3 Obytné zóny a zóny 30 – zóny omezení dopravy

Obytná zóna je zařazena dle ČSN 73 6110 do kategorie D1, komunikace se smíšeným provozem. Dopravní funkce je potlačena, je kladen důraz na zklidnění dopravy a zajištění minimální rychlosti vozidel, která je dle zákona 361/2000 Sb. definována na 20 km/h. Chodům je umožněno pohybovat se po celé šířce komunikace s tím, že musí umožnit průjezd vozidel. Významným prvkem obytné zóny by měla být rekreační část a vyšší architektonická úroveň normálnímu uličnímu prostoru.

Obytné zóny se navrhují tam, kde převládá intenzita pěší dopravy. Nejčastěji jsou to centra měst nebo oblasti s nízkou zástavbou rodinných domů. V Ostravě je navržena možná výstavba obytné zóny v oblasti

Muglinov a Pustkovec. Pro konkrétní vymezení obytných zón je však nutná důkladnější studie, která bude určovat, které ulice by mohly být přestavěny na obytnou zónu.

Zóna 30 patří oproti obytným zónám do kategorie C, obslužných komunikací. Nejčastěji se zřizuje v oblastech sídlišť, kde je vyšší intenzita vozidel, která neumožňuje vybudování obytné zóny. Vytvořením zóny 30 je snížen podíl tranzitní dopravy dále snížena hluková zátěž a exhalace, které jsou v obytných částech vysoce nežádoucí. Oproti obytné zóně je přestavba na zónu 30 méně finančně nákladná.

Na území města Ostravy považujeme za vhodné zřizovat převážně zóny 30, které nemají některá omezení obytných zón a nevyžadují tolik navazujících opatření. Jak bylo zjištěno, tak některé obslužné komunikace již mají rychlost omezenou na 30 km/h a navržené komplexní zóny budou pouze rozšířením. V rámci Integrovaného plánu mobility jsou navrženy poměrně rozsáhlé zóny 30, které se snaží podchytit všechny oblasti, kde není žádoucí rychlá jízda vozidel. Jedná se především o ulice, kde lze očekávat pohyb dětí, kde se vyskytuje parkování vozidel, a které nemají dostatečnou šířku. Jedná se tedy především o sídlištní komunikace na všech velkých sídlištích (Poruba, Pustkovec, Ostrava – Jih, Zábřeh atd.). Dále jsou to oblasti, kde je převážně zástavba rodinnými domy, a kde lze předpokládat zvýšený pohyb dětí. Z těchto zón jsou vypuštěny hlavní komunikace, kde by snížení rychlosti na 30 km/h bylo nežádoucí z hlediska plynulosti provozu. Návrh zón 30 vyžaduje podrobnější studii z hlediska rozsahu a návrhu dopravního značení. Vyznačení zón s dopravním omezením je znázorněno v příloze 4.

5.7 ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉ NÁKLADNÍ DOPRAVY, KOMBINOVANÁ DOPRAVA A DALŠÍ DRUHY DOPRAVY

Nákladní doprava je v současném stavu nezbytná pro rozvoj a fungování průmyslu, který je nutné vzhledem k nezaměstnanosti v regionu dále rozvíjet a podporovat. Z hlediska zásad Integrovaného plánu mobility je nutné rozvoj průmyslových aktivit řešit i s ohledem na navazující nákladní dopravu, která má v současném stavu omezen průjezd územím. I přes tento fakt je možné trasy nákladních vozidel směřovat na kapacitní komunikace, které jsou v rámci Integrovaného plánu mobility navrhované a jsou vedeny mimo obytnou zástavbu města a dalších sídel v regionu. Z tohoto důvodu nové průmyslové areály vznikají a měly by vznikat u kapacitních komunikací mimo obytnou zástavbu. Je tedy věcí územního plánu, kde jsou nové lokality navrženy. Problém může nastat u přestavbových lokalit, které se často nachází v blízkosti stávající zástavby a budování nových komunikací pro napojení na nadřazenou síť je nemožné. V těchto případech je nutné stanovit trasy pro obslužnou nákladní dopravu s ohledem na prostorové možnosti stávajících komunikací a zejména případnou přílehlou bytovou zástavbu.

Stávající zóny s omezením vjezdu nákladních vozidel doporučujeme ponechat. Z hlediska městské policie je nutná častější represe neukázněných řidičů, kteří porušují zákaz vjezdu do zón. Nabídkou nových obchvatových komunikací bude možné zóny se zákazem vjezdu nákladních vozidel rozšířit. Jmenovitě by to mohlo nastat v Porubě po zprovoznění přeložky I/11.

Další nezbytnou podmínkou pro omezení automobilové nákladní dopravy je možnost napojení na železniční vlečky. Město Ostrava a okolí má značné množství dnes nevyužívaných železničních vleček, které je možno pro nové průmyslové areály využívat, případně vybudovat nové. Převedení veškerého transportu zboží na železniční dopravu není v současném stavu možné, neboť železniční dopravci nejsou dostatečně operativní a ne všechny komodity je možno po železnici přepravovat.

Kompromisním řešením mezi plně železniční a plně silniční dopravou je přeprava návěsů po železnici na delší vzdálenosti. Tyto vlaky jsou již provozovány a tento systém je vhodné do budoucna dále rozvíjet.

Velkou budoucnost má kontejnerová přeprava, kde je možné vhodně kombinovat železniční a automobilovou dopravu. Logistická centra jsou situována u páteřních silničních tahů a nákladní vozidla nezajíždí do obytných zón města.

Do výhledu může být uvažováno i s lodní dopravou. V územně plánovacích dokumentacích je uvažováno v územní rezervě s průplavem Labe - Odry - Dunaj, který má trasu vedenu řešeným územím. Součástí této vodní cesty bude vzhledem k potenciálu města i nákladní přístav, kde bude prováděna překládka mezi lodní, železniční a automobilovou dopravou. Dle dostupných informací by Ostravský přístav měl být z hlediska množství překládané zboží největším přístavem České republiky. Přivedení významné vodní cesty do kraje bude dalším významným impulsem k rozvoji hospodářských aktivit, které nahradí stávající aktivity v útlumu. Nový průplav s navazujícím komerčním potenciálem by mohl být novým impulsem pro rozvoj kraje.

5.8 VLIV NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ NA ZVÝŠENÍ KVALITY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Omezení zdroje negativních vlivů

Do této skupiny patří systémové změny, které pozitivně ovlivňují dopravní režim (výstavba nových komunikací, dopravní zklidňování, podpora veřejné osobní a cyklistické dopravy aj.). Dalšími opatřeními této skupiny je zvyšování kvality dopravních prostředků a kvality údržby komunikací.

Systémové změny

- Odstranění „úzkých hrdel“ v městském dopravním systému
- Instalace tichých povrchů vozovky v kritických úsecích
- Zlepšení možnosti parkování a odstavování vozidel
- Zvýšení využití kapacity sítě pozemních komunikací zkvalitněním organizace a řízení dopravy
- Preferování veřejné osobní dopravy
- Rozvoj cyklistické a pěší dopravy
- Podpora kombinované dopravy
- Zavedení nízkoemisních zón
- Trvalá pozornost čištění komunikací z hlediska prašnosti

Opatření Dopravního podniku Ostrava

Dopravní podnik Ostrava v září 2013 zveřejnil strategii ekologizace a modernizace MHD „**Zelená a čistá Ostrava 2025**“. Strategie ukládá tyto cíle:

- Rozvoj páteřní tramvajové sítě – výstavba nových tratí, zvýšení komfortu a rychlosti cestování
- Náhrada vnitro obvodových autobusových linek elektrobusy
- Náhrada mezi obvodových autobusových linek CNG autobusy
- Zachycení příměstské automobilové a autobusové dopravy na nově vybudovaných přestupních terminálech (přestup na MHD)

Strategické projekty MHD v Ostravě do roku 2025

- Vybudování dopravních terminálů a přestupních uzlů
- Pořízení CNG autobusů se zázemím
- Výstavba trolejbusové tratě na Hranečník
- Výstavba tramvajových tratí v Porubě
- Výstavba trolejbusové tratě přes Karolinu a centrum
- Výstavba tramvajové tratě přes Karolinu do centra
- Zvýšení cestovní rychlosti na tramvajové síti – na úsecích se samostatným drážním tělesem zvýšení rychlosti na 80 km/h, na moderních tramvajových výhybkách na 30 km/h
- Zvýšení komfortu pro cestující – plně klimatizované vozy, bezdrátové připojení, inteligentní informační systémy, komfortní odbavovací systémy, modernizované zastávky

Vložení překážky

Do této skupiny patří ta technická opatření, která mají zamezit nebo alespoň zhoršit podmínky pro šíření negativních vlivů směrem od zdroje do okolí, směrem k chráněným objektům. Patří sem:

- protihlukové clony
- valy
- vegetační izolační pásy
- vedení komunikace v tunelu.

Opatření na chráněném objektu

Jedná se o možné technické úpravy objektů, jež omezují pronikání zejména hluku do vnitřního prostoru objektů.

5.9 MULTIKRITERIÁLNÍ OPATŘENÍ PRO ROZVOJ ÚZEMÍ

5.9.1 Doprava, jako podklad pro další profese

Rozvoj území musí být ve fázi projektové přípravy posuzován z více hledisek, která ovlivní jednak vlastní zastavěnost a využitelnost území, ale musí být posouzeny i vlivy na navazující stávající zastavěné území a zejména životní prostředí. Důkladné multikriteriální posouzení musí být provedeno zejména u záměrů, kde lze předpokládat negativní vliv na navazující území. Mezi tyto projekty lze zařadit velké developerské projekty pro bytovou zástavbu, komerční plochy a plochy pro průmyslovou výrobu. Posouzení musí být provedeno pro nově zastavitelné plochy, ale i pro přestavbové plochy, kterých je v řešeném území nadbytek.

Multikriteriální posouzení na zájmové území musí být vypracováno odborníky ze všech dotčených oborů a i tedy musí být provedeno posouzení z hlediska dopadů dopravy do území. Dopravní specialista musí spolupracovat s urbanistou, kdy je řešena základní dopravní koncepce řešeného území. Jedná se především o stanovení základního dopravního systému území pro individuální dopravu, nemotoristickou dopravu a zajištění obsluhy hromadnou dopravou. V neposlední řadě musí být proveden kvalitní návrh dopravy v klidu, což je v současném projektování zejména bytové zástavby a administrativních budov podceňováno.

Velký důraz při stanovení dopravní koncepce území musí být kladen na napojení všech druhů dopravy na stávající dopravní systém území. Musí být zajištěno propojení na cyklistické a pěší trasy. Komunikace a křižovatky musí být dostatečně kapacitní, což má nejen vliv na dopravní propustnost území, ale i na životní prostředí (hluková a imisní zátěž).

Rovněž musí být vyhodnoceno obslužení území veřejnou hromadnou dopravou. Zda bude do rozvojového území přivedena tramvajová doprava, trolejbusy nebo autobusy, je na rozhodnutí kolektivu profesistů a představitelů místní samosprávy a dopravce. Musí být zohledněna výhodnost a využitelnost investice. Jak budou navržené linky hromadné dopravy využity je možno v přípravné fázi projektu prověřit pomocí dopravního modelu, kde je možné prověřovat varianty. Na základě těchto výsledků bude provedeno komplexní hodnocení, kde budou zohledněny výsledky jednotlivých specialistů.

Při návrhu uspořádání území musí být zachovány principy prostupnosti zejména pro nemotoristickou dopravu. Hlavní pěší trasy mezi objekty a zastávkami hromadné dopravy musí být navrženy co nejkratší z důvodu zvýšení atraktivity hromadné dopravy.

Na základě využití území a navazujících dopravních vazeb bude dopravním specialistou stanovena intenzita dopravy (doporučujeme využití dopravního modelu), která bude podkladem pro kapacitní posouzení navržených a dotčených křižovatek, ale zároveň bude využita pro speciality z oboru životního prostředí pro zpracování návazných studií vlivu nové zástavby na životní prostředí.

Návrh kompletní dopravní infrastruktury musí zároveň splňovat ekonomická hlediska návrhu, aby projekt byl dostatečně rentabilní a nebyly zbytečně vynakládány finanční prostředky.

Na základě výše uvedených faktů je zřejmé, že problematiku dopravy pro jednotlivá rozvojová území je nutné řešit v kontextu další specialistů a navazujících projektů a jedná se tedy o multikriteriální přístup k řešení problému.

5.9.2 Hodnocení kvality projektových cílů metodou SMART

Metoda SMART je analytická technika pro navrhování cílů v řízení a plánování. Je vhodná zejména pro projekty, které řeší městské projekty, neboť zde do průběhu projekčních prací vstupuje mnoho faktorů, které mohou ovlivnit výsledek. SMART je akronym z počátečních písmen anglických názvů atributů cílů:

S - Specific – specifické, konkrétní cíle – navrhované řešení by mělo být přesně popsáno; tzn. mělo by být definováno, co je přesně a konkrétně předmětný problém a jak bude vyřešen.

M - Measurable – měřitelné cíle – měřitelnost spočívá ve schopnosti ověřit, že navržené řešení bylo úspěšně realizováno. Současně by měl mít strategický plán (projekt) nastaven mechanismus kontroly úspěšnosti.

A - Achievable/Acceptable – dosažitelné/přijatelné – řešení musí odpovídat potřebám svého příjemce. Zadavatel musí vědět, zda je řešitel schopen výsledek dosáhnout, řešitel ho musí akceptovat.

R - Realistic/Relevant – realistické/relevantní (vzhledem ke zdrojům) – řešení musí být skutečně dosažitelné. Zatímco A se zaměřuje na proces, R se zaměřuje na výsledek. Plánovaný výsledek musí být realistický, řešitel musí být přesvědčen, že ho dosáhne.

T - Time Specific/Trackable – časově specifické/sledovatelné – řešení musí být zakotveno v určitém časovém horizontu, v němž by mělo být dosaženo výsledku.

		Projektový cíl:
S	specifický	Ano, cíl je naprosto specifický – vytvořit/poskytnout/postavit....
M	měřitelný	Výsledky práce budou jasně kvantifikovány/budou měřitelné – podíl tranzitní dopravy...
A	akceptovatelný	Stanovený cíl je akceptován všemi podstatnými zájmovými skupinami/podložen ÚP dokumentací...
R	realistický	Cíl byl vytyčen na základě existujících schválených ÚP dokumentací a konzultován s kompetentními orgány, takže je realizovatelný
T	termínovaný	Cíl je termínovaný, má určený termín

5.10 PROPAGACE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Jedním ze základních cílů projektu mobility je informování obyvatel o přípravě jednotlivých staveb a opatření, která se ve městě plánují. Občané musí být seznámeni se záměry a mají mít příležitost se k nim ještě v průběhu přípravy vyjádřit.

Dostavba a rekonstrukce základního dopravního systému města musí být pozitivně propagována z hlediska přínosů pro dopravní situaci ve městě. Musí být prezentována zejména z hlediska zlepšení kvality životního prostředí v hustě obydlených částech města, kde je hlavním cílem snížení zbytné dopravy, která tímto územím pouze projíždí a nemá v něm zdroj a cíl – tranzitní doprava.

Navržená opatření dostavby a přestavby komunikační sítě musí zároveň zvyšovat bezpečnost a plynulost provozu. Tím ovšem nemůže být myšleno navýšení povolené rychlosti na komunikacích v zastavěném území. Plynulejší doprava má pozitivní dopad na snížení negativních vlivů z dopravy. Jsou postupně odstraňována problémová místa, kde dochází ke zvýšenému počtu dopravních nehod.

Základem propagace nových staveb je dostatečná informovanost občanů zejména o přínosech nových staveb a rekonstrukcí stávajících komunikací. A to i u těch, kde dojde stavebními úpravami ke snížení kapacity komunikací a převedení dopravy na novou souběžnou trasu. Příkladem může být navržené zkldnění ulice 28. října v úseku Železárenská – Na Karolíně, kde doprava bude převedena na alternativní trasu a ulice 28. října bude řešena jako městský bulvár, kde nebude zcela vyloučen automobilový provoz, ale nebude tato komunikace již využívána jako hlavní spojení centra města a Poruby.

Informování občanů o plánovaných investicích bude nutné zejména u rekonstrukcí stávajících komunikací, kde dojde většinou k omezením v navazující zástavbě. Příkladem je rekonstrukce ulice Nádražní, kde je přímo dotčeno centrum města.

Propagaci musí zajistit investor stavby, což bude většinou Magistrát města Ostravy, případně ve spolupráci s Moravskoslezským krajem, který je vlastníkem mnoha páteřních komunikací ve městě. V současné době je zajištění propagace přípravy stavby pomocí elektronických médií snadnou záležitostí, kterou je možné využít bez použití větších finančních prostředků.

5.11 ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ

V následující tabulce jsou uvedeny navrhované stavby, které se doporučují postavit v jednotlivých scénářích pro optimální dosažení udržitelné dopravy ve městě.

5.11.1 Tvrdá opatření – investiční akce

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, jedná se o investiční akce, které jsou obsaženy v územním plánu a v plánech Moravskoslezského kraje. Pro zásobník projektů jsou do Projektu udržitelné mobility

z těchto dvou zdrojů vybrány investiční akce, které především umožní snížení dopravní zátěže na stávajících komunikacích, které jsou převážně využívány pro řešené území tranzitní dopravou.

Tabulka 36 – Zásobník tvrdých opatření IAD, VHD

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady
Ulice Výškovická - zúžení na 2 pruhy v úseku zast. Výškovice - Proskovická	Zúžení ulice Výškovická ze 4 na 2 pruhy z důvodu vysokých přebytků rezervy kapacity. Realizací dojde k zvýšení bezpečnosti a vyšší architektonické úrovni, budou doplněny cyklistické pruhy.	2020	3 900 000,00 Kč
Ulice Bohumínská - zúžení na 2 pruhy	Zúžení ulice Bohumínská ze 4 na 2 pruhy z důvodu vysokých přebytků rezervy kapacity. Realizací dojde k zvýšení bezpečnosti a vyšší architektonické úrovni, budou doplněny cyklistické pruhy.	2020	5 700 000,00 Kč
Ulice Hornopolní – zúžení na 2 pruhy	Zúžení ulice Hornopolní ze 4 na 2 pruhy z důvodu vysokých přebytků rezervy kapacity. Realizací dojde k zvýšení bezpečnosti a vyšší architektonické úrovni, budou doplněny cyklistické pruhy.	2020	5 100 000,00 Kč
Dostavba ul. Místecká (I/56) v úseku Českobratrská - Senovážná	Ulice Místecká tvoří jednu z páteřních tepen. Mimo navrhovaný úsek je vedena jako čtyř pruhová komunikace. Přestavbou navrhovaného úseku na čtyřpruh dojde k zvýšení plynulosti dopravy na této komunikaci.	2020	11 000 000,00 Kč
Terminál Dubina	Výstavbou terminálu dojde k vytvoření přestupního uzlu mezi spoji ze Staré Bělé a Proskovic na MHD.	2020	8 100 000,00 Kč
Trolejbusová trať a terminál Hranečník	Výstavbou terminálu dojde k vytvoření přestupního uzlu mezi spoji ze směru od Havířova na MHD. Vybudováním trolejbusové trati dojde k zrychlení dopravy mezi terminálem a centrem města.	2020	186 000 000,00 Kč
Tramvajová trať Poruba - směr Martinovská - Globus	Tramvajová trať zajistí ekologickou a rychlou obsluhu této oblasti, která není v současné době kvalitně napojena.	2020	640 000 000,00 Kč
Výstavba Severního spoje	Výstavba severního spoje bude v první fázi propojovat dálnici D1 s ulicí Martinovská. Bude zajišťovat lepší dopravní napojení na kapacitní komunikace a napomůže k odlehčení ulice Opavská	2020, 2045	1 677 000 000,00 Kč
Výstavba MÚK Závodní, Kunčičky, dostavba ramp MÚK Místecká	Výstavba tří mimoúrovňových křižovatek zajistí zkapacitnění ulice Rudná, která v současné době dosahuje hranice kapacity.	2020, 2035/1	235 000 000,00 Kč

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady
Přestupní terminál Hlavní nádraží, propojení ulice Skladištní	Dojde k vytvoření přestupního uzlu, který zajistí přestup z regionální dopravy a městské dopravy na nadregionální.	2020, 2035/1	211 000 000,00 Kč
Tramvajová trať Vítkovice - Karolina - Výstaviště, trolejbus Karolina - 28. října po ulici Pivovarská, revitalizace Černé louky	Stavba zajistí přímé napojení oblasti Dolních Vítkovic a území Karoliny. Bude tak zvýšena celková dostupnost do těchto oblastí.	2020, 2035/2	543 380 000,00 Kč
Vybudování nové komunikace Mariánskohorská - 28. října, tramvajová trať v ulici U Koupaliště, mimoúrovňová křižovatka Nová Ves, Vodárna, rozšíření přestupního uzlu Hulváky	Vybudováním nové komunikace dojde k odlehčení křižovatky Nová Ves a k celkovému zrychlení autobusové dopravy v oblasti. Další opatření zajistí vytvoření efektivního přestupního terminálu.	2020; 2035/1, 2045	311 000 000,00 Kč
Zúžení ul. Opavská a nové napojení ul. Francouzská na prodlouženou ulici Rudná	Ulice Opavská je vysoce zatížená komunikace v městské části Poruba. Zklidněním dojde ke snížení kapacity a odvedení tranzitu mimo obytnou část. Prodloužení ulice Francouzské dojde k lepšímu odvedení dopravy z části Poruba, budou doplněny cyklistické pruhy.	2035/1	40 100 000,00 Kč
Přestavba ul. Horní v úseku J. Matušky - Fr. Formana	Přestavbou ulice Horní dojde k zlepšení dopravního napojení, zvýšení bezpečnosti provozu a celkovému zkvalitnění uličního prostoru.	2035/1	100 000 000,00 Kč
Přestavba ulice Mariánskohorské a Muglinovské	Přestavbou ulic Mariánskohorská, Muglinovská se dosáhne zkapacitnění a zvýšení bezpečnosti.	2035/1	22 000 000,00 Kč
Prodloužení ulice Tomkova a výstavba trolejbusové trati	Prodlouženou ulicí Tomkova bude vedena trolejbusová trať, která bude nahrazovat autobusovou obsluhu přilehlých částí města. Dojde k vytvoření spojky trolejbusových tratí.	2035/1	46 330 000,00 Kč
Propojení Dolní oblasti Vítkovice, Karoliny a ulice Frýdecká	Vybudování jednotlivých propojení zajistí nezbytné napojení oblasti Nová Karolina na automobilovou a veřejnou dopravu.	2035/1	273 260 000,00 Kč
Přestupní uzel Náměstí Republiky	Dojde k rekonstrukci přestupních vazeb a k celkovému zlepšení kvality a komfortu dopravy.	2035/1	300 000 000,00 Kč

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady
Tramvajová trať Poruba - ulice Polská	Tramvajová trať zajistí ekologickou a rychlou obsluhu této oblasti, která není v současné době kvalitně napojena.	2035/1	400 000 000,00 Kč
Železniční zastávka Zábřeh	Nová železniční zastávka bude zajišťovat rychlou obsluhu jak pomocí linek S, tak regionálními vlaky.	2035/1	20 000 000,00 Kč
Trolejbusová trať - průmyslová zóna Hrušov	Výstavbou trolejbusové trati bude zajištěna dopravní obsluha průmyslové zóny Hrušov.	2035/1	9 640 000,00 Kč
Trolejbusová trať - Heřmanice	Realizací trolejbusové trati dojde k ekologizaci městské hromadné dopravy a zmírnění nežádoucích emisí v oblasti.	2035/1	28 920 000,00 Kč
Zklidnění ulice 28. října, výstavba ulice Železárenská	Je navrženo zklidnění ulice 28. října od automobilové dopravy. Komunikace v úseku od ulice U Koupaliště až po náměstí Republiky bude určena převážně pro VHD a nemotoristickou dopravu. Automobilová doprava bude v této ulici výrazně potlačena (pouze dopravní obsluha), dnešní dopravní funkci převezme ulice Železárenská.	2035/1, 2035/2	129 000 000,00 Kč
Jižní propojení silnice R56 a silnice II/477, propojení komunikace I/58 a zóna Hrabová	Propojení komunikací ulehčí obytné části Hrabová a zlepší dopravní napojení průmyslové a obchodní zóny.	2035/1, 2035/2	370 000 000,00 Kč
Přeložka silnice I/56, lehká kolejová doprava Ostrava - Hlučín	Přeložkou komunikace I/56 dojde k odstranění zbytné dopravy v obytných částech a po staré komunikaci I/56 bude vedena trasa lehké kolejové dopravy, která zajistí kvalitní napojení přilehlých oblastí.	2035/1, 2045	799 000 000,00 Kč
Výstavba silnice I/68 v úseku D1 - Ostravská	Výstavbou silnice I/68 v úseku D1 - Ostravská dojde k odlehčení dopravy z obytných celků, kde tranzitní doprava vytváří nežádoucí emise.	2035/2	890 400 000,00 Kč
Dostavba ulice Nová Porážková	Jedná se o prodloužení ulice Porážková k ulici Mariánskohorská. Realizací této stavby dojde k odlehčení ulice Sokolské.	2035/2	20 000 000,00 Kč
Tramvajová trať - nákupní centrum a zóna Hrabová, přestupní terminál	Vybudováním tramvajové trati dojde k rychlému a ekologickému napojení průmyslové a obchodní zóny Hrabová	2035/2	740 000 000,00 Kč
Přeložka ulice Šenovská, propojení ulice Lihovarská - Hranečník	Přeložky těchto komunikací odlehčí dopravu v centru města a odstraní zbytnou dopravu v obytných částech města.	2035/2, 2045	84 000 000,00 Kč

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady
Obchvat Krmelína a výstavba jižní tangenty	Jedná se o výstavbu nové komunikace, která bude propojovat komunikace I/58, R56 a I/11. Stavba bude odvádět zbytnou dopravu z obytných částí Krmelína a zajišťovat rychlejší napojení do východní části města.	2045	700 000 000,00 Kč
Přeložka silnice III/01135 Nová Koblovská	Stavba bude zajišťovat rozvoj území v okolí obce Koblov. Dále odstraní zbytnou automobilovou dopravu z obytných částí.	2045	90 000 000,00 Kč
Lehká kolejová doprava Ostrava - Orlová	Zavedení lehké kolejové dopravy mezi Ostravou a Orlovou dojde k zajištění kvalitní a rychlé obsluhy.	2045	832 000 000,00 Kč
Lehká kolejová doprava Ostrava - Havířov	Zavedení lehké kolejové dopravy mezi Ostravou a Havířovem dojde k zajištění kvalitní a rychlé obsluhy.	2045	950 000 000,00 Kč

Tabulka 37 – zásobník tvrdých opatření – cyklistická doprava

Zásobník projektů – cyklistická doprava	
Popis	Scénář
28. října - Propojení ulice Železárenská a Josefa Šavla	2020
28. října	2045
A Cyklostezka Polanka nad Odrou - žel. přejezd, ul. k Pile	2020
A Husův sad	2020
A Lávká přes Odru v Polance nad Odrou	2020
A Podhájí	2020
A ulice Husova, od Českobratrská do Na Desátém	2020
A Vratimovská	2045
B H Blanická, od Na Zámčiskách do Ruskova	2020
B H Stará Bělá	2020
B H ulice Blanická od Ruskova do Junácká	ke zrušení
B Na Jízdárně, od 28. října do Zelená	2020
B Na Jízdárně, od Zelená do Gajdošova	2020
B Zelená	2020
Bohumínská	2020
C Cyklostezka Hrabová-statek, Mostní	2020
C Cyklostezka Chemické závody, Grmelova	2020
C Josefa Šavla, od 28. října do Karasova	2020
C Karasova	2020
C Lomená, Korunní, Hozova	2020
C obchvat Hrabové, od Mostní do Domovská	2020
C P od Lávká přes Ostravici do Hrabová - statek	2020
C podél Ostravice, od Hrabová statek k železničnímu mostu	2020
C Přemyslovců. od Karasova do Václavská	2020
C Závodní Rudná	2020
cyklistické propojení ulic Poděbradova Horova	2020
Cyklostezka Rudná	2045
Cyklostezka Želivského Na Rovince	2020

Zásobník projektů – cyklistická doprava	
Popis	Scénář
D 17. listopadu, od Opavská do Slavíkova	2020
D 17. listopadu. od Dr. Slabihoudka do Opavská	2020
E Hrušov - Vrbice	2020
F 28. října, od Mariánskohorská do Novoveská	2020
F cyklo přejezd před Hladnovskou	2020
F Michálkovic, U Staré elektrárny	2020
F Nová Ves - vodárna	2020
F U Plzeňská, od Dubina- Interspar do Mitrovická	2020
G Z Severní spoj	2020
G Z zrušení v důsledku Severního spoje a realizace Odry - Morava - Dunaj	ke zrušení
H Místecká	2020
H obchvat Hrabové, od Domovská do Místecká	2020
H spojení Místecká Podnikatelská	2020
Horní	2020
Hornopolní	2020
I Cyklostezka Hornopolní x Varenská, Hollarova	2020
I Na Lukách	2020
I Poděbradova, od Švabinského do Kolejní	2020
I zrušení v důsledku vybudování lávky v Polance nad Odrou	ke zrušení
IL Cyklotrasa I podél ulice Na Lukách	2020
J propojení Poděbradova Matiční	2020
J Výstavba průmyslové zóny Hrušov	2020
Jihozápadní napojení Karolíny	2020
L cyklo propojení Hošťálkovic a Bobrovníků	2020
L cyklo propojení ulice Na Lukách a trasy L	2020
L I Mitrovická až k ulici Dokoupilova	2020
L I propojení ulice K Průplavu a trasy okolo Odry	2020
L I Proskovická až k ulici K Průplavu	2020
L I spojení Dokoupilova, Na Surdíku, Smyčková až k ulic Potoky	2020
L zkrácení podél Odry	2045
L zkrácení U Hrůbků - západní část	2020
L zrušení U Hrůbků - východní část	ke zrušení
Lávka na soutoku Odry a Ostravice	2045
Lechowiczova	2020
M cyklo propojení od 17. listopadu až k ulici Studentská	2020
M Prodloužení cyklostezky 1.máje, Sokola Tůmy	2020
M UP DK 20 Svinovské mosty	2020
M zrušení spojení Výstavní Železárenská přes ulici Kopaniny	ke zrušení
M zrušení U Hrůbků	ke zrušení
Michálkovic, Českobratrská	2020
N spojení ulic Nad Porubkou a Záhumenní	2045
napojení na A	2020
O Cyklistická trasa Ostrava - Radvanice	2020
O Cyklistická trasa Počáteční, Slezskoostravský hrad	2020
O Sokolská třída, od Českobratrské do Horova	2020
Obchvat Hulvák - Železárenská ulice	2020
Obchvat Hulvák - Železná ulice	2045
P Cyklistické řešení ulice Na Rovince	2020
P cyklo propojení ulice Prodloužená a trasy A u ulice Jana Maluchy	2020

Zásobník projektů – cyklistická doprava	
Popis	Scénář
P Lávká přes Ostravici	2020
P okolo polikliniky Hrabůvka	2020
P Průchodnost Starobní, Provaznická, Dr. Martinka	2020
Propojení cyklo tras S, M	2020
Propojení cyklostezky podél komunikace 17. listopadu	2020
propojení Podnikatelská Prodloužená	2020
Q propojení Dr. Slabihoudka a trasy Q	2045
Q Průběžná	2020
Q Severní spoj	2020
R Svinov - Polanka	2020
regenerace sídliště Fifejdy	2020
S Cyklistická stezka Proskovická, Blanická	2020
S M	2020
S M Říční	2020
S M spojení U Hrůbků Plzeňská okolo školního statku	2020
S Nová Ves, Vodárna	2020
Srbská	2020
Staňkova	2020
Šeříková	2020
T Severní spoj	2020
U propojení Dubina - Interspar k ulici Korandova	2020
U propojení Františka Formana a ulice Prodloužená	2020
U spojení Výškovická a ulice U Výtopny	2020
U ulice Korandova	2045
UP DK 29 Podchod pro pěší a cyklisty pod Rudnou v trase ulice Ostravské	2020
Výškovická, od Pavlovova až ke kinu Luna	2020
Výškovická, od kina Luna až po ul. Srbská	2020
W Cyklostezka Poruba Krásné Pole	2020
W Sokola Tůmy	2020
W souvisí s DK 125 mimoúrovňovou křižovatkou Rudná - Závodní	2020
Y Most Výškovická	2020
Y Novinářská od 28. října do Jiřího Trnky	2020
Z Severní spoj	2020
Z zrušení z důvodu Severního spoje	ke zrušení
zrušení Božetěchova, Na Potoku	ke zrušení

Tabulka 38 – zásobník tvrdých opatření – zařízení pro dopravu v klidu

Zásobník projektů – doprava v klidu		
Popis	Scénář	Druh
parkovací objekt, P+G Hala Tatran	2020	P+G
záchytné parkoviště, P+G Frýdlanské mosty	2020	P+G
záchytné parkoviště, P+G Most Pionýrů	2020	P+G
záchytné parkoviště, P+G, Zimní stadion	2035/1	P+G
záchytné parkoviště P+G Na Karolíně x Frýdecká	2035/1	P+G
parkovací plocha před VŠB	2035/1	P+R
záchytné parkoviště, Výškovice, DK115	2035/1	P+R
rozšíření kapacity, Hlavní Nádraží, DK141	2035/1	P+R

Zásobník projektů – doprava v klidu		
Popis	Scénář	Druh
záchytné parkoviště, Vítkovice, P+R	2035/1	P+R
záchytné parkoviště, P+R Globus, DK 43	2035/1	P+R
parkovací dům Dr. Slabihoudka	2035/1	parkovací dům
parkovací dům Velká	2035/1	parkovací dům
parkovací dům Muzejní	2035/1	parkovací dům
parkovací dům Purkyňova	2035/1	parkovací dům
parkovací dům Janáčkova	2035/1	parkovací dům
parkovací objekt typ I Školní	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt typ II Pionýrů	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt typ II Alšova	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt typ I Průběžná	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt typ II Jan Šoupala	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt typ I Podroužkova	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Francouzská	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Nálepkova	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Karola Šmidkeho	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Kotlářova	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Výškovická	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Srbská	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Horní	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Otakara Jeremiáše	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Marty Krásové	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Aviatiků	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Horní	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Ant. Poledníka	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt F. Formana	2035/1	parkovací objekt vyhrazený
povrchové parkoviště Generála Sochora	2035/1	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště Žilinská	2035/1	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště náměstí Družby	2035/1	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště Kosmická	2035/1	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště U Hrůbků	2035/1	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště Jičínská	2035/1	povrchové parkoviště
rozšíření povrchového parkoviště Jugoslávská	2035/1	povrchové parkoviště
záchytné parkoviště, P+G Michálkovičská estakáda	2035/2	P+G
záchytné parkoviště, Orlová, DK 86	2035/2	P+R
záchytné parkoviště Michálkovice DK 84	2035/2	P+R
záchytné parkoviště, Zábřeh, DZ5	2035/2	P+R
záchytné parkoviště, Vítkovice P+R	2035/2	P+R
parkovací dům Na Karolíně	2035/2	parkovací dům
parkovací dům Masarykovo náměstí	2035/2	parkovací dům
parkovací dům Petruškova	2035/2	parkovací dům
parkovací dům Kotlářova	2035/2	parkovací dům

Zásobník projektů – doprava v klidu		
Popis	Scénář	Druh
parkovací objekt typ I Spoju	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt typ I Polská	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Sabinova	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Průběžná	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt náměstí Antonie Bejdové	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Pavlovo	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Dr. Lukášové	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Místecká x Dr. Martinka	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Josefa Kotase	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Horymírova	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Mjr. Nováka	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Lužická	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací dům Lechowiczova	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Generála Píky	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Františka Čechury	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Zdeňka Štěpánka	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Zdeňka Štěpánka	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt U Haldy	2035/2	parkovací objekt vyhrazený
povrchové parkoviště Skautská	2035/2	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště Průběžná	2035/2	povrchové parkoviště
záchytné parkoviště terminál Dubina DK 105	2045	P+R
záchytné parkoviště Nová Ves, Vodárna Vítkovice, DK 144	2045	P+R
záchytné parkoviště, průmyslová zóna Hrabová, DK101	2045	P+R
záchytné parkoviště, Mírové náměstí	2045	P+R
záchytné parkoviště P+R K Trojhalí	2045	P+R
záchytné parkoviště P+R Místecká	2045	P+R
parkovací dům Studentská	2045	parkovací dům
parkovací dům Hollarova	2045	parkovací dům
parkovací objekt Francouzská	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Sokolovská	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt U výtopny	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Alberta Kučery	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Krmelínská	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Dr. Lukášové	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Jiřího Herolda	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Cholevo	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Proskovická	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací dům u OC Odra	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt J. Matušky	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Jugoslávská	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Ježkova	2045	parkovací objekt vyhrazený
parkovací objekt Čujkovova	2045	parkovací objekt vyhrazený

Zásobník projektů – doprava v klidu		
Popis	Scénář	Druh
parkovací objekt Pavlovova	2045	parkovací objekt vyhrazený
povrchové parkoviště U Hrůbků/Říční	2045	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště U Hrůbků	2045	povrchové parkoviště
povrchové parkoviště Patrice Lumumby	2045	povrchové parkoviště
rozšíření parkoviště Provaznická x Horní	2045	povrchové parkoviště

V následující tabulce je uveden přehled požadavků města Ostravy, včetně návaznosti na Požadavky na kapitálový rozpočet statutárního města Ostravy pro rok 2016 a kapitálový výhled pro léta 2017 – 2019.

Tabulka 39 – Stavby požadované městem Ostrava

Název stavby	Rok	
	zahájení	dokončení
Spolufin. investic s MSK - ul. Mostní, I. etapa	2017	2018
Spolufin. investic s MSK - mosty ul. Výškovická	2015	2019
Spolufin. investic s MSK - mosty Bazaly, I. etapa	2018	2018
Spolufin. investic s MSK - ul. Mostní, II. etapa	2019	2019
Spolufin. investic s MSK - ul. Nová Krmelínská	2019	2020
Spolufin. investic s MSK - rekonstrukce křižovatky Výškovická-Čujkovova	2016	2017
Spolufin. investic s MSK - Severní spoj	2017	2020
Prodloužená Porážková, III. etapa	2016	2018
MK Sokolská, II. etapa (Pivovarská)	2016	2018
MK Nová Porážková, II. etapa	2017	2019
MK ul. Francouzská	2017	2019
MK ul. Tomkova	2018	2019
MK ul. Moravská - přeložka úseku k ul. Závodní	2017	2018
II/478 - Homogenizace části Mostní		
III/4692 – Přeložka Vřesinská		
II/469 – Okružní křižovatka na ul. 17. listopadu v Plesné		
Systém parkování v centru - parkoviště Masarykovo náměstí	2015	2018
Kruhový objezd Místecká (ŘSD)		
Lanovka (DOV-ZOO)	2016	2018

5.11.2 Tvrdá opatření – drobné investice

Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, jsou do této kategorie zařazeny investice, které nejsou finančně náročné a nevyžadují velké zábory pozemků. Takovýchto projektů je na území města celá řada. Jedná se především o tyto okruhy projektů:

- Rekonstrukce zastávek městské hromadné dopravy. Dopravní podnik Ostrava plánuje v letech 2015 až 2020 rekonstruovat celkem 44 zastávek (převážně v obou směrech). Jedná se především o zajištění normových parametrů, zřízení bezbariérového přístupu a osazení přístřešků.
- Zvýšení bezpečnosti na křižovatkách. Jedná se o přestavbu nehodových nebo nevyhovujících křižovatek v celém území města Ostrava. Tyto křižovatky mohou být identifikovány i pomocí podrobné bezpečnostní inspekce.

- Snížení hlučnosti tramvajových tratí. Dopravní podnik Ostrava sestavil přehled tramvajových tratí, kde plánuje aplikovat tato opatření. Jedná se o instalaci bokovnic na tratích s otevřeným kolejovým ložem a tratích s krytem. Dále je to instalace nízkých protihlukových stěn.
- Zvýšení přepravní rychlosti kolejových vozidel MHD. Je navržena rekonstrukce tramvajových tratí tak, aby tramvaje mohly dosáhnout cestovní rychlosti 80 km/h v širé trati a na výhybkách 30 km/h
- Zajištění preference vozidel MHD stavebními úpravami a úpravami dopravního značení. U tramvajových tratí se jedná především o fyzické oddělení jízdní dráhy pro kolejová vozidla od jízdních pruhů pro automobily v uličním prostoru. Pro autobusy a trolejbusy se jedná o vyznačení preferenčních jízdních pruhů na úkor automobilové dopravy. Vyhrazené pruhy mohou mít i časově omezenou platnost.
- Zvýšení komfortu cestujících. Dopravní podnik Ostrava dále modernizuje vozový park (všechny systémy) tak, aby nové vozy splňovaly požadavky vyžadovaného standardu pro cestující. Nová vozidla jsou nízkopodlažní, vybavena moderním informačním a odbavovacím zařízením, případně jsou vybavena bezdrátovým připojením na wi-fi a jsou zvažovány i klimatizované vozy.
- Rekonstrukce nemotoristických komunikací. Jedná se především o rekonstrukci nevyhovujících přechodů (délka, poloha na komunikaci, zajištění dostatečných rozhledových poměrů, úpravy pro nevidomé a imobilní občany). Dále je nutné na mnohých místech provést úpravy stávajících povrchů.
- Zavedení inteligentního systému řízení dopravy. Jedná se především o výstavbu řídicí ústředny, která bude centrálně řídit světelné signalizace na území města. K tomuto je ovšem nutné rekonstruovat řadu světelných signalizací na křižovatkách. Tato zařízení musí být schopna dynamického řízení dopravy a zajištění preference vozidel kolejové i nekolejové městské hromadné dopravy.
- Instalace naváděcích a informačních dopravních systémů. Na vybraných profilech komunikací budou rozmístěny naváděcí tabule na volné parkovací kapacity s dynamickou informací o počtu volných parkovacích míst. Dále navrhujeme umístění informačních tabulí, které budou řidiče informovat o aktuální dopravní situaci a mohou nabídnout alternativní trasy.
- Instalace zařízení pro dodržování dopravních předpisů. Jedná se zejména o instalaci radarů pro dodržování maximální povolené rychlosti v kritických profilech např. u zastávek MHD, kamerové systémy na křižovatkách a v místech nebezpečných přechodů a detekci jízdy na červenou na vybraných křižovatkách.

5.11.3 Měkká opatření – propagace

Propagace je velmi důležitou součástí uplatňování Integrovaného plánu mobility do praxe. I sebelepší investorská činnost zejména do dopravní infrastruktury, zejména hromadné a nemotoristické dopravy se neobejde bez propagace těchto opatření. Občané musí být přesvědčováni o výhodnosti opuštění zaběhnutých zvyklostí a musí být přesvědčováni o výhodách jiného způsobu cestování po městě, než je

individuální doprava. Propagační činnost musí být zaměřena i na výchovu dětí, a to i z hlediska bezpečnosti provozu. K tomuto mohou sloužit i následující příklady:

- Městská kampaň zaměřená na výhody MHD (ekologičnost, cenová výhodnost při pravidelném používání, strávený čas může uživatel využít k jiné činnosti např. četba, uživatel nemusí hledat parkovací místo)
- Kreativní soutěž a mobilní výstava v autobusech pro děti, v roce 2009 proběhlo v Žilině (pozitivní formování dětí a mládeže zvyšování povědomí o environmentálních problémech)
- Experiment – po dobu 2 týdnů možné jezdit zdarma s cílem přilákat lidi do MHD tak aby si lidé jezdící do práce autem vyzkoušeli i jiný dopravní prostředek. Podobný experiment proběhl ve švédském městě Skåne – výsledkem bylo zvýšení počtu uživatelů MHD o 8,5% oproti předešlému roku.
- Rozšíření Wi-Fi sítě v prostředcích MHD
- Informování občanů o připravovaných projektech do dopravní infrastruktury, pořádání veřejných diskuzí o dopravních tématech a zejména o zpětných vazbách z těchto diskuzí.

5.11.4 Seznam investičních akcí dle městských obvodů

V rámci pořízení Integrovaného plánu mobility byly při tvorbě návrhové části dokumentace osloveny jednotlivé městské obvody, aby předaly seznam připravovaných investičních akcí na svém území. Lze konstatovat, že se jedná především o investiční akce měkkých opatření – investičních, které jsou v kompetenci městských obvodů. V následující tabulce je proveden jejich stručný výčet, včetně dostupných informací o projektech.

Tabulka 40 – seznam investičních akcí městských obvodů

Městský obvod Proskovice				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Bezpečnostní úpravy a komunikace pro pěší na ulici Světlovské	RDS	8/2015	3 999 029,-	jedná se o vybudování chodníků, přechodů pro chodce a jejich nasvětlení
Zvýšení bezpečnosti silničního provozu na Staroveské ulici	Zpracovává se DSP	Není znám	2 200 000,-	jedná se o vybudování nových přechodů pro chodce a jejich nasvětlení, doplnění stávajících chodníků
Rekonstrukce místní komunikace ulice V Úvoze	Zpracována DSP	Není znám	5 707 000,-	jedná se o vybudování chodníku a rekonstrukci místní komunikace
Estetizace ulice Na Smyčce se zaměřením na úpravu stávajícího stanoviště a zastávky autobusů	Zpracována DSP	Není znám	1 205 000,-	jedná se o vybudování chodníků, přechodu pro chodce, a úpravu stávajícího stanoviště a zastávky autobusů
Městský obvod Svinov				
Název akce	Stav projektové	Odhad dokončení	Předpoklad ceny díla	poznámka

	dokumentace	stavby	v Kč (bez DPH)	
Rekonstrukce ul. Kuršovy na obytnou ulici	Zpracována DSP	Návaznost na rekonstrukci inženýrských sítí	7 000 000,-	Celková rekonstrukce komunikace v návaznosti na rekonstrukci inženýrských sítí
Napojení Dubí na centrum Svinova	Studie proveditelnosti - varianty	Není znám	Od 7 do 55 mil Kč	Výběr varianty ovlivní termín výstavby VRT Přerov - Bohumín
Regulace statické dopravy v lokalitě vymezené ul. Bílovecká, U Rourovny, Tichá a Lipová	Projekt ve variantách	Předpoklad 2016	200 000,-	O variantách není rozhodnuto – projekt dopravního značení
Regulace dopravy v obytné zóně ul. Evžena Rožického	Pouze záměr	Předpoklad 2016	Není stanoven	Úprava dopravního značení
Rozšíření parkovacích stání v lokalitě bytových domů při ul. Elzy Trioletové	Ve stavbě	2015	970 000,-	Výstavba parkovacích míst
Městský obvod Pustkovec				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Zvýšení bezpečnosti pro pěší na ul. Pustkovecké	DZS	2015	Není známa	Úsek od ulice Marty Krásové po Hasičskou zbrojnici
Oprava chodníku na ulici Opavské	Není znám	Není znám	Není znám	Problém s vlastnictvím pozemků
Úprava zastávek MHD na ulici 17. listopadu pro bezbariérový nástup	Není znám	Není znám	Není znám	Stávající stav je nevyhovující, zejména z důvodu blízkosti školy pro žáky se sníženou pohyblivostí
Rekonstrukce ulice Krásnopolská	Není znám	Není znám	Není znám	Výbudování kanalizace a chodníků
Městský obvod Lhotka – nepřipravuje investiční akce				
Městský obvod Stará Bělá (výhledové akce na 20 let)				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Rekonstrukce místních komunikací	Není znám	Není znám	80 mil Kč	
Cyklostezka Junácká - Proskovická	Není znám	Není znám	5 mil Kč	
Cyklostezka Staroveská -K Odře	Není znám	Není znám	10 mil Kč	
Cyklostezka U Sochy	Není znám	Není znám	1 mil Kč	
Chodník Plzeňská	Není znám	Není znám	6 mil Kč	
Opravy stávajících chodníků (obrubníky, předláždění)	Není znám	Není znám	2 mil Kč	
Městský obvod Polanka nad Odrou				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Výstavba technické infrastruktury osady Janová	RDS	Není znám	51 879 000,-	Investiční akce rozčleněna na 7 SO, podmíněno přeložkou

				ČEZ Distribuce
Chodník na ulici 1. května	DUR	2016	1 500 000,-	Úsek od konečné bus na hranici k. ú.
Autobusová zastávka Skotnice	DUR	2016	1 500 000,-	Rekonstrukce zastávky a přilehlých chodníků
Městský obvod Hošťálkovice				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Cyklistická trasa L	PD	2020	2 000 000,-	
Rekonstrukce chodníku na hřbitově	PD	2018	600 000,-	
Rekonstrukce části cyklostezky	Není PD	2020	2 500 000,-	
Rekonstrukce části MK Broskvoňová	DSP	2020	9 300 000,-	
Rekonstrukce MK Mezi Ploty	Není PD	2025	1 000 000,-	
Pěší stezka ul. K Vodě	Není PD	2017	1 500 000,-	
Výstavba chodníku Hošťálkovice - Lhotka	Není PD	2018	12 000 000,-	
Městský obvod Krásné Pole				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Zvýšení bezpečnosti MK	RDS	2015	Není uvedeno	Již probíhá od roku 2009, spolufinancování ROP
Vybudování okružní křižovatky Družební x Kyjovická	DSP	Není znám	Není uvedeno	Investice je součástí Bíle knihy MSK
Rozvoj cyklostezek (Dolní Lhota a Plesná)	Není znám	Není znám	Není uvedeno	Trasy jsou součástí cyklogenerelu
Městský obvod Ostrava – Jih				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Parkoviště Provaznická – Závodní	Není znám	Není znám	2 156 770,-	Nutná aktualizace projektu
Rekonstrukce náměstí Gen. Svobody	DSP	Není znám	17 500 000,-	Provedena realizace části stavby
Statická doprava Horní-Provaznická-Mitušova-Sámba	DSP	Není znám	9 594 501,-	Provedena aktualizace PD
MK V. Jiříkovského – Kaminského	DSP	Není znám	5 530 822,-	Aktualizace PD
Parkoviště Výškovická u domu 70-72	DUR	Není znám	1 725 988,-	
Rekonstrukce MK Rudná	DSP	Není znám	3 137 138,-	
Parkoviště Výškovická – Jičínská	DSP	2015	20 626 021,-	
Úprava předprostoru kina Luna	RDS	2015	14 633 400,-	
Autobusová smyčka ul. Klášterského	DUR	Není znám	Není uvedeno	
Zřízení parkovacích stání v ulici Jugoslávská	RDS	2015	Není uvedeno	
Zvýšení bezpečnosti chodců	Není znám	Není znám	Není uvedeno	Výběr zpracovatele PD

na ul. Volgogradská				
Městský obvod Poruba				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Stavební úpravy chodníku U Oblouku	RDS	Není znám	1 819 855,-	Připraveno k realizaci
Stavební úprava chodníku na ulici 17. listopadu	RDS	Není znám	3 091 762,-	Připraveno k realizaci
Stavební úprava chodníků na ulici Heyrovského	RDS	Není znám	1 277 700,-	Připraveno k realizaci
Řešení parkovacích míst dvůr B. Martinů, Pionýrů	RDS	Není znám	2 985 549,-	Připraveno k realizaci
Parkoviště na ulici Dělnická	DSP	Není znám	2 971 574,-	Rekonstrukce parkoviště
Dvorní trakty Hlavní třída – Čs. Exilu	DSP	Není znám	5 109 977,-	Nutno aktualizovat PD
Stavební úprava parkoviště nám. Vacka	DSP	Není znám	2 160 703,-	Nutno aktualizovat PD
Rekonstrukce zpevněných ploch Náměstí Družby	DSP	Není znám	4 382 164,-	Nutno aktualizovat část PD
Rekonstrukce ul. Opletalovy	DSP	Není znám	7 559 858,-	Nutno aktualizovat část PD
Parkoviště dvorní trakt M. Kopeckého	DSP	Není znám	1 162 964,-	Nutno aktualizovat část PD
Parkovací dům Opavská	DSP	Není znám	110 000 000,-	Nutno aktualizovat PD
Rekonstrukce zpevněných ploch Čs. Exilu	PD v přípravě	Není znám	Není uvedeno	
Regenerace Nálepkova náměstí	PD v přípravě	Není znám	Není uvedeno	
Stavební úpravy MK Kyjevská	PD v přípravě	Není znám	Není uvedeno	
Stavební úpravy MK Nálepkova ulice	PD v přípravě	Není znám	Není uvedeno	
Propojení vnitrobloku ulic Stavební – Francouzská	PD v přípravě	Není znám	Není uvedeno	
Řešení parkování v rámci PARKING CZ-PL	Studie	Není znám	500 000 000,-	Studie má za cíl nalézt komplexní systém parkování v městském obvodu
Řešení parkovacích míst a prodloužení ulice U Vozovny	Studie	Není znám	5 324 000,-	Varianta č. 2 studie
Úprava komunikace Francouzské (Opavská – Polská)	Studie	Není znám	50 000 000,-	Součást ÚPO
Ulice Martinovská v úseku A. Hrdličky – Průběžná – masokombinát Martinov	Studie	Není znám	12 500 000,-	Dobudování východního jízdního pásu
Ulice Opavská x Studentská – M. Krásové	Studie	Není znám	45 000 000,-	Vazba na VTP
Městský obvod Slezská Ostrava				
Název akce	Stav projektové dokumentace	Odhad dokončení stavby	Předpoklad ceny díla v Kč (bez DPH)	poznámka
Komunikace Záměstní	DSP	2015	14 200 000,-	
Komunikace Sazečská	DSP	2016	6 500 000,-	
Komunikace Vilova	DSP	2016	5 000 000,-	
Komunikace U st. elektrárny	DSP	2016	4 000 000,-	
Komunikace F. Koláře	DSP	2016	4 000 000,-	

Regenerace sídliště Muglinov	DSP	2015	12 000 000,-	
---------------------------------	-----	------	--------------	--

5.12 IDENTIFIKACE LOKALIT S APLIKOVANÝM OPATŘENÍM

V průběhu prací na Plánu udržitelné mobility probíhala například výstavba přestupních terminálů Hranečník a Dubina a přestupního uzlu Hulváky. Ukončení výstavby je u akcí Hulváky a Dubina předpokládáno v roce 2015 u přestupního terminálu Hranečník je plánováno dokončení stavby v roce 2016. Zprovoznění těchto přestupních uzlů bude mít významný vliv na trasování městské a příměstské hromadné dopravy, což bude nutné pečlivě vyhodnotit před případnou výstavbou dalších přestupních terminálů. Dle reakcí občanů, které jsme zaznamenali v průběhu zpracování Integrovaného plánu mobility, nejsou přestupní vazby na okraji města vnímány jako pozitivní opatření pro rychlost spojení do centra města. Bude tedy nutné vyhodnotit počty cestujících na jednotlivých spojích hromadné dopravy a v celkovém kontextu města a dále počty vozidel jedoucích po komunikacích.

Obrázek 49 – Ukázka správného navržení přechodů pro chodce v ulici Sokolská



Obrázek 50 – Ukázka vysazené křižovatky s integrovaným přechodem v ulici Přívozká a Tyršova



Obrázek 51 – Ukázka řešení cyklostezky na sídlišti Bělský Les, Ostrava



Zdroj: <http://ostravounakole.cz>

Obrázek 52 – Segregace tramvajového pásu na společném tělese s automobilovou dopravou – ulice 28. října



Obrázek 53 – příklad tramvajové trati mimo souvislou zástavbu – možné řešení propojení okolních sídel městskou kolejovou dopravou



6 NÁVRH ZMĚN PROCESU PLÁNOVÁNÍ UDRŽITELNÉ MOBILITY NA MĚSTSKÉ ÚROVNI A NAPLŇOVÁNÍ PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO OBA NASTAVENÉ SCÉNÁŘE PRO NÁVRHOVÉ OBDOBÍ

6.1 HARMONOGRAM REALIZACE AKTIVIT AKČNÍHO PLÁNU

Přijetím Integrovaného plánu mobility Ostrava se pořizovatel zavazuje k jeho plnění a k alokaci potřebných a dostupných finančních prostředků. V každém akčním plánu jsou nastaveny cíle a indikátory. Vedení města by mělo stanovit subjekt – koordinátora mobility, který bude jednou ročně podávat zprávu o způsobu plnění jednotlivých akčních plánů a jednou za dva roky provede aktualizaci indikátorů. Při sestavování rozpočtu města je třeba pamatovat na finanční pokrytí potřeb jednotlivých akčních plánů, zhodnotit důvodovou zprávu správce jednotlivých akčních plánů a zajistit naplňování cílů plánu udržitelné mobility města Ostravy.

6.2 STANOVENÍ KOMPETENCÍ PROCESU

Proces naplňování Plánu udržitelné mobility musí být zajišťován centrálně pro celé město Magistrátem města Ostrava. Vzhledem k značnému množství aktivit v rámci mobility, které je nutné naplňovat a připravovat prostor pro jejich realizaci a zároveň i propagaci mezi občany, navrhuje zřízení samostatné funkce koordinátora mobility. Tato osoba by byla zodpovědná za naplňování akčních plánů, jejichž náplní jsou nejen investiční akce, ale zejména propagační akce a práce s veřejností. Možnost zásahu veřejnosti do připravovaných úprav a rozvoje městské infrastruktury je žádoucím cílem mobility. Nová pozice by měla být součástí odboru dopravy, pod který problém mobility patří profesně nejvíce.

Na specifických činnostech naplňování plánu se mohou podílet i jednotlivé odbory městských obvodů. Proces musí zahrnovat i zástupce Dopravního podniku Ostrava, neboť řada akčních plánů je v souvislosti s provozem MHD. Dále bude nutné zajištění účasti i zástupců městské policie, kteří dohlíží na dodržování pravidel silničního provozu a veřejného pořádku.

V následující tabulce jsou k jednotlivým okruhům činností pro další rozvoj mobility přiřazeny odbory a organizace, jejichž zástupci by měli být podpůrným poradním uskupením pro koordinátora mobility. Ten je součástí všech kolonek, a proto není dále vyplňován.

Tabulka 41 – přehled odpovědností za jednotlivé činnosti mobility

Popis činnosti	Zodpovědnost
Zajištění funkce koordinátora mobility, jeho podpora, stanovení pravomocí a povinností	Náměstek primátora
Propagace koordinátora mobility a jeho přiblížení veřejnosti – publikační činnost v městských médiích	Odbor kanceláře primátora
Prezentace programu trvale udržitelné mobility a jeho propagace mezi občany města	Odbor dopravy, odbor kanceláře primátora
Přijetí námětů od veřejnosti	Odbor kanceláře primátora
Zajištění finančních prostředků na výstavbu dopravní infrastruktury	Odbor finanční a rozpočtu
Návrh rozvojových území z hlediska udržitelné mobility	Odbor strategického rozvoje
Koordinace záměrů výstavby z hlediska územního plánu a ostatních územně plánovacích dokumentací	Útvar hlavního architekta a stavebního řádu
Zajištění rozvoje nemotoristické dopravy	Odbor dopravy s podporou cyklokoordinátora města, odbor investiční
Zajištění rozvoje infrastruktury hromadné dopravy	Odbor dopravy, Dopravní podnik Ostrava, odbor investiční
Zajištění efektivního rozvoje komunikační silniční sítě města pro nekolejovou dopravu	Odbor dopravy
Propagace bezpečného pohybu v městském provozu v předškolních a školních zařízení	Odbor kultury, sportu a volnočasových aktivit
Zvýšení bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy	Městská policie, Dopravní podnik Ostrava
Dodržování bezpečnosti cestujících na zastávkách MHD a v jejich blízkosti	Městská policie
Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města	Odbor dopravy, Městská policie

Popis činnosti	Zodpovědnost
Koordinace rekonstrukčních prací stávajících komunikací s ohledem na cíle mobility	Odbor dopravy, odbor investiční
Návrh a realizace změn v organizaci dopravy ve městě	Odbor dopravy
Zhodnocení vlivů navržených opatření na životní prostředí	Odbor životního prostředí
Zajištění funkčnosti systému veřejné hromadné dopravy	Odbor dopravy, DPO, KORDIS
Preventivní opatření z hlediska bezpečnost provozu	Odbor dopravy, odbor kultury, sportu a volnočasových aktivit

Plán udržitelné mobility je dokument, který je nutné v pravidelných časových intervalech dále aktualizovat a vstřebávat do něj nové impulsy, které vyvstanou při projednávání nových skutečností. Integrovaný plán mobility v této podobě je nutné brát jako výchozí materiál, který vznikl při znalosti možností financování v roce 2015 a situace v uplatňování akčních plánů s ohledem na finanční prostředky města se zcela jistě bude v průběhu času dále upřesňovat. Navrhujeme tedy aktualizaci provádět po dvou letech.

Proces aktualizace materiálu by měla být plně v kompetenci koordinátora mobility, tedy odboru dopravy. V rámci aktualizací bude nutné do tohoto procesu zapojit všechny relevantní odbory magistrátu města a přizvat i další zástupce městských obvodů a organizací, které provádí investiční činnost, případně jsou účastníky přepravy na území města. Jedná se zejména o Dopravní podnik Ostrava a KODIS, kteří jsou z hlediska zajištění veřejné hromadné dopravy rozhodující.

Z hlediska přístupu k jednotlivým oblastem naplňování rozvojových záměrů v Integrovaném plánu mobility doporučujeme zvážit kompetence mezi magistrátem města a jednotlivými městskými obvody. Magistrát města by měl být zodpovědný za páteřní nemotoristické komunikace, které spojují jednotlivé části města. Rovněž doprava v klidu by měla být řízena centrálně magistrátem města, a to zejména v návaznosti na územní plán, který stanoví rozhodující parkovací kapacity v jednotlivých městských obvodech.

6.3 NÁVRH A ZAJIŠTĚNÍ MONITORINGU PRO SLEDOVÁNÍ INDIKÁTORŮ

Součástí akčních plánů pro jednotlivé oblasti jsou indikátory, které považujeme za nutné dosáhnout v rámci zkvalitnění dopravní infrastruktury, a to pro všechny druhy dopravy a navržených měkkých opatření - propagace. Tyto indikátory jsou v rámci Integrovaného plánu mobility stanoveny a jejich vyhodnocování by mělo být prověřeno v cyklu dvou let, společně s aktualizací Integrovaného plánu mobility. Jak je možné indikátory zjišťovat, je uvedeno v rámci jednotlivých akčních plánů.

Pro zjišťování naplnění stanovených indikátorů bude koordinátorem mobility nutné provést i dotazníková šetření, neboť řada indikátorů je neměřitelná a závisí na názoru obyvatel města. Po vyhodnocení měřitelných a neměřitelných indikátorů bude provedeno porovnání s cíli stanovenými v akčních plánech a indikátory budou potvrzeny, případně upřesněny vzhledem k nově zjištěným skutečnostem.

V případech, kdy zjištěné hodnoty se nebudou blížit hodnotám navržených v jednotlivých akčních plánech, bude nutné provést analýzu, proč tomu tak je. Důvodů pro nenaplnění indikátorů může být několik a je nutné vyvodit relevantní závěry, proč předpokládaného stavu není dosaženo. Důvodem může být např. odlišná strategie města, která upřednostní naplnění jiných priorit, než bylo v době tvorby Integrovaného plánu mobility uvažováno.

Návrh na změnu indikátorů bude nutné projednat se zástupci dotčených odborů magistrátu města a následně provést prezentaci občanům. Pro projednání změn indikátorů bude vhodné nominovat řídicí skupinu z řad odborníků a zástupců magistrátu, s kterou budou jednotlivé změny konzultovány a následně budou prezentovány i veřejnosti. Součástí tohoto materiálu bude odůvodnění změny, která je předkládána. Po ukončení tohoto procesu budou do aktualizované verze indikátory upraveny a bude dále sledováno jejich plnění. To vše by měl řídit koordinátor mobility.

7 NÁVRH AKČNÍCH PLÁNŮ

7.1 STRUKTURA AKČNÍHO PLÁNU VČETNĚ JEDNOTLIVÝCH AKTIVIT

Cílem návrhu akčního plánu je propojení jednotlivých segmentů návrhové části. To znamená, že **akční plány stanovují k jednotlivým aktivitám**, harmonogramům realizace a finančním plánům, požadovaným indikátorům a jejich monitoringu v čase zejména **kompetence za realizaci a monitoring**.

Ve strategické části byly přijaty následující strategické cíle pro směřování města na další roky a desetiletí. Tomu musí odpovídat i akční plány, finanční plány, monitoring i zodpovědnost za plnění stanovených cílů.

Strategický cíl:

1. Zlepšení mobility a dostupnosti
2. Zvýšení bezpečnosti
3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
4. Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití

Pro každý strategický cíl bylo stanoveno několik klíčových opatření, pod-opatření a měřitelných indikátorů. Aby akční plán měl smysl, musí být schválen, stanovena odpovědnost a zajištěny odpovídající finanční prostředky. Dále je uveden očekávaný cílový stav/hodnota do roku 2035.

Navržené finanční krytí jednotlivých aktivit je pouze předpokládaný finanční náklad města Ostrava. Pokud bude finanční krytí naplnění akčního plánu vícezdrojové, budou uvedené finance navýšeny o příspěvek dalšího investora.

7.2 PŘEHLED AKČNÍCH PLÁNŮ PRO JEDNOTLIVÉ STRATEGICKÉ CÍLE A KLÍČOVÁ OPATŘENÍ

7.2.1 AP 1 - Zlepšení mobility a dostupnosti

7.2.1.1 AP 1 – 1 Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy

Cíl: Udržení vysokého podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce na úrovni blízké úrovni roku 2014

Počet cestujících v hromadné dopravě na území města od devadesátých let kontinuálně klesá. Značný propad cestujících je znatelný v hromadné dopravě o víkendech. Míra automobilismu v Ostravě je nižší než v jiných srovnatelných městech, tudíž je zde reálný předpoklad jejího dalšího růstu. Odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě je značným rizikem z pohledu vzniku kongescí, vyšší zátěže životního prostředí a úpadku systému hromadné dopravy. Zachování vysokého podílu hromadné

dopravy je ambiciózní cíl vyžadující kombinaci mnoha opatření a investic, včetně restrikcí vůči individuálnímu automobilismu.

Klíčová opatření:

- **AP 1-1-1** Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy (v závislosti na inflaci a rozvoji města)
- **AP 1-1-2** Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí
- **AP 1-1-3** Zajištění komfortu cestujících
- **AP 1-1-4** Informační podpora pro cestující
- **AP 1-1-5** Zlepšení návaznosti spojů
- **AP 1-1-6** Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů
- **AP 1-1-7** Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují
- **AP 1-1-8** Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální lehká kolejová doprava)
- **AP 1-1-9** Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti
- **AP 1-1-10** Rozvoj integrovaného dopravního systému

7.2.1.2 **AP 1 – 2 Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy**

Cíl: Ztrojnásobení podílu cyklistické dopravy v Ostravě na dělbě přepravní práce do roku 2025.

Cyklistická doprava je ekologickou formou dopravy s velkým potenciálem růstu. Vyžaduje však významnou změnu v nabídce infrastruktury a služeb. Je považována za efektivní a ekologické řešení pro moderní evropská města.

Klíčová opatření:

- **AP 1-2-1** Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras
- **AP 1-2-2** Zkvalitňování stávajících cyklostezek
- **AP 1-2-3** Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší
- **AP 1-2-4** Doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu (stojany na kola, servisní místa atd.)
- **AP 1-2-5** Podpora dojížděky do zaměstnání na kole
- **AP 1-2-6** Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu

7.2.1.3 **AP 1 – 3 Zlepšení dopravní dostupnosti**

Zajištění dopravní dostupnosti hromadné dopravy především v radiálním (dostředném) směru do jednotlivých center města a obsluha centra je klíčovým předpokladem pro fungující město. Minimalizace přestupních dob, zvýšení komfortu přestupu, jednoduchost vyhledání spojení a dostupnost informací spolu s přijatelnou cenou jsou základními předpoklady pro využívání hromadné dopravy. U individuální automobilové dopravy je

vhodné zajistit okružní a tangenciální systém nadřazené komunikační sítě (především dostavba/zlepšení základní komunikační sítě) a omezení přístupu do jednotlivých center města (s výjimkou rezidentů a zásobování).

Klíčová opatření:

- **AP 1-3-1** Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
- **AP 1-3-2** Zlepšení plynulosti silniční dopravy
- **AP 1-3-3** Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť
- **AP 1-3-4** Rozvoj přestupních uzlů a terminálů

7.2.2 AP 2 - Zvýšení bezpečnosti

7.2.2.1 AP 2-1 Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, zejména nejvíce zranitelných skupin (chodců a cyklistů)

Cíl: Snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce počtu úmrtí na polovinu do roku 2020 (vzhledem k roku 2010).

Chodci a cyklisti jsou nejzranitelnější účastníci dopravního provozu. Úmrtí nebo vznik těžkých zranění v důsledku dopravních nehod je v současné společnosti podle evropských trendů již neakceptovatelné (není již na ně nahlíženo pouze jako selhání jednotlivce, ale jako selhání společnosti). Specifikovaný cíl je v souladu s evropskými cíli.

Klíčová opatření:

- **AP 2-1-1** Bezpečné přechody pro chodce (osvětlení, značení, konstrukční řešení)
- **AP 2-1-2** Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy
- **AP 2-1-3** Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací
- **AP 2-1-4** Podpora dopravní výchovy dětí

7.2.2.2 AP 2-2 Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy

Zajištění bezpečí (nejen statistického, ale i subjektivně vnímaného) je základním předpokladem pro zvýšení využívání hromadné dopravy. V této oblasti je na základě výsledků ankety „Je Vám dobře v Ostravě?“ velký potenciál pro zlepšení.

Klíčová opatření:

- **AP 2-2-1** Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)

7.2.2.3 AP 2-3 Zvýšení bezpečí ve specifických místech a negativně vnímaných lokalitách

Tato potřeba opět vyplývá z výsledků ankety „Je Vám dobře v Ostravě?“. Za specifická místa jsou zde považované zejména zastávky a terminály hromadné dopravy a přístupové trasy k nim.

Klíčová opatření:

- **AP 2-3-1** Bezpečné zastávky a terminály

7.2.2.4 AP 2-4 Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu

Mezi navrhovaná opatření patří zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty. Dalším navrženým opatřením je zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu.

Klíčová opatření:

- **AP 2-4-1** Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu
- **AP 2-4-2** Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty

7.2.3 AP 3 - Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

7.2.3.1 AP 3 – 1 Ekologizace dopravy

Doprava je odpovědná za 10 až 20 % emisí v oblasti Ostravy. Ekologizace hromadné dopravy znamená stimulaci zavádění moderních úsporných a ekologických paliv a pohonů, rozvoj moderních elektrických vozidel s rekuperací ale také např. trénink „ekologické jízdy“ za účelem minimalizace emisí. U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie). Významný podíl na znečišťování má prašnost z dopravy následkem nedostatečné čistoty komunikací.

Klíčová opatření:

- **AP 3-1-1** Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy (vozidla s rekuperací)
- **AP 3-1-2** Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)

7.2.3.2 AP 3 – 2 Aplikace inteligentního urbanizmu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility

Přestože individuální bydlení je oblíbené, v zájmu města a jeho obyvatel je preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou. Dalším zájmem je utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility (pěší a cyklistické dopravy) a zabránění vylidňování a ekonomického úpadku drobných podnikatelů.

Klíčová opatření:

- **AP 3-2-1** Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou
- **AP 3-2-2** Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility

7.2.3.3 AP 3 – 3 Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele

Hluk je obtěžujícím faktorem s negativním dopadem na zdraví obyvatel. K jeho redukci je potřeba výrazné redukce intenzit (např. zklidnění, obchvaty), snížení rychlosti nebo zavádění vhodných technických prvků (tiché povrchy, protihlukové bariéry...).

Klíčová opatření:

- **AP 3-3-1** Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (tiché povrchy vozovek, redukce intenzity dopravy a omezení rychlosti v citlivých lokalitách)
- **AP 3-3-2** Odhlučnění MHD

7.2.3.4 AP 3 – 4 Rozvoj bezbariérovosti

Přestože nové technické normy a předpisy již potřeby bezbariérovosti reflektují, z minulosti zůstává ve veřejném a dopravním prostoru velké množství bariér a v některých případech přibývají nové. Nejde přitom jenom o handicapované občany, ale také o vyhovění potřebám stále rostoucí skupiny seniorů (populační změny) nebo rodičů a prarodičů s kočárky. Je potřebné klást také důraz na vytváření ucelených bezbariérových tras v souladu s generalem bezbariérových tras.

Klíčová opatření:

- **AP 3-4-1** Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
- **AP 3-4-2** Bezbariérovost v hromadné dopravě (nizkopodlažní vozidla, bezbariérová nástupiště a terminály)

7.2.3.5 AP 3 – 5 Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy

Sledování rozsahu klidových zón je jedním z předpokladů pro jejich uchování a ochranu. Podpora výsadby ochranné zeleně je navržena jako jedno z opatření.

Klíčová opatření:

- **AP 3-5-1** Sledování rozsahu klidových zón
- **AP 3-5-2** Podpora výsadby ochranné zeleně

7.2.4 AP 4 - Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury

7.2.4.1 AP 4 – 1 Minimalizace kongescí a časových ztrát

Kongesce znamenají časové a tedy i ekonomické ztráty a také zatěžování životního prostředí. V zájmu města je vyvedení veškeré tranzitní dopravy mimo jeho centrální území a rezidentní části, vymístění zbytné dopravy z centrální části města, zlepšení napojení města na nadřazenou komunikační síť (obchvaty). Inteligentní řízení dopravy zvyšuje kapacitu, omezuje kongesce a časové ztráty.

Klíčová opatření:

- **AP 4-1-1** Preference vozidel městské hromadné dopravy
- **AP 4-1-2** Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů
- **AP 4-1-3** Podpora navigačních systémů
- **AP 4-1-4** Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a mimo rezidentní území

7.2.4.2 AP 4 – 2 Efektivní a motivační parkovací politika - rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)

Politika parkování je v prostoru města regulačním prvkem, který dokáže ovlivnit intenzity individuální automobilové dopravy. Odstupňování ceny za krátkodobé a dlouhodobé parkování vozidel podle funkce zóny může zásadním způsobem ovlivnit dělbu přepravní práce. Systémy park&ride budou smysluplné, resp. využívané pouze za předpokladu, že řidič nebude mít jinou volbu nebo tato volba bude pro něho výhodnější (dostupnost parkovacích míst zdarma nebo s levným tarifem nezakládá důvod pro využití systému P+R). Cenová regulace volných parkovacích míst v centru pro dlouhodobé celodenní parkování a zajištění potřebného počtu odstavných míst pro rezidenty jsou dalšími ovlivňujícími faktory. Vhodná je také podpora kombinace jízdy na kole s jízdou hromadnou dopravou nebo pěší cestou (B+R, B+G).

Klíčová opatření:

- **AP 4-2-1** Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R
- **AP 4-2-2** Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách, rezidentní stání

7.2.4.3 AP 4 – 3 Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy (podpora spolujízdy a sdílení vozidel)

Spolujízda je moderním trendem, který přináší nejen ekonomické (sdílení nákladů) ale i ekologické výhody (méně vozidel = méně emisí) díky vyšší obsazenosti. Pozitivní dopad má také na saturaci silniční sítě a úroveň kvality dopravy (méně vozidel = méně kongescí). Potenciál rozvoje je zejména u dojížděky do zaměstnání, u delších cest mimo město, a tam, kde chybí nabídka hromadné dopravy nebo je nedostatečná. Sdílení vozidel klade nižší nároky na parkovací a odstavné plochy.

Klíčová opatření:

- **AP 4-3-1** Podpora pro carpooling (spolujízda)
- **AP 4-3-2** Podpora pro carsharing (sdílení vozidel)


7.2.4.4 AP 4 – 4 Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy



Účelem opatření navržených k tomuto cíli je, aby při rekonstrukcích dopravní infrastruktury byly zohledňovány komplexně potřeby všech uživatelů a nedocházelo k jejich zanedbání. Důležitým opatřením je také zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů v projektové a předprojektové přípravě.

Klíčová opatření:



- **AP 4-4-1** Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů
- **AP 4-4-2** Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů

7.3 AKČNÍ PLÁNY CÍLE 1

<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> <div>AF-CityPlan</div>				
Akční plán		AP 1 – 1-1				
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.1	Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy (v závislosti na inflaci a rozvoji města)					
Popis cíle:	Zlepšení mobility a dostupnosti zachováním vysokého podílu hromadné dopravy je ambiciózní cíl vyžadující kombinaci mnoha opatření a investic, včetně restrikcí vůči individuálnímu automobilismu. Marketingová a finanční podpora jsou klíčové pro posílení podílu VHD na zajištění mobility ve městě.					
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none">Podpora marketingových aktivit Dopravního podniku ze strany města;Alokace dostatečných finančních prostředků na udržení a zvýšení kvality služeb veřejné hromadné dopravy ve všech formách.					
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none">Výstavba tratí, přestupních terminálů a vazeb, dostupnost zastávek;Modernizace vozového parku;Zvýšení bezpečnosti provozu					
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">Zajistit financování pro propagaci využívání hromadné dopravy;Vytvořit plán modernizace vozového parku;Vytvořit plán rekonstrukce a modernizace tratí;Vytvořit a naplňovat investiční plán výstavby nových tratí;Modernizovat zařízení zastávek a přestupních terminálů.					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: finanční podpora HD Jednotka: tis. Kč Vstupní indikátor: odhad 10 mil. Kč/rok Cílová hodnota/dosažený stav: dostatek financí k provozu bez nutnosti redukce počtu denních, nočních, sobotních i nedělních spojů, kvalita pokrytí města a okolí – časová dostupnost. Způsob zjišťování: finanční objem na podporu MHD se zjistí z rozpočtu města Ostrava, nebo z Výroční zprávy DPO, hodnocení časové dostupnosti dle schválených jízdních řádů. Očekávaný vývoj: posílení výchozí hodnoty finanční podpory Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.						
Finanční krytí (Kč/rok)	Poznámka: uvedené finanční prostředky nezahrnují každoroční dotaci města Ostravy na provoz Dopravního podniku, která byla v rozpočtu roku 2015 stanovena částkou 1 047 055 000, - Kč					
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	20 000 000	20 000 000	20 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO				

 	
Akční plán AP 1 – 1-2	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.2	Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy
Popis cíle:	Odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě je značným rizikem z pohledu vzniku kongescí, vyšší zátěže životního prostředí a úpadku systému hromadné dopravy. Tomuto odlivu musí být čeleno komplexní nabídkou integrované hromadné dopravy v regionu včetně vazeb na dálkové spoje.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Trvalá podpora rozvoji, fungování a kvalitě integrovaného dopravního systému v rámci kraje; • Podpora integrace všech dopravců do systému; • Podpora dostupnosti systému i pro řidiče automobilů a uživatele jízdních kol; • Podpora přestupních vazeb, tarifních zvýhodnění, bezpečného zaparkování aut/uložení kol, zajištění i nočních příměstských linek.
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zlepšení vazeb jednotlivých systémů mezi sebou; • Zjednodušení a atraktivita odbavovacího systému napříč územím; • Zlepšení podmínek pro přestup mezi autem a integrovaným systémem tarifní motivací, parkovací příležitostí, naváděním k P+R, aktuální dopravní informací.
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Finančně podporovat integrovaný dopravní systém; • V rámci DPMO podporovat časové vazby na regionální a dálkovou dopravu; • Provádět pravidelný průzkum přepravní poptávky, vytížení spojů; • Vytvořit kvalitativní standard pro dopravní obsluhu jednotlivých území v Ostravě pro různá časová období; • Na dopravním modelu ověřovat naplnění plánu kvality dopravní obsluhy.
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: míra spokojenosti cestujících; roční počet přepravených osob; Jednotka: % spokojených, milion přepravených osob/rok Vstupní indikátor: 64% spokojených cestujících Cílová hodnota/dosažený stav: více jak 2/3 spokojených cestujících z celkového objemu přepravených osob, dostatek financí k provozu bez nutnosti redukce počtu denních, nočních, sobotních i nedělních spojů, kvalita pokrytí města a okolí – časová dostupnost. Způsob zjišťování: provést průzkum spokojenosti cestujících ve VHD, periodicky (1 x za 2 roky), porovnávat trendy odpovědí. Očekávaný vývoj: zvyšování míry spokojenosti nad současnou úroveň!</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.</p>	



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO				

 	
Akční plán AP 1 – 1-3	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.3	Zajištění komfortu cestujících
Popis cíle:	<p>Rozhodující pro zvýšení atraktivity hromadné dopravy je rovněž zajištění komfortu cestujících hromadnou dopravou, což zahrnuje velmi širokou škálu parametrů, jako je pravidelnost, nepřeplněnost, čistota, bezpečnost ve vozidlech a na zastávkách, počet sedících/stojících, úroveň nástupu, přestupní vazby atd. Cílem je dosáhnout a udržet běžný evropský standard kvality veřejné hromadné dopravy. Kritériem rozhodování o volbě módu je nejen kvalita nabídky, ale i možnost volby u jednotlivých sociálních skupin. Zatímco lidé bez automobilu, sociálně slabí, žáci a studenti, lidé neschopní řídit vozidlo se musí spokojit se stavem, jaký je nabízen, pro změnu dělby přepravní práce je podstatné rozhodnutí osob a rodin, které mají jeden a více automobilů a volí podle výhodnosti použití pro různé účely a časy cest.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizace vozového parku; • Nízkopodlažnost, zvýšená nástupiště; • Komfort ve vozidle, čistota, větrání, topení, informační systémy; • Dohled nad osobami znečišťujícími vozidlo, ničícími vybavení vozidla a zastávek; • Způsob jízdy/řízení vozidla; • Dodržování jízdního řádu, ohled k cestujícím; • Odbavovací systémy přátelské uživatelům i jednorázovým návštěvníkům;
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení objemů automobilové dopravy v dojíždě pracovního dne do centrálních zón; • Snížení hluku a exhalací využitím tišších vozidel a elektrické trakce; • Zvýšení bezpečnosti silničního provozu; • Omezení kongescí v dopravních špičkách. •
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Soustavně modernizovat vozový park; • Zvyšovat komfort cestujících nákupem nízkopodlažních vozidel, splňujících vysoké nároky na pohodlí, informační a odbavovací systémy a bezpečnost; • Provádět pravidelný průzkum prostředí ve vozidlech a bezpečnosti cestujících; • Zvyšovat dohled (kamerový) na zastávky s cílem zajistit úroveň bezpečnosti cestujících i ve večerních a nočních hodinách.
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: míra spokojenosti cestujících; roční počet přepravených osob; Jednotka: % spokojených, milion přepravených osob/rok Vstupní indikátor: 33% cestujících spokojeno s úrovní vozového parku, 64% cestujících spokojeno s druhovou nabídkou cestovních dokladů – dle výsledků dotazníku: Je Vám dobře v Ostravě? Cílová hodnota/dosažený stav: více jak 2/3 spokojených cestujících, dostatek financí k zajištění čistoty, bezpečnosti a pravidelnosti provozu. Způsob zjišťování: provést průzkum spokojenosti cestujících ve VHD, periodicky (1 x za 2 roky), porovnávat trendy odpovědí. Registrovat a vyhodnocovat veškeré stížnosti na bezpečnost a kvalitu provozu v systému integrované dopravy a činit konkrétní opatření na zlepšení;</p>	

Očekávaný vývoj: zvyšování míry spokojenosti nad současnou úroveň!

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO; ředitel městské policie; (ředitel státní policie), ředitel KODIS;				

 	
Akční plán AP 1 – 1-4	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.4	Informační podpora pro cestující
Popis cíle:	<p>Informační podpora cestujících je významná zejména pro všechny nepravidelné a jednorázové cesty a všechny změny, které v systému nastávají. Cílem opatření je nalákat co nejvíce i nahodilých uživatelů veřejné dopravy do systému, kdy pokud je dostupnost informací obtížná, volí jinou formu, zejména individuální automobilovou dopravu.</p> <p>Informace zahrnují celou škálu otázek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linkové vedení; • Jízdní řády; • Přestupní vazby; • Tarifní uspořádání včetně cen jízdného, slev, nákupu jízdenek; • Odbavovací systém; • Převážní řád; • Integraci systému včetně tarifní; <p>V současné digitální době musí být k dispozici informace off-line, on-line, papírově na zastávkách a ve vozidle, orientační a informační tabule, vyhledávače spojení, informace o čase příjezdu vozidla (na zastávce) a o poloze vozidla (ve vozidle).</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Postupné zlepšování on-line informačního systému v rámci celé integrované dopravy moravskoslezského kraje; • Rozšiřování online informací na zastávkách; • Zřizování (vandalům odolných) informačních kiosků poskytujících široké informace o dostupnosti cíle, jízdním řádu, tarifu, podmínkách parkování, vedoucích k podpoře udržitelné mobility!
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení objemů automobilové dopravy v dojíždě pracovního dne do centrálních zón; • Snížení hluku a exhalací využitím tišších vozidel a elektrické trakce; • Zvýšení bezpečnosti silničního provozu; • Omezení kongescí v dopravních špičkách.
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Soustavně modernizovat informační systémy všech forem, zejména on-line, ve vazbě na integrovaný systém v regionu a dálkovou železniční dopravu; • Zjednodušovat tarifní systémy tak, aby byly motivační a srozumitelné; • Zpracovat analýzu stavu informačních systémů v regionu z multimodálního hlediska a vytvořit plán postupné modernizace a provázanosti informačních systémů • Vytvořit systém informačních kiosků, které budou alternativně nabízet volbu dosažení cíle v souladu s programem udržitelné mobility!



Hodnoticí indikátory:						
<p>Indikátor: míra vybavenosti vozidel, zastávek, terminálů, P+R of-line a on-line informacemi, počet a služby informačních kiosků;</p> <p>Jednotka: % vybavených vozidel/zastávek, online informací</p> <p>Vstupní indikátor: 70 % vybavených vozidel/zastávek</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: 100% vozidel, 75% zastávek. Jednoduchá, rychlá a přímá orientace cestujících v systému hromadné dopravy</p> <p>Způsob zjišťování: evidence vybavenosti vozidel/zastávek informačním systémem různé úrovně, provést průzkum dostupnosti informací mezi cestující veřejností, periodicky (1 x za 2 roky).</p> <p>Očekávaný vývoj: zvyšování míry spokojenosti s informačním systémem!</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO; ředitel KODIS;				

 	
Akční plán AP 1 – 1-5	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.5	Zlepšení návaznosti spojů
Popis cíle:	Potřeba přestupovat 1x, 2x nebo vícekrát zásadním způsobem ovlivňuje časovou dostupnost jednotlivých zón města, regionu i využití hromadné dopravy na delší vzdálenosti. Intervalová doprava zvyšuje atraktivitu VHD, ztráty při přestupech ji však významně snižují. Při tvorbě jízdních řádů v rámci systému ODIS je nutno vyhodnocovat reálné časové dostupnosti, zahrnující nejen návaznost jízdních řádů, ale i čas a nepohodlí při realizaci přestupu a zohlednění přestupního času v jízdních řádech.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Zlepšení informací o přestupních vazbách a návazných spojích na terminálech a přestupních uzlech; • Informační panely o podmínkách parkování a návazné dopravě na přestupních uzlech auto/VHD a kolo/VHD na terminálech v regionu • Optimalizace jízdních řádů v přestupních uzlech z hlediska návaznosti • Zajištění návaznosti spojů na přestupních terminálech mezi městskou hromadnou dopravou a příměstskou hromadnou dopravou
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení počtu cestujících zejména z příměstských oblastí a okrajových částí města • Snižování počtu osobních vozidel vjíždějících na území města • Omezení kongescí v dopravních špičkách. • Snižování tlaku na parkovací místa v centru města
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalizace jízdních řádů • Zkrácení délek přestupů mezi jednotlivými spoji • Zajištění dostatečné kapacity navazujících spojů a jejich četnost
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: časová dostupnost vybraných cílů, celkové zdržení cestujících na přestupech Jednotka: minuty – délka cesty, délka čekací doby na navazující spoje Vstupní indikátor: zdržení cestujících na přestupech ve stávajícím stavu – nutno zjistit modelem, nebo z jízdních řádů u vybraných cest Cílová hodnota/dosažený stav: minimalizace časových ztrát při čekání na zastávkách, konkurenceschopnost s automobilovou dopravou. Způsob zjišťování: model dopravy, prověření jízdních řádů (1 x za rok, nebo vždy se změnou jízdních řádů). Očekávaný vývoj: minimalizace časových ztrát na přestupech mezi jednotlivými linkami HD</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.</p>	



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO; ředitel KODIS;				

 	
Akční plán AP 1 – 1-6	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.6	Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů
Popis cíle:	<p>V rámci zvýšení atraktivity hromadné dopravy je vhodné zavést taktovou dopravu, a to zejména na příměstských linkách. Jedná se o systém jízdních řádů, kdy jednotlivé spoje jezdí po co nejdelší časové období v pravidelných časech. V přepravních špičkách jsou spoje vypraveny s kratším intervalem, ale opět musí být zachována pravidelná časová poloha. Použití taktové dopravy má pro cestujícího nesporné výhody:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snadná orientace v jízdním řádu • Cestující si snadno zapamatuje dobu odjezdu spoje • Doby odjezdu spoje se opakují po celý den • Přidané spoje v přepravních špičkách mají stejnou číselnou logiku odjezdu • Zajištěná časová vazba na další spoje <p>Zavedení taktových jízdních řádů je vhodné u všech druhů veřejné hromadné dopravy. Snadněji bude možné zajistit pravidelnou časovou polohu spoje u kolejové dopravy, která je minimálně ovlivněna intenzitou provozu individuální dopravy. Taktové jízdní řády jsou tedy uplatněny u tramvajové dopravy a u železniční dopravy linek „S“.</p> <p>Frekvence spojů musí odpovídat požadavkům cestujících. V přepravních špičkách musí být vypraven dostatečný počet spojů o dostatečné kapacitě, aby bylo možné dodržet obsaditelnost vozidel, která je požadována objednatelem hromadné dopravy.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Stabilizace jízdních řádů jednotlivých linek v pevných časových polohách • Zajištění pravidelnosti spojů • Provázanost celého systému hromadné dopravy z hlediska cestujícího • Srozumitelnost jízdních řádů
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy pro obyvatele Ostravy a navazujícího území • Snížení počtu vozidel na každodenní dojíždě za prací • Zvýšení bezpečnosti silničního provozu; • Omezení kongescí v dopravních špičkách (jiná opatření) – umožnění plynulého provozu i autobusové a trolejbusové dopravy a tím dodržení jízdních řádů. • Navýšení počtu cestujících – zvýšení finančních prostředků od cestujících pro provozovatele a organizátora hromadné dopravy a tím větší možnosti pro investice do přepravních prostředků a infrastruktury
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinace jízdních řádů jednotlivých spojů

	<ul style="list-style-type: none">• Zavedení jednotného systému pro celé spádové území• Garance časové polohy jednotlivých spojů• Technické a technologické předpoklady k přesnosti spojů• Zajištění dostatečné kapacity spojů – průzkumy, sčítání cestujících a vyhodnocení					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: podíl taktové dopravy v jízdních řádech, optimalizovaná frekvence spojů s ohledem na potřeby přepravy Jednotka: % počet linek z celkového počtu linek v rámci ODIS Vstupní indikátor: 100,1 spojů/hod (jsou to zejména linky na hlavních trasách) Cílová hodnota/dosažený stav: 100% taktových spojů v kolejové dopravě, 80% v autobusové a trolejbusové dopravě. Způsob zjišťování: kontrolu nad tvorbou jízdních řádů má regionální koordinátor dopravy a jednotlivý provozovatelé hromadné dopravy.</p> <p>Očekávaný vývoj: zvyšování míry spokojenosti cestujících a zvýšení počtu cestujících</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: získané údaje budou vyhodnoceny a prezentovány pomocí informačních panelů veřejnosti a formou sdělení do rady města a rady Moravskoslezského kraje.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, rozpočet Moravskoslezského kraje					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO; ředitel KODIS;				

 	
Akční plán AP 1 – 1-7	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.7	Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují
Popis cíle:	<p>Opatření je zaměřeno na městskou hromadnou dopravu. Cíl je možno lépe uplatnit na tramvajovou dopravu, která je v současném stavu ve významně dlouhých úsecích tratí vedena jako rychlodráha s maximálním možným vyloučením střetů s IAD a nemotoristickou dopravou. V zástavbě, kde je tramvajová trať součástí místní komunikace, je nutné stavební úpravou zajistit oddělení tramvajové trati od prostoru pro automobilovou dopravu. Stavební úpravy a organizační opatření jsou možná pouze v místech, kde je dostatečné šířkové uspořádání.</p> <p>Autobusová a trolejbusová doprava pro částečnou segregaci od individuální dopravy je možná vybudováním samostatných jízdních pruhů.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení tramvajového pásu nad přilehlou vozovku • Instalace fyzické zábrany mezi vozovku a prostor pro tramvaje (zvýšený obrubník) • Pokud je to vhodné, je možné využití otevřeného tramvajového kolejiště • Dopravní značení (jeho dodržování je ovšem dle zkušeností sporadické) • Vytváření samostatných jízdních pruhů pro autobusovou a trolejbusovou dopravu
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení atraktivity MHD, zvýšení rychlosti, časové přesnosti spojů a tím zvýšení atraktivity pro obyvatele – snížení intenzit vozidel zejména v pracovních dnech • Odstranění míst, kde dochází ke střetům s IAD – zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. • Vyšší atraktivita MHD = vyšší počet cestujících a tím zvýšení finančních příjmů pro dopravce
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zjištění úseků a křižovatek na komunikacích, kde je možné preferenci navrhnout • Návrh technického řešení, které bude vhodné pro MHD a zároveň výrazně neomezí IAD • Při návrhu je nutné zohlednit i požadavky IZS z hlediska průjezdnosti území
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: počet projektů, které řešení segregaci MHD od IAD a jejich následná realizace</p> <p>Jednotka: počet realizovaných úseků</p> <p>Vstupní indikátor: projekty jsou realizované, případně připraveny k realizaci.</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: 100% segregace tramvajové dopravy v úsecích, kde je to technicky a prostorově možné. 100% segregace autobusové a trolejbusové dopravy v úsecích, kde je to technicky a prostorově možné.</p> <p>Způsob zjišťování: počet realizovaných projektů a vyhodnocení provozu z hlediska plynulosti. Na MMO lze zjistit počet připravovaných projektů.</p> <p>Očekávaný vývoj: segregací MHD od IAD dojde ke zvýšení přesnosti spojů, sníží se zdržení a zvýší se bezpečnost provozu</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: bude sestaven přehled provedených opatření, které byly za sledované časové období realizovány. Prezentace veřejnosti bude vhodná v prostředcích hromadné dopravy. Prezentace zástupcům města bude provedena formou informace pro radu města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel DPO; vedoucí odboru dopravy				



 	
Akční plán AP 1 – 1-8	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.8	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, LRT)
Popis cíle:	<p>Město Ostrava je součástí aglomerace měst a obcí, které představují značný potenciál cestujících za prací, zábavou atd. V území se nachází i značné množství železničních tratí, které jsou využívány pro osobní dopravu. Je tedy zaveden systém příměstských spojů, na které jsou nasazovány převážně moderní elektrické jednotky s dostatečnou kapacitou a komfortem pro cestující. Pro přehlednost v systému hromadné dopravy jsou označeny „Sx“ a jsou součástí hromadné dopravy schémat hromadné dopravy. Systém je nutné dále rozvíjet s ohledem na probíhající rekonstrukce železniční infrastruktury a rozvoj zástavby (návrh nových zastávek).</p> <p>Systém vlakových linek bude doplněn linkami LRT či příměstské tramvaje. Tyto trasy jsou navrženy sídly, kde není v současném stavu kolejová doprava vedena, nebo jsou vedeny po stávajících tratích a jejich zastávky jsou četnější. Nespornou výhodou je možnost dovést cestující bez přestupu ze sídla u Ostravy až do centra města.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Vytvoření technických podmínek pro zvýšení hustoty spojů linek S • Umožnění územním plánem rozvoje železniční dopravy a vymezení tras pro LRT či příměstské tramvaje • Reagovat na rozvoj území – celý region a umožnit dopravní obsluhu železnicí • Z hlediska LRT je nutné usilovat z pozice budoucího uživatele tlak na uzákonění tohoto druhu vozidla • Zajištění provozu vozidla, která splňují požadavky na moderní cestování • Zajištění služeb pro cestující při čekání na vlak (vybavení zastávek, dostatečné informace o provozu) • Kvalitní železniční infrastruktura – pohodlná jízda, omezení zbytečných čekání na širé trati a v zastávkách
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Omezení intenzit IAD • Nižší nároky na parkovací plochy v centrální části města a u cílů pracovních příležitostí • Nižší negativní vlivy na životní prostředí • Příležitost vybudování P+R, B+R u zastávek železnice či LRT • Zvýšení příjmů do systému hromadné dopravy
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Rozvoj železniční sítě - odstranění propadů cestovní rychlosti, dostatečná kapacita • Zajištění moderních vozidel na všech linkách S • Územně chránit trasy pro LRT, dokud nebude vyřešeno financování a vozidla tohoto typu budou legálně provozována. • Případně prověřit, zda není vhodnější využití regionálních tramvají místo LRT
Hodnotící indikátory:	
Indikátor: počet přepravených cestujících ve vlacích příměstské dopravy „S“, sledování meziročního vývoje Jednotka: počet cestujících Vstupní indikátor: 4 047 tis. cestujících (počet cestujících ve vlaku v rámci ODIS v roce 2013)	

Cílová hodnota/dosažený stav: obslužení maximálně možného území podél železničních tratí, vybudování tratí pro vlakotramvaje a zajištění návaznosti v jednotlivých zastávkách (P+R, B+R, linkové vedení lokálních spojů)
Způsob zjišťování: průzkumem, data od jednotlivých provozovatelů


Očekávaný vývoj: vzhledem k připravovaným změnám budou dále optimalizovány linky „S“. Trasy LRT budou postupně budovány s ohledem na finanční prostředky na stavbu tratí a pořízení vozidel. Nebo nastane změna koncepce na regionální tramvaje – částečný návrat ke zrušenému systému regionálních tramvajových tratí.

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: veřejnost bude informována pomocí sdělení o nových možnostech využití hromadné dopravy z informačních letáků a veřejně přístupných médií. Rada města a rada Moravskoslezského kraje budou informovány o postupu výstavby a zprovoznění nových úseků.



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, SŽDC, Moravskoslezský kraj					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, Moravskoslezský kraj, DPO				
	výkonná	Ředitel DPO; vedoucí odboru dopravy magistrátu města, Moravskoslezského kraje				

 	
Akční plán AP 1 – 1-9	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.9	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti
Popis cíle:	<p>Tramvajové trati jsou v nezanedbatelně dlouhých úsecích vybudovány rychlodráhovým způsobem, tj. jsou zcela odděleny od motoristické i nemotoristické dopravy. V širé trati jsou navrženy dostatečné směrové a výškové parametry tak, aby bylo možno bez větších zásahů navýšit rychlost. Druhým typem je vedení v tramvajovém pásu, kde se vyskytují světelně řízené křižovatky, či neřízené přejezdy tohoto pásu. Vzdálenost křižovatek a zastávek je taková, že tramvaj dosáhne na maximum provozní rychlosti. Většina těchto tratí je s otevřeným kolejovým ložem. Cílem je tedy využít této stavební a provozní výhody a dosáhnout ještě vyšších jízdních rychlostí v úsecích, kde to vzdálenost zastávek umožňuje.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce tramvajových tratí tak, aby splňovaly nároky na rychlost 80 km/h • Úprava tramvajových vozů tak, aby byly schopny dosáhnout rychlosti 80 km/h • Zavedení preferencí na světelně řízených signalizacích • Omezení střetů s ostatními druhy dopravy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zkrácením jízdních dob na dlouhých úsecích se zvýší atraktivita tramvají • Navýšením počtu cestujících ubyde vozidel na komunikacích • Preference na světelných signalizacích umožní větší plynulost provozu a sníží náklady na provoz
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajistit finanční prostředky na rekonstrukci tramvajových tratí • Prověření možnosti navýšení rychlosti u tramvajových vozů. Ne u všech vozidel lze navýšení rychlosti provést • Provéřit, zda navýšení rychlosti bude z hlediska ekonomiky provozu a navýšení počtu cestujících výhodné
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: % rychlých úseků tramvajových tratí z celkového rozsahu sítě, nebo celková délka rychlých úseků Jednotka: % z délky tratí, respektive délka úseků Vstupní indikátor: 0%, trati jsou vybudovány na standardní provozní rychlost Cílová hodnota/dosažený stav: 15% rychlých úseků ro doku 2025, výhledově všechny úseky, které navýšení rychlosti umožňují, budou takto upraveny Způsob zjišťování: dle informací MMO, či DPO</p> <p>Očekávaný vývoj: většina takto rekonstruovaných úseků bude vedena ve stávající trase. Není tedy nutné provádět zábory pozemků a složité překládky inženýrských sítí a komunikací. Rekonstrukce může tedy probíhat v závislosti na finančních prostředcích. Tramvajové vozy dosahující rychlost 80 km/h mohou být připraveny v průběhu prací.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace pro veřejnost bude zveřejněna na informačních místech DPO a ve vozidlech MHD. Podstatou informace budou údaje o zkrácení cestovních dob. Představitelé města dostanou informaci do rady města.</p>	


Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, DPO					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	Ředitel DPO; vedoucí odboru dopravy magistrátu města				

<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> <div>AF-CityPlan</div>				
Akční plán		AP 1 – 1-10				
Strategický cíl: 1		Zlepšení mobility a dostupnosti				
Klíčová opatření: 1.1		Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy				
Podopatření: 1.1.10		Rozvoj integrovaného dopravního systému				
Popis cíle:		Integrovaný systém je v současném stavu provozován a je nastaven v rámci Moravskoslezského kraje. Co se týká tarifní politiky, tak je provozována tarifní oblast Město Ostrava a tarifní oblast XXL, která zahrnuje obce okolo Ostravy. Do tarifní oblasti Region je zahrnut celý kraj. Z hlediska jízdních řádů je koordinátorem společnost KODIS, která koordinuje všechny dopravce v regionu. Systém je funkční a je možné činit některé úpravy v tarifních zónách podle zájmu cestujících. Rovněž musí systém reagovat na nově vzniklé zdroje, cíle cestujících a rozvoj dopravní infrastruktury.				
Nástroje k dosažení cíle:		<ul style="list-style-type: none">• Začlenění všech linkových spojů do systému• Uplatnit začlenění do ODIS i linky vedoucí mimo kraj a Českou republiku• Udržet jednotné cestovní doklady v elektronické formě• Optimalizace jízdních řádů a tras jednotlivých linek v závislosti na rozvoji zástavby				
Synergické účinky:		<ul style="list-style-type: none">• Jednoduchý a pro cestujícího výhodný tarif bude konkurencí individuální dopravě a tím bude více občanů využívat hromadnou dopravu• S vyšším počtem cestujících se zlepší ekonomika provozu.				
Klíčové úkoly:		<ul style="list-style-type: none">• Systém musí být stále aktuální• Reakce na nové rozvojové záměry v území a zajištění dopravní obsluhy• Reklama a přesvědčování obyvatel, že používání hromadné dopravy není nic špatného či snižujícího životní úroveň				
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: míra integrace linek hromadné dopravy, počet cestujících</p> <p>Jednotka: % integrovaných linek z celkového počtu linek v řešeném území a v jeho navazujícím území</p> <p>Vstupní indikátor: 90% všech linek je integrováno</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: plná integrace všech linek hromadné dopravy</p> <p>Způsob zjišťování: na základě informací od koordinátora – společnost KODIS</p> <p>Očekávaný vývoj: Plná integrace linek a příznivá cenová politika jízdného s sebou přinese více cestujících, kteří zvolí jako dopravní prostředek do práce atd. hromadnou dopravu a ne osobní vozidlo.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o integraci pro veřejnost musí být známa nejen na území města, ale i za jeho hranic v oblastech, kde je integrace VHD dostupná. Vzhledem k tomu, že cílem je přesvědčit další obyvatele k využití VHD je nutné informace sdělovat i dalšími prostředky (noviny, internet). Zastupitelé města a zastupitelé Moravskoslezského kraje a dalších města zapojených do integrace budou informováni prostřednictvím zprávy do rady.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	1 000 000	1 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, KODIS					


Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, KODIS
	výkonná	Ředitel KODIS; vedoucí odboru dopravy magistrátu města



 	
Akční plán AP 1 – 2-1	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy
Podopatření: 1.2.1.	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras
Popis cíle:	<p>Město Ostrava má rozvinutou síť nemotoristických komunikací, kterou je nutné ještě doplnit a propojit tak, aby byl možný pohyb cyklistů mezi jednotlivými městskými obvody. Nemotoristické komunikace mají být určeny pro cesty za prací, do školy atd. a taky za relaxací do přírody.</p> <p>Navrhované trasy musí být bezpečné a musí mít dostatečně vyřešeno křížení s motorovou a kolejovou dopravou. Pro naplnění tohoto cíle jsou již zpracovány podrobné dokumentace, kde jsou řešeny jednotlivé nemotoristické komunikace.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> Město má schválenou koncepci cyklistické dopravy, která se dle potřeby aktualizuje. Navržené investiční akce musí vycházet z této koncepce. Na těchto projektech se musí podílet magistrát města, ale i zástupci jednotlivých městských obvodů Schválené trasy musí být územně chráněny územním plánem – pokud se jedná o zcela nové trasy v území Zajistit financování výstavby nemotoristických komunikací
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> Stavební úpravy zvýší bezpečnost cyklistů a pěších v místech střetu s automobilovou dopravou – budou prováděny v souladu s platnými předpisy a normami Část řidičů pojedje do cíle cesty na kole – nabídka kvalitní trasy. Nastane tedy úbytek vozidel na komunikacích Cyklisté nebudou využívat páteřní místní komunikace pro jízdu na kole, ale zvolí bezpečnou cyklotrasu mimo hlavní dopravní proud
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> Respektování schválené koncepce cyklistických tras ve městě Zajištění finančních prostředků na výstavbu Vybudování separovaných cyklostezek od automobilové dopravy a dopravním značením převedení provozu na ně – zejména u páteřních komunikací s vysokou intenzitou provozu
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: délka cyklotras komunikací</p> <p>Jednotka: km - délka nově vybudovaných cyklostezek v příslušném roce, případně celková délka na území města</p> <p>Vstupní indikátor: 224 km (stav k začátku roku 2015)</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: dostavba do 416 km nemotoristických komunikací v roce 2025</p> <p>Způsob zjišťování: informace od odboru dopravy MMO či městských obvodů, cyklokoordinátor</p> <p>Očekávaný vývoj: Ostrava bude po dalších několika let naplňovat dle finančních možností cíle dostavby nemotoristických komunikací. Jejich dobudováním bude naplněn požadavek na umožnění každodenních cest, ale i rekreačních cest.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti bude prováděna přes média, kde budou uvedeny nové úseky a jejich možnosti využití. Představitel města</p>	

budou informováni prostřednictvím zprávy do rady města.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	10 000 000	10 000 000	10 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města				

 	
Akční plán AP 1 – 2-2	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy
Podopatření: 1.2.2.	Zkvalitňování stávajících cyklostezek
Popis cíle:	<p>Mnohé cyklostezky byly vyznačeny svislým dopravním značením na původních cestách, které mají mnohdy nekvalitní zpevněný povrch, ale některé mají i nezpevněný povrch v různém stavebně technickém stavu. Povrch cyklostezek, kde převládá každodenní provoz do zaměstnání, zábavou atd. by měl být zpevněný a kvalitní. Materiálové se jedná především o živičný povrch, může být i z betonu. Čistě turistické trasy mohou mít i nezpevněný povrch, který by neměl vykazovat přílišné deformace, včetně výmolů. Nemotoristické trasy musí být přizpůsobeny pro bezbariérový pohyb, musí být eliminována nebezpečná místa z hlediska provozu cyklistů. Dále je nutné systematicky odstraňovat dopravní závady na cyklostezkách a nahrazovat je normovým řešením.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Stanovit pořadí rekonstrukce hlavních cyklistických tras, které slouží pro každodenní dojížděku do zaměstnání • Provést rekonstrukce těchto komunikací na komunikace se zpevněným povrchem • Odstranit nebezpečná a nepřehledná místa z hlediska bezpečnosti provozu • Řešit dle platných norem a předpisů křížení s motorovou a tramvajovou dopravou • Osvětlení hlavních cyklistických a pěších tras • Vybavení u cíle cest
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Více občanů jedoucích na kole do zaměstnání ulehčí automobilové dopravě • Nebudou přetížena parkovací zařízení v centrální části města a u významných cílů cest
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Stanovení preference rekonstrukce a výstavby • Zajistit projektové dokumentace na rekonstrukci • Sehnat finanční prostředky na rekonstrukci
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: podíl tras s kvalitním povrchem Jednotka: % z celkové délky sítě, celková délka v km Vstupní indikátor: 65% z celkové délky sítě Cílová hodnota/dosažený stav: > 90% cyklostezek s kvalitním zpevněným povrchem Způsob zjišťování: informace z odboru dopravy MMO, městských obvodů, cyklokoordinátora</p> <p>Očekávaný vývoj: postupná rekonstrukce cyklostezek a cyklotras na parametry umožňující bezpečný provoz, včetně veřejného osvětlení v intravilánu. Obdobné parametry je nutné dosáhnout i u pěších tras.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti bude prováděna přes média, kde budou uvedeny rekonstruované úseky a jejich možnosti využití. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zprávy do rady města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	500 000	500 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy,				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města				


<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> <div>AF-CityPlan</div>				
Akční plán		AP 1 – 2-3				
Strategický cíl: 1		Zlepšení mobility a dostupnosti				
Klíčová opatření: 1.2		Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy				
Podopatření: 1.2.3.		Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší				
Popis cíle:		Cíle na území města i za jeho hranicí jsou postupně propojovány soustavu nemotoristických komunikací. Za pojem „cíl“ je možné zařadit všechna místa, kam cyklista plánuje dojet a pěší dojít. Jsou to tedy např. kancelářské budovy, obytné budovy, sportoviště atd. Vzájemné propojení těchto cílů je realizováno v rámci výstavby nových a rekonstrukcí stávajících nemotoristických komunikací.				
Nástroje k dosažení cíle:		<ul style="list-style-type: none">Lokalizace jednotlivých cílůZjištění atraktivity z hlediska nemotoristické dopravyKoordinace s celkovou koncepcí nemotoristických komunikací ve městěPokud cíl cesty není napojena na stávající, nebo navrhovanou komunikaci, provede se nový návrh				
Synergické účinky:		<ul style="list-style-type: none">Zvýšení podílu nemotoristické dopravy a tím snížení počtu vozidel dojíždějících do příslušné lokalityVytvořením bezpečných cest bude zvýšena bezpečnost chodců a cyklistů				
Klíčové úkoly:		<ul style="list-style-type: none">Prověření stávajícího stavu nemotoristické infrastruktury u významných cílů cestKoordinace s připravovanými záměry výstavby nemotoristických komunikacíNávrh nemotoristické komunikace				
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: délka segregovaných tras nemotoristických komunikací</p> <p>Jednotka: délka v km</p> <p>Vstupní indikátor: 214 km cyklostezek</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: napojení všech významných cílů, minimálně však 50%</p> <p>Způsob zjišťování: informace z odboru dopravy MMO, městských obvodů, cyklokoordinátora</p> <p>Očekávaný vývoj: postupná dostavba nemotoristických komunikací k významným cílům cyklistické a pěší dopravy na území města.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti bude prováděna přes média, kde budou uvedeny nové úseky, včetně propojených lokalit a jejich možnosti využití. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zprávy do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města				

 	
Akční plán AP 1 – 2-4	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy
Podopatření: 1.2.4.	Doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu
Popis cíle:	<p>Aby cyklisté byli spokojeni nejen jízdou po kvalitních cyklostezkách a cyklotrasách, je nutné pro ně v cíli cest připravit i další prvky pro odstavení kola a případně na turistických trasách i odpočinková místa. Do této kategorie zařazujeme instalaci cyklo-stojanů, které budou umístěny u významných cílů cest, kde cyklista potřebuje odložit dočasně kolo. Vrcholným prvkem pro odklad kol je parkovací zařízení, které skladuje kola principem posuvných držáků v objektu. Toto zařízení se hodí do míst, kde je velká koncentrace cyklistů. V případě odstavu u vlakových nádraží či významných přestupních bodů na MHD je vhodné navrhnout přístřešky pro odstav kol – systém B+R. Dle zkušeností z jiných měst v ČR a v zahraničí se jedná o poměrně využívanou službu. Odstavné plochy pro kola musí být i v rámci veřejných budov a v prostoru obytných celků. Odstavy kol by měli mít možnost kolo uzamknout. Je na každém zaměstnavateli, aby pro zaměstnance – cyklisty měl k dispozici sprchu.</p> <p>Mezi standardy by měla patřit přeprava jízdních kol v prostředcích MHD a vlacích.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Osazení cyklo-stojanů s možností uzamknout kolo • Vytvoření systému B+R u nádražních budov, nebo u významných přestupních bodů MHD. • V nových zástavbách vytvářet podmínky pro odstav kol
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Více lidí začne využívat kolo nejen k rekreačním účelům, ale při každodenní cestě do práce, zábavou ... • Sníží se tlak na parkování vozidel v prostoru cílů dopravy
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajistit dostatečné množství kvalitních stojanů pro kola • U nově vznikajících projektů hromadné dopravy (zastávky, přestupní uzly, železniční zastávky, parkoviště P+R) vyhodnotit, zda není vhodné zde navrhnout i parkoviště pro kola B+R • Zajistit, aby v nových projektech bytových domů na území města Ostravy bylo pamatováno na místnost pro odložení kol • Osvěta mezi významnými zaměstnavateli, aby umožnil se cyklistům po dojetí do práce osprchovat
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: počet podpůrných prvků v majetku města, počet vybudovaných B+R</p> <p>Jednotka: počet prvků pro cyklisty</p> <p>Vstupní indikátor: stávající stav není evidován, cyklostojany umísťuje místní samospráva, ale i soukromá sféra</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: umístění dostatečného počtu prvků pro zaparkování kol u cca 40% všech cílů, na přestupních uzlech MHD a vlakové dopravy je to po vyhodnocení vhodných cílů 100% pokrytí</p> <p>Způsob zjišťování: zjištění skutečného počtu instalací a zjištění obsazenosti – zjišťuje MMO</p>	



Očekávaný vývoj: očekáváme postupnou instalaci těchto prvků. Jejich umístění bude následně vyhodnoceno, jaké je praktické využití občanů. Po té případně následovat další využití. U přestupů na MHD a vlaky bude nutné vyhodnotit plánovanou lokalitu po lokalitě a ty vhodné využít pro B+R.

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti bude prováděna přes média, kde budou uvedeny nově instalované prvky pro možné využití cyklisty. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zprávy do rady města.

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	500 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, KODIS					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, KODIS				
	výkonná	Ředitel KODIS; vedoucí odboru dopravy magistrátu města				



 	
Akční plán AP 1 – 2-5	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy
Podopatření: 1.2.5.	Podpora dojížděky do zaměstnání na kole
Popis cíle:	<p>Cíl podporující dojížděku do zaměstnání atd. na kole přímo navazuje na předchozí akční plány o cyklistické dopravě, kde je navrženo doplnění sítě nemotoristických komunikací a je kladen důraz na jejich kvalitu. Většina cyklistů jedoucích ráno do zaměstnání musí mít kvalitní cestu, neboť musí dojet do cíle v přijatelném stupni znečištění obleku, nejlépe žádném znečištění. Podpora spočívá i v přepravě jízdních kol prostředky MHD, což je v Ostravě dle Smluvních přepravních podmínek umožněno. Přeprava jízdních kol v prostředcích MHD bude využívána zejména v době zhoršení povětrnostních podmínek během dne.</p> <p>Podporou cesty do zaměstnání na kole je výstavba prostor pro bezpečné odložení kola v cíli cesty a sprcha pro cyklisty v zaměstnání ještě před započítáním pracovní doby.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitní nemotoristické komunikace Zachování přepravy kol vozidly MHD Vytvoření zázemí pro cyklisty v prostoru zaměstnání (organizace zřizované městem), u soukromých vlastníků nelze vynutit
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> Snížení obsazenosti parkovacích kapacit v cílech cest, což je pozitivní zejména u administrativních budov, které již v současném stavu mají problém s kapacitou parkovišť Snížení dopravní zátěže v přilehlých komunikacích u cíle cest Pozitivní vliv na kvalitu životního prostředí
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> Vytvoření kvalitní sítě nemotoristických komunikací na spojnicích mezi lokalitami s bydlením a lokalitami s pracovními příležitostmi. Vytvoření zázemí pro zaměstnance – cyklisty v rámci zaměstnání
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: počet zaměstnanců využívajících k cestě do práce jízdní kolo, případně % z celkového objemu cest Jednotka: celkový počet cest – číslo v průměrný pracovní den, % z celkového počtu cest Vstupní indikátor: 29% - podíl z celkového počtu respondentů cyklotazníku Cílová hodnota/dosažený stav: počet cest do zaměstnání na kole bude 10% z celkového objemu cest v roce 2025 Způsob zjišťování: sčítání cyklistů průzkumem, informace ze Sčítání lidu a bytů</p> <p>Očekávaný vývoj: počet cyklistů se bude postupně navyšovat, neboť se jedná o přiblížení se zdravému zdravotnímu stylu a mění se struktura zaměstnání v Ostravě. Dříve těžce fyzicky pracující občané preferovali komfortní druh dopravy, dnešní administrativa více inklinuje ke zdravému pohybu v rámci možností a těch při pracovním vyčerpání moc nemají – proto cesty na kole.</p> <p>V rámci nové výstavby by měl být tlak na zajištění zázemí jak v bytových domech, tak v komerčních objektech pro cyklisty.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: město se musí v médiích prezentovat jako cyklistice přátelské, aby souhrn všech provedených opatření měl dostatečný efekt pro zvýšení zájmu o cyklistickou dopravu v každodenním životě. Shodné informace dostanou představitelé města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Zdroj financování	soukromý sektor, město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy,				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, stavební úřad				

 	
Akční plán AP 1 – 2-6	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy
Podopatření: 1.2.6.	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu
Popis cíle:	<p>Vybrané zóny jsou myšleny oblastmi, kde je výrazně omezen pohyb motorovou dopravou. Jedná se tedy např. o městské parky, nábřeží podél řek v zastavěném území, protipovodňové hráze v nezastavěném i zastavěném území, pěší zóny atd. Do této kategorie je možné rovněž zařadit vznikající developerské projekty výstavby bytové i komerční, kde často je omezen průjezd pro motorovou dopravu, ale je vhodné z hlediska dostupných vzdáleností na zastávky hromadné dopravy ponechat volné průchody pro nemotoristickou dopravu. Pokud je to technicky a provozně možné měla by být v každém případě zachována maximálně možná prostupnost území z hlediska zkrácení docházkových vzdáleností pro pěší a dojezdových vzdáleností pro cyklistickou dopravu.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Město musí mít stanoveny záměry v území na zachování prostupnosti • V rámci projektové přípravy je nutná koordinace se záměry města • Prostupové trasy musí logicky navazovat na trasy v širším okolí • Dokumentace schválená s nemotoristickými trasami musí být s těmito zásadami dovedena až do kolaudace (zabránění nevhodných změn stavby před dokončením) • V centrech měst vytvářet zóny s omezeným přístupem vozidel, ale s umožněním vjezdu nemotoristické dopravy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Krátké dostupové vzdálenosti pro pěší na zastávky MHD zvýší její atraktivitu • Rychlé napojení na systém cyklostezek a cyklotras zvýší využití kola jako každodenního prostředku • Řada občanů upřednostní jiný způsob dopravy než osobní vozidlo • Pokud je i cíl cesty dostupnější nemotoristickou anebo hromadnou dopravou, je pro občana nepoužití vozidla výhodnější – nemusí navíc hledat parkování
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • U nových projektů stanovit přístupové komunikace pro nemotoristickou dopravu v návaznosti na okolní vazby • Při projednávání územních studií a developerských záměrů prosadit tyto vazby • Při realizaci nutit stavebníka k dodržení stanovených zásad • Zřizování pěších zón v místech, kde je vhodné vyloučení automobilové dopravy
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: stanovení vzdálenosti míst vhodných k bezpečnému křížení/průchodu</p> <p>Jednotka: m – délka zkrácení mezi začátkem a koncem cesty v rámci oblasti</p> <p>Vstupní indikátor: není stanoven</p> <p>Cílová hodnota: snížení délek nemotoristických komunikací, které jsou vybudovány pouze z důvodu nevhodného řešení překonání překážky</p> <p>Způsob zjišťování: provede se expertní vyhodnocení v rámci projektové přípravy</p> <p>Očekávaný vývoj: investoři budou respektovat požadavky města na průchodnost území pro nemotoristickou dopravu. Je to i v jejich zájmu, neboť je to atraktivní prvek pro obyvatele a návštěvníky. Město bude dále zprovozňovat nemotoristické komunikace v místech, kde v současném stavu nejsou, nebo jsou plánované. Jedná se zejména o přírodní prvky a rekultivace.</p>	

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace pro veřejnost a pro představitele města budou zveřejňovány v rámci prezentace jednotlivých projektů, které budou pro rozvojové plochy a přestavby stávajících nevyhovujících lokalit připravovány.

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	soukromý investoři					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, stavební úřad				



 	
Akční plán AP 1 – 3-1	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.3	Zlepšení dopravní dostupnosti
Podopatření: 1.3.1.	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
Popis cíle:	<p>Pro zachování či zlepšení poměru dělby přepravní práce mezi MHD a IAD (stav 2014: MHD 32%, IAD 68%) je nutné, aby dostupnost a atraktivita MHD pro cestující se stále zvyšovala. Město Ostrava v rámci investičních záměrů a územního plánu města připravuje další rozšíření tras MHD, a to u všech využívaných trakcí. Jsou navrženy nové tramvajové tratě, nové trolejbusové trati a s rozvojem komunikační sítě nastane i rozvoj autobusových linek. Zároveň jsou připravována i opatření pro navýšení atraktivity železniční dopravy, která zapojením linek „S“ je nedílnou součástí městské hromadné dopravy.</p> <p>Nové investice do hromadné dopravy mají zvýšit její dostupnost zejména z hlediska dalšího rozvoje města, nebo náhrady autobusů za tramvaje, které mají větší kapacitu a jsou šetrnější k životnímu prostředí.</p> <p>Zlepšení dostupnosti zahrnuje rovněž i zkrácení jízdních dob mezi zdroji a cíli cest. Tomuto tématu se věnují indikátory AP 1-1, kde jsou témata na zkvalitnění dopravní infrastruktury.</p> <p>Dostupnost hromadné dopravy musí být optimalizována i z hlediska cenových tarifů, které musí zohledňovat a preferovat stálé zákazníky příznivou cenovou politikou. Rovněž musí motivovat návštěvníky města, aby zastavili svá vozidla na záchytných parkovištích a do centra města využili služeb MHD.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Návrh dalších zastávek v rozvojových lokalitách města • Návrh dalších linek MHD (všech systémů), pro obsluhu rozvíjejícího se území města • Rozvoj tramvajové dopravy jako náhrada za autobusy • Nové trasy trolejbusové dopravy jako ekologické náhrady za autobusy • Optimalizace jízdních řádů a přestupních vazeb mezi jednotlivými spoji • Příznivá cenová politika pro jízdy v MHD
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Pokud se podaří MHD změnit dělbu přepravní práce mezi MHD a IAD v její prospěch, nastane pokles intenzit dopravy na místních komunikacích • Poklesne tlak na parkovací kapacity zejména v centru města a v okolí administrativních budov • Dojde ke zlepšení životního prostředí v určitých oblastech města díky změny trakce MHD a poklesem intenzit IAD • Vyšší výnosy MHD umožní zvýšení investic do vozového parku a dopravní infrastruktury – zejména tramvajová doprava

Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">Rozvoj sítě MHD, zejména ekologických trakcí (tramvaj, trolejbus), případně nákup nízkoemisních autobusůPrověření možnosti a vhodnosti pro provoz elektrobusů, případně kombinovaného s trolejbusemZřizování nových zastávekPříznivá cenová politika za jízdnéRozvoj železniční dopravy linek „S“ jako nedílnou součást MHDVytvoření kapacit pro systém P+R					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: dopravní dostupnost zastávek MHD, časová a prostorová Jednotka: pokrytí města s dostatečnou dostupností (min), objem investic v Kč Vstupní indikátor: není stanoven Cílová hodnota/dosažený stav: dělba přepravní práce mezi IAD a MHD bude ve prospěch MHD Způsob zjišťování: meziroční porovnání objemů finančních prostředků, porovnání objemu cestujících v MHD a IAD, vyhodnocení dopravním modelem</p> <p>Očekávaný vývoj: dostupnost MHD pro občany se bude dále zlepšovat. Jsou připraveny investiční akce, které podpoří rozvoj MHD, a to zejména v oblastech, které jsou v současném stavu obsluhovány autobusy. Dále budou vybudovány další zastávky a zavedeny linky do oblastí, které v současném stavu není nutné obsluhovat, ale jedná se o rozvojové lokality. Cílem všech těchto opatření je přilákat do MHD více cestujících a zvýšit nebo alespoň udržet podíl přepravní práce.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: veřejnost bude informována prostřednictvím informačních možností Dopravního podniku a KODIS, kteří zajišťují a organizují dopravní obslužnost území. Představitelé města budou informováni zprávou do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, ředitel DPO				



 	
Akční plán AP 1 – 3-2	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.3	Zlepšení dopravní dostupnosti
Podopatření: 1.3.2.	Zlepšení plynulosti silniční dopravy
Popis cíle:	Komunikační síť města v současném stavu je dostatečně kapacitní. Nicméně vyskytuje se zde řada úseků komunikací a křižovatek, kde v určitém časovém úseku dochází k vyčerpání kapacity, což je zdrojem kongescí a dopravních nehod. Územní plán města obsahuje záměry na další rozvoj dopravní infrastruktury. Je navrženo dobudování páteřních komunikací, které ve stávajícím stavu chybí a náměty na zvýšení kapacity křižovatek. Plynulost dopravy bude pozitivně ovlivněna i na jednotlivých křižovatkách, které budou vybaveny dynamickým řízením provozu a zároveň budou napojeny na centrální řídicí ústřednu, která se připravuje do realizace.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Dobudování městského komunikačního systému • Odstranění dopravních závad na stávajících komunikacích, které jsou stavebního a organizačního charakteru • Rekonstrukce světelných signalizačních zařízení • Minimalizace tvorby kongescí dynamickým řízením dopravy • Centrální řídicí systém • Navýšení kapacity a zvýšení bezpečnosti na křižovatkách, které jsou nevyhovující
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Odvedením dopravy z obytných částí města dojde ke zlepšení životního prostředí • Snížením pravděpodobnosti vzniku kongescí má pozitivní vliv na životní prostředí a plynulost dopravy • Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravního proudu • Komunikace, kde kapacita není plně využita, mohou být upraveny ve prospěch dalších druhů dopravy
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Dobudování městského komunikačního systému • Zajistit dostatečné financování jednotlivých staveb • Odstraňovat dopravní závary a zvyšovat bezpečnost dopravy dalšími opatřeními • Dobudovat centrální řízení dopravy na úrovni města
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: zvýšení plynulosti dopravy (průměrná rychlost vozidel, úroveň kvality dopravního proudu)</p> <p>Jednotka: počet míst tvorby kongescí a časové zdržení</p> <p>Vstupní indikátor: není stanoven</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: minimalizace časových ztrát, spotřeby paliva vozidel a snížení emisí</p> <p>Způsob zjišťování: měření délek kongescí, měření imisí v kritických profilech, hodnocení dopravním modelem</p> <p>Očekávaný vývoj: výstavba nových komunikací bude závislá na finančních prostředcích, které město získává nejen ze svého rozpočtu, ale i z dalších zdrojů. Významným investorem je i ŘSD a Moravskoslezský kraj, za kterými jde většina investičních prostředků do přeložek silnic I., II. a III. tříd. Musí být stále prováděna projekční příprava a územní příprava, neboť některé přeložky a rekonstrukce jsou značně potřebné. Město Ostrava bude dále pokračovat na budování dopravní ústředny, na kterou budou napojeny nejdřív významné a postupně všechny světelně řízené křižovatky. Všechny tyto prvky přispějí ke zvýšení plynulosti dopravy.</p>	

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: veřejnost bude informována prostřednictvím zpráv v médiích, kde budou prezentovány provedené úpravy na komunikační síti města. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, Moravskoslezský kraj, Ředitelství silnic a dálnic					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, vedení Moravskoslezského kraje, ŘSD				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, vedoucí odboru dopravy Moravskoslezského kraje, místní pobočka ŘSD				

 	
Akční plán AP 1 – 3-3	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.3	Zlepšení dopravní dostupnosti
Podopatření: 1.3.3.	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť
Popis cíle:	<p>Městem prochází dálnice D1, která převádí územím tranzitní dopravu, ale neposkytuje propojení Ostravy a regionu. Současný stav napojení řešeného území na regionální silniční síť je vyhovující směrem na Havířov, Petřvald a Frýdek - Místek. Ostatní napojení je řešeno po nevyhovujících trasách.</p> <p>V rámci územního plánu je připraveno několik záměrů, jak městskou komunikační síť kapacitně napojit na regionální a nadregionální silniční síť. Jedná se především o kapacitní silnice, které jsou vedeny mimo zastavěné území a jejich hlavním úkolem je zajistit kapacitní spojení města a regionu. Nově navržené silnice budou rovněž určeny pro tranzitní dopravu, čímž dojde k odvedení tranzitní dopravy z obytných částí města. Toto převedení dopravy bude mít příznivý vliv na životní prostředí a bezpečnost provozu v zastavěném území.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Musí probíhat projekční a investorská příprava jednotlivých záměrů • Výstavba chybějících silničních propojení, zejména pro tranzitní dopravu • Následná změna organizace dopravy na původních úsecích průtahů
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Tranzitní, zejména nákladní doprava bude v nejvyšší možné míře odvedena mimo zastavěné území města • Odvedením dopravy ze zastavěného území dojde ke zlepšení životního prostředí v obytných částech města
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Pokračovat v projektové přípravě na dokončení přeložek silniční sítě • Hájit území průměty do území v rámci územně plánovacích dokumentací • Zajistit dostatečné finanční krytí jednotlivých investic
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: výstavba nových silničních tahů, naplnění plánovaného rozvoje infrastruktury Jednotka: % plánu plnění, nebo km nových komunikací Vstupní indikátor: není stanoven Cílová hodnota/dosažený stav: dobudování významných přeložek silnic, plnění % plánu investičních záměrů Způsob zjišťování: hodnocení porovnáváním plánů investic jednotlivých investorů a reálného plnění plánů</p> <p>Očekávaný vývoj: územní příprava v územně plánovacích dokumentacích musí být držena i při dalších změnách a novelách územních plánů. Zároveň musí pokračovat investorská a projekční příprava. Po jejich dobudování dojde k odlehčení stávajících silnic a bude možné přistoupit ke změně organizace dopravy – např. vyloučení průjezdu nákladní dopravy v zastavěném území.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o připravovaných a realizovaných projektech bude veřejnosti prezentována v médiích, kde budou uvedeny zejména základní parametry nových komunikací a jejich význam pro celoměstský systém. Představitelé města a Moravskoslezského kraje budou informováni prostřednictvím zprávy do rady.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	50 000 000	50 000 000	30 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, Moravskoslezský kraj, Ředitelství silnic a dálnic					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, vedení Moravskoslezského kraje, ŘSD				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, vedoucí odboru dopravy Moravskoslezského kraje, místní pobočka ŘSD				



 	
Akční plán AP 1 – 3-4	
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.3	Zlepšení dopravní dostupnosti
Podopatření: 1.3.4.	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů
Popis cíle:	<p>Pro žádoucí zvýšení atraktivity MHD a příměstské hromadné dopravy je nutné zajistit cestujícím odpovídající prostory pro přestup mezi jednotlivými linkami hromadné dopravy, ale i zajištění přestupů z ostatních druhů dopravy (P+R, B+R). Je žádoucí následovat příkladu přestupního terminálu Ostrava – Svinov a v podobném duchu a kvalitě upravit přestupní uzel Hlavní nádraží, kde do budoucna se počítá i se zastávkou VRT.</p> <p>Rozvoj dalších přestupních terminálů bude odvislý od zkušeností a vyhodnocení provozu na terminálech Hranečnická a Dubina.</p> <p>Rovněž považujeme za nutné upravit stávající přestupní uzly na síti MHD, které jsou z hlediska délky přestupních vazeb nevyhovující a pro cestující nejsou dostatečně komfortní – zejména délky přestupu mezi jednotlivými zastávkami. Jedná se např. o přestupní uzly Nová Ves, vodárna a Sad Boženy Němcové, kde je velký obrát cestujících. Další přestupní uzly na síti MHD je nutné posoudit z hlediska komfortu cestujících a navrhnout účinné úpravy stávajícího stavu. Nové přestupní uzly budou vznikat s rozvojem tramvajové dopravy zejména v západní části města.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Provést podrobné analýzy přestupních vazeb v uzlech • Zpracovat projektové záměry na přestavbu terminálu Hlavní nádraží • Prověření kritických přestupních uzlů, které jsou nevyhovující se zahrnutím do kontextu širšího území • Návrh úprav koncipovat do řešení sdružených zastávek kolejové a nekolejové dopravy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení atraktivity přestupních uzlů a terminálů zvýší počet cestujících • Část obyvatel nevyužije pro cestu do zaměstnání atd. osobní vozidlo, ale využije MHD – snížení intenzit dopravy • V centrální části města nebude tlak na využití parkovacích míst • Zlepší se životní prostředí ve městě
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajistit dostatečné množství finančních prostředků pro rekonstrukci přestupních uzlů či přemístění • Příprava na rekonstrukci Hlavního nádraží s ohledem na připravované záměry SŽDC a záměry přivedení autobusové a tramvajové dopravy ulicí Skladištní • Provést projekční přípravu s modelovým ověřením provozu
Hodnotící indikátory:	
Indikátor: průměrná doba přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy Jednotka: doba v minutách Vstupní indikátor: průměrná doba přestupu 3,5 minuty Cílová hodnota/dosažený stav: maximální možné snížení této hodnoty, konkurenceschopná hromadná doprava Způsob zjišťování: měřením ve stávajícím stavu, modelovými výpočty a simulacemi pro navrhované řešení, dopravní průzkumy	

Očekávaný vývoj: výše jmenované terminály a přestupní uzly nejsou z hlediska komfortu cestujících vyhovující a je nutné začít uvažovat s jejich přestavbou. Je zřejmé, že se bude jednat o finančně nákladné investice, které ve svém důsledku by měly přispět pozitivně ke vnímání hromadné dopravy mezi cestující veřejností. Výstavba dalších terminálů hromadné dopravy není v rámci rozvoje sítě doporučena a na rozhodnutí o dalším postupu se bude čekat až po vyhodnocení zprovozněných terminálů Dubina a zejména Hranečník, jak je bude vnímat cestující veřejnost.



Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace dosažených opatření bude prezentována v prostředcích VHD a pomocí informačních prostředků dopravce a města. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, DPO, SŽDC					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, ředitel DPO				

7.4 AKČNÍ PLÁNY CÍLE 2


 	
Akční plán AP 2 – 1-1	
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti
Klíčová opatření: 2.1	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin
Podopatření: 2.1.1.	Bezpečné přechody pro chodce
Popis cíle:	V rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu dochází v řešeném území k rekonstrukcím přechodů pro chodce, které jsou často nevyhovující. Nejčastějším nedostatkem stávajících přechodů je jejich délka, které neodpovídá normovým požadavkům. Výskyt těchto přechodů je v křižovatkách se světelnou signalizací i bez signalizace. Přechody jsou vedeny nejen přes 2x2 jízdní pruhy, ale i přes tramvajové těleso bez středních ostrůvků. Chodec tedy nemá v délce cca 28 m jediné místo, kde by mohl bezpečně vyčkat na průjezd vozidel. Dále jsou to chybějící bezbariérové úpravy pro imobilní občany a prvky pro nevidomé a slabozraké. Přechody nejsou vybaveny intenzivním nasvětlením.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizace nevyhovujících přechodů • Návrhy na jejich rekonstrukci dle normových požadavků • Vybavení intenzivním osvětlením
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukce přechodů sníží počet dopravních nehod mnohdy s nejzávažnějšími následky • Ekonomické přínosy z hlediska snížení následků a počtu dopravních nehod • Řidiči vlivem zúžení jízdních pruhů vložením ostrůvků a intenzivního nasvětlení si uvědomí nebezpečí a sníží rychlost jízdy
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Provést rekognoskaci nevyhovujících přechodů a stanovit priority rekonstrukce • Připravit finanční prostředky na jejich rekonstrukci • Vypracovat projektovou dokumentaci rekonstrukce
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: relativní nehodovost cyklistů a chodců v jednotlivých lokalitách, počet usmrcených a těžce zraněných chodců</p> <p>Jednotka: počet nehod v porovnání s intenzitou dopravy, případně vozokm.</p> <p>Vstupní indikátor: 57 dopravních nehod na přechodech (rok 2013)</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2020</p> <p>Způsob zjišťování: data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti</p> <p>Očekávaný vývoj: provedením pasportu přechodů dojde k vytipování nejhorších lokalit na území města. Následně bude sestaveno pořadí podle rizikovosti přechodů a bude postupně provedena rekonstrukce na normové parametry.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o vybudování bezpečných přechodů musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových přechodech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i vybudování bezpečných přechodů vyžaduje od chodců obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	40 000 000	40 000 000	30 000 000	30 000 000	20 000 000	20 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie, městské obvody				



 	
Akční plán AP 2 – 1-2	
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti
Klíčová opatření: 2.1	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin
Podopatření: 2.1.2.	Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy
Popis cíle:	<p>Cílovým stavem je zajistit na území města křížení cyklotras s automobilovou dopravou pomocí cyklistických přejezdů. Tento trend je v Ostravě započat a touto úpravou projdou všechna křížení.</p> <p>Vedení cyklistů v světelně řízených křižovatkách bude dále upraveno doplněním piktogramových koridorů a vyčkávacích prostorů pro cyklisty před vozidly. Rovněž navrhujeme doplnění světelných signálů pro cyklisty, případně sdružených signálů pro chodce a cyklisty. Odbočení vlevo může být v určitých případech navrženo i jako nepřímé odbočení.</p> <p>V neřízených křižovatkách bude vedení cyklistů v řadících pruzích řešeno pomocí piktogramů, nebo cyklistických jízdních pruhů. Všechny křižovatky a místa křížení, kde je intenzivní cyklistická doprava, doporučujeme doplnit i svislým dopravním značením, upozorňující řidiče na zvýšený výskyt cyklistů.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Zjištění nejvíce problémových míst z hlediska vedení cyklistů • Provedení analýzy nehodových míst s prověřením, zda cyklista nemohl za nehodu svým nevhodným způsobem jízdy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení nehodovosti cyklistů a tím snížení míry rizika pro provoz • Zvýšení bezpečnosti trasy pro cyklisty zvýší jejich počet – u každodenních cest nastane přesun části řidičů na kolo – snížení intenzit automobilové dopravy
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Na základě statistik dopravních nehod prověřit křižovatky, kde jsou zaznamenány nehody cyklistů a provést analýzu těchto nehod • Pokud bude prokázáno, že nehoda není způsobena nedbalostí cyklisty, bude prověřena příčina z hlediska příčin nehody • Pokud se bude jednat o více negativních vlivů, provést celkovou revizi dopravního řešení křižovatky • Připravit projektovou dokumentaci na rekonstrukci
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: počet usmrcených a těžce raněných cyklistů, výskyt dopravních nehod s cyklistou Jednotka: počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů Vstupní indikátor: 5 osob usmrcených a těžce zraněných (2013) Cílová hodnota/dosažený stav: snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2020 Způsob zjišťování: Data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti</p> <p>Očekávaný vývoj: zjištěním ze statistik dopravních nehod budou vytipovány nejvíce nehodové křižovatky a bude provedena analýza dopravní nehody. V případech, kdy bude na vině nevhodné uspořádání křižovatky, dojde k návrhu na její rekonstrukci.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o vybudování bezpečných křížení pro cyklisty musí být informace umístěna v médiích, kde občané musí být informováni o zlepšení stávající situace na rizikových místech. Tyto informace musí být doplněny o skutečnost, že i vybudování bezpečných</p>	

přejezdů pro cyklisty vyžaduje od cyklistů obezřetnost a dodržování pravidel silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.


Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	50 000 000	50 000 000	50 000 000	40 000 000	30 000 000	30 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie, městské obvody				

<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> AF-CityPlan				
Akční plán		AP 2 – 1-3				
Strategický cíl: 2		Zvýšení bezpečnosti				
Klíčová opatření: 2.1		Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin				
Podopatření: 2.1.3.		Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací				
Popis cíle:		Cílem je dosažení přijatelného a normovými hodnotami kompatibilního oddělení motorové a nemotorové dopravy, a to zejména na dopravně zatížených komunikacích. Podle intenzity dopravy jsou v příslušné normě stanoveny požadované odstupy mezi oběma druhy dopravy. Je zřejmé, že bude nutné zohlednit uliční profily v zástavbě, zda segregace je vůbec možná. Budou tedy prověřeny úseky, kde jsou možné případné stavební úpravy.				
Nástroje k dosažení cíle:		<ul style="list-style-type: none">Dle intenzit dopravy a vedení cyklotras stanovit nevyhovující úseky komunikacíV případě, že se jedná o nenormové uspořádání, bude proveden návrh na řešení s ohledem na prostorové parametry komunikace				
Synergické účinky:		<ul style="list-style-type: none">Snížení nehodovostiStavební úpravy mohou mít za následek optické i fyzické zúžení komunikace a tím dojde ke snížení rychlosti vozidelNárůst počtu cyklistů – pokles řidičů automobilů				
Klíčové úkoly:		<ul style="list-style-type: none">Provést analýzu místních komunikací v závislosti na intenzitě dopravy (i výhledového stavu) a intenzitě cyklistické dopravyV případě, že bude nutná úprava, bude připravena projektová dokumentaceZajištění financování úpravy				
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: zjištění, kde jsou projekty segregace nutné Jednotka: počet projektů segregace Vstupní indikátor: 36 projektů zpracovaných na segregaci motorové a nemotorové dopravy (2014) Cílová hodnota/dosažený stav: Odstranění tras, kde pěší a cyklisté jsou ohrožováni motorovou dopravou a nemají svůj bezpečný prostor Způsob zjišťování: informace od odboru dopravy MMO</p> <p>Očekávaný vývoj: budou provedena šetření, kde je situace nevyhovující a bude provedena úprava řešení, pokud to bude z prostorového hlediska možné. Případně bude přistoupeno k jiné úpravě, která alespoň částečně oddělí motorovou a nemotorovou dopravu</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: účastníci nemotorové dopravy budou informováni prostřednictvím médií a dopravního značení o nových trasách, kde je zaručena jejich bezpečnost. Opět jako u předchozích AP musí být informace doplněna o upozornění, že jsou cyklisté a chodci stále účastníky silničního provozu a musí dodržovat pravidla silničního provozu. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	50 000 000	50 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000



Zdroj financování		Rozpočet města Ostravy,
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie, městské obvody

 	
Akční plán AP 2 – 1-4	
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti
Klíčová opatření: 2.1	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin
Podopatření: 2.1.4.	Podpora dopravní výchovy dětí
Popis cíle:	Dopravní výchova dětí je jedním z nástrojů, jak docílit zvýšení bezpečnosti na komunikacích. Dětem jsou vysvětlována pravidla silničního provozu systémem „škola hrou“ a tím děti již od předškolního věku vstřebávají základní návyky, jak se chovat v dopravním provozu, jehož jsou každodenním účastníkem. Osvěta začíná již v mateřských školkách, pokračuje přes školy základní až na školy střední. Dále jsou pro děti organizovány akce v rámci např. Dne dětí, kdy formou her si děti osvojí návyky pro správné chování v provozu.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Osvěta ve školkách, školách, na dětských akcích • Výuka pravidel silničního provozu s ohledem na věk dětí • Návštěvy dopravních hřišť • Návštěvy policistů, hasičů na školách a přednášky o bezpečnosti provozu • Děti dostávají propagační materiály, které zároveň slouží jako pomůcka pro zvýšení jejich bezpečnosti – např. reflexní pásy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení počtu dopravních nehod, které zavinili děti • Snížení celospolečenských ztrát z poklesu nehodovosti • Výchova budoucích řidičů k ohleduplnému dopravnímu chování na silnicích
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Neutuchající osvěta od předškolního věku • Návštěvy dětí na dopravních hřištích • Vstřebávání dopravních předpisů formou her • Ve školním věku přednášky policistů a pracovníků složek IZS • Dostatek atraktivní reklamní materiálů s tématem bezpečné chování v dopravě • Zajištění finančních prostředků na tuto činnost
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: zapojení dětí do dopravní výchovy a účast na dopravních hřištích Jednotka: počet dětí Vstupní indikátor: 3 636 dětí (informace od MP, rok 2014) Cílová hodnota/dosažený stav: všechny děti předškolního a školního věku budou zahrnuty do systému výchovy Způsob zjišťování: ověření znalostí dětí, statistiky od provozovatelů školních hřišť</p> <p>Očekávaný vývoj: osvětová činnost probíhá již v současném stavu. Nicméně je nutné v ní dále pokračovat, neboť děti jsou každodenními účastníky silničního provozu a jejich případná nepozornost může mít tragické následky. Do výchovy dětí je nutné zapojit i nové technologie, na které jsou děti zvyklé a umí je mnohdy ovládat lépe, než základní dopravní návyky a pro ně důležité dopravní předpisy.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: výchova dětí bude prezentována jako činnost, kterou není možné zanedbávat a je potřeba ji dále rozvíjet. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, BESIP					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce BESIP				

<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> <div>AF-CityPlan</div>				
Akční plán		AP 2 – 2-1				
Strategický cíl: 2		Zvýšení bezpečnosti				
Klíčová opatření: 2.2		Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy				
Podopatření: 2.2.1.		Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)				
Popis cíle:		Cílem tohoto opatření je zvýšení dohledu nad bezpečností cestujících v hromadné dopravě. Dle názoru občanů je situace v prostředcích hromadné dopravy nevyhovující, což má vliv na volbu dopravního prostředku při začátku cesty. Je tedy na dopravním podniku a městské policii, jakým způsobem přistoupí k monitorování prostoru pro cestující. Zda půjde o kamerový systém, nebo budou ve vozech fyzicky přítomni policisté zejména v nočních hodinách.				
Nástroje k dosažení cíle:		<ul style="list-style-type: none">• Provést průzkum, kde jsou kritické úseky linek, o jaké linky se jedná a jaké je časové období s potřebou zvýšené ostrahy• Na základě předchozí analýzy musí být provedena rozvaha, zda se vyplatí investovat do kamerového systému ve vozech• Nastavení systému monitorování a záznamu prostorů pro cestující• Preventivní akce městské policie				
Synergické účinky:		<ul style="list-style-type: none">• Zvýšení bezpečnosti při přepravě prostředky MHD může mít pozitivní vliv na počet cestujících• Navýšením počtu cestujících dojde ke snížení intenzit automobilové dopravy				
Klíčové úkoly:		<ul style="list-style-type: none">• Zjistit skutečnou situaci z hlediska bezpečnosti cestujících• Vytipovat kritické úseky linek a časové rozpětí, kdy je nutné provádět dozor• Ekonomická rozvaha, zda se vyplatí investice do kamerového systému, nebo zda bude účelnější vyslání městských policistů do jednotlivých spojů				
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: míra spokojenosti cestujících Jednotka: % spokojených cestujících Vstupní indikátor: < 50% spokojených cestujících Cílová hodnota/dosažený stav: >50% spokojených cestujících do 5 let Způsob zjišťování: dopravním průzkumem, monitorováním skutečného stavu kriminality ve vozech MHD</p> <p>Očekávaný vývoj: okamžité řešení je nasazení policistů do vybraných spojů. Město Ostrava nemá zcela jistě takový počet policistů, aby mohlo jimi obsadit všechny kritické spoje. Pokud se situace nezlepší, bude nutné zavedení monitorovacího systému s občasným dohledem městské policie.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o zjištěných výsledcích průzkumů budou informovat média. Další informace budou umístěny v prostředcích VHD s možností upozornění příslušných zodpovědných pracovníků na případné nešvary – kontaktní linky. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					



Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy
	výkonná	Ředitel městské policie, ředitel DPO

 	
Akční plán AP 2 – 3-1	
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti
Klíčová opatření: 2.3	Zvýšení bezpečí ve specifických místech a negativně vnímaných lokalitách
Podopatření: 2.3.1.	Bezpečné zastávky a terminály
Popis cíle:	Cílem tohoto opatření je zajištění prostoru zastávek, terminálů hromadné dopravy a přestupních bodů z hlediska bezpečí cestujících – snížení kriminality. Jedná se o problém, který se vyskytuje zejména v blízkosti lokalit, které obývají sociálně slabší občané. Kritické zastávky by měly být pod dohledem městské policie – kamerové systémy. Prostory zastávek musí být dobře osvětleny a nesmí se vyskytovat prostory, kde není přehled. Kritickým místem jsou podchody, které jsou často z hlediska uživatele v nevyhovujícím stavu a jsou zdrojem kriminality.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Vytipování kritických zastávek z hlediska kriminality • Osazení těchto zastávek kamerovým systémem se zajištěným dohledem MP • Řádné osvětlení zastávek • Zvýšení pohybu městských strážníků na těchto zastávkách, zejména v nepřehledných podchodech
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení bezpečnosti při čekání na spoj MHD zvýší počet cestujících v MHD • Snížení intenzit dopravy na městských komunikacích • Omezení deficitu parkování v centru města
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizace kritických zastávek z hlediska kriminality • Prověření možností na zlepšení stavu • Prevence příslušníky městské policie • Zajištění řádného osvětlení – rekonstrukce a doplnění veřejného osvětlení • Osazení zastávek kamerovým systémem • Rekonstrukce podchodů za účelem zvýšení bezpečnosti cestujících
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: míra spokojenosti cestujících Jednotka: % spokojených cestujících Vstupní indikátor: <50% spokojených cestujících Cílová hodnota/dosažený stav: >50% spokojených cestujících do 5 let Způsob zjišťování: dopravním průzkumem, monitorováním skutečného stavu kriminality na zastávkách MHD</p> <p>Očekávaný vývoj: vyšší dohled ze strany městské policie na prostory zastávek by měl mít okamžitý účinek. Je zřejmé, že kamerové systémy nemohou zcela pokrýt prostory zejména přestupních uzlů, které jsou poměrně rozsáhlé – velké vzdálenosti mezi zastávkami. Je nutné prověřit možnosti rekonstrukce zastávek a přestupních terminálů zejména u těch, kde pěší trasy jsou vedeny podchody, které jsou častým zdrojem kriminality.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o zjištěných výsledcích průzkumů budou informovat média. Další informace budou umístěny v prostředcích VHD s možností upozornění příslušných zodpovědných pracovníků na případné nešvary – kontaktní linky. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	2 000 000	2 000 000	2 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Ředitel městské policie, ředitel DPO				

 	
Akční plán AP 2 – 4-1	
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti
Klíčová opatření: 2.4	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu
Podopatření: 2.4.1.	Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu
Popis cíle:	Cílem tohoto opatření je zvýšení bezpečnosti provozu pomocí represivních opatření, které představují měřené úseky či profily a záznamy průjezdu na červenou na světelné signalizaci. Kamerové systémy nejsou na území města zatím moc využívány a dle zkušeností z provozu by bylo vhodné určitě profily komunikací osadit kamerovým systémem na snímání rychlosti vozidel. Jedná se např. o čtyřpruhové komunikace, na kterých jsou zastávky tramvají a k nim jsou vedeny přechody pro chodce. Zde je dopravním značením snížena nejvyšší dovolená rychlost, ale tato úprava není řidiči příliš respektována.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Zjištění profilů a úseků komunikací, kde je často překračována nejvyšší dovolená rychlost • Lokalizace profilů, kde vlivem nepřiměřené rychlosti dochází ke srážkám s chodci • Instalace kamerových systémů a jejich napojení na vyhodnocovací pracoviště
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Požadované snížení rychlosti vozidel na nejvyšší dovolenou rychlost má kladný vliv na imise v okolí komunikace • Zvýšení bezpečnosti provozu • Snížení nehodovosti vozidel a tím nižší náklady na systém IZS
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zjištění profilů a úseků komunikací, kde by bylo vhodné osadit systémy na měření rychlosti • Zjištění křižovatek, kde by bylo vhodné osazení zařízení na snímání průjezdu na červenou • Zajištění finančních prostředků na instalaci a provozování systému
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu</p> <p>Jednotka: počet míst</p> <p>Vstupní indikátor: 183 – počet kamer Městského kamerového systému Městské policie Ostrava v roce 2013</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: pokrytí všech kritických míst, zvýšený respekt řidičů k pravidlům silničního provozu, pokles přestupků, snížení nehodovosti o 5%</p> <p>Způsob zjišťování: hodnocení podle statistik odboru dopravy MMO</p> <p>Očekávaný vývoj: represivní systémy jsou řidiči negativně vnímány, neboť odhalí dopravní přestupek po 24 hodin denně. Je tedy na politické vůli města, zda k tomuto opatření přistoupí a umožní instalaci těchto systémů. Uvedením do provozu těchto systémů dojde k okamžitému respektování dopravních předpisů, což jsou zkušenosti z jiných měst.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: jedná se v podstatě o preventivní opatření pro snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu a takto to musí být prezentováno veřejnosti. Informace budou sdělovány prostřednictvím médií, kde budou nová zařízení umístěna a případně budou zveřejněny i výsledky zjištěných přestupků. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	30 000 000	30 000 000	15 000 000	15 000 000	10 000 000	10 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie				

						
Akční plán		AP 2 – 4-2				
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.4	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu					
Podopatření: 2.4.2.	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty					
Popis cíle:	Cílem tohoto opatření je získat zvýšený dohled nad lokalitami, kde jsou neustále porušovány předpisy z hlediska nevhodně zaparkovaných vozidel. Zvýšení dohledu může být realizováno fyzickou přítomností Městské policie a nebo kamerovým systémem. Kamerový systém má tu výhodu, že kritické místo monitoruje neustále a zaznamená všechny přestupky.					
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none">Ve vybraných lokalitách bude zřízen zvýšený dohled městské policie a to buď zvýšenou fyzickou přítomností, nebo kamerovým dohledem a následnou pokutou					
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none">Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, neboť nevhodně zaparkovaná vozidla tvoří překážkuSnížení počtu dopravních nehod z důvodu zaparkování vozidel v rozhledových trojúhelnících křižovatek					
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">Vytipování lokalitInstalace kamerového systémuDůsledný monitoring dopravních přestupků a jejich vymáhání.					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: porušení pravidel silničního provozu</p> <p>Jednotka: zjištěný počet porušení</p> <p>Vstupní indikátor: 31 684 – přestupky řešené Městskou policií za rok 2013, nejsou započteny přestupky řešené Policií ČR</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: snížení počtu přestupků, zvýšení bezpečnosti provozu</p> <p>Způsob zjišťování: hodnocení podle statistik PČR a MP, včetně provedení meziročního porovnání</p> <p>Očekávaný vývoj: v současném stavu je kamerový systém ve městě již provozován. Bude tedy provedeno jeho doplnění a navýšení počtu kamer. Kritická místa, kde dochází k porušování pravidel silničního provozu nejčastěji a má to vliv na bezpečnost provozu budou vybavena přednostně. Snímání dopravních přestupků bude prováděno městskou policií.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: jedná se v podstatě o preventivní opatření pro snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu a takto to musí být prezentováno veřejnosti. Informace budou sdělovány prostřednictvím médií, kde budou nová zařízení umístěna a případně budou zveřejněny i výsledky zjištěných přestupků. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Zdroj financování	Město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městská policie				



7.5 AKČNÍ PLÁNY CÍLE 3

 	
Akční plán AP 3 – 1-1	
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.1	Ekologizace dopravy
Podopatření: 3.1.1.	Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Popis cíle:	<p>Dopravní podnik Ostrava disponuje řadou autobusů, které již splňují limity EURO5 a jejich vozový park se bude dále rozšiřovat. Stávající autobusy jsou postupně nahrazovány za autobusy s pohonem CNG, přestavba stávajících autobusů není plánována.</p> <p>Dále bude vozový park rozšířen o elektrobusy, které vyžadují dobíjecí stanice. Další možností je kombinace elektrobusu s trolejbusem, který se nabíjí za jízdy pod trakcí a pak může ujet určitý počet km jako nezávislá trakce.</p> <p>DPO dále rozšiřuje vozový park o nové trolejbusy, které pokryjí nárůst délky sítě a zároveň nahradí původní trolejbusy. Nová vozidla mají ekologičtější provoz díky novým technologiím.</p> <p>Ekologizaci provozu MHD rovněž přispějí projekty rozšíření tramvajových tratí, kdy část autobusových linek bude nahrazena tramvajovou trakcí a tím dojde ke snížení imisní zátěže obyvatelstva v dotčených čtvrtích.</p> <p>Tramvaje a trolejbusy musí být vybaveny rekuperačními jednotkami, které mají kladný vliv na spotřebu energie.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Ověření v provozu výhodnosti elektrobusu • Změna paliva pro autobusy za ekologická paliva • Nákup nových autobusů bude pouze s ekologickými motory (CNG, nebo EURO5) • Nahrazení autobusové dopravy za tramvajovou dopravu • Rozšíření trolejbusové sítě na úkor autobusové dopravy • Vybavení tramvají a trolejbusů rekuperační jednotkou, a to i těch, které ji nemají
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Nové dopravní prostředky jsou většinou komfortnější než stávající vozidla a tím dochází ke zvýšení kultury cestování, což může mít vliv na rozhodování občanů, zda využít automobil či MHD • Ekologizací provozu MHD dojde ke snížení imisí v dotčených lokalitách • Ekologická vozidla a jejich komfortní provedení přivedou do MHD více cestujících a tím dojde ke změně poměru dělby přepravní práce • Snížení nákladů na provoz
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajistit finanční krytí jednotlivých projektů • Nákup nových ekologických autobusů • Rozšiřování tramvajových tratí – plánované akce • Rozšiřování trolejbusové trakce jako náhrada za autobusové linky • Prověření elektrobusu v praktickém provozu a jeho další případné využití • Vybavení tramvají a trolejbusů rekuperační jednotkou, pokud ji už nemají z výroby

Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: podíl vozidel MHD s alternativním pohonem, nebo palivem Jednotka: % z celkového počtu vozidel, absolutní počet Vstupní indikátor: z celkového vozového parku tvoří tramvaje 43%, trolejbusy 10% a elektrobuses 0,6% všech vozidel Cílová hodnota/dosažený stav: ekologicky příznivý vozový park Způsob zjišťování: informace o složení vozového parku DPO na podkladě dat DPO</p> <p>Očekávaný vývoj: vozový park DPO je dle finančních možností obnovován a rozšiřován. Vzhledem k možnostem na prodejním trhu s autobusy jsou pořizována vozidla, která jsou vybavena motory na CNG, případně jsou vybavena motory splňujícími normu EURO5. Další možnou cestou je elektrobuses, který by mohl zejména v historické části města, nahradit trolejbus, který má nutný doprovod trakční vedení. Jedná se zejména o nové připravovanou trať v ulici Pivovarská. Variantou elektrobuse je kombinace trolejbusu a elektrobuse, kde část trasy nemusí být pokryta trolejovým vedením (opět vhodné do centra města, nebo koncové úseky, kde vozidlo není již tolik zatíženo cestujícími).</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	2 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Zdroj financování	dotační tituly					
Odpovědnost						
	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, ředitel DPO				



 	
Akční plán AP 3 – 1-2	
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.1	Ekologizace dopravy
Podopatření: 3.1.2.	Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla
Popis cíle:	<p>Vozidla pohybující se v zájmovém území v dohledné době nebudou všechna ekologická. Je to dáno stářím vozového parku, jeho pomalou obnovou a zatím stále poměrně vysokou cenou pořízení zcela ekologických vozidel – elektromobilů. Částečnou cestou je přestavba vozidel na CNG, LPG pohony. Na pořízení ekologických vozidel musí mít zájem i město, neboť snížením počtu vozidel jezdících na klasická paliva dojde ke zlepšení životního prostředí. Město může majitele vozidla na ekologický pohon zvýhodnit pouze v případě parkování vozidla ve vyhrazených zónách a na placených parkovištích – až nulový poplatek za parkování. Rovněž mohou být pro tato vozidla zvýhodněna parkovací místa na sídlištích, kde bude možné koupit si za zvýhodněnou cenu vyhrazené místo.</p> <p>Další možností je jednorázový ekologický příspěvek majiteli vozidla od města.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Zavedení preferenčních opatření pro ekologická vozidla • Podpora na úrovni magistrátu města a městských obvodů • Vybudování dobíjecí stanice elektromobilů v centru města • Dostupnost vozidel na alternativní pohon (mimo rámec mobility) • Slevy na parkovném v centru města, ale i na sídlištích
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení imisí na území města z dopravy
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Prosadit slevy na parkovném pro ekologická vozidla v centrální části města • Zavést systém parkování pro ekologická vozidla na sídlištích • Výhledově najít vhodné místo v centrální části města na dobíjecí stanici elektromobilů s možností odstavení vozidla
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: podíl ekologických vozidel z celkového počtu registrovaných vozidel Jednotka: %, případně absolutní číslo provozovaných vozidel Vstupní indikátor: počet registrovaných vozidel je < 2% z celkového počtu vozidel Cílová hodnota/dosažený stav: ekologicky příznivý vozový park Způsob zjišťování: určení na základě dat z registru vozidel</p> <p>Očekávaný vývoj: v současném stavu jsou provozována ve větší míře vozidla na CNG a LPG, elektromobily nejsou zatím příliš rozšířeny pro svoji vysokou pořizovací cenu a krátké dojezdy. Tento druh pohonu má budoucnost a je potřeba podpory ze strany města, které potřebuje zavedení ekologické dopravy, zejména z důvodu častých smogových situací. Podpora zvýhodněného parkování je dle našeho názoru možná a nebude pro město přílišnou finanční zátěží. Podpora pořízení těchto vozidel je zřejmě nereálná.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace veřejnosti o ekologických vozidlech bude sdělována prostřednictvím médií, kde budou zveřejňovány statistiky za ucelené období. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování						
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, zástupce městského obvodu				


 	
Akční plán AP 3 – 2-1	
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.2	Aplikace inteligentního urbanismu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility
Podopatření: 3.2.1.	Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou
Popis cíle:	V rámci tohoto cíle je apelováno zejména na návrh zástavby v zastavitelných plochách města, případně v přestavbových plochách, kde je možné zcela nově navrhnout konfiguraci zástavby a její funkční využití. Tento základní návrh má zásadní vliv na nutnost dopravní obslužnosti MHD a zejména na úvahy, kolik osobních vozidel bude vjíždět/vyjíždět do nové zóny za den. Tento akční plán chce docílit soustředěné zástavby s dostatečnými prostory pro pěší a cyklisty tak, aby zastávky hromadné dopravy byly do vzdálenosti cca 400 m od bytových objektů. Je tedy na urbanistech, aby tomuto požadavku dokázali vyhovět při návrzích zástavby.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> Urbanistický návrh zástavby, který respektuje požadavky na obsluhu MHD Spolupráce s magistrátem města a dopravním podnikem při stanovení koncepce zástavby a dopravní obsluhy MHD Vyhodnocení pěších tras, zda splňují požadavek na docházkovou vzdálenost na zastávku MHD
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> Cílem opatření je zvýšení atraktivity MHD – větší počet cestujících Snížením počtu osobních vozidel nebude docházet u nových zón ke vzniku kongescí – zvýšení kvality životního prostředí Nižší tlak na parkování vozidel v centrální části města a u významných cílů cest
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> Útvar hlavního architekta v rámci konzultací se zpracovatelem studie území musí na tento požadavek upozornit a vynutit si jeho dodržení Projektová dokumentace musí být zpracována s dostatečnými prostory územím pro nemotoristickou dopravu a musí být zajištěn přístup na zastávky MHD do požadované vzdálenosti Při realizaci záměru musí být dodržena schválená projektová dokumentace
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: hustota osídlení Jednotka: obyvatel/km² Vstupní indikátor: 1 500 obyvatel/km² - centrální část města Ostrava Cílová hodnota/dosažený stav: integrovaná zástavba s obsluhou hromadné dopravy. Dále lze požadovat, že všechny bytové objekty hromadného bydlení budou mít vchody do vzdálenosti 400 m od zastávky MHD. (vzdálenost 400 m převzata z požadavku řídicí skupiny na vytvoření výkresu docházkových vzdáleností k zastávkám MHD v bytové zástavbě, který byl vypracován v rámci analytické části dokumentace) Způsob zjišťování: bilance počtu obyvatel, vzdálenosti zastávek od vchodů – odměřeno ze situace</p> <p>Očekávaný vývoj: požadavek bude jednotlivým developerů představen a jejich projektové týmy budou muset požadavek splnit. Je zřejmé, že při podrobnějším zpracování projektové dokumentace ne všechny objekty budou tuto docházkovou vzdálenost splňovat a projektanti budou žádat výjimky. Bude tedy na posuzovateli dokumentace za magistrát města, aby svojí pozici prosadil.</p>	

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace občanům a zastupitelům města bude podávána v době přípravy jednotlivých projektů zástavby nových rozvojových ploch a ploch přestavby.



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Soukromý investoři					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru hlavního architekta				

 	
Akční plán AP 3 – 2-2	
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.2	Aplikace inteligentního urbanismu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility
Podopatření: 3.2.2.	Utváření podmínek pro rozvoj městské mobility
Popis cíle:	<p>Cílem je vytvořit ve městě takové podmínky, aby byla co nejvíce podpořena ekologická mobilita – pěší a cyklistická doprava. V tomto případě se jedná především o centrální část města, která se pomalu vyklidňuje, neboť obyvatelé preferují bydlení v sousedních obcích za hranicemi města v rodinných domech. Pohyb po centrální části města by měl vycházet z dostatečné obsluhy MHD a dále pěšky nebo na kole. Jistou možností je zavedení bikesharing. Na stanovištích by byla připravena kola na půjčení a zároveň místa pro vrácení. Občan by si kolo půjčil na omezeně krátkou dobu. Takovýto způsob dopravy pro centrální část města by mohli zavést i některé instituce, jejichž pracovníci se pohybují převážně po centru.</p> <p>Návaznosti pěších a cyklistických tras mimo centrum je řešeno v rámci jiných akčních plánů.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Dostatečná obsluha MHD pro krátké docházkové vzdálenosti po centru města • Prověření zájmu o bikesharing v centrální části města • Napojení centrální části města na systém chodníků a cyklotras
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Omezení zbytné dopravy v centrální části města • Snížení tlaku na parkovací místa • Snížení imisní zátěže v centru města • Pokles intenzity dopravy na vjezdech do centra města
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Dokončit rozvoj obsluhy centra města MHD • Provéřit možnosti a zájem občanů o bikesharing • Zavedení bikesharingu resp. půjčovny kol i pro zaměstnance magistrátu města
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: podíl cyklistické a pěší dopravy na dělbě přepravní práce v centru města Jednotka: % z celkového počtu cest Vstupní indikátor: 0,6% - podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce v roce 2014 (dle provedeného průzkumu) Cílová hodnota/dosažený stav: dosažení 50% objemu cest po centrální části nemotoristickou dopravou Způsob zjišťování: dopravní průzkum, dopravní model</p> <p>Očekávaný vývoj: centrální část města má potenciál využitelný pro nemotoristickou dopravu. Lidé musí chtít chodit po centru pěšky, nebo jezdit na kole a co nejméně využívat individuální dopravu. Jistou pobídkou, která není na území města zatím ověřena je zavedení bikesharingu. Bude nutné zpracovat studii, která zjistí zájem o tuto službu a následně vytipovat místa, kde budou umístěny stojany pro kola. Rovněž službě musí být dán nějaký řád a musí být zajištěna obsluha.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o záměrech městské mobility a o výsledcích průzkumů budou občané informováni prostřednictvím médií, kde budou prezentována nová opatření pro zvýšení ekologické mobility na území města. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	


Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Zdroj financování	Soukromá investoři, město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města,				

<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> AF-CityPlan				
Akční plán		AP 3 – 3-1				
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.3	Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele					
Podopatření: 3.3.1.	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích					
Popis cíle:	Dle provedené hlukové studie jsou limitní hodnoty hlukové zátěže překročeny zejména u dopravně zatížených komunikací (např. Rudná), u komunikací, kde je vedena tramvajová doprava (např. Nádražní). Příklad sdružené hlukové zátěže od vozidel a tramvají je ulice 28. října. Jelikož u těchto úseků nelze v dohledné době (lze řešit do cca 20 let) předpokládat výrazný pokles intenzit automobilové a tramvajové dopravy, je nutné přistoupit k technickým opatřením na snížení hluku z dopravy.					
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none">• Výměna povrchu vozovky za tichý asfalt – účinnost prokázána, otázka životnosti• Výměna kolejového svršku za svršek, který bude doplněn tlumícími prvky a případně zatravněním• Úprava tramvajových podvozků a tlumící prvky na tramvaji• Snížení rychlosti vozidel v kritických úsecích• Snížení rychlosti jízdy tramvají v kritických úsecích zejména v nočním provozu• Redukce intenzit dopravy – organizační opatření					
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none">• Snížení hlukové zátěže okolních budov• Zkvalitnění životního prostředí na veřejném prostranství					
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">• Dle provedené studie je možné provést seznam kritických úseků• Rozhodnutí o druhu opatření• Zajištění finanční podpory• Návrh řešení projektovou dokumentací					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: obyvatelé zasažení nadlimitním hlukem v denní a nočních hodinách Jednotka: počet osob, nebo bytových jednotek Vstupní indikátor: 32 800 osob zasažených nadlimitním hlukem Cílová hodnota/dosažený stav: odstranění hlukové zátěže a snížení hladiny hluku pod hygienické limity – zdravé a atraktivní město Způsob zjišťování: měření po realizaci opatření, hluková studie Očekávaný vývoj: jedná se o problém, který je dlouhodobě tolerován a není příliš řešen. Nové výpočty prokázaly, že překročení hluku je stále aktuální a je nutné na tuto situaci reagovat. Jsou tedy navržena opatření, která prokazatelně hluk z dopravy snižují a jsou vhodná do intravilánu. Bude tedy postupně prováděna rekonstrukce úseků komunikací, kde nejsou dodrženy hlukové limity. Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace realizovaných opatření, včetně dosažených výsledků bude občanům prezentována pomocí médií. Rovněž bude nutné prezentovat připravované projekty s předpokládaným účinkem na životní prostředí. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	5 000 000	10 000 000	15 000 000	15 000 000	10 000 000	10 000 000



Zdroj financování		Rozpočet města Ostravy,
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy
	výkonná	vedoucí odboru dopravy a vedoucí odboru životního prostředí magistrátu města,

 	
Akční plán AP 3 – 3-2	
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.3	Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele
Podopatření: 3.3.2.	Odhlučnění MHD
Popis cíle:	<p>Vozidla městské hromadné dopravy vykazují různé hladiny hluku. Nejméně hlučný je trolejbus, kde není nutné přijímat žádná opatření.</p> <p>Autobusy prošli pozitivním vývojem ke snížení hlučnosti a u nových typů není nutné hlučnost rovněž řešit. Až budou vyřazeny dosluhující autobusy Karosa, nebude s hlučností autobusů zásadní problém.</p> <p>Tramvaje jsou zdrojem hluku. Jedná se o tramvajové vozy, ale i o tramvajové tratě. Tramvajové vozy (modifikace T3) u nichž hlučnost byla problém, jsou rekonstruovány i s ohledem na snížení hlukové zátěže okolí. Jsou zaváděny typy tramvají, které mají kryté podvozky a jejichž hlučnost je nižší. Dále probíhají rekonstrukce tramvajových tratí, kde kolejnice jsou ukládány na pružné podkladnice, které tlumí hluk a v případě uzavřeného kolejového lože jsou mezi kolejnice zakrytí uloženy tlumící pryžové prvky.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Udržovat prostředky hromadné dopravy v takovém stavu, aby vozidlo nebylo zbytečným zdrojem hluku • Rekonstrukce starších vozidel s ohledem i na jejich hlučnost • Náhrada starších vozidel za vozidla nová, která mají nižší hlučnost • Rekonstrukce tramvajových tratí
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení zdroje hluku od MHD má pozitivní vliv na životní prostředí v okolí tras MHD • Klesá celkové hlukové zatížení obyvatelstva • Kvalitní bydlení i u tramvajových tratí – ceny nemovitostí
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Dbát na technický stav vozidel MHD • Zajištění postupné obnovy vozového parku MHD za ekologická a tišší vozidla • Postupná rekonstrukce tramvajových tratí v zastavěném obytném území
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: obyvatelé v lokalitách zasažených hlukem od MHD Jednotka: počet osob, nebo bytových jednotek Vstupní indikátor: není uveden Cílová hodnota/dosažený stav: odstranění hluku z provozu MHD Způsob zjišťování: měřením ve vybraných bodech, hlukové studie</p> <p>Očekávaný vývoj: vozidla MHD jsou stále na vyšší kvalitativní úrovni, což má vliv i na jejich hlukovou zátěž pro okolí. Postupnou náhradou nebo rekonstrukcí stávajících vozidel bude snížen podíl vozidel MHD na celkové hlukové zátěži města. K tomuto faktu ještě přispěje i rekonstruování tramvajových tratí v obytných částech města, kde je situace nejhorší.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: postupné snížení hluku, které je generováno provozem MHD bude obyvatelům prezentováno pomocí médií, kde budou uvedeny příklady dobrých řešení a následného zlepšení stavu. Rovněž bude veřejnost informována o připravovaných opatřeních. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Řešeno v rámci obnovy vozového parku					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, ředitel DPO				


<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> AF-CityPlan					
Akční plán		AP 3 – 4-1					
Strategický cíl: 3		Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.4		Rozvoj bezbariérovosti					
Podopatření: 3.4.1.		Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách					
Popis cíle:		Cílem je bezbariérové město, kde nebude imobilní občan na vozíku omezován výškovými rozdíly mezi vozovkou a chodníkem, schodišti a bude se moci dostat do všech veřejně přístupných prostor bez doprovodu. Úpravy chodníků u přechodů již jsou standardem a město Ostrava postupně řeší nevyhovující přechody. Veřejné prostory (parky, lávky, náměstí) jsou vzhledem k příznivé konfiguraci terénu většinou rovněž bezbariérové. Pokud tomu tak není, jsou budovány rampy, nebo pohyblivá zařízení. Ve veřejných budovách musí být standardem výtahy, nebo pojízdné plošiny.					
Nástroje k dosažení cíle:		<ul style="list-style-type: none">Rekonstrukce přechodů pro chodce na bezbariérovou úpravuprověření schodišť u lávek, zda mají alternativní trasu pro imobilní občany, nebo je dispozici zvedací zařízenípřípadné doplnění plošin či výtahů ve veřejných budovách					
Synergické účinky:		<ul style="list-style-type: none">imobilní občané nebudou odkázáni pouze na osobní automobil – snížení intenzit dopravybezpečnější pohyb dětských kočárků – zejména u přechodů snížení rizika dopravních nehod a jejich následkůvolný pohyb vozíčkářů po městě - nepotřebují osobní vozidlo					
Klíčové úkoly:		<ul style="list-style-type: none">provést pasport přechodů pro chodce a stanovit pořadí rekonstrukcekontrola venkovních schodišť, zda za ně existuje adekvátní bezbariérová náhradakontrola veřejných budov, zda jsou vybaveny dle požadovaných standardůpři provádění úprav přechodů je nutné dodržet normová ustanovení					
Hodnotící indikátory:							
<p>Indikátor: podíl bezbariérových pěších tras a veřejných budov Jednotka: % z celkového počtu pěších komunikací Vstupní indikátor: 60% tras je bezbariérových Cílová hodnota/dosažený stav: město bez bariér Způsob zjišťování: prohlídka v terénu, průzkum</p> <p>Očekávaný vývoj: stávající stav cest pro vozíčkáře je poměrně vyhovující a bude postupně dobudován či rekonstruován na celém území města. U nových staveb jsou cesty pro imobilní občany už standardem.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: realizovaná bezbariérová řešení budou prezentována v rámci jednotlivých veřejných budov, neboť se jedná i o prezentaci přístupu úřadů ke svým občanům. U budov, kde sídlí místní samospráva města a městských obvodů budou jejich představitelé informováni zprávou do rady města, či městského obvodu.</p>							
Finanční krytí (Kč/rok)							
		2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:		200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
Zdroj financování		Rozpočet města Ostravy, soukromý investoři					

Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, stavební úřad

 	
Akční plán AP 3 – 4-2	
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.4	Rozvoj bezbariérovosti
Podopatření: 3.4.2.	Bezbariérovost v hromadné dopravě
Popis cíle:	<p>DPO pořizuje pouze nízkopodlažní vozidla. Jelikož vozový park obsahuje i vysokopodlažní vozidla, jsou v jízdních řádech vyznačeny garantované spoje nízkopodlažním vozidlem. Jedná-li se o páteřní linky ve městě, je většina spojů zajištěna nízkopodlažním vozidlem. V okrajových čtvrtích na méně vytížených linkách toto neplatí.</p> <p>Do bezbariérovosti v hromadné dopravě je nutné vyhodnotit i přístupy na zastávky MHD. Zastávky prochází postupnou rekonstrukcí, aby vyhověly požadavkům na bezbariérový přístup do vozidel MHD. Proces je postupný, cílem je všechny zatížené zastávky dořešit jako bezbariérové.</p> <p>Dle ustanovení smluvních přepravních podmínek smí být ve voze přepravován pouze jeden invalidní vozík. Je otázkou, zda je toto dostatečně motivující pro vozíčkáře – aby nečekal na zastávce na několik spojů, než se dostane do vozu -> návrat k využití osobního vozidla.</p> <p>Bezbariérový a pro vozíčkáře tudíž nepoužitelný je přestupní terminál Hlavní nádraží, kde jsou nevyhovující už tramvajové zastávky.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> postupná obměna vozového parku DPO za nízkopodlažní vozidla rekonstrukce zastávek MHD a jejich přizpůsobení potřebám imobilních občanů prověření, zda není možné přepravovat více invalidních vozíků ve vozech MHD
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> zvýšení atraktivity MHD a její zpřístupnění nejen pro vozíčkáře, ale i pro matky s kočárkem pokles vozíčkářů využívajících osobní automobil pro každodenní cesty
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> zajištění finančních prostředků na nákupu nových vozů a rekonstrukci přechodů pokračovat v obnově vozového parku DPO a dalších dopravců na území města pokračovat v rekonstrukci zastávek MHD na standardy pro pohyb imobilních občanů v rámci rekonstrukce terminálu Hlavní nádraží zohlednit pohyb imobilních občanů
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: podíl nízkopodlažních spojů, podíl bezbariérových nástupišť Jednotka: % z celkového počtu spojů a % z celkového počtu nástupišť Vstupní indikátor: 70% všech nástupišť je bezbariérový Cílová hodnota/dosažený stav: doprava bez bariér Způsob zjišťování: bilance vozového parku DPO, počet realizovaných projektů a rekonstruovaných zastávek</p> <p>Očekávaný vývoj: DPO bude pokračovat v nákupu nízkopodlažních vozidel, neboť se v současném stavu jedná už o standardní řešení městského vozidla. Dále bude probíhat obnova zastávek hromadné dopravy. Stav některých zastávek je kritický a zcela neodpovídá současným požadavkům.</p>	



Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace bude prováděna po získání relevantních údajů za ustálené časové období. Výsledky jsou částečně součástí každoroční výroční zprávy DPO. Získané údaje budou představeny radě města a veřejnosti mohou být prezentovány jako informace umístěné v prostředcích hromadné dopravy.

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Řešeno v rámci obnovy vozového parku DPO					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, ředitel DPO				



<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> <div>AF-CityPlan</div>				
Akční plán		AP 3 – 5-1				
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.5	Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy					
Podopatření: 3.5.1.	Sledování rozsahu klidových zón					
Popis cíle:	Klidové zóny ve městě (v zastavěném území) jsou dostatečně vzdáleny od páteřních městských komunikací a slouží k rekreaci obyvatel, nebo k bydlení. Aby tyto lokality byly dále uchovány a případně rozšiřovány, je nutné odvedení intenzivní dopravy mimo zastavěné obytné území. V krajním případě je vhodné zachovat stávající dopravní trasy a klidové zóny ponechat ve stávajícím stavu a rozsahu.					
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none">• nenavrhovat změny organizace dopravy, které by do klidových zón přivedli dopravu• možné rozšíření klidových zón nastane po odvedení intenzivní dopravy mimo zastavěné území					
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none">• zachování klidových zón má příznivý vliv na životní prostředí ve městě					
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">• klidové zóny chránit před možným navýšením intenzit dopravy• rozšíření zón je závislé na rozvoji silniční sítě					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: rozsah klidových zón Jednotka: plocha v m² Vstupní indikátor: 5375707,803 m² klidových ploch Cílová hodnota/dosažený stav: navýšení dle prostorových možností území, dle úp až na 7398861,46 m² Způsob zjišťování: hodnocení ze statistiky odboru životního prostředí</p> <p>Očekávaný vývoj: klidové plochy budou narůstat v souvislosti s rozvojem města a zároveň i s revitalizací přestavbových ploch</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o vzniklých klidových zónách budou občané informováni prostřednictvím médií, která budou přinášet informace o realizovaných projektech a připravovaných záměrech. Zde musí nastat spolupráce mezi nejčastěji soukromými investory a dotčenými orgány města. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Soukromý investoři					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru hlavního architekta				

<div>MOBILITA OSTRAVA</div> <div>!!!</div>		<div></div> <div>AF-CityPlan</div>				
Akční plán		AP 3 – 5-2				
Strategický cíl: 3		Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí				
Klíčová opatření: 3.5		Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy				
Podopatření: 3.5.2.		Podpora výsadby ochranné zeleně				
Popis cíle:		Ochranná zeleň je vysazována podle dopravně zatížených komunikací, aby snížila negativní účinky dopravy na přilehlé okolí. Podle všech nově navržených komunikací a silnic bude provedena výsadba zeleně. Druh zeleně bude určen správcem městské zeleně v rámci projektové dokumentace.				
Nástroje k dosažení cíle:		<ul style="list-style-type: none">ochrana stávající zeleně podél komunikací, údržba dosadbapodél nových komunikací bude založena nová izolační zeleň				
Synergické účinky:		<ul style="list-style-type: none">zeleň přispívá ke zkvalitnění životního prostředí				
Klíčové úkoly:		<ul style="list-style-type: none">údržba stávající zeleně podél komunikací a celkově podle dopravní infrastrukturyzajistit, aby projektové dokumentace obsahovaly náhradní výsadbu zeleně a doplnění nových stromořadí podle budovaných komunikací				
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: plocha vysázených dřevin Jednotka: plocha v m² Vstupní indikátor: 2289303,185 m² Cílová hodnota/dosažený stav: navýšení o 50% oproti stávajícímu stavu s respektováním dle prostorových možností území Způsob zjišťování: hodnocení ze statistiky odboru životního prostředí MMO</p> <p>Očekávaný vývoj: stávající zeleň bude udržována a doplňována dle potřeby. Podle nových komunikací bude navržena nová výsadba, která bude clonit negativní vliv dopravy na přilehlé území.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: občané budou informováni prostřednictvím médií ohledně nově vzniklých lokalit s ochrannou zelení a rovněž budou zveřejněny výsledky změny hlukové zátěže. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy – kapitola městské zeleně					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru ochrany životního prostředí				



7.6 AKČNÍ PLÁNY CÍLE 4

 	
Akční plán AP 4 – 1-1	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát
Podopatření: 4.1.1.	Preference vozidel městské hromadné dopravy
Popis cíle:	<p>Pro zvýšení atraktivity MHD je žádoucí, aby jednotlivé spoje dodržovaly jízdní řády. K tomu může pomoci preference vozidel MHD. Zajištění preference je z hlediska uspořádání uličního prostoru jednodušší u tramvajové dopravy, neboť úseky tratí jsou vedeny po samostatných tělesech a nejsou ovlivňovány ostatní dopravou. V úsecích, kde jsou tramvaje vedeny v uličním prostoru, dochází ke zpoždování vlivem IAD. Z tohoto důvodu je nutné provést separaci tramvajových tratí, kde je to stavebně a technicky možné. Dále je nutné zavést preferenční signály na světelných signalizacích, i když to bude mít částečně negativní vliv na IAD. Moderní řadiče světelných signalizací napojených na dopravní ústřednu umí vyhodnotit, zda tramvaj jede podle jízdního řádu a tím ji preferenci udělit či ne. Dalším nástrojem je změna organizace dopravy IAD tak, že bude odvedena z komunikace, kde je preferován průjezd tramvají.</p> <p>U autobusové a trolejbusové dopravy je zajištění preference možné pomocí vyhrazených pruhů, které jsou navrženy zejména v místech, kde se tvoří kongesce vozidel a vozidlo MHD zde nabere zpoždění. Autobusy i trolejbusy mohou rovněž preferovány na průjezdech světelných signalizací. Je nutné vybavení jak vozidel, tak řadičů periferním zařízením, které umožní rychlý průjezd křižovatkou. U zastávek MHD či na vyhrazených pruzích je možné na vjezdu do křižovatky řídit autobusy a trolejbusy samostatnými signálními skupinami. V úsecích, kde je to vhodné, mohou být autobusy vedeny po tramvajovém tělese.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Oddělení tramvajových pásů od automobilové dopravy • Zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusovou a trolejbusovou dopravu. Jízdní pruhy mohou být vymezeny pouze v určitém časovém období. • Vybavení světelných signalizací preferenčními programy pro průjezd vozidel MHD, případně doplnění dalších návěstidel pro preferenci vozidel MHD
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení rychlosti a přesnosti spojů zvýší atraktivitu MHD • Více obyvatel využije pro každodenní cestování MHD – snížení intenzit dopravy IAD • Méně vozidel bude parkovat v centrální části města • Plynulost provozu na křižovatkách pro vozidla MHD sníží negativní vlivy na životní prostředí – hluk při brzdění, rozjíždění, snížení spotřeby vozidel

Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">• Dokončit segregaci tramvajové dopravy od IAD, kde je to technicky a prostorově možné• Připravit studii, která bude řešit vyhrazené pruhy pro autobusy a trolejbusy s ohledem na minimalizaci zdržení• Výměna (úprava) světelných signalizací tak, aby byly schopné zajistit preferenční fáze pro vozidla MHD• Doplnění výstroje světelných signalizací o detektory jízdy vozidel MHD• Doplnit příslušné moduly do vozidel MHD – autobusy, trolejbusy• Propojení s dopravní ústřednou, dynamické řízení preferencí (podle jízdních řádů)					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: křižovatkové uzly s preferencí MHD, změna jízdních dob Jednotka: % změna jízdních dob, případně počet křižovatek s preferencí Vstupní indikátor: 13/18 počet křižovatek s aktivní/pasivní preferencí MHD Cílová hodnota/dosažený stav: atraktivní a časově konkurenceschopná hromadná doprava Způsob zjišťování: jízdní doby jednotlivých spojů, souhrnné informace o preferenci světelných signalizací z Ročenky dopravy Ostrava</p> <p>Očekávaný vývoj: zajištění preference všech druhů MHD bude poměrně náročný úkol. Bude se jednat o stavební úpravy, doplnění technologie na křižovatky a zejména přesvědčení zainteresovaných pracovníků magistrátu, politiků a dalších, že pokud chce město udržet kvalitu MHD, včetně počtu cestujících, tak musí mít MHD přednost před automobilovou dopravou. Vzhledem k stávajícímu základnímu komunikačnímu systému, mohou řidiči IAD pokud nechtějí být ovlivňováni preferencí MHD volit alternativní trasu, kde MHD není preferována.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o dosažených výsledcích preference hromadné dopravy budou občané informováni prostřednictvím prezentace přímo ve vozidlech MHD a zároveň budou probíhat informace v médiích, kde budou představeny nové investice do tohoto systému a jejich výhody. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, ředitel DPO				

 	
Akční plán AP 4 – 1-2	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát
Podopatření: 4.1.2.	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů
Popis cíle:	<p>Dynamické řízení dopravy je nástroj, jak řídit dopravu ve městě a reagovat na okamžité požadavky dopravního proudu v reálném čase. Vše je závislé na technologických možnostech světelných signalizací, které jsou osazeny na všech dopravně zatížených křižovatkách. Doplnění těchto zařízení o dostatečné množství detektorů a příslušné programové vybavení je možné dosáhnout redukce délek kongescí a snížit celkový čas na průjezd vozidel.</p> <p>Inteligentní dopravní systémy a dopravní informace pro řidiče je vhodné zavádět v těch městech, kde je možné volit alternativní trasy jízdy. Ostrava je vhodným městem, neboť rozsáhlá síť kapacitních komunikací umožní alternativní vedení dopravy. Komunikace musí být vybaveny detektory a dohledovým systémem, který vyhodnotí hustotu dopravy a rychlost vozidel. Informace pro řidiče budou zaslány na informační tabule, kde se řidičům zobrazí aktuální dopravní stav, upozornění na mimořádné události a případně námět na objízdnu trasu. Je tedy nutné dobudovat na páteřních komunikacích síť informačních tabulí.</p> <p>Cílem tohoto akčního plánu je město s inteligentním řízením dopravy, kde je minimalizován ztrátový čas na průjezd světelně řízených křižovatek. Řidiči mají dostatečné informace o stavu provozu.</p> <p>Všechny tyto systémy jsou řízeny dopravní ústřednou, kde dochází ke sběru a následnému vyhodnocení informací.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Vypracování studie, která bude řešit požadavky na dynamické řízení dopravy a umístění informačních tabulí • Stanovení požadavků na dopravní ústřednu • Rekonstrukce světelných signalizačních zařízení – nové řadiče musí umožňovat dynamické řízení dopravy, včetně zajištění preference MHD • Stanovení poloh informačních tabulí
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamické řízení dopravy a včasné informace pro řidiče o dopravní situaci ve městě zajistí větší plynulost dopravního proudu. Snížení délek kolon vozidel a snížení jejich zdržení v křižovatkách má pozitivní vliv na životní prostředí, neboť dojde ke snížení imisního zatížení okolí (hluk, emise ze stojících vozidel) • Zkrácením doby průjezdu městem má pozitivní ekonomické dopady na jednotlivé účastníky provozu
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Připravit celkovou koncepci z hlediska inteligentního řízení dopravy • Zajistit finanční prostředky na realizaci systému • Vybudovat a zprovoznit dopravní ústřednu • Vyměnit světelná signalizační zařízení, která dynamické řízení neumožňují • Vybudování sítě informačních tabulí, návrh typu informací pro zobrazení • Odladění systému podle zadávací dokumentace a zjištění funkčnosti

Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: zdržení v křižovatkách, průměrná doba zdržení</p> <p>Jednotka: vyjádřeno v sekundách</p> <p>Vstupní indikátor: specifické pro každou křižovátku – zjištěno výpočtem, průzkumem</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: plynulá doprava, minimum kongescí, snížení emisí z vozidel</p> <p>Způsob zjišťování: průzkumem (plovoucí vozidlo) a modelem</p> <p>Očekávaný vývoj: dosažení optimálního stavu plynulé dopravy ve městě a zajištění dostatečné informovanosti řidičů je finančně a časově náročný úkol, který potřebuje zejména politickou vůli vedení města, řádnou projektovou přípravu a následně realizaci řady prvků pro řízení dopravy. Nedílnou součástí tohoto systému musí být i preference vozidel MHD, která kromě informačních tabulí je zajištěna stejným zařízením, jako dynamické řízení IAD.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace průzkumů po zprovoznění a výhod inteligentních řídicích systémů bude občanům prezentována pomocí médií, kde budou představeny výhody systému a jejich dopad do plynulosti dopravy, a to i hromadné – zejména autobusy a trolejbusy. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města				



 	
Akční plán AP 4 – 1-3	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát
Podopatření: 4.1.3.	Podpora navigačních systémů
Popis cíle:	<p>Navigationální systémy mohou sloužit jako podpora řidičů z hlediska navedení na volné parkovací kapacity, nebo i vedení dopravy v alternativních trasách v případě mimořádných situací.</p> <p>Naváděcí systémy na parkovací kapacity s dynamickým údajem o počtu volných míst jsou vhodné zejména v těch oblastech, kde je větší koncentrace parkovišť a řidič má možnost výběru. Další uplatnění je na parkovišti typu P+R, kdy řidič je včas informován o volné kapacitě.</p> <p>Navigationální systémy řízení je vhodné umístit na příjezdech do města, kde je možné převedení dopravního proudu na alternativní trasy. Příkladem může být ulice Rudná, z které je příjezd do centra města možný několika alternativními cestami. Navigationální systém řízení dopravy by měl být součástí inteligentních systémů řízení dopravy.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Parkoviště v centrální části města a parkoviště P+R musí být vybaveny zařízením pro sčítání obsazenosti • Stanovení míst na komunikační síti, kde bude umístěn naváděcí systém na parkování • Navigationální systém pro směřování dopravy bude vyžadovat vypracování studie, která stanoví možnosti a přínosy tohoto řešení • Implementace navigačního systému musí být v souladu s přípravou inteligentního systému řízení dopravy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení počtu zbytečných jízd při hledání parkovacích míst méně zatíží okolní obyvatele imisemi z automobilové dopravy • Řidiči budou využívat více parkovišť, když budou včas informováni o počtu parkovacích míst – snížení tlaku na parkování na komunikacích • Navigationální systém řízení dopravy umožní snížení kongescí – pozitivní vliv na životní prostředí města • Včasné informace o dopravní situaci umožní řidiči výběr alternativní trasy – ekonomické přínosy pro řidiče, snížení časové náročnosti cesty
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění finančních prostředků na realizaci projektu • Technologické vybavení parkovišť v centru města a P+R • Zadání projektové dokumentace na rozmístění naváděcích systémů parkovišť, zajištění přenosu informací v reálném čase • Projekt navigačního systému na příjezdových komunikacích s možností volby alternativní trasy. • Zajistit provázanost v rámci tvorby inteligentního řídicího systému dopravy ve městě – těsná vazba na dopravní ústřednu.
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: spokojenost uživatelů</p> <p>Jednotka: kvalita systému</p> <p>Vstupní indikátor: 10% řidičů je s navigačním systémem spokojeno – dle dotazníkového průzkumu</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: minimální intenzita z důvodu hledání parkovacího místa, snížení dob kongescí převedením dopravy na alternativní trasu</p>	

Způsob zjišťování: provedení průzkumu spokojenosti/anketa



Očekávaný vývoj: naváděcí systém na parkoviště vyžaduje investice do infrastruktury, rovněž tak naváděcí systém. Pro tento cíl je nutné získat politickou podporu a začít projektovou přípravu.

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace navigačního systému bude probíhat v rámci navigačního systému – informace na tabulích. Rovněž bude probíhat zveřejnění provedených průzkumů a anket v médiích. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.



Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	3 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města				

 	
Akční plán AP 4 – 1-4	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát
Podopatření: 4.1.4.	Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území
Popis cíle:	Je žádoucí, aby zejména tranzitní doprava (osobní i nákladní) byla vedena po nadřazené silniční síti a nevyužívala místní komunikace. Tento cíl je splněn pouze částečně a je nutno dobudovat připravované stavby, které dokončí základní komunikační systém pro tranzitní dopravu. Příkladem je dokončení prodloužené Rudné, kdy v současném stavu je tranzitní doprava vedena přes rezidentní část města, kde omezuje místní dopravu.
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Dobudování v současném stavu chybějících komunikačních propojení nadřazené komunikační sítě • Směrovým dopravním značením vymístit průjezdy zastavěným územím • Po vytvoření alternativních tras mimo rezidentní části města provést organizační opatření pro zabránění průjezdu nákladní dopravy
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení bezpečnosti provozu v rezidenčních čtvrtích zejména z hlediska dalších účastníků provozu • Možnost využití nadbytečné kapacity komunikací po odvedení tranzitní dopravy pro další druhy dopravy (cyklopruhy, parkovací pruhy, rozšíření zastávek MHD) • Zlepšení životního prostředí v rezidenčních čtvrtích • Zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na kapacitních trasách, které splňují požadavky na bezpečnou komunikaci • Úbytek dopravních nehod a tím snížení finančních nákladů s tím spojených • Možnost změny organizace dopravy v rezidenčních čtvrtích
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění projektové a investorské přípravy na dobudování systému obchvatových komunikací • Zajištění finančních prostředků na jejich výstavbu • Provedení organizačních opatření ve směrovém dopravním značení po jejich zprovoznění • Navržení úprav pro zklidnění dopravy v rezidenčních čtvrtích
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: podíl tranzitní dopravy na místních komunikacích v centrální části města a v rezidentních územích Jednotka: % podíl z celkového počtu vozidel Vstupní indikátor: 15% (dle průzkumu provedeného v roce 2014) je tranzitní doprava na vybraných profilech ve městě Cílová hodnota/dosažený stav: minimální % tranzitní dopravy na místních komunikacích Způsob zjišťování: sčítání dopravy, model dopravy</p> <p>Očekávaný vývoj: vybudováním přeložek silnic I. tříd bude možné odvést tranzitní dopravu mimo rezidentní území. Na komunikační síti města jsou úseky, kde řešení je poměrně problematické a není v návrhu územního plánu ani v dalších rozvojových dokumentech řešena uspokojivá alternativa. Jedná se o ulici Rudná – průjezd městským obvodem Vítkovice, kde je několik obytných domů pod přímým vlivem z provozu. Zde musí být aplikována jiná opatření, nežli je převedení dopravy mimo tuto zástavbu.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace navržených opatření bude probíhat na základě zjištěných dat o dopravě po určitém vyhodnocovacím období. Zprávy o dosažených výsledcích budou prezentovány pomocí médií, kde budou provedena srovnání dat ve sledovaných profilech. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	


Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 500 000	1 500 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, Moravskoslezský kraj, ŘSD					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, Moravskoslezský kraj, ŘSD				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, vedoucí odboru MS kraje, místní pobočka ŘSD				


 	
Akční plán	AP 4 – 2-1
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.2	Efektivní a motivační parkovací politika
Podopatření: 4.2.1.	Rozvoj systému P+R, K+R, B+G, B+R
Popis cíle:	<p>Systém P+R je zaváděn v rámci rozvoje sítě hromadné dopravy a jeho rozvoj nemá být omezen pouze na město Ostravu. Parkoviště tohoto typu je vhodné umisťovat i u zastávek železniční dopravy mimo město. Navrhování lokalit pro parkoviště P+R musí splňovat zejména kritérium atraktivity pro řidiče – musí mít zajištěnu kapacitní a rychlou navazující dopravu, která ho bez velkých zdržení odveze co nejdříve k cíli cesty.</p> <p>Systém K+R nemá výrazné prostorové nároky, jedná se o max. 10 míst u stanic kapacitní hromadné dopravy. Zde je nutné ze strany řidičů dodržovat časový limit na zastavení a místo rychle opustit, což se často neděje.</p> <p>Systém B+G je vhodný do centra města, anebo k významným cílům cest. Cyklista by po zaparkování kola měl do cíle dojít pěšky s minimálním časovým zdržením. Parkoviště pro kola by mělo být zastřešené a zajištěné proti krádeži kola. Jinak cyklisté nebudou tento systém respektovat a budou kola odkládat nekoordinovaně v uličním prostoru.</p> <p>Systém B+R je vhodný k situování zejména u stanic hromadné dopravy, kde cyklista odloží kolo a pokračuje dále do města prostředkem hromadné dopravy. Situování těchto parkovišť je vhodné např. u přestupních terminálů, u železničních stanic mimo Ostravu, kde jízda na kole do města by trvala příliš dlouhou dobu. B+R musí být krytá a zároveň kolo musí být chráněno proti zcizení – minimálně možnost zamknutí kola.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Musí být vytvořen smysluplný systém pro všechna výše uvedená parkoviště. • Musí být zajištěna koordinace s obcemi mimo území Ostravy – vymezení ploch pro P+R a B+R u stanic železniční dopravy a u přestupních terminálů • Osvěta mezi obyvateli – výhodnost využití těchto parkovišť • Zajištění vhodných lokalit pro odstavky kol u cílů cest (B+G)
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Využívání systému P+R a K+R sníží intenzitu automobilové dopravy ve městě, což má pozitivní vliv na životní prostředí • Naroste počet cestujících v hromadné dopravě – zvýšení podílu přepravní práce • Občané pravidelně využívající kombinovaný způsob dojíždění do práce si většinou zakoupí dlouhodobé jízdenky na HD – příjem finančních prostředků pro DPO, ČD • Navýšení počtu cyklistů – snížení počtu vozidel

Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">• Vypracování studie na umístění ploch pro všechny druhy parkovišť v celém spádovém území města• Zajištění finančních prostředků pro vybudování jednotlivých parkovišť pro automobily/jízdní kola• Zajištění koordinace mezi jednotlivými provozovateli HD – zajištění dostatečného počtu kapacitních spojů zejména v ranní a odpolední přepravní špičce• Provozování parkovišť a nastavení příznivé finanční politiky – mírné poplatky, nebo zcela zdarma.• Dostatečná propagace opatření					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: počet stání a lokalit s parkovišti Jednotka: počet stání – pro automobily a jízdní kola, počet míst pro K+R Vstupní indikátor: 195 stání je kapacita parkovišť P+R v roce 2014 Cílová hodnota/dosažený stav: naplněná kapacita těchto parkovišť Způsob zjišťování: sčítání vozidel/jízdních kol, údaje od provozovatele systému parkovišť</p> <p>Očekávaný vývoj: vybudováním systému všech výše uvedených druhů parkovišť by mohlo být docíleno požadovaného cíle Mobility a to snížení intenzit dopravy ve městě a zvýšení vytiženosti HD. Proces dosažení tohoto cíle nebude jednoduchý. Musí se vybudovat parkovací kapacity, a to i mimo Ostravu a následně přesvědčit řidiče, že zanechání vozidla u nádraží, nebo zvolit jako prostředek jízdní kolo a nechat ho u nádraží, je ten správný postup. Bude se zřejmě jednat o déle trvající proces, která je nutné podstoupit. Výsledky z ostatních měst tento trend potvrzují.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: o navržených systémech parkování bude vedena rozsáhlá informační kampaň, aby obyvatelé města a okolních obcí měli dostatek informací o nabídce systému. Zároveň budou zveřejňovány statistiky, které prokáží využití těchto zařízení. Představitelé města, dotčených obcí a Moravskoslezského kraje budou informováni prostřednictvím zpráv do jednotlivých rad a zastupitelstev.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	1 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, SŽDC, Moravskoslezský kraj, DPO					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, Moravskoslezský kraj				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, KODIS, SŽDC, DPO				

 	
Akční plán AP 4 – 2-2	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.2	Efektivní a motivační parkovací politika
Podopatření: 4.2.2.	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách
Popis cíle:	<p>Problematika regulace dlouhodobého parkování – myšleno celodenního parkování je problémem zejména v centrální části města a v oblastech s novou výstavbou administrativních center, kde zaměstnanci nevyužívají parkovací kapacity administrativních objektů (malá kapacita, vysoká cena) a parkují v okolních ulicích. Tím je vytvořen deficit parkovacích míst pro rezidenty a pro krátkodobá stání. Cílem je omezení počtu dojíždějících zaměstnanců a tím snížení počtu parkovacích vozidel. Omezení parkování je možné pomocí rezidentních zón, kde bude parkování časově a prostorově omezeno a zpoplatněno. V širším kontextu řešení je vhodné analyzovat dostupnost MHD v jednotlivých lokalitách a dostupnost pro cyklistickou a pěší dopravu. Parkování rezidentů by bylo formou parkovacích karet, které by za mírný poplatek vydával úřad městského obvodu.</p> <p>Dlouhodobé stání v obytných částech města využívané převážně rezidenty je dalším problémem, neboť ulice jsou plné vozidel, jejichž pohyb během týdne se omezuje pouze na víkend. Jedná se o dlouhodobé odstavy, které je vhodné realizovat v parkovacích domech či garážích. V těchto případech není důležitá ani vzdálenost bytu od vozidla, ale pocit bezpečného parkování. Je tedy žádoucí na sídlištích s deficitem parkování (všechna sídliště) vybudovat parkovací domy, kde budou realizovány dlouhodobé odstavy vozidel. Podmínkou úspěchu je příznivá cenová úroveň parkování.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Vyhodnocení lokalit, kde jsou problémy s celodenním parkováním z hlediska kapacity parkovacích míst pro rezidentní občany • Provést návrh opatření, který zvýhodní rezidentní občany • Nastavení cenové politiky, která upřednostní krátkodobé parkování • Na sídlištích prověřit možnosti pro výstavbu parkovacích objektů pro dlouhodobé odstavy vozidel • Stanovení cenové politiky parkování v objektech
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Nastavením vhodné politiky parkování u významných cílů dopravy dojde k přesunu části zaměstnanců do MHD, což bude mít příznivý vliv na dělbu přepravní práce • Omezení počtu vozidel – pozitivní vliv na imisní situaci • Větší využití cyklistické dopravy – pozitivní vliv na životní prostředí • Na sídlištích využití parkovacích domů pro dlouhodobý odstav – více parkovací kapacity pro krátkodobé odstavy • Snížení počtu zbytečných cest při hledání parkovacích míst – životní prostředí • Ubyde nevhodně zaparkovaných vozidel – vliv na bezpečnost a plynulost provozu

Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none">• Vypracování studií a projektů, které budou řešit parkování v centru města a dalších kritických lokalitách• Politická vůle přijmout systém omezující parkování• Nastavení restrikce parkování a stanovení cenové hladiny za parkování pro návštěvníky a rezidenty• Vypracování studií a projektů na parkovací domy na sídlištích• Zajištění finančních prostředků pro výstavbu parkovacích objektů.					
Hodnotící indikátory:						
<p>Indikátor: počet parkovacích míst pro rezidenty/návštěvníky. Počet parkovacích míst v parkovacích domech Jednotka: počet parkovacích míst Vstupní indikátor: 248 vyhrazených míst, 984 počet odstavných míst pro rezidenty Cílová hodnota/dosažený stav: méně cílové automobilové dopravy. Naplnění parkovacích domů na sídlištích. Způsob zjišťování: sčítání dopravy, model. Počet uzavřených nájemních smluv o parkování.</p> <p>Očekávaný vývoj: restrikce parkování v centrální části města a u administrativních budov s nedostatečnou kapacitou parkování bude velmi diskutovaným tématem, neboť se bude týkat poměrně značného množství občanů. Prosazení restriktivních opatření bude na politické vůli vedení města. Je pravda, že problém parkování pro rezidenty je neřešen a jejich požadavek na orgány místní správy je problém řešit. Opatření je realizovatelné, pomůže zejména rezidentům a zaměstnanci mají jiné možnosti dopravení se do zaměstnání (využití P+R a MHD, jízdní kolo).</p> <p>Výstavba parkovacích domů na sídlištích je věcí investic, a to především města. Soukromý vlastník do takového projektu nepůjde, neboť návratnost investice bude zřejmě dlouhodobá (příznivá cenová politika pro parkující občany). Tento typ projektů nelze považovat za zcela komerční. V územním plánu jsou připraveny plochy pro výstavby, v rámci revitalizace sídlišť budou vyhledány další vhodné plochy.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace výsledků bude provedena na základě provedených průzkumů, které zjistí skutečný stav dopravy v klidu v určitých lokalitách. Informace budou zveřejněny v médiích, která jsou v příslušné lokalitě distribuována. Představitelé města a městských obvodů budou informováni prostřednictvím zpráv do jednotlivých rad.</p>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	500 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, městské obvody				









Akční plán

AP 4 – 3-1

Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.3	Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy					
Podopatření: 4.3.1.	Podpora pro carpooling (spolujízda)					
Popis cíle:	<p>Spolujízda je jedním z nástrojů, jak omezit počet vozidel jedoucích do města. Princip spočívá v domluvě lidí, kteří mají polohově shodný zdroj cesty a blízký cíl cesty. Vzájemnou dohodou několika občanů bude využito jedno vozidlo na cestu do zaměstnání a ne více vozidel s obsazeností 1. Tento systém se trochu náročný na koordinaci zájemců o spolujízdu, ale je pro ně cenově výhodný (příspěvek řidiči na dopravu, střídání vozidel).</p> <p>Další možností je spolujízda s náhodnými spolucestujícími, kdy řidiči na základě nabídky cesty se ozvou zájemci. Toto je řešeno přes webové aplikace, kde jízdy mohou být náhodné, ale i pravidelné.</p>					
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Domluva spolucestujících (místo bydliště, zaměstnání, internet) 					
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení počtu vozidel, pozitivní vliv na životní prostředí ve městě • Menší tlak na využití parkovacích kapacit • Finanční výhody pro obě strany 					
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Soukromá aktivita občanů, není organizováno ze strany města 					
<div>Hodnotící indikátory:</div> <div> <p>Indikátor: počet realizovaných cest na území města</p> <p>Jednotka: cest/rok</p> <p>Vstupní indikátor: tento systém přepravy není v současném stavu aktuálně nabízen</p> <p>Cílová hodnota/dosažený stav: funkční a využívaný systém spolujízdy</p> <p>Způsob zjišťování: informace poskytnuté od provozovatelů služeb/průzkum</p> <p>Očekávaný vývoj: systém je funkční, společně s narůstajícími náklady na provoz osobních vozidel bude jeho obliba stále větší. Výhodou je nižší počet vozidel v dopravním proudu. Systém spolujízdy je založen na dobrovolnosti a domluvě cestujících a není organizován – podpora webové stránky.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p> </div>						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	40 000	240 000	250 000	230 000	140 000	140 000
Zdroj financování	Soukromý investoři, podpora magistrát města Ostrava					
Odpovědnost	politická					
	výkonná					

 	
Akční plán AP 4 – 3-2	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.3	Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy
Podopatření: 4.3.2.	Podpora pro carsharing (sdílení vozidel)
Popis cíle:	<p>Sdílení vozidel provozuje soukromá organizace, která vlastní určitý počet vozidel, které půjčuje registrovaným zájemcům. Výhodou je, že míst, kde si lze vozidlo půjčit/vrátit je více a není nutné se vracet na původní místo. Systém je výhodný zejména pro občany, kteří nechtějí vlastnit svoje vozidlo, nechtějí se o vozidlo starat a nemají časté nároky na pravidelné jízdy. Trochu problémem je vytíženost půjčovaných vozidel – půjčení vozidla na víkend. Je to závislé na počtu půjčovaných vozidel.</p> <p>Pro město je přínosem snížení počtu zaparkovaných vozidel zejména v rezidentních čtvrtích - vozidla jsou po vykonání jízdy vrácena na určité místo.</p> <p>Půjčovaná vozidla mohou být jak na klasická paliva (nafta, benzín), tak rovněž mohou být vybavena motory na alternativní pohon, např. elektromobily. Tato vozidla jsou vhodná pro pohyb ve městě (omezený dojezd), ale jsou šetrná k životnímu prostředí – žádné emise, žádný hluk.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Provedení projektu bude zcela v režii soukromého provozovatele • Město může přislíbit politickou podporu a případné zvýhodnění, např. parkování • Město po dohodě s majitelem může pomoci s parkovacími plochami pro vozidla – předávací místa
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Snížení tlaku na dlouhodobé stání na parkovištích, zejména v rezidenčních čtvrtích • V případě provozování elektrocarsharingu je zřejmý pozitivní vliv na životní prostředí – nulové emise
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění politické podpory ze strany místní samosprávy
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: podíl realizovaných cest z celkového objemu cest na území města Jednotka: podíl cest Vstupní indikátor: <1% Cílová hodnota/dosažený stav: funkční a využívaný systém sdílení vozidel Způsob zjišťování: informace poskytnuté od provozovatelů služeb/průzkum</p> <p>Očekávaný vývoj: systém má budoucnost a ve světě již funguje. U nás se teprve rozbíhá a jeho využití zatím není nikterak zásadní pro celkové objemy dopravy. Město Ostrava by mělo tento systém sdílení vozidel podporovat, včetně podpory elektromobilů pro tento účel.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou informováni prostřednictvím zpráv do rady města.</p>	

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování	Soukromý investor					
Odpovědnost	politická					
	výkonná					

 	
Akční plán AP 4 – 4-1	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.4	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy
Podopatření: 4.4.1.	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů
Popis cíle:	<p>Cíl tohoto opatření je jasný: projektové dokumentace nově navrhovaných, nebo rekonstruovaných staveb musí být provedeny v souladu s platnými předpisy (zákonné předpisy, normy, technické podmínky, vzorové listy..). Je tedy na autorovi projektu, aby toto všechno zohlednil při návrhu stavby. Dokumentace musí být následně řádně projednána se všemi dotčenými orgány, správci inženýrských sítí atd., aby stavební úřady mohli vydat správní rozhodnutí.</p> <p>Je zřejmé, že zejména při rekonstrukcích nelze dodržet všechna ustanovení, a to z různých důvodů. Je tedy nutné dojednat výjimky, které nebudou zásadní vliv na funkčnost výsledného díla.</p> <p>Zároveň je nutné, aby při realizaci díla byla respektována projektová dokumentace, což mnohdy není dodrženo. Důvody mohou být objektivní (zjištění nových skutečností), anebo se jedná o nedokonale odvedenou práci zhotovitele. Zhotovitel musí dále respektovat další normy a nařízení, které se týkají např. ochrany zdraví</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> • Výběr zhotovitele projektové dokumentace s dostatečnou zkušeností (reference) • Projednání dokumentace musí být prováděno průběžně se všemi dotčenými orgány • Výběr kvalitního zhotovitele stavby s dostatečnou zkušeností (reference) • Zajištění kvalitního technického dozoru investora a autorský dozor při zhotovení díla
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> • Kvalitní projekty, kvalitní vybudování – stavba, která vydrží bez výrazných oprav po celou dobu životnosti. Nejsou nutné další investiční prostředky. • Snížení nákladů na stavební práce v případě kvalitně odvedené práce • Případné opravy mají často vliv na životní prostředí (bourací práce, objízdné trasy, zpomalení dopravy)
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> • Zajistit kvalitní výběry projektanta, zhotovitele, technického dozoru investora. • Správní rozhodnutí musí potvrdit kvalitní řešení
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: soulad projektů a hotového díla s normami a technickými předpisy Jednotka: procento ze všech předaných projektů a realizací Vstupní indikátor: 50% Cílová hodnota/dosažený stav: plný soulad Způsob zjišťování: provede se audit projektů a smluv</p> <p>Očekávaný vývoj: Objednatel projektové dokumentace – magistrát města, městské obvody, v podstatě nemůže ovlivnit výběr projektanta ani zhotovitelé firmy, pokud jediným hodnotícím kritériem v soutěžích o zakázky je cena. Nicméně objednatel musí trvat na dodržení všech platných norem a případné výjimky budou konzultovány s příslušnými úřady.</p>	

Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: jedná se o specifické téma, které je určeno především pro odbornou veřejnost a ta má své zdroje informací.

Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	0	0	0	0	0	0
Zdroj financování						
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, stavební úřad, městské obvody				

 	
Akční plán AP 4 – 4-2	
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.4	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy
Podopatření: 4.4.2.	Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Popis cíle:	<p>Při rekonstrukcích zejména dopravně významných místních komunikací dochází často ke střetu názorů od jednotlivých uživatelů o jejich budoucí podobě a funkčnímu uspořádání. Je tedy nutné v začátku projekčních prací všechny nároky sladit do jednoho funkčního celku, který bude vždy kompromisem mezi vstupními požadavky. Ucelený názor na rekonstrukci uličního prostoru musí být projednán se všemi dotčenými orgány státní správy a správci inženýrských sítí. Takto projednaný koncept řešení bude dopracován a předán pro zajištění správních rozhodnutí.</p> <p>Součástí projektové dokumentace by měl být i bezpečnostní audit navrženého řešení.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<ul style="list-style-type: none"> Na začátku prací je nutné svolat úvodní jednání, kde si všichni zúčastnění dají svoje požadavky Všichni účastníci projednání musí být konstruktivní Výsledné řešení uspořádání uličního prostoru musí být přijatelné pro všechny účastníky procesu tvorby a schvalování
Synergické účinky:	<ul style="list-style-type: none"> Přijaté řešení bude všemi dotčenými podporováno a je předpoklad k urychlení projednání Přijaté řešení bude ekonomicky výhodné (investice, provoz). Možnost investovat ušetřené prostředky do jiných projektů
Klíčové úkoly:	<ul style="list-style-type: none"> V počátku prací zorganizovat vstupní jednání za účasti všech zainteresovaných Všichni se musí shodnout na zadání prací Vytvořený návrh řešení bude v souladu s dohodami učiněnými na začátku prací a nebude zpochybňován V rámci procesu připomínkování nebude účastníky zpochybňován odsouhlasený návrh řešení Provedení bezpečnostního auditu projektové dokumentace
Hodnotící indikátory:	
<p>Indikátor: provádění bezpečnostních auditů a inspekcí Jednotka: počet dokumentací Vstupní indikátor: 0 provedených auditů a inspekcí Cílová hodnota/dosažený stav: respektování rozumných požadavků na finální dílo, které musí být v souladu s předpisy a normami a zároveň musí projít bezpečnostním auditem Způsob zjišťování: spokojenost uživatelů vybudované dopravní infrastruktury.</p> <p>Očekávaný vývoj: na projektové dokumentace zejména dopravně významných komunikací jsou kladeny často i protichůdné nároky, které není možné často splnit. Z tohoto důvodu je důležité najít konsensus v řešení a ten dále rozpracovat, projednat, povolit, vysoutěžit a postavit.</p> <p>Stanovení postupu prezentace změn indikátorů veřejnosti a účastníkům procesu s rozhodovací pravomocí: prezentace projektů bude občanům představena v podrobnosti studií, kdy je ještě možná modifikace připravovaného záměru na základě připomínek občanů. Prezentace budou veřejné a pozvánky na ně budou distribuovány pomocí médií. Informace o systému bude šířena pomocí médií, kde budou prezentovány výhody a využití systému. Představitelé města budou</p>	

informování prostřednictvím zpráv do rady města, pokud nejsou v rámci své činnosti přímo účastníky projednání.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2016	2017	2018	2019	2020	po roce 2020
Optimální:	500 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	vedoucí odboru dopravy magistrátu města, stavební úřad				

8 TVORBA FINANČNÍHO PLÁNU

Cílem finančního plánování je připravit koncepci financování na základě dostupných informací a o potencionálních zdrojích financování a plánovaných projektových záměrech spolu se stanovením možného časového průběhu. Základním úkolem je stanovení finančních cílů a možný způsob jejich dosažení.

Mohou být uvažovány různé alternativy finančního plánu, které reagují na různé scénáře ekonomického vývoje společnosti nebo priorit města v dosažení požadovaných cílů.

Finanční plán města Ostravy byl vytvořen pro potřeby naplňování investic do dopravní infrastruktury a akčních plánů pro udržitelnou mobilitu. Řada zejména investičních akcí města, ale i akčních plánů bude financována z jiných zdrojů, než je městský rozpočet. Důvodem jsou finanční možnosti města a vlastnictví dopravní infrastruktury.

8.1 FINANČNÍ MOŽNOSTI

Základním krokem při finančním plánování je stanovení finančních a investičních možností města. Tedy vyčlenění části rozpočtu města pro určené finanční cíle, resp. analýzu dalších možných finančních zdrojů, zejména z prostředků EU.

Rozpočet města se navrhuje zpravidla vyrovnaný, deficitní může být rozpočet v případě, že je známo, jaký způsobem bude schodek reálně uhrazen.

Finanční plán se tvoří pro rozpočtový výhled, který je stanoven obvykle na dobu 2-5 let. Při sestavování rozpočtového výhledu se vychází ze znalosti a možností předešlých rozpočtů.

Zdroje financování udržitelné dopravy (příprava, realizace i provoz) je možné rozdělit na veřejné a alternativní.

- Veřejné zdroje
 - Státní rozpočet (SFDI)
 - Krajský rozpočet (Správa silnic Moravskoslezského kraje, p. o.)
 - Rozpočet města
 - Mimorozpočtové zdroje veřejných financí (evropské podpůrné fondy a programy)
- Alternativní zdroje
 - Úvěry
 - Leasing
 - Vybírání přímých poplatků za použití infrastruktury
 - Projektové financování za účasti soukromého kapitálu - různé varianty účasti pro PPP

8.2 ROZPOČTOVÝ VÝHLED

Finanční plánování je možné na základě analýzy disponibilních příjmů města a jeho rozpočtových v analyzovaném období. Rozpočtový výhled byl zpracován ve dvou variantách – realistické a optimistické.

Ve výhledu na roky 2016 – 2020 vycházíme z následujících předpokladů:

- Současná velice nízká inflace bude v následujících zachovaná i přes snahy ČNB zvýšit inflaci
- Politická reprezentace města neupřednostní jiné, finančně náročné aktivity, na úkor mobility
- Nedojde k přírodní katastrofě velkého rozsahu, která by vedla ke snížení dotací městům a obcím
- Statutární město Ostrava bude úspěšné v čerpání dotací ROP Severovýchod i dalších zdrojů. S využití těchto zdrojů počítáme ve prospěch obnovy vozového parku dopravního podniku.

Rozpočtový výhled v příjmové části, v realistické variantě, vychází z rozpočtů na roky 2013 – 2015. Prognóza na roky 2016 - 2020 předpokládá meziroční růst HDP mírně nad 3%

Tabulka 42 – rozpočtový výhled – realistická varianta

Rozpočtový výhled - daňové příjmy - realistická varianta									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
PŘÍJMY CELKEM	6 300.7	6 520.8	6 644.7	6 877.3	7 104.2	7 331.5	7 558.8	7 785.6	
z toho	Daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a funkčních požitků - sdílená daň	1 234.4	1 234.3	1 284.4	1 329.4	1 373.2	1 417.2	1 461.1	1 504.9
	Daň z příjmů fyzických osob ze samostatné výdělečné činnosti - 60% sdílené daně	31.0	29.7	57.6	59.6	61.6	63.6	65.5	67.5
	Daň z příjmů fyzických osob z kapitálových výnosů	133.0	127.2	143.3	148.3	153.2	158.1	163.0	167.9
	Daň z příjmů právnických osob – sdílená daň	1 217.7	1 189.6	1 240.4	1 283.8	1 326.2	1 368.6	1 411.0	1 453.4
	Daň z přidané hodnoty – sdílená daň	2 414.6	2 538.2	2 685.9	2 779.9	2 871.6	2 963.5	3 055.4	3 147.1

Zdroj: Důvodové zprávy k rozpočtům za roky 2013 - 2015

Optimistická varianta předpokládá meziroční růst HDP o 7%. Vyšší růst než 7% již není optimizmus, ale fantazie.

Tabulka 43 – rozpočtový výhled – optimistická varianta

Rozpočtový výhled - daňové příjmy - optimistická varianta									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
PŘÍJMY CELKEM	6 300.7	6 520.8	6 644.7	7 109.8	7 607.5	8 140.0	8 709.8	9 319.5	

8.3 VÝDAJOVÁ ČÁST

V souvislosti se zadáním se budeme zabývat jen kapitolou doprava, ze které budou naplňovány cíle v oblasti mobility. Vývoj výdajů na dopravu v uplynulých letech byl následující:

Tabulka 44 – výdaje města Ostrava na komunikace

Pozemní komunikace §221 - výdaje v milionech																
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
345,8	463,2	430,0	544,4	621,8	600,2	769,3	766,0	640,6	702,2	710,1	545,6	865,9	1 134,9	202,0	500,5	
Silniční doprava § 222- výdaje v milionech																
980,9	1 164,9	943,7	923,6	939,6	1 005,2	1 001,4	1 019,2	1 108,4	1 084,4	1 037,5	1 052,8	1 114,7	1 104,2	1 081,7	1 259,0	
Doprava celkem																
1 326,7	1 628,1	1 373,7	1 468,0	1 561,4	1 605,4	1 770,7	1 785,2	1 749,0	1 786,6	1 747,6	1 598,4	1 980,6	2 239,1	1 283,7	1 759,5	

Zdroj: <http://www.rozpocetobce.cz/seznam-obci/554821-ostrava?vydaje=investicni#vydaje>

Rok 2014 – Důvodová zpráva 2014 (www.ostrava.cz)

Rok 2015 – Upravený rozpočet dle www.ostrava.cz – aktualizace k 30. 6. 2015

Předpokládáme, že budou zachována struktura financování dopravy v současném standardu (predikce §221 na roky 2016 až 2020), stejně tak dotace pro dopravní podnik (včetně zdrojů financování).

Pokud přírůstek možných příjmů města v následujícím období bude věnován alespoň z poloviny pro podporu mobility, pak půjde o navýšení zdrojů do oblasti mobilita o následující objemy finančních prostředků (dle varianty). Jedná se tedy o navýšení finančních prostředků predikce z rozpočtových ukazatelů pro §221.

Tabulka 45 – disponibilní příjmy bez zápočtu inflace

Disponibilní příjmy bez zápočtu inflace						
	2016	2017	2018	2019	2020	celkem za období
Realistická varianta v milionech	116.3	229.8	343.4	457.1	570.4	1 717.0
Optimistická variantav milionech	232.6	481.4	747.7	1032.6	1337.4	3 831.6

Tabulka 46 – disponibilní příjmy pro dopravu dle §221 v období do roku 2020

Disponibilní příjmy pro dopravu dle §221						
	2016	2017	2018	2019	2020	celkem za období
Realistická varianta v milionech	766,1	899,0	1032,8	1167,1	1301,8	5 166,7

Vzhledem k obsáhlosti činností rozpočtového §221 je nutné část výše uvedených finančních prostředků vyčlenit na provoz a údržbu komunikací, technologických zařízení atd. Na investiční činnost do staveb a akčních plánů je tedy uvažováno cca 65% prostředků alokovaných do §221.

Je možné ještě uvažovat o zvýšení dotací z externích zdrojů a zvýšení alokace zdrojů ve prospěch mobility. Nedomníváme se, že tato možnost je reálná.

8.4 FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ NAPLNĚNÍ INVESTIC A AKČNÍCH PLÁNŮ

Ve strategické části byly definovány strategické cíle pro směřování města ve výhledovém období. Za tímto účelem byly vytvořeny akční plány, pomocí kterých budou jednotlivé cíle naplňovány, stanovena odpovědnost a finanční nároky jednotlivých opatření.

Definované strategické cíle:

- Zlepšení mobility a dostupnosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
- Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití

Pro každý strategický cíl byla definována klíčová opatření a pod-opatření. Finančním plánováním musí být zajištěno naplnění opatření v definovaném časovém období a za předpokládaný objem finančních prostředků z definovaných zdrojů.

8.5 VÝČET AKCÍ A PLÁNOVANÉ NÁKLADY

Dle disponibilních příjmů realistické varianty (bez zápočtu inflace) byly alokovány náklady příslušných akcí v období 5 let (2016 – 2020), tak aby byly naplněny cíle akčního plánu a čerpány prostředky do predikovaného disponibilního objemu.

V následující tabulce jsou uvedena jednotlivá opatření s jejich náklady v letech 2016 - 2020. Investiční akce zařazené do zásobníku projektů na delší časové období zde nejsou uvedeny.

Tabulka 47 – výčet nákladů na stavby do roku 2020

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady celkem	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
ulice Mostní. I. etapa	spolufinancováno s MSK - propojení silnice I/56 a silnice II/478 v městském obvodu Hrabova	2020	262 824 000 Kč	3 500 000 Kč		1 750 000	1 750 000		
mosty ulice Výškovická	spolufinancováno s MSK - oprava mostních konstrukcí v místě křížení s I/11	2020	421 442 000 Kč	25 350 000 Kč			12 675 000	12 675 000	
mosty Bazaly, I. etapa	spolufinancováno s MSK - oprava mostních konstrukcí v místě křížení s ulicí Bohumínskou a řekou Ostravicí	2020	111 730 000 Kč	1 425 000 Kč			1 425 000		
ulice Mostní. II. etapa	spolufinancováno s MSK - propojení komunikačního systému v zóně Hrabová a silnice II/478 - navazuje na Mostní I.	2020	51 934 000 Kč	791 000 Kč				791 000	
Nová Krmelínská	spolufinancováno s MSK - propojení Plzeňská I/58 - Krmelínská II/478, navazuje na Mostní II.	2020	222 192 000 Kč	7 868 000 Kč				3 934 000	3 934 000
rekonstrukce křižovatky Výškovická - Čujkovova	spolufinancováno s MSK - rekonstrukce křižovatky z důvodu nevyhovujícího stavu	2020	36 300 000 Kč	2 331 000 Kč	500 000	1 831 000			

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady celkem	Investice	2016	2017	2018	2019	2020
Výstavba Severního spoje	Spolufinancováno s MSK - Výstavba severního spoje bude v první fázi propojovat dálnici D1 s ulicí Martinovská. Bude zajišťovat lepší dopravní napojení na kapacitní komunikace a napomůže k odlehčení ulice Opavská	2020, 2045	1 677 000 000 Kč	122 000 000 Kč	1 000 000	1 000 000		60 000 000	60 000 000
prodloužená Porážková, III. etapa	spolufinancováno z dotačních programů - dostavba v úseku Žerotínova - Mariánskohorská, napojení ulice Gorkého a podjezdu směr Tomkova	2020	81 300 000 Kč	13 895 000 Kč	1 000 000	1 000 000	11 895 000		
místní komunikace Sokolská, II. etapa (Pivovarská)	spolufinancováno z dotačních programů - vybudování páteřní komunikace pro zajištění dopravní obsluhy přestavbového území	2020	130 000 000 Kč	21 200 000 Kč	2 000 000	9 600 000	9 600 000		
místní komunikace Nová Porážková II. etapa	spolufinancováno z dotačních programů - prodloužení v úseku K Trojhalí - Železárenská	2020	151 000 000 Kč	23 500 000 Kč		1 000 000	10 500 000	12 000 000	
místní komunikace Francouzská	zvýšení bezpečnosti a zvýšení výkonnosti křižovatek	2020	90 000 000 Kč	90 000 000 Kč		2 000 000	38 000 000	50 000 000	
místní komunikace Tomkova	zlepšení dopravních vazeb ulice Cihelní		30 000 000 Kč	30 000 000 Kč			1 000 000	29 000 000	

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady celkem	Investice	2016	2017	2018	2019	2020
místní komunikace Moravská - přeložka úseku k ulici Závodní	cílem přestavby je zlepšení dopravních parametrů a zvýšení bezpečnosti dopravy	2020	25 000 000 Kč	25 000 000 Kč		1 000 000	24 000 000		
II/478 - homogenizace části ulice Mostní	spolufinancováno s MSK - vybudování bezpečnostních prvků, nemotoristické komunikace	2020	20 000 000 Kč	10 000 000 Kč				5 000 000	5 000 000
III/4692 - přeložka Vřesínská	spolufinancováno s MSK - zvýšení bezpečnosti komunikace	2020	123 000 000 Kč	25 000 000 Kč				10 000 000	15 000 000
II/469 - okružní křižovatka na ul. 1. listopadu v Plesné	spolufinancováno s MSK - zvýšení bezpečnosti a kapacity stávající křižovatky	2020	35 000 000 Kč	10 000 000 Kč				5 000 000	5 000 000
systém parkování v centru - parkoviště Masarykovo náměstí	spolufinancováno z dotačních programů - záměr vybudování podzemních garáží pod náměstím	2020	200 000 000 Kč	75 000 000 Kč				25 000 000	50 000 000
kruhový objezd Místecká	spolufinancováno s ŘSD - napojení Dolních Vítkovic	2020	500 000 000 Kč	50 000 000 Kč				15 000 000	35 000 000
Lanová dráha Dolní Vítkovice - ZOO	spolufinancováno z dotačních programů - zvýšení turistické atraktivity území	2020	300 000 000 Kč	155 000 000 Kč	5 000 000	50 000 000	100 000 000		
Ulice Výškovická - zúžení na 2 pruhy v úseku zast. Výškovice - Proskovická	Zúžení ulice Výškovická z 4 na 2 pruhy z důvodu vysokých přebytků rezervy kapacity. Realizací dojde k zvýšení bezpečnosti a vyšší architektonické úrovni.	2020	3 900 000 Kč	3 900 000 Kč	300 000	900 000	1 200 000	1 200 000	300 000

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady celkem	Investice	2016	2017	2018	2019	2020
Ulice Bohumínská - zúžení na 2 pruhy	Zúžení ulice Bohumínská z 4 na 2 pruhy z důvodu vysokých přebytků rezervy kapacity. Realizací dojde k zvýšení bezpečnosti a vyšší architektonické úrovni.	2020	5 700 000 Kč	5 700 000 Kč		5 700 000			
Ulice Hornopolní – zúžení na 2 pruhy	Zúžení ulice Hornopolní z 4 na 2 pruhy z důvodu vysokých přebytků rezervy kapacity. Realizací dojde k zvýšení bezpečnosti a vyšší architektonické úrovni.	2020	5 100 000 Kč	5 100 000 Kč	500 000	2 000 000	2 600 000		
Vybudování nové komunikace Mariánskohorská - 28. října, tramvajová trať v ulici U Koupaliště, mimoúrovňová křižovatka Nová Ves, Vodárna, rozšíření přestupního uzlu Hulváky	spolufinancováno z dotačních programů - Vybudováním nové komunikace dojde k odlehčení křižovatky Nová Ves a k celkovému zrychlení autobusové dopravy v oblasti. Další opatření zajistí vytvoření efektivního přestupního terminálu.	2020, 2035/1, 2045	311 000 000 Kč	60 000 000 Kč					60 000 000
Výstavba MÚK Závodní, Kunčičky, dostavba ramp MÚK Místecká	spolufinancováno s ŘSD - Výstavba tří mimoúrovňových křižovatek zajistí zkapacitnění ulice Rudná, která v současné době dosahuje hranice kapacity.	2020, 2035/1	235 000 000 Kč	100 000 000 Kč				1 500 000	98 500 000

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady celkem	Investice	2016	2017	2018	2019	2020
Dostavba ul. Místecká (I/56) v úseku Českobratrská - Senovážná	spolufinancováno s ŘSD - dostavba nedokončeného úseku čtyřpruhové komunikace	2020	11 000 000 Kč	5 000 000 Kč					5 000 000
Přestupní terminál Hlavní nádraží, propojení ulice Skladištní	spolufinancováno s SŽDC - Dojde k vytvoření přestupního uzlu, který zajistí přestup z regionální dopravy a městské dopravy na nadregionální.	2020, 2035/1	211 000 000 Kč	21 000 000 Kč					21 000 000
Terminál Dubina	spolufinancováno z dotačních programů - Výstavbou terminálu dojde k vytvoření přestupního uzlu mezi spoji ze Staré Bělé a Proskovic na MHD.	2020	8 100 000 Kč	8 100 000 Kč	8 100 000				
Trolejbusová trať a terminál Hranečník	spolufinancováno z dotačních programů - Výstavbou terminálu dojde k vytvoření přestupního uzlu mezi spoji ze směru od Havířova na MHD. Vybudováním trolejbusové trati dojde k zrychlení dopravy mezi terminálem a centrem města.	2020	186 000 000 Kč	186 000 000 Kč			1 800 000	94 000 000	90 200 000

Název akce	Stručný popis	Scénář	Náklady celkem	Investice	2016	2017	2018	2019	2020
Tramvajová trať Poruba - směr Martinovská - Globus	spolufinancováno z dotačních programů - Tramvajová trať zajistí ekologickou a rychlou obsluhu této oblasti, které není v současné době kvalitně napojena.	2020 dokončení 2035/1	640 000 000 Kč	6 000 000 Kč					6 000 000
Výstavba cyklostezek	spolufinancováno z dotačních programů - Nově projektované cyklostezky - ...km	2020	790 000 000 Kč	200 000 000 Kč	20 000 000	20 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000
P+G	parkovací objekt, P+G Hala Tatran	2020	94 780 000 Kč	94 760 000 Kč	9 000 000	20 000 000	23 000 000	23 000 000	19 760 000
P+G	záchytné parkoviště, P+G Frýdlanské mosty	2020	3 433 000 Kč	3 433 000 Kč	400 000	3 033 000			
P+G	záchytné parkoviště, P+G Most Pionýrů	2020	9 996 000 Kč	9 996 000 Kč		1 000 000	3 000 000	3 000 000	2996000
CELKEM			6 983 731 000 Kč	1 400 849 000	47 800 000	121 814 000	282 445 000	391 100 000	517 690 000

V předchozí tabulce jsou investoři rozděleni následovně:

	Město Ostrava
	Město Ostrava a dotační tituly
	Moravskoslezský kraj a město Ostrava
	Státní investor a město Ostrava

Na základě předchozí tabulky je možno stanovit:

Investice města Ostrava jsou:	267 909 000 Kč
Společné investice města Ostrava s dotačními tituly:	2 961 422 000 Kč
Společné investice města Ostrava a Moravskoslezského kraje:	2 797 400 000 Kč
Společné investice města Ostrava a státního investora (ŘSD, SŽDC):	957 000 000 Kč

Výše investic do infrastruktury individuální dopravy*:	4 229 422 000 Kč
Výše investic do veřejné hromadné dopravy:	1 656 100 000 Kč
Výše investic do nemotoristické dopravy:	790 000 000 Kč
Výše investic do parkování:	308 209 000 Kč

* Pozn: většina investic do infrastruktury individuální dopravy v sobě obsahuje i doprovodné investice do nemotoristické dopravy a zároveň budou využívány i veřejnou hromadnou dopravou.

Tabulka 48 - financování akčních plánů do roku 2020

číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP1-1-1	Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy (v závislosti na inflaci a rozvoji města)	propagační činnost, podpora systému MHD, neobsahuje projekty výstavby	2020	90 000 000 Kč	20 000 000	20 000 000	20 000 000	15 000 000	15 000 000
AP1-1-2	Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy	Úprava jízdních řádů, dokončení integrace dopravy, dokončení nových tratí.	2020	100 000 000 Kč	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
AP1-1-3	Zajištění komfortu cestujících	Klimatizace - po roce 2020	2035	0 Kč	0	0	0	0	0
AP1-1-4	Informační podpora pro cestující	V rámci rozpočtu DPO + informační kampaň	2020	100 000 000 Kč	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
AP1-1-5	Zlepšení návaznosti spojů	KODIS + DP	2020	2 500 000 Kč	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
AP1-1-6	Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů	KODIS + DP	2020 - a dále	600 000 Kč	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000
AP1-1-7	Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují		2020	250 000 000 Kč	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000

číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP1-1-8	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, LRT)	Společné náklady stát + ČD + město	2045	5 000 000 Kč	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
AP1-1-9	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti		2045	100 000 000 Kč	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
AP1-1-10	Rozvoj integrovaného dopravního systému	Viz AP 1-1-2, AP 1-1-5 a AP 1-1-8	2045	15 000 000 Kč	1 000 000	1 000 000	1 000 000	6 000 000	6 000 000
AP1-2-1	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras	Investice do nových cyklostezek je obsažena v jiné položce. Zde je jen dostavba a úpravy stávajících.	2020	40 000 000 Kč	10 000 000	10 000 000	10 000 000	5 000 000	5 000 000
AP1-2-2	Zkvalitňování stávajících cyklostezek	Svislé a vodorovné značení, osvětlení apod.	2020	4 500 000 Kč	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	500 000
AP1-2-3	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší	Investice do nových cyklostezek je obsažena v jiné položce. Zde je jen dostavba a úpravy stávajících.	2035	50 000 000 Kč	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
AP1-2-4	Doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu		2020	2 800 000 Kč	500 000	500 000	600 000	600 000	600 000

číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP1-2-5	Podpora dojížděky do zaměstnání na kole	Uzamykatelné stojany, marketing	2020	2 500 000 Kč	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
AP1-2-6	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu	Odstranění "architektonických" překážek, obnovení průchodů	2020	0 Kč	0	0	0	0	0
AP1-3-1	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou	propagační činnost, podpora systému MHD, neobsahuje projekty výstavby	2045	5 000 000 Kč	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
AP1-3-2	Zlepšení plynulosti silniční dopravy		2035	100 000 000 Kč	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
AP1-3-3	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť	neobsahuje stavební náklady	2045	170 000 000 Kč	50 000 000	50 000 000	30 000 000	20 000 000	20 000 000
AP1-3-4	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů	neobsahuje stavební náklady	2035	150 000 000 Kč	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
AP2-1-1	Bezpečné přechody pro chodce		2020	160 000 000 Kč	40 000 000	40 000 000	30 000 000	30 000 000	20 000 000
AP2-1-2	Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy		2035	220 000 000 Kč	50 000 000	50 000 000	50 000 000	40 000 000	30 000 000

číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP2-1-3	Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací		2045	160 000 000 Kč	50 000 000	50 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
AP2-1-4	Podpora dopravní výchovy dětí		2045	1 000 000 Kč	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
AP2-2-1	Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)	Město + DP	2035	25 000 000 Kč	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
AP2-3-1	Bezpečné zastávky a terminály		2035	8 000 000 Kč	2 000 000	2 000 000	2 000 000	1 000 000	1 000 000
AP2-4-1	Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu	Město + MP	2035	100 000 000 Kč	30 000 000	30 000 000	15 000 000	15 000 000	10 000 000
AP2-4-2	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty	Pokuty vybrané městskou policií jdou do jejich rozpočtu, Policie ČR je financována státem. Ovšem pouhý dohled MP nemá finanční přínos, proto je dofinancování žádoucí	2045	5 000 000 Kč	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000

číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP3-1-1	Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	Pokračování náhrady naftových autobusů za pohon CNG	2045	18 000 000 Kč	2 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
AP3-1-2	Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla	Realizace po roce 2020	2045	0 Kč	0	0	0	0	0
AP3-2-1	Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou	Sladění ÚP a architektonických řešení s požadavky mobility	2045	0 Kč	0	0	0	0	0
AP3-2-2	Utváření podmínek pro rozvoj městské mobility	Průběžně	2045	500 000 Kč	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
AP3-3-1	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích	Výměna povrchu při generálních opravách vozovky	2045	55 000 000 Kč	5 000 000	10 000 000	15 000 000	15 000 000	10 000 000
AP3-3-2	Odhlučnění MHD	Řešeno v rámci obnovy tramvají	2020	0 Kč	0	0	0	0	0
AP3-4-1	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách		2035	1 000 000 Kč	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
AP3-4-2	Bezbariérovost v hromadné dopravě	Řešeno v rámci obnovy tramvají	2035	0 Kč	0	0	0	0	0

číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP3-5-1	Sledování rozsahu klidových zón	Součást územně-plánovací dokumentace viz AP-3-2-1	2035	0 Kč	0	0	0	0	0
AP3-5-2	Podpora výsadby ochranné zeleně	Hradit z kapitoly zeleň	2035	0 Kč	0	0	0	0	0
AP4-1-1	Preference vozidel městské hromadné dopravy	Úprava světelné signalizace	2020	9 000 000 Kč	1 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
AP4-1-2	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů		2020	25 000 000 Kč	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
AP4-1-3	Podpora navigačních systému		2020	9 500 000 Kč	500 000	3 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
AP4-1-4	Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území	Vyžaduje dopravní analýzu a průzkumy	2035	5 000 000 Kč	500 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 500 000
AP4-2-1	Rozvoj systému P+R, K+R, B+G, B+R		2035	13 000 000 Kč	1 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
AP4-2-2	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách		2020	4 000 000 Kč	500 000	500 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000

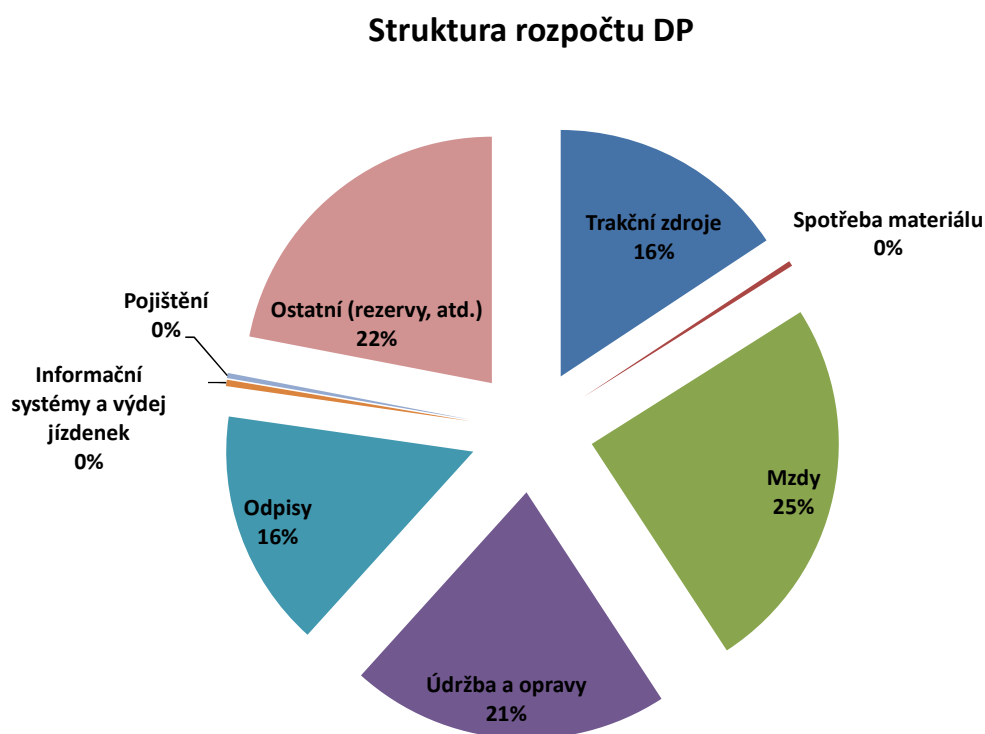
číslo AP	Název akčního plánu	Poznámka	Scénář	Investice Ostravy do roku 2020	2016	2017	2018	2019	2020
AP4-3-1	Podpora pro carpooling (spolujízda)	Hlavně informační a marketingová podpora výhodný nájem parkoviště	2020	900 000 Kč	40 000	240 000	250 000	230 000	140 000
AP4-3-2	Podpora pro carsharing (sdílení vozidel)	Podmíněno změnou legislativy	2020	0 Kč	0	0	0	0	0
AP4-4-1	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů	Administrativa - úkol pro magistrát	2020	0 Kč	0	0	0	0	0
AP4-4-2	Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů		2045	8 500 000 Kč	500 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000
celkem AP v letech 2016 – 2020				1 926 300 000 Kč	450 160 000	444 860 000	394 470 000	368 450 000	338 360 000

8.6 DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA

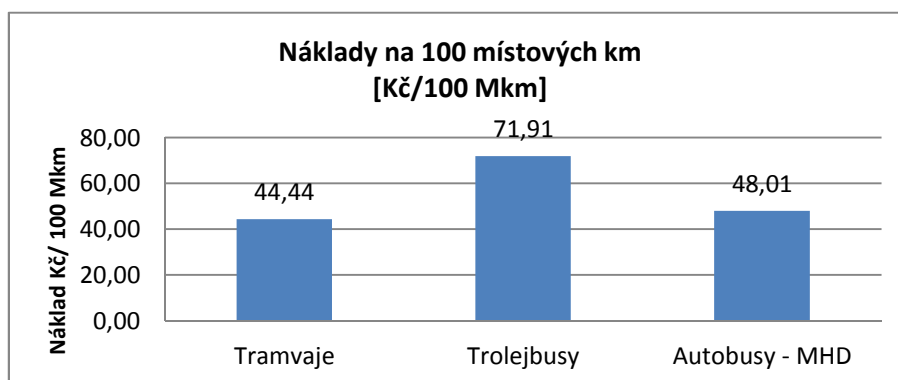
Zásadní vliv na rozvoj udržitelné dopravy v Ostravě má Dopravní podnik Ostrava, který je dotován z veřejných prostředků. Kompenzace a provozní dotace přesahují 1 mld. Kč/rok, což tvoří významnou část rozpočtu statutárního města Ostravy.

Struktura rozpočtu Dopravního podniku na rok 2015 je uveden v následujícím obrázku.

Obrázek 54 – Struktura rozpočtu Dopravního podniku Ostrava



Obrázek 55: Měrné náklady MHD



Porovnáme-li dle dostupných údajů náklady na 100 místových kilometrů, dochází k tomuto závěru. Z hlediska efektivity vynaložených nákladů na místový km, je nejefektivnější tramvajová doprava, což je

v souladu s environmentální politikou a politikou trvale udržitelné mobility. Nejnáročnější je trolejbusová doprava.

Tabulka 49 - Struktura rozpočtu Dopravního podniku Ostrava

	2011		2012		2013		Předpoklad 2015
Náklady celkem	1 849 520	100.0%	1 876 560	100.0%	1 809 259	100.0%	1 585 975
Tržby MHD	516 081	27.9%	519 873	27.7%	531 156	29.4%	512 331
Kompenzace a provozní dotace	1 026 423	55.5%	1 083 237	57.7%	1 071 702	59.2%	
z toho:							
Statutární město Ostrava	1 001 930	97.6%	1 056 462	97.5%	1 043 677	97.4%	1 027 286
Krajský úřad	11 016	1.1%	12 038	1.1%	12 273	1.1%	
Ostatní obce	13 477	1.3%	14 737	1.4%	15 536	1.4%	
Úřad práce		0.0%		0.0%	216	0.0%	

Tržby MHD pokryjí pouze necelých 30 % nákladů Dopravního podniku a hlavním zdrojem financování jsou dotace z veřejných rozpočtů, zejména pak z rozpočtu statutárního města Ostravy (cca 97 % z kompenzace). Změnu podílu jednotlivých zdrojů ve financování nelze ve výhledu předpokládat. Lze uvažovat se zvýšením cen jízdného k pokrytí nárůstu cen vstupů, energií a mzdových výdajů. Zvýšením jízdného společně s mírným nárůstem počtu cest ve výhledu do roku 2020 (pouze na území města Ostravy cca o 4%) lze navýšit mírně tržby plynoucí z MHD. Bohužel výše tržeb je pouze malým příjmem DP a významné navýšení na úkor zdražení jízdného by znamenalo odliv cestujících a nižší efektivnost MHD.

Pokud by naopak byl zaveden systém úlev a zvýhodnění pro určité skupiny cestujících (senioři, děti, atd..) a stále cestující s časovými jízdenkami, lze docílit vyššího využití MHD, ale je nutné počítat s vyššími dotacemi z veřejných rozpočtů.

Obdobný způsobem je nutné přistupovat k otázce klimatizovaných vozidel městské hromadné dopravy. Otázka predikce využití MHD cestujícími po pořízení klimatizovaných vozidel je velmi problematická. Je jisté pouze zvýšení finančních nákladů na pořízení nových vozidel a na provoz vozidel se zapnutou klimatizací. Využitelnost tohoto zařízení omezena zejména na letní měsíce a to ještě jenom na omezený počet dní. Vybavení vozidel klimatizací může mít efekt na zvýšení cestujících pouze v letních dnech. V zimním období nelze klimatizaci považovat za „lákadlo“ k jízdě MHD – nebude navýšen počet cestujících.

9 SOUBOR JEDNÁNÍ KE KONCEPTU NÁVRHU OPATŘENÍ

Proces projednání návrhové části dokumentu byl započat na jaře roku 2015, kdy byl pracovním skupinám představen první návrh zásobníku projektů. Tento stěžejní bod byl postupně upraven až do výsledné podoby, což je pro první ověřovací výpočty multimodálním dopravním modelem.

Na základě těchto výpočtů a ověření dopravní účinnosti byla provedena úprava zásobníku projektů na další pracovní skupině. Odborná veřejnost byla přítomna projednání jednotlivých postupných kroků, které jsou součástí výsledné dokumentace.

Politické zastoupení vedení magistrátu bylo na jednání pracovní skupiny reprezentováno náměstkem primátora, který byl vždy seznámen s vývojem v projektu a s dalšími připravovanými kroky.

Získání názoru veřejnosti na vývoj dopravy na území města Ostravy byl zjištěn pomocí dotazníkového průzkumu, který byl umístěn na webové prezentaci projektu a zároveň byla dvě sběrná místa (knihovna a informační centrum magistrátu města). V rámci Muzejní noci měli občané poslední možnost vyplnění dotazníků v Martinovských opravnách na prezentaci Dopravního podniku Ostrava.

Koncem srpna 2015 bylo svoláno veřejné projednání do budovy magistrátu města, kde byla provedena prezentace o Integrovaném plánu mobility.

Průběh projednání nejen návrhové části dokumentace je součástí materiálu: Průběžná zpráva o realizaci projektu 8. 2015, kde jsou zaznamenány všechny prezentační aktivity spojené s projektem.

10 SCHVÁLENÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY

10.1 REKAPITULACE ZPRACOVÁNÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY

Integrovaný plán udržitelné mobility byl zpracován v následujících částech a postupech:

- Zahájení prací – březen 2014
- Strategická část – červen 2014
- Analytická část – leden 2015
- Návrhová část – červen 2015
- Presentační – srpen 2015

10.2 REKAPITULACE PROCESU PROJEDNÁVÁNÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY

Integrovaný plán udržitelné mobility byl ve všech fázích průběžně projednáván a presentován, poskytován v elektronické formě členům odborných skupin k připomínkám a po schválení čístopisů jednotlivých částí zpřístupněn na webu:

- Veřejnosti (přehled presentačních aktivit)
- Odborným a zájmovým skupinám a zástupcům pořizovatele:
- Členům rady a zastupitelstvu:
- Poslední veřejná presentace čístopisu návrhové části všem výše uvedeným subjektům včetně zadavatele proběhla dne 27.8.2015 v zasedací síni zastupitelstva města Ostravy.

Materiály o prezentaci projektu jsou součástí samostatného dokumentu, který se nazývá: „Průběžná zpráva o realizaci projektu“. Tento dokument byl postupně aktualizován v rámci průběhu prací od strategické části až po presentační část.

10.3 SCHVÁLENÍ INTEGROVANÉHO PLÁNU UDRŽITELNÉ MOBILITY

Tento integrovaný plán udržitelné mobility byl schválen usnesením zastupitelstva města Ostravy č. ze dne

11 ZÁVĚR

11.1 PRŮBĚH ZPRACOVÁNÍ

Návrhová část Integrovaného plánu mobility shrnuje poznatky o rozvoji dopravní infrastruktury na území města Ostravy s přesahem do blízkého okolí. Návrhová část vychází ze Strategické části a z Analytické části, které jsou nedílnou součástí celé dokumentace. Závěrečná podoba Integrovaného plánu mobility je výsledkem mnoha jednání s odbornou veřejností, která má vztah k dopravní problematice města. V průběhu prací byly pořádány konzultace s pracovními skupinami za jednotlivé složky dopravní problematiky, ale i za životní prostředí, územní plánování, rozpočet města atd., což jsou témata s rozvojem dopravy bezprostředně související. Nedílnou součástí byl i názor veřejnosti, který byl v průběhu prací několikrát zjišťován, a to formou dotazníkových akcí a veřejných projednání.

Výsledný materiál není tedy jen názorem zpracovatele, ale je to konsensus mnohdy i protichůdných názorů na otázky, jak se budou jednotlivé druhy dopravy na území města dále rozvíjet a jaký bude cílový stav.

11.2 MULTIMODÁLNÍ DOPRAVNÍ MODEL, ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ

Nedílnou součástí tvorby Integrovaného plánu mobility bylo vytvoření podrobného multimodálního dopravního modelu, který byl sestaven v rámci analytické části dokumentace. Na něm byly prověřeny navrhované stavby, které jsou na území města dlouhodobě připravovány z hlediska územně plánovacího, projektové přípravy a finančního zajištění.

Součástí dokumentu je zásobník projektů pro jednotlivé návrhové scénáře. Ty jsou naplněny infrastrukturními stavbami, které jsou součástí investičních plánů města Ostravy, Moravskoslezského kraje, Ředitelství silnic a dálnic a Správy železniční dopravní cesty. Pro časově vzdálenější scénáře jsou využity některé záměry, které jsou součástí územního plánu města. Jsou zde uvedeny zejména zásadní stavby, které doplňují stávající komunikační systém a síť hromadné dopravy – tramvajové a trolejbusové tratě.

V rámci návrhové části dokumentace byly vytvořeny celkem tři návrhové scénáře, které byly posouzeny nejen z hlediska dopravní účinnosti, ale i z hlediska finančních možností města. Byly vytvořeny modely pro návrhová období 2020 a 2035. Model pro období návrhové 2035 je v souladu se zadáním prověřen ve dvou variantách – scénář reálný a scénář optimistický z hlediska finančních možností města. Dále je navržen výhledový scénář pro rok 2045. Pro všechny scénáře je multimodálním modelem dopravy vypočten podíl přepravní práce pro jednotlivé přepravní módy. Pro rychlou orientaci jsou výsledky těchto výpočtů porovnány v následující tabulce, včetně porovnání se stávajícím stavem roku 2014, který je převzat z analytické části dokumentace.

V tabulce je dělba přepravní práce uvedena bez podílu pěší dopravy, která nevyužívá žádný dopravní prostředek.

Tabulka 50 – dělba přepravní práce pro jednotlivé scénáře

Návrhové období	IAD %	VHD %	Cyklo %
Stávající stav 2014	67,7	29,7	2,6
2020	63,9	29,3	6,8
2035/1	64,4	30,2	5,3
2035/2	63,8	30,9	5,3
2045	64,7	30,3	5,0

Pokud uvážíme, že jedním z cílů mobility bylo snížení přepravní práce pro individuální automobilovou dopravu, tak výsledek tomu cíli odpovídá. V modelových výpočtech **klesá podíl individuální automobilové dopravy** oproti roku 2014 v roce 2045 o 3%.

Poměrně značným úspěchem je mírný nárůst podílu veřejné hromadné dopravy. Uvážíme-li, že dle statistik z let minulých podíl cestujících veřejnou hromadnou dopravou stále klesá, podařilo se zprovozněním dalších staveb a zavedením organizačních opatření podíl VHD zachovat a mírně navýšit oproti výchozímu roku 2014. **Přestože se jedná o nárůst 0,6% v roce 2045, považujeme toto za dobrý výsledek.**

Dostavbou a zkvalitněním cyklistických cest se **podařilo zvýšit i podíl cyklistické dopravy**. Výrazný nárůst je zaznamenán mezi stávajícím stavem roku 2014 a nejbližším časovým horizontem roku 2020 – nárůst o 4,2%. Do roku 2045 podílů postupně klesá na 5%, ale i to lze považovat za dobrý výsledek. Jedním z možných vysvětlení poklesu je stálý růst automobilizace a postupné stárnutí obyvatel.

Navržená opatření pro jednotlivé scénáře plně neodráží mínění občanů města, kteří se v internetové v anketě vyjadřovali spíše negativně k omezování automobilové dopravy. Názor občanů vychází z faktu, že Ostrava jako jedno z mála měst v České republice má kapacitní systém městských komunikací, kde vznik kongescí je lokálním jevem, který se vyskytuje na několika místech. Přeprava osobním vozidlem po městě je i přes problémy s parkováním zejména v centrální části a na velkých sídlištích stále výhodnější, než je jízda hromadnou dopravou.

Návrhová část Integrovaného plánu mobility se podrobně věnuje všem druhům dopravy, které se na území města vyskytují.

11.3 INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA

Zásobník projektů podporuje rozvoj dopravní infrastruktury pro motorovou dopravu, a to zejména z hledisek odstranění dopravních závad, odstranění nehodových míst a zkvalitnění životního prostředí v obytných částech města. Do zásobníku projektů jsou tedy navrženy zejména ty investiční akce, které mají vliv na odvedení zbytné motorové dopravy z obytných částí – dokončení páteřní sítě města. Následně po dokončení těchto komunikací může dojít k omezení provozu na v současném stavu intenzivně využívaných komunikacích ve prospěch ostatních druhů dopravy. Jako příklad uvádíme projekt ulice Železárenská, která po svém zprovoznění umožní zklidnění ulice 28. října v prostoru městského obvodu Mariánské Hory a Hulváky. V rámci opatření pro zvýšení kvality řízení dopravy jsou navrženy dynamické řídicí systémy křižovatek, které budou napojeny na centrální ústřednu a zároveň budou umožňovat preferenci městské hromadné dopravy. Omezení čekacích dob na křižovatkách má pozitivní vliv i na životní prostředí, neboť je částečně eliminován vznik stojících kolon vozidel a tím je vypouštěno méně škodlivin do ovzduší.

Na území města jsou navrženy zóny s dopravním omezením. Jsou navrženy převážně v obytných částech - oblasti rodinných domů a hromadného bydlení, kde je žádoucí, aby automobilová doprava byla zpomalena a tím byla zvýšena bezpečnost dopravy. Ve většině takto vyznačených lokalit jsou již v současném stavu roku 2015 realizovány obytné zóny, nebo zóny „30“, či je rychlost vozidel snížena dopravním značením (B 20a – nejvyšší dovolená rychlost). Trend omezení rychlosti v obytných zónách je tedy dále podporován a rozvíjen ve shodě s trendy ve městech západní Evropy.

11.4 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Rozsáhlý text je věnován zejména veřejné hromadné dopravě, která má potenciál pro další rozvoj, a to i s přesahem mimo město. Zejména tramvajová doprava musí být, pokud je to možné, segregována od automobilové dopravy, aby nebylo bráněno průjezdu tramvají. Dále musí být rozvíjena kvalita přepravy, což souvisí i s informovaností cestujících o aktuálních časech příjezdu jednotlivých spojů. Vozidla městské hromadné dopravy navrhuje preferovat v rámci křižovatek, kde moderní řadiče umožní prioritní průjezd křižovatkou. Systém funguje pro trolejová vozidla, ale i pro autobusy. Je to částečně na úkor kapacity pro automobilovou dopravu. Pro zvýšení přepravní rychlosti autobusové a trolejbusové dopravy navrhuje zřízení vyhrazených bus pruhů v lokalitách, kde spoje pravidelně nabírají zpoždění. Tyto pruhy mohou být vyhrazeny pouze v přepravních špičkách. Vliv na kapacitu křižovatky pro automobilovou dopravu je zřejmý, ale cílem udržitelné mobility je podpora hromadné dopravy. Systém omezení automobilové dopravy na úkor individuální dopravy funguje např. v Praze, kde i na zatížených komunikacích jsou bus pruhy vyznačeny a individuální doprava je omezena.

V rámci systému veřejné hromadné dopravy je doporučeno rozvíjet systém přestupních uzlů, kde budou maximálně možně zkráceny přestupní vazby mezi jednotlivými prostředky MHD. Ideální systém je hrana - hrana, kde cestující nemusí opustit prostor zastávky. Výstavba dalších přestupních terminálů není podporována do doby, než budou vyhodnoceny výsledky z přestupních terminálů Hranečník a Dubina.

Je podporováno stále vyšší zapojení osobní železniční dopravy do systému městské dopravy, což s sebou přináší další cestující. Je podporována myšlenka vedení tramvajové dopravy mimo město, kde systémem regionální lehké tramvaje považujeme za vhodné propojit sídla za hranicí města s centrem města – větší pohodlí pro cestující bez nutnosti přestupu. Tento systém již v minulosti byl již provozován, ale byl z velké části zrušen.

Pro vozidla MHD jsou navrženy výhledové standardy, které je nutné dosáhnout z důvodu zvýšení zájmu cestujících. Jedná se především o kvalitu přepravy z hlediska vozového parku, spolehlivosti, bezpečnosti a dostatečné stability systému, včetně kvalitní informovanosti cestujících.

11.5 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu je velkým problémem již v současném stavu roku 2015. V oblastech s hromadným bydlením (sídliště) je to nedostatek parkovacích míst pro odstav vozidel, v oblastech s cíli dopravy je nedostatek zejména neplacených parkovacích míst pro parkování vozidla v pracovní době. V sídlištních celcích jsou navrženy lokality pro parkovací domy, které by měly ulevit převisu poptávky po parkování nad možnostmi uličního prostoru. V centrální části města je zvětšena vyhrazená parkovací zóna pro rezidenty, která zvýší kapacity parkování pro rezidenty (v současném stavu je více vydaných povolenek, než je počet parkovacích míst). Toto opatření má i za cíl zvýšit atraktivitu centra města pro bydlení, neboť v současném stavu dochází k odlivu trvale žijících obyvatel v této oblasti. Součástí této zóny budou i parkovací místa pro krátkodobé parkování návštěvníků, která budou zpoplatněna. Dále jsou navržena záchytná parkoviště na okraji centra, kde za výhodnější poplatek bude umožněno dlouhodobější parkování.

V rámci zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy je navrženo rozmístění parkovišť P+R, a to zejména v návaznosti na kapacitní hromadnou dopravu. Součástí jsou i parkovací místa pro K+R případně i pro cyklisty B+R. Tento typ parkovišť je navržen v řešeném území města, ale aby byla podpořena atraktivita veřejné hromadné dopravy je vhodné tato parkoviště realizovat i mimo město, a to zejména v návaznosti na železniční dopravu, případně na budoucí systém lehké regionální tramvajové dopravy.

11.6 NEMOTORISTICKÁ DOPRAVA

Systém nemotoristických komunikací je doplněn o známé záměry výstavby cyklostezek a cyklotras, které jsou připravovány a vychází z platných dokumentací. Dostavbou těchto úseků bude systém komunikací pro městskou cyklistiku dobudován do takové podoby, že bude propojena převážná část městských obvodů, zdrojů a cílů cyklistické dopravy. V rámci rozvoje cyklistické dopravy nesmí být opomíjena otázka zvýšení bezpečnosti cyklistů – separace od vozidel, bezpečné přejezdy pro cyklisty a odstranění nebezpečných úseků a bodových závad. Opatření pro pěší dopravu jsou navržena převážně z hlediska odstranění bariér ve městě – vytvoření bezpečných tras pro imobilní občany, bezpečné přístupy na zastávky hromadné dopravy, odstranění architektonických prvků bránícím chodcům ve využití nejkratší pěší trasy.

11.7 AKČNÍ PLÁNY

V rámci dokumentace jsou navrženy Akční plány, které reagují na Strategické cíle, které jsou sledovány již od počátku tvorby Integrovaného plánu mobility. Jejich náplň pokrývá všechny aktivity kolem všech druhů dopravy na území města. Součástí akčních plánů je návod na sledování a vyhodnocování jednotlivých jevů, včetně předběžné alokace finančních prostředků na možnost jejich naplnění.

11.8 DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ VÝVOJ MOBILITY

Problematika městské mobility je natolik obsáhlé téma, které pod sebe zahrnuje znalosti z dopravního inženýrství, územního plánování, životního prostředí, ekonomiky atd., což nás vedlo k myšlence ustanovení koordinátora městské mobility v Ostravě. Při tvorbě tohoto dokumentu jsme se setkali s názory, že se jedná o další dokument, jehož naplňování bude problematické a bude to další materiál „do šuplíku“. Tomuto negativnímu postoji musí být zabráněno přesvědčením všech dotčených odborů magistrátu. Uvádění plánu mobility do praxe a jeho další aktualizace bude velmi náročnou činností, které by se měl zodpovědný pracovník (koordinátor mobility) věnovat na plný úvazek.

Jedním z cílů Integrovaného plánu mobility je i zlepšení životního prostředí na území města. K tomu jsou navržena opatření pro snížení automobilové dopravy zejména v centrální části města, omezení nákladní dopravy mimo nutné koridory, ale zejména ekologizace vozového parku provozovatele městské hromadné dopravy. Ke snížení negativních vlivů automobilové dopravy jsou v tomto materiálu podporovány alternativní zdroje pohonu vozidel a sdílení vozidel (carsharing a carpooling).

Integrovaný plán udržitelné mobility je zásadním dokumentem, který musí být zpracován, neboť v příštích programovacích obdobích Evropské unie se zpracování a následná realizace plánů udržitelné městské mobility může stát nutnou podmínkou pro získání prostředků z EU v oblasti městské dopravy. Zpracování Integrovaného plánu mobility je povinné pro aglomerace nad 100 tis. obyvatel, řeší dopravní plánování v územním kontextu krátkodobém, střednědobém i v dlouhodobém výhledu a má na zřeteli harmonický rozvoj území i dopravních sítí, veřejnou dopravu a zájmy nejen města, ale i širokého okolí, do kterého zasahuje významný podíl vyjížděky a dojížděky.

Plán udržitelné městské mobility je střednědobým strategickým plánem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech, jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Vychází z existujících postupů plánování, regulačních rámců a patřičnou pozornost věnuje integraci, participaci a zásadám evaluace. Politiky a opatření definované v plánu udržitelné městské mobility pokrývají všechny způsoby a formy dopravy v celé městské aglomeraci, včetně dopravy veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorizované i nemotorizované, pohybu a parkování. **Dopravní plánování není novinkou, ale Integrovaný plán mobility jde ještě dále. Je to nový a na lidi zaměřený přístup,** často spojovaný s mottem F. Kenta: *"Pokud plánujete město pro auto, dostanete auta. Pokud plánujete město pro lidi, dostanete lidi..."*.

V porovnání s tradičními dopravními plány, které se často zaměřují na řešení problémů v dopravě výstavbou a rozšiřováním dopravní infrastruktury, Integrovaný plán mobility klade důraz na kvalitu života, kvalitu veřejného prostoru a opatření na podporu veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole.

12 SEZNAM PŘÍLOH

1. Integrovaný plán mobility Ostrava, část III. – návrhová část
 - 1.1. Zásobník projektů – mapa
 - 1.2. Zásobník projektů – textová část
2. Vyhodnocení dotazníku – Jaké jsou vize a představy
 - 3.1.1 Scénář 2020 – zatížení individuální automobilovou dopravou
 - 3.1.2 Scénář 2020 – zatížení hromadnou dopravou
 - 3.1.3 Scénář 2020 – zatížení cyklistickou dopravou
 - 3.1.4 Scénář 2020 – zatížení nákladní železniční dopravou
 - 3.1.5 Rozdíl zatížení scénáře 2020 a scénáře nulového 2020
 - 3.2.1 Scénář 2035-1 – zatížení individuální automobilovou dopravou
 - 3.2.2 Scénář 2035-1 – zatížení hromadnou dopravou
 - 3.2.3 Scénář 2035 – zatížení nákladní železniční dopravou
 - 3.2.4 Rozdíl zatížení scénáře 2035-1 a scénáře nulového 2035
 - 3.2.5 Scénář 2035-1 – zatížení cyklistickou dopravou
 - 3.3.1 Scénář 2035-2 – zatížení individuální automobilovou dopravou
 - 3.3.2 Scénář 2035-2 – zatížení hromadnou dopravou
 - 3.3.4 Rozdíl zatížení scénáře 2035-2 a scénáře nulového 2035
 - 3.3.5 Scénář 2035-2 – zatížení cyklistickou dopravou
 - 3.4.1 Scénář 2045 – zatížení individuální automobilovou dopravou
 - 3.4.2 Scénář 2045 – zatížení hromadnou dopravou
 - 3.4.3 Scénář 2045 – zatížení cyklistickou dopravou
 - 3.4.4 Scénář 2045 – zatížení nákladní železniční dopravou
 - 3.4.5 Rozdíl zatížení scénáře 2045 a scénáře nulového 2045
4. Návrh zklidněných komunikací
5. Cyklistická doprava
6. Parkovací zóny
7. Doprava v klidu

- 8.1. Pěší trasy 1
- 8.2. Pěší trasy 2
- 8.3. Pěší trasy 3
- 8.4. Pěší trasy 4
- 8.5. Pěší trasy 5
- 8.6. Pěší trasy 6
- 8.7. Pěší trasy 7
- 8.8. Pěší trasy 8
- 8.9. Pěší trasy 9
- 8.10. Pěší trasy 10
- 8.11. Pěší trasy 11
- 8.12. Pěší trasy 12