

# INTEGROVANÝ PLÁN MOBILITY OSTRAVA

část I. - strategická



PŘEDSTAVÍTE-LI SI VAŠE MĚSTO ZA DVACET LET,  
JAK BYSTE CHTĚLI, ABY VYPADALO?



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



# Integrovaný plán mobility Ostrava

## část I. - strategická

Finální verze (27.6.2014)

Objednatel: Statutární město Ostrava  
Prokešovo náměstí 8  
729 30 Ostrava

Zastoupený: Bc. Tomášem Suchardou, 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. Petr Hofhansl, Ph. D., náměstek TŘ pro dopravní plánování  
Ing. Peter Súkenník  
Ing. Sabina Šibravová  
Ing. Martin Varhulík  
Ing. Monika Blahová

Kontrola: Ing. Petr Hofhansl, Ph. D.

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 025

Datum: červen 2014



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD, ÚČEL POŘÍZENÍ DOKUMENTU</b>	<b>3</b>
1.1	DŮVODY POŘÍZENÍ DOKUMENTU	3
1.2	ZÁKLADNÍ STRUKTURA PROJEKTU	3
<b>2</b>	<b>SHRNUTÍ STÁVAJÍCÍCH SCHVÁLENÝCH DOKUMENTŮ</b>	<b>4</b>
2.1	POSOUZENÍ VLIVU NADNÁRODNÍHO, NÁRODNÍHO A REGIONÁLNÍHO RÁMCE	4
2.1.1	Nadnárodní rámec	4
2.1.1.1	Bílá kniha EU – vize	4
2.1.1.2	Akční plán pro městskou mobilitu	5
2.1.2	Národní rámec	6
2.1.2.1	Dopravní politika ČR	6
2.1.2.2	Dopravní sektorové strategie	8
2.1.2.3	Nové pojetí dálniční sítě	16
2.1.2.4	Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy	17
2.1.2.5	Politika územního rozvoje ČR	18
2.1.2.6	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020	22
2.1.2.7	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 - 2020	24
2.1.3	Regionální rámec	25
2.1.3.1	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje	25
2.1.3.2	Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje	32
2.1.3.3	Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje	33
2.1.3.4	Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje	35
2.1.3.5	Revize transevropské dopravní sítě TEN-T	38
2.1.3.6	Akční hlukový plán aglomerace Ostrava	39
2.2	NÁVAZNOST NA PLATNOU LEGISLATIVU	40
2.3	POSOUZENÍ STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA	41
2.3.1	Územní plán (UPO)	41
2.3.2	Generální dopravní plán města Ostravy (GDP)	44
2.3.3	Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě	47
2.3.4	Generel bezbariérových tras	48
2.3.5	Integrovaný plán rozvoje města	49
2.3.5.1	Ostrava - Magnet regionu	49
2.3.5.2	Ostrava - Pól rozvoje	49
2.3.6	Dosavadní praxe dopravního plánování	50
2.3.6.1	Sledování mobility	50
2.3.6.2	Řízení dopravní poptávky	51

2.3.6.3	Plánování mobility .....	51
2.3.7	Bariéry rozvoje dopravního sektoru.....	51
<b>3</b>	<b>VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA</b> .....	<b>53</b>
<b>3.1</b>	<b>PROCES TVORBY VIZÍ A CÍLŮ</b> .....	<b>53</b>
3.1.1	Identifikace všech zúčastněných na plánu mobility, sestavení odborných skupin .....	53
3.1.1.1	Pracovní skupiny .....	53
3.1.2	Poradní skupiny .....	55
<b>3.2</b>	<b>PROCESY PLÁNOVÁNÍ, SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ MOBILITY MĚSTA</b> .....	<b>56</b>
3.2.1	Vnitřní členění magistrátu .....	56
3.2.1.1	ODBOR DOPRAVY .....	57
3.2.2	Management mobility .....	59
3.2.2.1	Subjekty managementu mobility.....	59
3.2.2.2	Úrovně řízení mobility .....	59
3.2.2.3	Společná realizace managementu mobility.....	61
<b>3.3</b>	<b>ÚVODNÍ MARKETINGOVÉ ŠETŘENÍ</b> .....	<b>61</b>
3.3.1	Výsledky marketingového šetření „Je Vám dobře v Ostravě?“ .....	63
<b>3.4</b>	<b>FORMULACE VIZÍ A STRATEGICKÝCH CÍLŮ</b> .....	<b>64</b>
3.4.1	Návrh vize projektu „Integrovaný plán mobility Ostrava“ .....	64
3.4.2	Strategické cíle .....	65
<b>3.5</b>	<b>KLÍČOVÁ OPATŘENÍ</b> .....	<b>69</b>
<b>3.6</b>	<b>INDIKÁTORY HODNOCENÍ</b> .....	<b>72</b>
<b>4</b>	<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>76</b>
<b>5</b>	<b>LITERATURA A ZDROJE INFORMACÍ</b> .....	<b>77</b>



## 1 ÚVOD, ÚČEL POŘÍZENÍ DOKUMENTU

### 1.1 DŮVODY POŘÍZENÍ DOKUMENTU

Plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Účelem plánu je vytvoření systému udržitelné dopravy tak, aby dostupnost dopravního systému byla k dispozici všem cílovým skupinám, dále zlepšení bezpečnosti dopravy, zvýšení efektivity osobní i nákladní dopravy a v oblasti ochrany životního prostředí snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie. Dokument vychází z existujících dokumentů plánování, a po zpracování a projednání s odbornou i laickou veřejností bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů.

### 1.2 ZÁKLADNÍ STRUKTURA PROJEKTU

Projekt je rozdělen do čtyř částí:

a) část strategická

Cílem této části dokumentace je definování výchozího stavu procesu plánování mobility na městské úrovni a posouzení vlivů evropského, národního a regionálního rámce, seznámení a zapojení všech partnerů a veřejnosti do projektu. Výsledkem této části bude nalezení konsenzu nad vizemi a strategickými cíli města, jejich schválení a následná prezentace odborné a laické veřejnosti.

b) část analytická

Definování výchozího stavu jako základní báze, pro kterou bude stanoven rozsah monitoringu a posuzovány indikátory dále sledované v návrhu integrovaného plánu udržitelné mobility. Analyzovaná data se předpokládají z časového období 2010 - 2013. Cílem této části je odvození konkrétních problémů města v oblasti udržitelné mobility a jejich projednání s klíčovými partnery a veřejností.

c) část návrhová

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území (okres Ostrava, v oblasti HD včetně spádových oblastí), tvorba scénářů vývoje a dopravních prognóz, včetně stanovení indikátorů udržitelného rozvoje, finančního plánu a stabilizace procesu plánování udržitelné mobility.

d) část prezentační

Cílem prezentační části bude zveřejnění a medializace výsledků Plánu udržitelné mobility pro nejširší veřejnost města a řešeného území co nejsrozumitelnější formou.

Sledovaná časová období:

- návrh řešení pro období 20 let, územní rezerva pro období 30 let;
- etapa realizace prioritních opatření pro období 3-5 let.

## 2 SHRnutí STÁVAJÍCÍCH SCHVÁLENÝCH DOKUMENTŮ

### 2.1 POSOUZENÍ VLIVU NADNÁRODNÍHO, NÁRODNÍHO A REGIONÁLNÍHO RÁMCE

#### 2.1.1 Nadnárodní rámec

##### 2.1.1.1 Bílá kniha EU – vize

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni.

Budoucí prosperita našeho kontinentu bude záviset na tom, zda všechny jeho regiony budou schopny zůstat plně a konkurenčně zapojeny do světové ekonomiky. Aby tomu tak bylo, je zapotřebí účinné dopravy.

Výběr z „Vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému“:

#### 1) Snížení emisí o 60 % v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

- Odstranit závislost na ropě bez ohrožení mobility;
- Omezení mobility není řešením;
- Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací:
  - zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy;
  - optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců;
  - účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů;
- Neodkládat provádění opatření;

#### 2) Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu

- Letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující;
- Je důležité zlepšit účinnost nákladní dopravy, a to vývojem a zaváděním nových motorů a čistších paliv, využíváním inteligentních dopravních systémů;
- Úkolem je provést strukturální změny, které by železnici umožnily účinně konkurovat a přebrat výrazně vyšší podíl přepravy nákladu i cestujících;

#### 3) Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti (především námořní a letecká doprava)

#### 4) Čistá městská doprava a dojíždění

- Přejít na čistší dopravu (městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO<sub>2</sub> z dopravy);
- Vyšší podíl využívání VHD, podpora chůze a jízdy na kole by se měly stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury;

- Prosazovat menší, lehčí a specializovanější silniční osobní vozidla;
- Účinnější organizování rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku;

#### 5) Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém pro oblasti (výběr relevantních cílů)

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO<sub>2</sub>;
- Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů;
- Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy;
- Zvyšování účinnosti dopravy a efektivnější využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů;
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu;

#### 2.1.1.2 Akční plán pro městskou mobilitu

Akční plán stanovuje soudržný rámec pro iniciativy EU v oblasti městské mobility při respektování zásady subsidiarity, a to prostřednictvím podpory rozvoje politik udržitelné městské mobility, které napomohou k dosažení obecných cílů EU, například posílením výměny osvědčených postupů a poskytováním finančních prostředků. Komise si je vědoma, že městské oblasti v celé EU se mohou v závislosti na své zeměpisné poloze, velikosti a relativním bohatství potýkat s různými problémy. Nemá v úmyslu předepisovat univerzální řešení pro všechny, která jsou řízena shora dolů.

Akční plán navrhuje praktická opatření v krátkodobém a střednědobém horizontu, která měla být do roku 2012 postupně zahájena a která integrovaným způsobem řeší konkrétní otázky týkající se městské mobility. Komise nabízí místním, regionálním a celostátním orgánům partnerství založené na dobrovolném závazku spolupracovat ve vybraných oblastech společného zájmu. K úzké spolupráci vyzývá i jiné zúčastněné strany v členských státech, občany i odvětví a věnuje zvláštní pozornost potřebám mobility zranitelných skupin, jako jsou starší občané, skupiny obyvatel s nízkými příjmy a lidé s postižením, jejichž mobilita je snížena v důsledku zdravotního, mentálního nebo smyslového postižení nebo nezpůsobilosti, nebo je omezena vyšším věkem.

Výběr z relevantních akcí „Akčního plánu pro městskou mobilitu“:

#### Téma č. 1 – podpora integrovaných politik

- Urychlit zavádění plánů udržitelné městské mobility
- Udržitelná městská mobilita a regionální politika
- Doprava pro zdravé městské prostředí

#### Téma č. 2 – zaměření na občany

- Zlepšení dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou:  
Osoby s postižením mají právo přístupu k městské dopravě za stejných podmínek, jaké mají ostatní obyvatelé.

- Zlepšení dopravních informací;
- Přístup do zelených pásem;
- Kampaně na podporu chování v zájmu udržitelné mobility;
- Energeticky účinné řízení vozidel jako součást školení řidičů;

### **Téma č. 3 – ekologizace městské dopravy**

- Výzkumné a demonstrační projekty v oblasti vozidel s nižšími a nulovými emisemi
- Internetová příručka o čistých a energeticky účinných vozidlech
- Studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů
- Výměna informací o režimech tvorby cen v městské dopravě

### **Téma č. 4 – posílení financování**

- Optimalizace stávajících zdrojů financování
- Analýza potřeb budoucího financování

### **Téma č. 5 – sdílení zkušeností a znalostí**

- Zdokonalení údajů a statistik
- Zřízení střediska pro sledování městské mobility
- Přispění k mezinárodnímu dialogu a výměně informací

### **Téma č. 6 – optimalizace městské mobility**

- Městská nákladní doprava
- Inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu

## **2.1.2 Národní rámec**

### **2.1.2.1 Dopravní politika ČR**

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Za její implementaci je odpovědné Ministerstvo dopravy. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Aktuální „Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“ byla schválena na jednání vlády ČR dne 12.6.2013.

Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Na hlavní cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru. Vzhledem k šíři problematiky nemohou být řešení navržena do všech podrobností. To je úkolem navazujících strategických dokumentů (Dopravní sektorové strategie, Národní strategie BESIP, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů atd.). Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření, způsob financování (nejedná-li se vyloženě o opatření organizačního 6 charakteru) je rovněž navrženo jen rámcově a je rozpracováno v návazných strategických dokumentech.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá, jsou:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu, o využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Struktura priorit:

- **Uživatelé** – z pohledu cestujících, přepravců, regionů;
- **Provoz** – z pohledu dopravců;
- **Zdroje pro dopravu** – finance, energie;
- Dopravní infrastruktura;
- Snižování dopadu na **zdraví a životní prostředí**;
- Sociální otázky, zaměstnanost, **vzdělávání a kvalifikace**;
- Další **dlouhodobé vize**;
- **Subsidiarita**, odpovědnost jednotlivých úrovní.

Pro řešení problémů dopravy ve městech uvádí Dopravní politika tato opatření:

- Ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy nadále usilovat o zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy. Organizovat systémy MHD v krajích smluvním organizátorem (odborný orgán zřízený všemi objednateli veřejné dopravy v kraji) s vhodným rozložením výnosových rizik mezi objednatele a dopravce.
- Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciaci dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu.
- V rámci EU spolupracovat na realizaci opatření obsažených v Akčním plánu pro městskou mobilitu a využívat získané pozitivní zkušenosti a postupy v této oblasti pro zlepšování udržitelnosti a bezpečnosti mobility v městských oblastech ČR.
- Zavádět účinné systémy řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.
- Místní úpravou silničního provozu na pozemní komunikaci usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s

omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny, na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD.

- Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydlíště na pracoviště nebo do školy.
- Na úrovni místních orgánů v obcích zpracovat resp. aktualizovat, kde je to účelné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek v intravilánech přehodnotit využití současných chodníků pro cyklistickou dopravu a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky.
- 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).
- Ve městech střední velikosti (přibližně 15 – 40 tis. ob.) zapojit integrovanou příměstskou dopravu do jejich obsluhy, a to v kombinaci s MHD (pro dosažení intervalu na úrovni „nepřetržité obsluhy“), nebo i samostatně (plnohodnotná náhrada MHD).
- Účinně podpořit rozvoj systémů průjezdní městské železniční dopravy v největších aglomeracích, a za tím účelem modernizovat, rozšiřovat a elektrizovat infrastrukturu tratí dosud pokládaných za tratě regionálního významu.

### 2.1.2.2 Dopravní sektorové strategie

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále též DSS2 nebo Dopravní strategie) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

- **Pravděpodobný vývoj**

Výsledné znění nejvíce pravděpodobného vývoje - **scénáře 5** - je po zapracování všech připomínek následující:

**Nové technologie** pomohou naplňovat řadu cílů dopravní politiky EU. Ve společnosti převládají tržní principy, moc je rozptýlená a společnost otevřená. Vzhledem k růstu cen energií a poklesu těžby ropy je potřebné a s využitím tržních principů i možné změnit přístup k využívání energií. Zdroje energií jsou diverzifikovány a výrazně se využívají obnovitelné zdroje energie. Zároveň dochází k postupné zásadní dekarbonizaci výroby energií, a to včetně zdrojů znečištění dopravou. V tomto směru jsou cíle evropské dopravní politiky plněny. Cenou za to je **vysoká** a postupně dále **rostoucí cena energie** a proto i dopravy.

Doprava je s ohledem na vysoké náklady (což zvyšuje cenu výrobků) využívána s větším důrazem na efektivitu a volbu dopravního módu. Ekonomika je více lokalizována a spotřeba se odehrává blízko zdrojů. Růst mobility pokračuje výrazně pomaleji.

**Pro pravidelné cesty osob vzrůstá využívání hromadné dopravy**, využívá se společná jízda osobními automobily a dodávkami, dosahuje se vyšší obsazenosti vozidel.

**Pro příměstskou, aglomerační i městskou dopravu se více využívá železniční doprava na elektrizovaných tratích.** Vysoké náklady na dojíždění vedou k práci doma, ať již s využitím IT technologií nebo v domácích hospodářstvích. Produkty vyžadující dálkovou přepravu jsou drahé a tato skutečnost zásadně ovlivňuje strukturu výroby.

**Poptávka po individuální automobilové dopravě se mění, nedochází k výraznému růstu; automobilizace ve městech a regionech s kvalitní obsluhou HD se snižuje.** Výroba velmi úsporných vozidel zabrání výraznějšímu snížení poptávky, **movitější domácnosti mají více typů vozidel – na krátké a dlouhé vzdálenosti.** Proběh vozidel se nesnižuje, jsou však méně využívány pro delší cesty. Více se používají městské elektromobily.

Struktura zaměstnanosti v České republice se výrazně mění, vytváří se pracovní příležitosti v oblasti nových průmyslových odvětví v souvislosti s novými technologiemi a službami. Význam automobilového průmyslu pro zaměstnanost klesá, avšak je stále významným zaměstnavatelem. Vyrábí se automobily s novými druhy pohonů a tzv. inteligentní auta.

**Není zaznamenán pokles ve využívání dálkové dopravy**, ekonomická situace se projevila ve změně volby druhu dopravy, jednotlivé druhy jsou ovlivněny změnou struktury energetického mixu a změnou pohonů v dopravních prostředcích.

Ekonomika a společnost se transformuje postupně a plynule, nedochází proto k výrazným krizím. Vyšší cena a nové způsoby dopravy změnily významně složení dopravních proudů ve městech a městských regionech. Suburbanizace příměstských regionů se liší podle atraktivity území, **kde jedním z významných faktorů výběru lokality se postupně stává kvalitní dopravní napojení s narůstajícím důrazem na vzrůstající potřebu kvalitního napojení hromadnou dopravou.**

**Rozvoj dopravní infrastruktury je vzhledem k vyšším cenám energií a změnám v poptávce po dopravě konzervativnější, více se zaměřuje na HD.** Přednost má údržba infrastruktury, v lokálním měřítku se vyskytují nadbytečné kapacity či parametry silniční sítě zatěžující ekonomiku náklady na údržbu (tam, kde nebyly nové kapacity adekvátně plánovány). Existují problémy se zajištěním údržby rozsáhlé infrastruktury, je opravována selektivně, některé regionální dráhy jsou zrušeny. Základní dopravní síť je v potřebném rozsahu k dispozici, příměstské železnice se postupně budují.



• **Shrnutí východisek**

Hlavními vnějšími východisky Dopravních strategií jsou priority vyplývající z Evropské dopravní politiky a Dopravní politiky České republiky, pro návrh jsou zásadní též indikátory plnění národní dopravní politiky k roku 2010.

Tabulka 1 – Vnější a vnitřní východiska dopravní sektorové strategie

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Snížení vlivu na životní prostředí, převedení dopravy z konvenčně poháněné silniční dopravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě</li> <li>▪ Převedení silniční přepravy na jiné druhy dopravy</li> <li>▪ Snížení používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě</li> <li>▪ Zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO2</li> <li>▪ Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Podpořit zlepšení stavu vozového parku ČR s cílem dosáhnout v roce 2020 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě a snížení emisí z dopravy</li> <li>▪ Zajistit náhradou fosilních pohonných hmot obnovitelnými zdroji energie v dopravě snížení emisí CO2</li> <li>▪ Vytvořit podmínky pro rozvoj elektromobility</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nové technologie pomohou naplnit řadu cílů dopravní politiky EU</li> <li>▪ Doprava bude realizována s větším ohledem na efektivitu a ekonomicky nejvhodnějším druhem dopravy</li> <li>▪ Budou provozovány různé typy osobních automobilů, městské a dálkové.</li> <li>▪ Větší využití městských elektromobilů</li> </ul>
Bezpečnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Urychlit výstavbu obchvatů obcí</li> <li>▪ V rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu</li> <li>▪ Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy</li> <li>▪ Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů</li> <li>▪ V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu</li> </ul>	
Železniční doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dle finančních možností a připravenosti dokončit do roku 2018 modernizaci tranzitních koridorů</li> <li>▪ Pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Větší využití železniční dopravy na elektrizovaných tratích pro příměstskou, aglomerační i městskou dopravu</li> <li>▪ Přejít dálkové dopravy na hromadnou dopravu, především</li> </ul>



Tabulka 2 – Vnější a vnitřní východiska dopravní sektorové strategie (pokračování)

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
	<p>dopravu, a do roku 2050 více než 50%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050</li> <li>▪ Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy</li> <li>▪ Dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050</li> <li>▪ Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.</li> <li>▪ Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť</li> </ul>	<p>včetně propojení koridorů v železničních uzlech</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť</li> <li>▪ Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích</li> <li>▪ Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy tam, kde je předpoklad silných přepravních proudů</li> <li>▪ Zabezpečit rozvoj kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy</li> <li>▪ Pokračovat v přípravě železničního spojení Letiště Praha v Ruzyni</li> </ul>	<p>železniční</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Celkově u silniční nákladní dopravy klesne podíl přepravního výkonu, zvýšení podílu železniční dopravy</li> </ul>
Silniční doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pokračovat v přípravě všech úseků transevropské sítě TEN-T v ČR a akcelerovat jejich realizaci</li> <li>▪ Zefektivnit dosavadní systém údržby dopravní infrastruktury, zajistit její zkvalitnění a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury</li> <li>▪ Postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózovaným intenzitám provozu</li> <li>▪ Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zkldňování dopravy, obchvaty)</li> <li>▪ Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech</li> <li>▪ Pokračovat v přípravě a realizaci staveb pro zkvalitnění napojení průmyslových zón a oblastí rozvojových investic.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Růst mobility bude pokračovat výrazně pomaleji</li> <li>▪ Pro pravidelné cesty osob se předpokládá růst využívání hromadné dopravy</li> <li>▪ Vyšší podíl hromadné dopravy v dálkové přepravě osob.</li> <li>▪ Zvyšování podílu obyvatel s menším využíváním IAD, především ve městech</li> <li>▪ Využití společné jízdy osobními automobily a dodávkami</li> <li>▪ Proběh na vozidlo se nemění, ubývá dlouhých cest</li> <li>▪ Pokles dálkové nákladní dopravy</li> <li>▪ Vyšší využití domácí produkce – bude se tudíž zvyšovat podíl dopravy na kratší vzdálenosti.</li> </ul>

Tabulka 3 – Vnější a vnitřní východiska dopravní sektorové strategie (pokračování)

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Vodní doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50%</li> <li>Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání.</li> <li>Rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů, vytvoření multimodálních služeb.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu.</li> <li>Podpora nových projektů rozvoje sítě vodních cest.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedojde k výraznému rozvoji vnitrozemské vodní dopravy kvůli omezeným možnostem sítě</li> </ul>
Letecká doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50% a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety.</li> <li>Zavedení modernizované infrastruktury uspořádání letového provozu v Evropě do roku 2020 a dokončení společného evropského leteckého prostoru</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.</li> <li>Efektivní využití letištní kapacity a vyšší propustnost letištní infrastruktury</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Letecká doprava bude velmi nákladná a využívána v menší míře (částečné nahrazení videokonferencemi a rychlou železniční dopravou) a výrazněji jen na dlouhé vzdálenosti.</li> </ul>
Multimodální doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li>Do roku 2030 plně zprovoznění celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T. Součástí sítě jsou rovněž bimodální a trimodální terminály</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hledat logistická řešení s cílem podpořit multimodalitu přeprav</li> <li>Podpora nových projektů z veřejných zdrojů v oblasti kombinované a multimodální dopravy a logistiky</li> <li>Zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu a obchodu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Růst objemu kombinované dopravy/intermodální dopravy</li> <li>Zájem o silniční nákladní dopravu na krátké vzdálenosti, vyvolá potřebu řešení logistiky včetně výstavby logistických center</li> <li>Klíčové bude umístění multimodálních center (poblíž křížení multimodálních koridorů) a využití moderních logistických procesů, rozvoj citylogistiky</li> </ul>

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
ITS	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy.</li> <li>▪ Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo)</li> <li>▪ Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti</li> <li>▪ Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy</li> <li>▪ Zajištění implementace globálních navigačních družicových systému v dopravě, především evropského programu GALILEO</li> <li>▪ Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Orientace na již identifikované problémy v bezpečnosti a kapacitě silnic a dálnic</li> <li>▪ IT technologie nahradí některé typy cest (práce z domova, videokonference)</li> </ul>

• **Priority a cíle dopravních strategií**

Priority a cíle Dopravních strategií jsou formulovány na základě výstupů analytické části Dopravních strategií, která uvádí přehled hlavních vstupních dokumentů včetně Dopravní politiky ČR, která je základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy ČR jako celku a na níž Dopravní sektorové strategie navazují jako klíčový strategický dokument určující principy zajištění dopravní infrastruktury. V podstatě se jedná o aplikaci globálních a specifických priorit a cílů Dopravní politiky pro stanovení cílů Dopravních strategií na základě již zpracovaných částí.

Priority a návazné cíle Dopravních strategií vycházejí z globálního cíle a jsou dále členěny na:

- průřezové priority a cíle tvorby strategií;
- specifické cíle jednotlivých segmentů/módů včetně nástrojů k dosažení těchto cílů;

„Průřezové priority a specifické cíle Dopravních strategií“ jsou uvedeny v následující tabulce:

### Průřezové priority

- PP 1: Budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce
- PP 2: Uplatnění podmínek pro soudržnost regionů
- PP 3: Vybudování operativního a flexibilního systému plánování a přípravy projektů dopravní infrastruktury
- PP 4: Zavádění moderních technologií v oblasti informací a řízení dopravy
- PP 5: Zajištění kvalitní údržby stávající i nově budované dopravní infrastruktury
- PP 6: Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy
- PP 7: Realizace opatření vedoucí k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví
- PP 8: Uplatňování ekonomické a tarifní politiky směrem k rozvoji harmonizace podmínek na přepravním trhu
- PP 9: Uplatnění multimodálního přístupu v dopravě

### Specifické cíle silniční dopravy

- SC 1.1: Silniční síť dimenzovaná s ohledem na reálné potřeby uživatelů
- SC 1.2: Napojení na evropskou dopravní infrastrukturu
- SC 1.3: Dokončení kapacitní páteřní sítě silnic rychlostního charakteru
- SC 1.4: Kvalitní a dostatečně kapacitní síť silnic I. třídy zabezpečující propojení jednotlivých regionů a jejich napojení na dálnice a rychlostní silnice
- SC 1.5: Optimální technický stav stávající i nové silniční sítě
- SC 1.6: Silniční síť bezpečná
- SC 1.7: Možnost regulace silniční dopravy a zajištění části prostředků pro údržbu a rozvoj infrastruktury přímo od jejích uživatelů
- SC 1.8: Zlepšení městské mobility

### Specifické cíle železniční dopravy

- SC 2.1: Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty
- SC 2.2: Zajištění odůvodněných potřeb objednávky regionů a podpora příměstské dopravy
- SC 2.3: Zajištění dostatečné kapacity a parametrů pro nákladní dopravu v prostoru a čase
- SC 2.4: Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty
- SC 2.5: Optimalizace nákladů železniční dopravní cesty
- SC 2.6: Odpovědné plánování dopravní infrastruktury

### Specifické cíle vodní dopravy

- SC 3.1: Zvýšení spolehlivosti plavebních podmínek
- SC 3.2: Prodloužení sítě vodních cest
- SC 3.3: Zvýšení efektivnosti vodní dopravy umožněním plavby plavidel s vyššími parametry
- SC 3.4: Efektivní přístavní a servisní infrastruktura
- SC 3.5: Omezení ztrátových časů při plavbě
- SC 3.6: Širší rekreační využívání vodních cest
- SC 3.7: Zvýšení bezpečnosti plavby

### Specifické cíle letecké dopravy

- SC 4.1 Optimálně dimenzovaná síť letišť
- SC 4.2 Dobrá dostupnost letišť prostřednictvím ostatních módů
- SC 4.3 Zajištění dostatečné kapacity a bezpečnosti vzdušného prostoru



**Specifické cíle multimodální dopravy**

- SC 5.1: Rozvoj nákladní multimodální dopravy
- SC 5.2: Rozvoj osobní multimodální dopravy

**Specifické cíle pro inteligentní dopravní systémy**

- SC 6.1: Zlepšení dopravního stavu na pozemních komunikacích, v městských aglomeracích a ve veřejné osobní dopravě
- SC 6.2: Zvýšení mobility osob a zboží
- SC 6.3: Zlepšení interoperability dopravně-přepavního řetězce
- SC 6.4: Zvýšení bezpečnosti provozu v dopravním systému

Dopravní síť ČR jako součást TEN-T dle návrhu nařízení:



Silniční síť TEN-T



Infrastruktura vodních cest TEN-T



Železniční síť TEN-T pro osobní dopravu



Železniční síť TEN-T pro nákladní dopravu + VLC

**2.1.2.2.1 Identifikace sledovaných opatření pro dopravní infrastrukturu v Ostravě**

**Železniční infrastruktura**

- Mezery a nedostatky v síti TEN-T (chybějící úsek RS Přerov – Ostrava, nutnost modernizace železniční stanice Ostrava hl. n., nemodernizovaný úsek Ostrava – Mosty u Jablunkova)
- Nedostatečná kapacita na železniční síti (Bohumín – Ostrava hl. n., Ostrava hl. n. – Ostrava Svinov, Odb. Odra – Ostrava Svinov, Ostrava Svinov – Opava Východ, Ostrava Kunčice – Frýdek Místek, železniční stanice Ostrava střed)

### Silniční infrastruktura

- Nedostatečná kapacita úseku (I/11 Opava – Ostrava)

#### 2.1.2.2.2 Identifikace opatření řešících nedostatky dopravní infrastruktury v Ostravě

### Železniční infrastruktura

- Ostrava Svinov – Opava Východ, trať 321 – zkapacitnění, přístavba koleje

### Silniční infrastruktura

- Praha – Ostrava (D1, R35) – stávající pásmo časové dostupnosti 4h, výhledový stav 3h 30min
- Ostrava – Mosty u Jablunkova, hranice ČR/SR (R67, I/68, I/11) - stávající pásmo časové dostupnosti 45min, výhledový stav 35min
- Opava – Ostrava (I/11) – opatření S376, S426-S427, S444-S445, časový horizont dosažení maximálního stanoveného stupně ÚKD rok 2014, časový horizont výrazného překročení max. stupně ÚKD po r. 2050

#### 2.1.2.2.3 Varianty opatření

### Železniční infrastruktura

- Rychlé spojení RS1 Přerov – Ostrava – možnost variantního rozsahu stavby (obchvat Přerova a zapojení do žst. Ostrava Svinov)
- Modernizace tratě Olomouc – Opava – Ostrava - možnost variantního rozsahu stavby (rozsah zdvoukolejnění a elektrizace)

### Silniční infrastruktura

- Opava – Dolní Benešov (R56), Dolní Benešov – Ostrava (R56) – kategorie investorem navrhovaného opatření R25,5/120 (80)

V dopravní politice chybí pro Ostravsko záměr obnovit meziměstské tramvaje ve směrech „Ostrava – Rychvald - Orlová – Důl Doubrava – Karviná,“ „Ostrava – Michálkovice – Petřvald – Havířov,“ „Ostrava - Radvanice – Šenov – Havířov - Těrlicko,“ „Ostrava – Hlučín (z Hlučínské)“ a „Ostrava – Starý a Nový Bohumín“.

#### 2.1.2.3 Nové pojetí dálniční sítě

Navrhovaná změna spočívá v těchto základních bodech:

- Převedení vybrané části současných rychlostních silnic do kategorie dálnice a tím vytvoření skutečné dálniční „sítě“ napojující na tuto síť krajská města a převádějící hlavní mezinárodní tranzitní tahy přes Českou republiku,

- Jednotné označení takto vzniklé sítě dopravní značkou „dálnice“ se zeleným orientačním dopravním značením,
- Definování páteřních tahů silnic I. třídy, které budou přednostně určeny k výstavbě obchvatů a odstraňování významných bodových závad, a tím i homogenizaci tahu a zvýšení bezpečnosti provozu na nich,
- Uvolnění dopravní značky „silnice pro motorová vozidla“ pro pozemní komunikace, na kterých je žádoucí omezit nemotorový provoz a v návaznosti na tuto skutečnost zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost až na 110 km/h bez nutnosti přestavět tyto komunikace ve finančně náročných dálničních parametrech.

Za účelem změny a umístění dopravní značky „silnice pro motorová vozidla“ se stanovenou nejvyšší dovolenou rychlostí 110 km/h, byly vytipovány některé úseky silnic I. třídy, u kterých Ministerstvo dopravy považuje za vhodné provést dopravně-inženýrské posouzení za účelem změny. Města Ostravy se dotýkají tyto úseky:

- I/11 Ostrava – Šenov
- I/11 Ostrava, Rudná (v okolí D1)

Dálniční vedení v Ostravě se v novém pojetí dálniční sítě nemění.

#### **2.1.2.4 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy**

Dokument je prvním střednědobým dopravním plánem a Ministerstvo dopravy stanovilo jeho plánovací období na 5 let (2012 – 2016) s výhledem na další desetileté období. Minimální rozsah dopravního plánu je následující:

- Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- Harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nad rámec těchto základních náležitostí dopravního plánu obsahuje dokument rovněž posouzení přepravních potřeb, které musí být východiskem pro návrh řešení dopravní obslužnosti, část věnovanou sledování kvality objednaných dopravních služeb a část věnovanou průmětu potřeb objednávky dálkové dopravy do infrastrukturních investic v dalším období.

##### *2.1.2.4.1 Plánované koncepční změny, které mají vliv na město Ostravu:*

- Ve střednědobém horizontu (2012 – 2016) linka Ex1 v relaci Praha – Ostrava nebude objednána (bude zajištěna komerčními dopravci). Toto řešení zároveň vyžaduje zavedení nové linky R28 v relaci Olomouc – Ostrava, kde po koncepční změně není objednána žádná přímá doprava. Z hlediska

dlouhodobého vývoje (2017+) bude zásadní vývoj linky Ex1 souviset s vývojem přepravního trhu komerčních služeb Praha – Ostrava.

- Na lince Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko se žádné zásadní koncepční změny nepředpokládají.
- Na lince R8 Brno – Ostrava – Bohumín bude v střednědobém horizontu (2012 – 2016) usilováno o doplnění sedlových vlaků pro zajištění spojitě jednohodinové nabídky spojení. Ve střednědobém výhledu se předpokládá rekonstrukce tratě (zdvoukolejnění, zvýšení traťové rychlosti).

Linka R27 Ostrava – Opava – Olomouc (Jeseník) v období 2012 – 2016 předpokládá ukončení provozu na úseku mezi Krnovem a Jeseníkem, které je přepravně mimořádně nevyrovnané vzhledem k vlakům v relaci Ostrava – Olomouc. Všechny vlaky budou vedeny do centra Ostravy a v úseku Krnov – Olomouc bude zaveden dvouhodinový interval. Tento provozní koncept bude dlouhodobě stabilní (2017+).

### 2.1.2.5 Politika územního rozvoje ČR

Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) je pořízena Ministerstvem pro místní rozvoj. Je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území.

Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR. Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových a meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu pro dopravní a technickou infrastrukturu a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů. Slouží rovněž ke koordinaci dalších nástrojů veřejné správy ovlivňujících územní rozvoj, kterými jsou např. program rozvoje územního obvodu kraje a program rozvoje územního obvodu obce. Při shora uvedené koordinaci PÚR ČR vychází mj. z dokumentů určených k podpoře regionálního rozvoje a podkladů a dokumentů veřejné správy, které mají v mezinárodních a republikových souvislostech vliv na využívání území státu, např. politik, strategií, koncepcí, plánů, programů, generelů a zpráv o stavu životního prostředí – viz Podklady a východiska.

Politika územního rozvoje ČR uvádí tyto republikové priority:

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice.

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.



(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území.

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury.

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu).

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření.

(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy;

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury.

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a

ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.

(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Politika územního rozvoje vymezuje 12 rozvojových oblastí (Ostrava je označena jako OB2), 10 rozvojových os (Ostrava je součástí rozvojové osy OS10 a OS13) a 7 specifických oblastí (Ostrava je součástí oblasti SOB 2 a SOB 4).

#### (41) **OB2 Rozvojová oblast Ostrava**

##### Vymezení:

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

##### Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojem 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 v současnosti budované napojení na dálniční síť ČR a Polska, jakož i poloha na II. a III. tranzitním železničním koridoru.

##### Úkoly pro územní plánování:

Vytvářet podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, související a podmiňující změny v území vyvolané průmyslovými zónami Mošnov a Nošovice.

(61) **OS10 Rozvojová osa** (Katowice–) hranice **Polsko/ČR/–Ostrava–Lipník nad Bečvou–Olomouc–Brno–Břeclav–hranice ČR/Slovensko** (–Bratislava)

##### Vymezení:

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. dálnice D1, D2 a D47, 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 D47, D1 v úseku Vyškov–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–Bělotín, železničními tratěmi č. 270 v úseku Bohumín–Lipník nad Bečvou (III. tranzitní železniční koridor), č. 250 v úseku Brno–Břeclav (I. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Kopřivnice, Nový Jičín, Hranice, Prostějov, Vyškov a Břeclav.

Úkoly pro územní plánování:

Vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, související a podmiňující změny v území vyvolané průmyslovými zónami Mošnov a Nošovice.

**(64) OS13 Rozvojová osa Ostrava–Třinec–hranice ČR/Slovensko (–Čadca)**

Vymezení:

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.

**(72) SOB 4 Specifická oblast Karvinsko**

Vymezení:

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

Důvody vymezení:

a) Potřeba napravit strukturální postižení ekonomiky v oblasti, způsobené zejména útlumem těžkého průmyslu a racionalizací těžby uhlí a odstranit následky tohoto postižení, zejména vysokou nezaměstnanost.

b) Potřeba napravit důsledky zejména dřívějšího nadměrného zatížení průmyslem a těžbou, především revitalizací devastovaných území a snížením dosud vysokého znečištění ovzduší.

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 plánované dálniční propojení s Polskem.

d) Potřeba řešit problematiku využívání významných zdrojů energetických nerostných surovin nadnárodního významu, které se v území nacházejí.

#### Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

a) možnosti využití nerostných zdrojů v souladu s udržitelným rozvojem území,

b) rozvoj krátkodobé rekreace,

c) restrukturalizaci stávající ekonomiky při využití brownfields pro umístování dalších ekonomických aktivit a vytváření pracovních příležitostí.

#### Úkoly pro územní plánování:

V rámci územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí

a) vytvářet územní podmínky pro regeneraci sídel, zejména pro přestavbu zastavěného území,

b) vytvářet územní podmínky pro rekultivaci a revitalizaci devastovaných ploch a brownfields, za účelem vyhledávání ploch vhodných k využití pro ekonomické aktivity a pro rekreaci,

c) koncepčně řešit začlenění ploch rekultivovaných po těžbě, s přihlédnutím k možnosti začlenit kvalitní biotopy do územního systému ekologické stability,

d) chránit před zastavěním plochy nezbytné pro vytvoření souvislých veřejně přístupných zelených pásů, vhodných pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

### **2.1.2.6 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020**

#### ***Vize národní strategie bezpečnosti silničního provozu***

Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě razantního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění. Státy s velmi příznivými statistikami závažných dopravních nehod však jdou dále, zastávají filozofii, že z dlouhodobého hlediska není možno akceptovat skutečnost, že v souvislosti se silniční

dopravou umírají či jsou vážně zraňováni lidé. Příslušní dopravně bezpečnostní odborníci jsou si přitom vědomi, že lidé jsou tvorové chybující, a proto systematicky pracují na **vytváření bezpečného dopravního prostoru**, s bezpečnými dopravními prostředky, zkrátka dopravního systému minimalizujícího negativní dopady možného chybného chování účastníků silničního provozu. Za konečný ideál je považován stav, kdy se každý občan vrátí ze své cesty ke svým blízkým, živ a zdrav. Jedná se o ambiciózní cíl, který se možná nikdy beze zbytku nenaplní. Musí jej však mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty, zkrátka všichni.

### **Strategické cíle**

Zásada „**Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás**“ se musí stát niternou součástí každého z nás, subjektů zodpovědných za bezpečnost silničního provozu i jednotlivých občanů. Jen pak budeme moci říci, že postupujeme společně...společně k vysněné nule.

Základním strategickým cílem je **snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných.**

Základním ukazatelem pro evropské porovnání bude počet usmrcených na 1 milion obyvatel.

Redukce počtu těžce zraněných bude vztažena k roku 2009. Toto konkrétní stanovení základního strategického cíle reflektuje evropský cíl vytyčený v uvedeném „Sdělení Komise“ a současně i etickou ambicí České republiky posunout se v průběhu příští dekády alespoň na celoevropský průměr. Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, tzn. ze současných cca 70 usmrcených osob na milion obyvatel na cca 35 v roce 2020. Na dosažení dané úrovně v současné době aspirují Švédsko, Nizozemsko a Velká Británie. Ve svém důsledku to znamená, že v České republice, pokud akceptujeme alespoň průměrnou evropskou bezpečnostní úroveň, bychom měli **snížovat počet smrtelných obětí nehod průměrně každý rok o 5,5 %**. V souhrnu to znamená redukcí počtu usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob. **Naplnění tohoto cíle zachrání během této dekády životy více než 3 000 našich spoluobčanů.**

Uvedené počty se vztahují na mezinárodně přijatou definici počtu zemřelých do 30 dnů. V České republice jsou počty zemřelých udávány do 24 hod. a pro potřeby mezinárodních statistik jsou následně sledovány do 30 dnů. Souhrnné počty jsou tedy u nás k dispozici pro oba časové údaje. S výjimkou mezinárodních porovnání se však u nás používají pouze údaje do 24 hod., a v tomto dokumentu se proto také dále pracuje jen s tímto údajem. Z hlediska kvantifikace vytyčeného cíle se tedy mění pouze výchozí hodnota a při požadované redukci 60 % to znamená snížení počtu usmrcených do roku 2020 na 330 osob.

Realizace nápravných opatření by měla přinést nejen záchranu lidských životů, ale měla by přispět i ke snížení dalších následků nehod. Z rozboru poklesu počtu těžce zraněných v České republice ve výše zmíněných úspěšných obdobích i v souhrnném pohledu je reálné vytyčit i další strategický cíl, tedy **snížit počet těžce zraněných osob při nehodách v silničním provozu o 40 %**. Bude tak třeba dosahovat meziročního poklesu o 3,6 %. Uvedených cílů nelze dosáhnout pouze modernizací vozového parku a

zvýšenou represí vůči řidičům vozidel, ale zejména podstatným zvýšením bezpečnosti pozemních komunikací a jejich okolí ve smyslu **naplnění zásady „komunikace bezpečné, srozumitelné a odpouštějící“**.

### 2.1.2.7 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2013 - 2020

Aktualizace Cyklostrategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004–2011.

#### *Strategické cíle na národní úrovni*

1. Zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR)
2. Snížit počet usmrčených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.
3. 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.
4. Podpořit projekt „Cyklistické akademie“ poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.
5. Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtěji se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

#### *Strategické cíle na místní úrovni*

Cyklostrategie vychází ze skutečnosti, že odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce, města, mikroregiony a místní akční skupiny (MAS).

Proto jsou další cíle navrženy pro místní úroveň:

- Zvýšit počet cyklistů, aneb je třeba usilovat o to, aby v našich městech jezdilo více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé. Je třeba zvýšit podíl cyklistiky v rovinatých městech na přepravních výkonech na 25 % do roku 2025 v kontextu Vize 25;
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, aneb najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy;
- Zjistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, aneb odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů;
- Vytvořit zázemí v cíli, aneb zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, včetně zajištění dostatečného hygienického zázemí pro zaměstnance při dojížděcí do práce;
- Realizovat lepší kampaně, aneb zefektivnit propagaci cyklistiky pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistiky a jejich důsledků pro naše zdraví, dopravní výchovy, komunikačních témat prevence dopravních nehod;
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, aneb podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a o dovolených a podpořit tak projekt Česko jede.

## 2.1.3 Regionální rámec

### 2.1.3.1 Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje

Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Zásady územního rozvoje se pořizují pro celé území kraje a vydávají se formou opatření obecné povahy. Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

ZÚR MSK uvádějí tyto priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území:

1. Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje stanovují priority územního plánování pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé životní prostředí kraje. Priority uvedené v článcích 2. až 16a. jsou základním východiskem pro zpracování územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů na úrovni kraje i obcí a pro rozhodování o změnách v území.

2. Dokončení dopravního napojení kraje na nadřazenou silniční a železniční síť mezinárodního a republikového významu.

3. Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení západní části kraje (ORP Krnov, ORP Bruntál, ORP Rýmařov, ORP Vítkov) s krajským městem a s přilehlým územím ČR (Olomoucký kraj) a Polska.

5. Vytvoření podmínek pro rozvoj polycentrické sídelní struktury podporou:

- kooperačních vazeb velkých měst a správních center v pásech koncentrovaného osídlení ve východní části kraje:
  - v prostoru mezi Opavou, Ostravou, Bohumínem, Karvinou, Českým Těšínem a Havířovem;
  - v podhůří Beskyd mezi Novým Jičínem, Kopřivnicí přes Frýdek-Místek a Třinec po Jablunkov;
- rozvoje sídelní, výrobní a obslužné funkce spádových sídel v západní části MSK (Osoblaha, Krnov, Bruntál, Vrbno pod Pradědem, Rýmařov, Vítkov).

6. Regulace extenzivního rozvoje sídel včetně vzniku nových suburbánních zón, efektivní využívání zastavěného území, preference rekonstrukce nevyužívaných ploch a areálů před výstavbou ve volné krajině.

7. Ochrana a zkvalitňování obytné funkce sídel a jejich rekreačního zázemí; rozvoj obytné funkce řešit současně s odpovídající veřejnou infrastrukturou. Podporovat rozvoj systémů odvádění a čištění odpadních vod.

8. Rozvoj rekreace a cestovního ruchu na území Slezských Beskyd, Moravských Beskyd, Oderských vrchů, Nížkého a Hrubého Jeseníku a Zlatohorské vrchoviny; vytváření podmínek pro využívání přírodních a kulturně historických hodnot daného území jako atraktivit cestovního ruchu při respektování jejich nezbytné ochrany.

9. Zamezení rozšiřování stávajících a vzniku nových lokalit určených pro stavby k rodinné rekreaci v nejvíce exponovaných prostorech za podmínek podrobněji specifikovaných v kapitolách B, C a E ZÚR MSK.

10. Vytváření územních podmínek pro rozvoj integrované hromadné dopravy.

11. Vytváření územních podmínek pro rozvoj udržitelných druhů dopravy (pěší dopravy a cyklo dopravy) v návaznosti na:

- ostatní dopravní systémy kraje;
- systém pěších a cyklistických tras přilehlého území ČR, Slovenska a Polska, včetně preference jejich vymezení formou samostatných stezek s využitím vybraných místních a účelových komunikací s omezeným podílem motorové dopravy.

12. Polyfunkční využití rekultivovaných a revitalizovaných ploch ve vazbě na vlastnosti a požadavky okolního území.

13. Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí především v centrální a východní části kraje. Vytváření podmínek pro postupné snižování zátěže obytného a rekreačního území hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů.

#### **Rozvojové oblasti a rozvojové osy:**

17. Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymežovány v územích, v nichž z důvodu soustředění aktivit mezinárodního, republikového a regionálního významu existují zvýšené požadavky na změny v území. Do rozvojových os nejsou zařazovány obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí.

18. Pro plánování a koordinaci územního rozvoje v rozvojových oblastech a osách se stanovují požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování.

#### Rozvojové oblasti republikového významu:

19. OB2 Ostrava – ZÚR MSK zpřesňují vymezení rozvojové oblasti republikového významu OB2 jako území v rozsahu administrativních obvodů následujících obcí: ORP Bílovec, ORP Bohumín, ORP Český Těšín, ORP Frýdek Místek, ORP Havířov, ORP Hlučín, ORP Karviná, ORP Kopřivnice, ORP Opava, ORP Kravaře, ORP Orlová, ORP Ostrava. Rozvojová oblast OB2 se překrývá se specifickou oblastí republikového významu SOB4 Karvinsko.

Požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:



- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení oblasti se sousedními rozvojovými oblastmi a osami v ČR (Olomouc, Zlín), na Slovensku (Žilina) a v Polsku (Bielsko-Biala, Katowice, Opole).
- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení oblasti s ostatními částmi MSK, zejména s regiony zahrnutými do specifických oblastí republikového i nadmístního významu (zejména Osoblažsko, Krnovsko, Bruntálsko, Rýmařovsko, Budišovsko a Vítkovsko).
- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení a dopravní obsluhy hlavních sídelních center oblasti včetně rozvoje systémů integrované dopravy.
- Rozvoj letiště Ostrava Mošnov včetně navazující průmyslové zóny a posílení jejich vazeb na silniční a železniční síť republikového a mezinárodního významu (D47, R48, II. a III. TŽK) a na Ostravu a ostatní sídelní centra MSK.
- Zajištění zásobování rozvojových území energiemi.
- Vytvoření podmínek pro umístění Krajského integrovaného centra využívání komunálních odpadů.
- Vytvoření podmínek pro umístění veřejného logistického centra.
- Vytvoření podmínek pro umístění republikově významných zařízení energetické infrastruktury.
- Ochrana, zkvalitnění a rozvoj obytné funkce sídel a jejich rekreačního zázemí.
- Rozvoj obytné funkce řešit současně s odpovídající veřejnou infrastrukturou ve vazbě na zastavěná území sídel.
- Rozvojové plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury vymezovat s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území.
- Plochy pro nové ekonomické aktivity vyhledávat podle těchto hlavních kritérií: vazba na významná sídla ve struktuře osídlení; existující nebo plánovaná vazba na nadřazenou síť dopravní infrastruktury; preference lokalit dříve zastavěných nebo devastovaných území (brownfields) a v prolukách stávající zástavby; preference lokalit mimo stanovená záplavová území (v záplavových územích jen výjimečně ve zvláště odůvodněných případech); minimalizace záborů nejkvalitnějšího ZPF (I. a II. třída ochrany).
- Podpora restrukturalizace ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit se zaměřením na vývoj a výzkum ve vazbě na vysoké školství.
- Podpora rozvoje lázeňství.
- Polyfunkční využití rekultivovaných a revitalizovaných ploch dotčených těžbou a úpravou černého uhlí ve vazbě na vlastnosti a požadavky okolního území.
- Podpora rozvoje integrované hromadné dopravy ve vazbě na pěší dopravu a cyklodopravu.
- Podpora rozvoje turistických pěších a cyklistických tras zejména nadregionálního a mezinárodního významu.
- Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí a obnova krajiny narušené těžbou černého uhlí.
- Ochrana jedinečných přírodních hodnot CHKO Poodří.
- Podpora zajištění odpovídajícího stupně protipovodňové ochrany území.
- Nepřipustit rozšiřování stávajících a vznik nových lokalit určených pro stavby k rodinné rekreaci, zejména v okolí vodních nádrží Žermanice a Těrlicko. Přírůstek kapacit rodinné rekreace realizovat výhradně přeměnou objektů původní zástavby na rekreační chalupy. Tato podmínka

se nevztahuje na správní území statutárního města Ostravy s výjimkou lokalit zvláště chráněných území ve smyslu ustanovení § 14 a násl. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a území soustavy Natura 2000.

- Podporovat zkvalitnění funkčních a prostorových vazeb se specifickými oblastmi republikového významu: SOB2 Beskydy v polygonu Dobrá – Vyšní Lhoty – Smilovice – Horní Tošanovice – Dobrá; SOB3 Králický Sněžník – Jeseníky v osách Opava – Krnov – Osoblaha (ve vazbě na rozvojovou osu nemístního významu OSGN1), resp. Opava – Horní Benešov – Bruntál.
- Pro část rozvojové oblasti dále platí další požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území formulované pro specifickou oblast republikového významu SOB4 – Karviná.

#### Úkoly pro územní plánování:

- Zpřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu včetně územních rezerv a vymezení skladebných částí ÚSES při zohlednění územních vazeb a souvislostí s přilehlým územím sousedních krajů a Polska.
- Vymezit plochu po umístění Krajského integrovaného centra využívání komunálních odpadů.
- Vymezit plochu pro veřejné logistické centrum.
- Nové rozvojové plochy vymezovat: přednostně v lokalitách dříve zastavěných nebo devastovaných území (brownfields) a v prolukách stávající zástavby; výhradně se zajištěním dopravního napojení na existující nebo plánovanou nadřazenou síť silniční, resp. železniční infrastruktury; mimo stanovená záplavová území (v záplavových územích pouze výjimečně a ve zvláště odůvodněných případech).
- Koordinovat opatření na ochranu území před povodněmi a vymezit pro tento účel nezbytné plochy.
- V rámci ÚP obcí vymezit v odpovídajícím rozsahu plochy veřejných prostranství a veřejné zeleně.
- Pro část této oblasti dále platí další úkoly pro územní plánování formulované pro specifickou oblast republikového významu SOB4 – Karviná.

#### Rozvojové osy republikového významu:

20. OS10 (Katowice - ) hranice ČR/Polsko – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko ( - Bratislava) - ZÚR MSK zpřesňují vymezení rozvojové osy republikového významu OS10 jako území v rozsahu administrativních obvodů následujících obcí: ORP Nový Jičín, ORP Odry

#### Požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení se sousedními rozvojovými oblastmi a osami v ČR (Ostrava, Olomouc, Zlín), v Polsku (Bielsko Biala, Katowice) a na Slovensku (Žilina).
- Zkvalitnění napojení sídel na silniční a železniční síť republikového a mezinárodního významu (D47, R48, II. a III. TŽK) a zkvalitnění dopravní obsluhy území mj. s vazbou na specifickou oblast nadmístního významu SOBGN2 Budišovsko Vítkovsko.

- Nové plochy pro bydlení vymezovat současně s plochami a koridory odpovídající veřejné infrastruktury ve vazbě na zastavěná území sídel.
- Plochy pro nové ekonomické aktivity v rámci vymezené osy vyhledávat podle těchto hlavních kritérií: vazba na sídla s významným rozvojovým potenciálem (Nový Jičín, Šenov u Nového Jičína, Kunín, Odry, Fulnek, Suchdol n. Odrou); existující nebo plánovaná vazba na nadřazenou síť dopravní infrastruktury; preference lokalit dříve zastavěných nebo nevyužívaných území (brownfields) a v prolukách stávající zástavby; preference lokalit mimo stanovená záplavová území; minimalizace záborů nejkvalitnějšího ZPF (I. a II. třída ochrany).
- Ochrana, zkvalitnění a rozvoj obytné funkce sídel a jejich rekreačního zázemí.
- Vytvořit podmínky pro umístění republikově významných zařízení energetické infrastruktury.
- Podpora restrukturalizace ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb.
- Ochrana jedinečných přírodních hodnot CHKO Poodří.
- Podpora zajištění odpovídajícího stupně protipovodňové ochrany území.
- Podpora rozvoje integrované hromadné dopravy ve vazbě na pěší dopravu a cyklodopravu.
- Podpora rozvoje turistických pěších a cyklistických tras zejména nadregionálního a mezinárodního významu.
- Nepřipustit rozšiřování stávajících a vznik nových lokalit určených pro stavby k rodinné rekreaci, zejména na území CHKO Poodří a přírodního parku Podbeskydí. Přírůstek kapacit rodinné rekreace realizovat výhradně přeměnou objektů původní zástavby na rekreační chalupy.

Úkoly pro územní plánování:

- Zpřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu a vymezení skladebných částí ÚSES při zohlednění územních vazeb a souvislostí s přilehlým územím Olomouckého a Zlínského kraje.
- Nové rozvojové plochy vymezovat: přednostně v lokalitách dříve zastavěných nebo devastovaných území (brownfields) a v prolukách stávající zástavby; výhradně se zajištěním dopravního napojení na existující nebo plánovanou nadřazenou síť silniční, resp. železniční infrastruktury; mimo stanovená záplavová území (v záplavových územích pouze výjimečně a ve zvláště odůvodněných případech).
- Rozvojové plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury vymezovat s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, zejména na CHKO Poodří.
- Koordinovat opatření na ochranu území před povodněmi a vymezit pro tento účel nezbytné plochy.
- V rámci ÚP obcí vymezit v odpovídajícím rozsahu plochy veřejných prostranství a veřejné zeleně.

21. OS13 Ostrava – Třinec – hranice ČR/Slovensko ( - Čadca) - ZÚR MSK zpřesňují vymezení rozvojové osy republikového významu OS13 jako území v rozsahu administrativních obvodů následujících obcí: ORP Jablunkov, ORP Třinec

Požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení se sousedními rozvojovými oblastmi a osami v ČR (Ostrava, Olomouc, Zlín), na Slovensku (Žilina) a v Polsku (Bielsko-Biała, Katowice).
- Zkvalitnění napojení sídel v území na silniční a železniční síť republikového a mezinárodního významu (silnice I/11, III. TŽK) a zkvalitnění dopravní obsluhy území, zejména s vazbou na specifickou oblast republikového významu SOB2 Beskydy a území Slezských Beskyd.
- Ochrana, zkvalitnění a rozvoj obytné funkce sídel a jejich rekreačního zázemí.
- Nové plochy pro bydlení vymezovat současně s plochami a koridory odpovídající veřejné infrastruktury ve vazbě na zastavěná území sídel.
- Plochy pro nové ekonomické aktivity v rámci vymezené osy vyhledávat podle těchto hlavních kritérií: vazba na sídla s významným rozvojovým potenciálem (Třinec, Bystřice, Jablunkov); existující nebo plánovaná vazba na nadřazenou síť dopravní infrastruktury; preference lokalit dříve zastavěných nebo nevyužívaných území (brownfields) a v prolukách stávající zástavby; preference lokalit mimo stanovená záplavová území (v záplavových územích jen výjimečně, ve zvláště odůvodněných případech).
- Umístění republikově významných vedení energetické infrastruktury.
- Podpora restrukturalizace ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb.
- Rozvoj cestovního ruchu a rekreace podporovat zejména v oblasti Slezských Beskyd.
- Při řešení rozvoje rekreačních středisek preferovat intenzivnější využití zastavěných částí obcí a vazbu na zastavěná a zastavitelná území sídel.
- Při umísťování nových sportovních a rekreačních zařízení zohledňovat pohledovou exponovanost lokalit a další podmínky ochrany přírodních a kulturních hodnot krajiny.
- Podpora rozvoje integrované hromadné dopravy ve vazbě na pěší dopravu a cyklodopravu.
- Podpora rozvoje turistických pěších a cyklistických tras zejména nadregionálního a mezinárodního významu.
- Nepřipustit rozšiřování stávajících a vznik nových lokalit určených pro stavby k rodinné rekreaci. Přírůstek kapacit rodinné rekreace realizovat výhradně přeměnou objektů původní zástavby na rekreační chalupy.
- Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí (Třinecko).
- Zajištění prostupnosti území pro velké savce ve směru ZGV.
- Ochrana krajinného rázu a významných krajinných horizontů přiléhajících částí Moravskoslezských a Slezských Beskyd.

#### Úkoly pro územní plánování:

- Zpřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu a vymezení skladebných částí ÚSES při zohlednění územních vazeb a souvislostí s přilehlým územím Slovenska a Polska.
- Zpřesnit průběh nadregionálního biokoridoru ÚSES plnicího funkci přechodu pro velké savce v prostoru Jablunkovské brázdy.

- Rozvojové plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury vymezovat s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, zejména CHKO Beskydy a území Slezských Beskyd.
- Koordinovat opatření na ochranu území před povodněmi a vymezit pro tento účel nezbytné plochy.
- V rámci ÚP obcí vymezit v odpovídajícím rozsahu plochy veřejných prostranství a veřejné zeleně.

#### Rozvojové osy nadmístního významu:

23. OS N1 (Ostrava - ) Opava – Krnov – ZÚR MSK vymezují rozvojovou osu nadmístního významu OB N1 jako území v rozsahu administrativních obvodů následujících obcí: ORP Krnov, ORP Opava

Požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení sousedících rozvojových oblastí a os v ČR (Opava, Krnov, Ostrava) a v Polsku (Opole, Katowice).
- Zkvalitnění napojení sídel v území na silniční síť republikového a mezinárodního významu (silnice I/11, I/56, D47) a celkové dopravní služby území zejména s vazbou na specifickou oblast republikového významu SOB3 Králický Sněžník – Jeseníky.
- Podpora zkvalitnění funkčních a prostorových vazeb s SOBGN3 Králický Sněžník – Jeseníky v osách: Opava – Krnov – Osoblaha (ve vazbě na rozvojovou oblast republikového významu OB2); Krnov – Bruntál (Šternberk Olomouc).
- Plochy pro nové ekonomické aktivity v rámci vymezené osy vyhledávat podle těchto hlavních kritérií: vazba na sídla s významným rozvojovým potenciálem (Opava, Krnov); existující nebo plánovaná vazba na nadřazenou síť dopravní infrastruktury; preference lokalit dříve zastavěných nebo nevyužívaných území (brownfields) a v prolukách stávající zástavby; preference lokalit mimo stanovená záplavová území (v záplavových územích jen výjimečně, ve zvláště odůvodněných případech); minimalizace záborů nejkvalitnějšího ZPF (I. a II. třída ochrany).
- Rozvoj obytné funkce řešit současně s odpovídající veřejnou infrastrukturou ve vazbě na zastavěná území sídel.
- Podpora rozvoje integrované hromadné dopravy ve vazbě na pěší dopravu a cyklodopravu.
- Podpora zajištění odpovídajícího stupně protipovodňové ochrany území.
- Podpora rozvoje turistických pěších a cyklistických tras, zejména nadregionálního a mezinárodního významu.
- Ochrana, zkvalitnění a rozvoj obytné funkce sídel a jejich rekreačního zázemí.
- Ochrana údolní nivy řeky Opavy a jejich přírodních hodnot.

Úkoly pro územní plánování:

- Zpřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu a vymezení skladebných částí ÚSES při zohlednění územních vazeb a souvislostí s přilehlým územím Polska.

- Koordinovat opatření na ochranu území před povodněmi a vymezit pro tento účel nezbytné plochy.

### 2.1.3.2 Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje

Plán dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje je zpracován na základě a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. ze dne 20. května o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Cílem plánu je formulace představ Moravskoslezského kraje o rozvoji veřejné osobní dopravy v kraji, a to z pohledu kvality dopravy, organizace dopravy, rozvoje dopravní infrastruktury včetně zohlednění ekonomického a tarifního. Praktické naplňování plánu je podmíněno vytvořením zejména ekonomických, případně i provozních podmínek, a to na základě schválených dílčích projektů a záměrů. Plán vychází z analýzy a stavu současného zajišťování přepravních potřeb.

Veřejná doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna prostřednictvím železniční, příměstské autobusové a městské hromadné dopravy. Větší část linek je již zařazena do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS.

Obsahem plánu je:

- Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících;
- Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace;
- Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv;
- Harmonogram a způsob integrace (pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících).

### Návrh postupu úprav dopravního řešení v oblastech

- Audit regionálních železničních tratí a z něj vyplývající dopravní opatření
- Model příměstské železniční dopravy v MSK
- Přeshraniční doprava (Polsko, Slovensko)
- Průmyslové zóny
- Řešení dopravní obsluhy v socioekonomicky znevýhodněných oblastech
- Oblast Hradecko
- Oblast Hlučínsko
- Návaznost mezi železniční a autobusovou dopravou v relaci Karvinsko – Ostrava
  - Zajištění pravidelného autobusového spojení severního okolí Kravař – Kravaře – Štítina, případně Háj ve Slezsku s návazností na vlakovou dopravu Esko,
  - Optimalizace autobusové dopravy v oblasti, větší propojení se železnicí.
  - Konkrétní dopravní opatření vyplynou až ze zpracovaného projektu.
- Oblast údolí Porubky
  - Zavedení průběžné tramvajové linky, vedoucí z Hlavního nádraží přes centrum Ostravy, Porubu, Vřesinu a Dolní Lhotu do Budišovic, Zátíší; na tuto linku lze v Zátíší, v Dolní Lhotě a

ve Vřesině napojit autobusové linky příměstské dopravy, dnes jedoucí až do Svinova (resp. vybrané spoje do Mariánských Hor a Vítkovic),

- Zkrácení autobusových linek k tramvaji (odstranění souběhů mezi autobusovou a tramvajovou dopravou) umožní zpravidelnění provozu a posílení dopravní obslužnosti v této oblasti bez nutnosti nárůstu dopravních výkonů.
- Projekt je v současné době projednáván s dotčenými obcemi a dopravci.

J. Oblast Bílovecko

K. Oblast Poodří

L. Dopravní napojení na Letiště L. Janáčka

M. Oblast Havířovsko

N. Oblast Karvinsko

O. Oblast Třinecko

P. Audit příměstských autobusových linek s trvale nízkou poptávkou

Q. Posouzení zavedení přímých autobusových linek k významným zaměstnavatelům nebo institucím

### 2.1.3.3 Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje je zpracována na základě usnesení rady Moravskoslezského kraje č. 10/566 ze dne 3. května 2005 a vychází z požadavku odstranit systémové nedostatky v oblasti přístupu kraje k otázkám cyklistické dopravy – jak jej stanovilo zastupitelstvo Moravskoslezského kraje svým usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004, kterým schválilo Koncepci rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje.

#### Zatřídění sítě v MSK

Podle číselného označení jsou cyklotrasy zařazeny do čtyř tříd (obdoba silniční sítě). Na území celé České republiky nejsou dvě cyklotrasy, označené stejným číslem. Soupis všech vyznačených cyklotras všech tříd v celé České republice je k dispozici na webové stránce Klubu českých turistů, s uvedením data platnosti soupisu (dále uvedené údaje jsou k 30. 6. 2002):

**I. třídy** - označené jednomístnými evidenčními čísly, cyklotrasy č. **1, 2, 3** a **5**. Jedná se o dálkové cyklotrasy mezinárodního charakteru. Moravskoslezským krajem vede cyklotrasa č. 5.

**II. třídy** - označené dvomístnými evidenčními čísly, v současnosti cyklotrasy č. **11 - 56**. Jedná se o dálkové trasy národního charakteru. Řešeným územím vedou cyklotrasy č. 46, 55, 56.

**III. třídy** - označené třímístným evidenčním číslem, jedná se o cyklotrasy č. **103 - 561**. Jedná se o regionální trasy. Na území Moravskoslezského kraje se nachází tyto cyklotrasy: č. 502, 503, 511, 551, 553, 561

**IV. třídy** - označené čtyřmístným evidenčním číslem, dnes jsou označeny cyklotrasy č. **0001 - 6158**. Pro jednotlivé části České republiky jsou přiděleny první číslice takto: 0 - Středočeský region, 1 - Jihočeský



region, 2 - Západočeský region, 3 - Severočeský region, 4 - Východočeský region, 5 - Jihomoravský region a 6 - Severomoravský region. Jsou to místní cyklotrasy. Značené cykloturistické trasy v kraji.

Statutární město Ostrava má vypracovávánu Koncepti rozvoje cestovního ruchu z roku 2004.

Město Ostrava má v plánu vybudovat síť 330 km cyklostezek a cyklotras. Každoročně je z rozpočtu města vyčleňována částka cca 10 mil Kč na výstavbu nových cyklistických stezek. Dosavadních 172 km tras vyrostlo od roku 1990, kdy Ostrava začala cyklostezky budovat. Souběžně vznikaly další desítky kilometrů, které spojují Ostravu s okolím. Nejlepším průvodcem po ostravských trasách je cykloturistická mapa Ostravy.

- Cíle stanovené městem Ostravou pro rozvoj cyklistiky na území města:
- v cílovém stavu územního plánu města je navrženo cca 330 km cyklistických tras,
- v každém městském obvodu by měla být osazena alespoň jedna cyklistická mapa,
- městské trasy jsou důsledně značeny jednotným systémem písmeny od A do Z,
- cyklistické stezky nově budované budou pro zvýšení bezpečnosti provozu převážně v barvě červené,
- na okraji města trasy navazují a navážou na všechny ostravské trasy cyklotrasy sousedních obcí a měst nebo trasy značené Klubem českých turistů,
- podle cyklistů se prioritně počítá s budováním stezek podél hlavních komunikací, a to pokud možno v asfaltové úpravě.

Z 75% jsou stávající cyklistické trasy vedeny po málo frekventovaných komunikacích a cca v 25 % jsou samostatně vedené cyklostezky.

Projekty:

- **Vedení cyklotras Greenway na území města Ostravy** - Vyhledávací studie trasy podél řek Odry a Ostravice, 2006 – 2008
- **Cyklotrasa Ostrava – Beskydy** - Návrh trasy v rámci zadání akce, řešení a výstavba některých úseků (př. Frýdek Místek), 2008 - 2010

Hlavní oblasti, kde by se měla soustředit podpora kraje, jsou:

- zpracování průzkumů, analýz, studií k rozvoji cyklistické dopravy na území kraje,
- vybudování bezpečných cyklistických komunikací ve městech a obcích, které budou pro tyto druhy cyklotras využívány,
- rozvoj cykloturistiky v souladu s platnou legislativou ČR,
- návrhu vedení cyklistické a cykloturistické dopravy, umožňující propojení s železniční a silniční sítí (přestupní a nástupní místa),
- rozvoje mezinárodních, resp. dálkových a nadregionálních cyklotras, probíhajících krajem,
- vytvoření pasportu cyklotras včetně silničního cykloturistického značení na silnicích II. a III. třídy,
- provádět, na základě pasportu značení jeho údržbu, resp. toto finančně (granty) podporovat,



- motivovat a podporovat obce, města, regiony a mikroregiony pro tuto činnost na komunikacích ve své správě,
- na základě pasportu cyklotras navrhovat úpravy komunikací, po kterých vedou značené cyklotrasy, resp. podporovat přeložky cyklotras na bezpečnější trasy nebo na cyklostezky,
- změny v legislativě v rámci řešení cyklistické dopravy, především ve prospěch cyklistické dopravy,
- sjednotit způsob řešení cyklistické dopravy a cykloturistiky v územních plánech kraje a navrhnout metodiku řešení v rámci celé ČR.

Dokument uvádí tyto priority a cíle:

- **Priorita 1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území**
  - CÍL 1.1. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu
  - CÍL 1.2. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
  - CÍL 1.3. Posílení výzkumu v dané oblasti
- **Priorita 2. Rozvoj cykloturistiky v kraji**
  - CÍL 2.1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky
  - CÍL 2.2. Využití cykloturistiky pro obnovu venkova
  - CÍL 2.3. Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie
- **Priorita 3. Podpora průřezových témat**
  - CÍL 3.1. Rozvoj cyklistiky v území
  - CÍL 3.2. Aktivní účast kraje na úpravách legislativy.

#### **2.1.3.4 Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje**

Původní koncepce pochází z roku 2004, navazující materiál z roku 2008 nese název „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004“.

Obsahem tohoto materiálu je vyhodnocení stávajícího základního programového dokumentu „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“, který byl schválen Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje, usnesením č. 24/979/1 ze dne 10. června 2004 a zpracování návrhu dalších kroků a opatření pro jeho naplňování. Jedná se o prověření původních záměrů sledovaných Koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (dále též „Koncepce“) s vyhodnocením jejich vzájemné vazby, souslednosti a vlivu dopadu vládního plánu rozvoje nadřazené silniční sítě a železnice, případně dokumentů přijatých v mezidobí od schválení Koncepce a návrh věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, funkceschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje jako celku ve třech návrhových etapách:

- do 5 let (r. 2009 - 2013) – období postupného náběhu provozu D47 (D1), R48, Strategická průmyslová zóna Nošovice, Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Strategická průmyslová zóna Ostrava - Mošnov a dalších staveb páteřní sítě pozemních komunikací a železnic v Moravskoslezském kraji,

- 5 - 10 let (r. 2014 - 2018) – období po dokončení těchto rozvojových záměrů s důrazem na dobudování sítě pro dopravní dostupnost širšího území Moravskoslezského kraje,
- cílový výhledový stav.

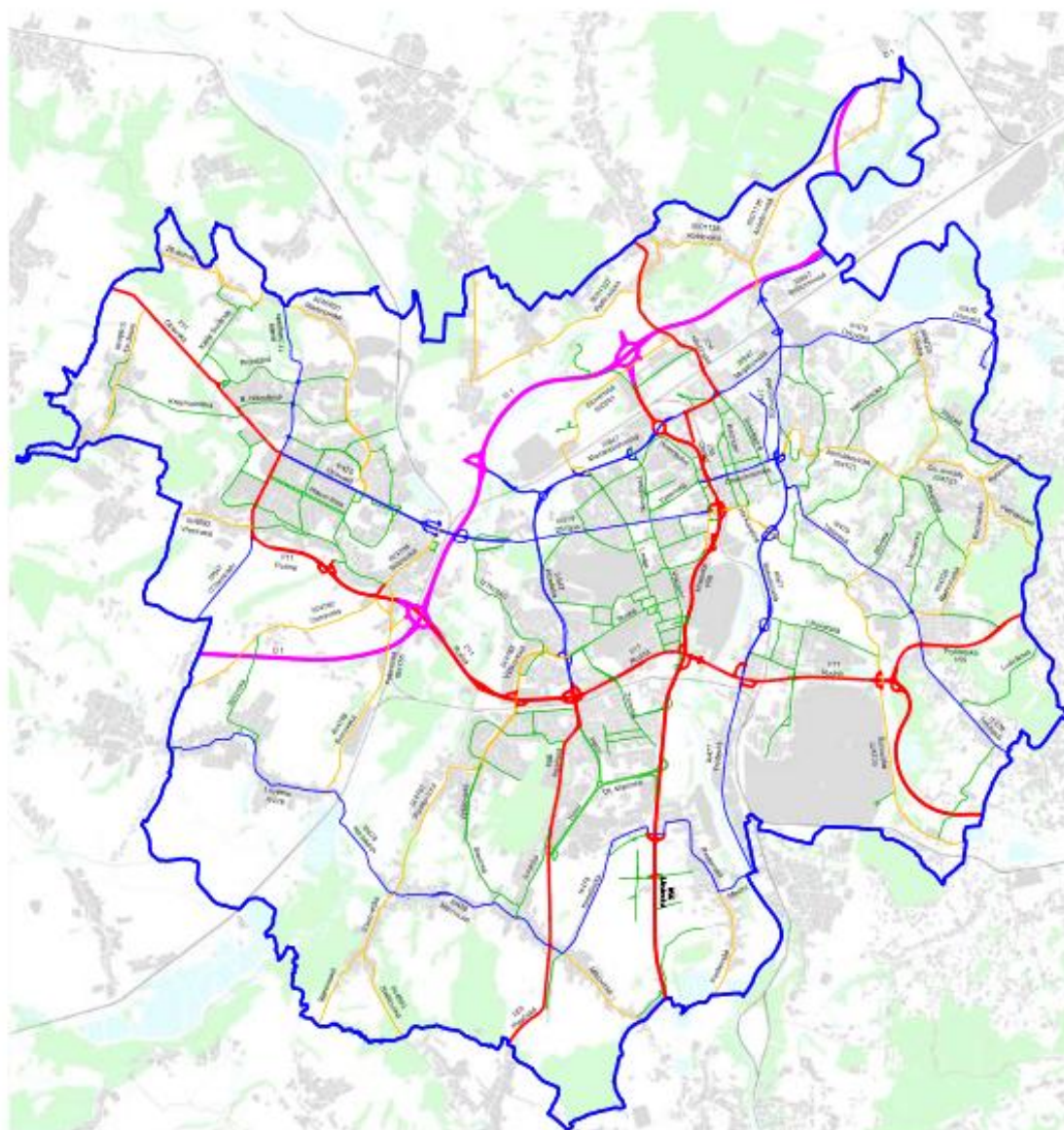
Pro tyto etapy byla provedena analýza dopravní infrastruktury jednotlivých druhů doprav, vč. definice jejich vzájemné vazby a požadavků na koordinaci jejich technického řešení i časové realizace. Materiál nepopisuje vize nebo strategické cíle, popisuje jednotlivé dopravní stavby a jejich předpokládaný vývoj.

Tabulka 4- Pozemní komunikace na území Ostravy. Zdroj: Ročenka dopravy 2013, Ostravské komunikace

<b>POZEMNÍ KOMUNIKACE NA ÚZEMÍ OSTRAVY</b>				
<b>Kategorie</b>	<b>Jednotka</b>	<b>Rok 2011</b>	<b>Rok 2012</b>	<b>Rok 2013</b>
Dálnice	km	17,490	17,490	17,490
Silnice	km	194,123	194,149	193,346
z toho I. třída	km	50,465	50,465	50,463
z toho II. třída	km	64,581	64,598	64,598
z toho III. třída	km	79,086	79,086	78,285
Místní komunikace	km	821,501	821,501	823,382
z toho I. třída	km	56,203	56,205	55,791
z toho II. třída	km	83,114	83,278	83,661
z toho III. třída	km	682,521	682,018	683,930

Poznámka: V uvedených délkách silnic v souladu s metodikou SDB nejsou započítány délky ramp a větví křižovatek.

Obrázek 1- Pozemní komunikace na území Ostravy. Zdroj: Ročenka dopravy 2013, Ostravské komunikace



LEGENDA:

<span style="color: magenta;">—</span>	DÁLNIČE
<span style="color: red;">—</span>	SILNICE I. TŘÍDY
<span style="color: blue;">—</span>	SILNICE II. TŘÍDY
<span style="color: yellow;">—</span>	SILNICE III. TŘÍDY
<span style="color: green;">—</span>	VYBRANÉ MÍSTNÍ KOMUNIKACE



Vymezení páteřní komunikační sítě tvořené vybranými komunikačními tahy, které prezentují motiv tzv. „slezského komunikačního kříže“ se v koncepci v zásadě nemění.

Za problémové prvky funkceschopnosti páteřní komunikační sítě v Ostravě byly označeny tyto:

- sil. I/58, průtah Ostrava, Přívoz – řešeno výstavbou dálnice D1 a jejího přivaděče tzv. prodloužené ul. Místecké s jejím napojením na dálnici D1

- sil. I/11, průtah Ostrava, Poruba – řešeno výstavbou přeložky silnice I/11 (prodloužená Rudná)
- sil. I/11, Ostrava, úsek Kunčice – Vítkovice

Dále byly na výhledové páteřní komunikační síti definovány problémové body sítě jejich stabilizace v území:

- dopravní napojení území na tah R56 – zohlednění napojení území v logických bodech pro maximální využití R56 pro vazby Opava – Ostrava

Návrh úprav komunikační sítě jádrového území:

- zrušení záměru na výstavbu silnice II. třídy jako východní obvodové komunikace Ostravy s prodloužením až do Bohumína na sil. I/67
- dostavba mimoúrovňové křižovatky tahu R 56 pro napojení rozvojové plochy průmyslové zóny Hrabová, posun začátku režimu rychlostní komunikace na hranici území města Ostravy
- sledovaná trasa přeložky silnice II/478 v trase prodloužené ul. Mostní a nové ul. Krmelínské, plnění dlouhodobě funkci „jižní tangenty“ Ostravy
- změna trasy ul. Železárenské, silnice II/479, v oblasti centra Karolína
- návrh vhodného situování mimoúrovňových křižovatek na trase přeložky silnice I/56 (R56) v úseku Ostrava – Opava pro zajištění dopravní obsluhy území

Dokument „Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje“ byl pořízen v r. 2004 a některé ze záměrů v území dotýkajících se města Ostravy jsou již realizovány anebo jsou v realizaci.

### 2.1.3.5 Revize transevropské dopravní sítě TEN-T

Dle popisu Moravskoslezského kraje je hlavním cílem vytvořit a rozvinout komplexní TEN-T sestávající z infrastruktury pro železnice, vnitrozemské vodní cesty, silnice, námořní a leteckou dopravu, a zajistit tak řádné fungování vnitřního trhu a upevnění hospodářské a sociální soudržnosti.

Evropská komise vymezila 27 evropských uzlů, které budou propojeny podle zadaných kritérií do **prioritní sítě** (core network). Na prioritní síť navazují trasy (comprehensive network) na úrovni regionů a členských států pro zajištění dopravního přístupu zboží a občana na síť TEN-T. Moravskoslezský kraj, vzhledem ke své poloze na historické evropské obchodní cestě sever-jih, která pohybem zboží, osob i kapitálu mimo centrum státu dlouhodobě ovlivňuje hospodářský i společenský vývoj kraje, přizpůsobuje své rozvojové plány atraktivitě kraje zejména pro mezinárodní tranzit i intenzivnímu působení významných hospodářských oblastí mimo území České republiky. V zájmu dokončení páteřní dopravní sítě pozemních komunikací, železnic, ale i návazné logistiky, letecké dopravy a hospodářství se Moravskoslezský kraj aktivně zapojil do přípravy Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T).

Prioritní rozvojevou osou kraje jak z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury, tak i z hlediska širšího hospodářského, sociálního i kulturního rozvoje je severojižní (Baltsko – Adriatická) evropská osa. Na základě této prioritní osy a koncepčních dokumentů v oblasti dopravní infrastruktury zformuloval Moravskoslezský

kraj vlastní návrh uspořádání evropské dopravní sítě v kraji. Záměr rozvoje sítě TEN-T schválilo zastupitelstvo kraje usnesením č. 23/2021 ze dne 29. 2. 2012. Kraj tento záměr úspěšně představil v Opolském a Katowickém vojvodství i v Žilinském kraji a prosazuje jej i na národní úrovni.

### 2.1.3.6 Akční hlukový plán aglomerace Ostrava

Dokument byl vypracován společností EKOLA group, spol. s r.o. v září roku 2008, pořizovatelem je Krajský úřad Moravskoslezského kraje.

Jeho cílem je řízení postupů a priorit při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením v oblasti zdrojů hluku ve venkovním prostředí a docílit tak snížení počtu hlukově zatížených osob v okolí sledovaných zdrojů hluku.

Celý proces je stanoven a požadován jako cyklický s minimálním cyklem 5 let, kdy je předpokládáno, že v tomto období může dojít k realizaci některých plánovaných opatření, které by se zákonitě v dalším kole strategického hlukového mapování již měly na výsledcích projevit. Jak je patrné, jedná se o dlouhodobý proces postupného snižování zatížení území hlukem v okolí legislativou vybraných dominantních zdrojů hluku. Celý proces tedy slouží pro řízení a zpětnou vazbu-kontrolu úspěšnosti snahy státu, resp. provozovatelů jednotlivých zdrojů hluku při eliminaci jejich negativních dopadů.

Na základě výsledků SHM aglomerace Ostrava, SHM Moravskoslezského kraje a Akčního hlukového plánu pro hlavní pozemní komunikace aglomerace Ostrava byla v rámci řešení akčního plánu lokalizována problematická místa (využitím metody průniku ploch zatížených nad mezní hodnotou ve vztahu k hustotě osob na hodnocených plochách), na která je nutné zaměřit pozornost z hlediska akustického řešení („hot spots“). Jedná se především o okolí následujících ulic v aglomeraci Ostrava:

- Sokolovská (k.ú. Poruba – sever),
- Hlavní třída (k.ú. Poruba),
- Senovážná (k.ú. Moravská Ostrava),
- Výškovická (k.ú. Zábřeh nad Odrou),
- Hlavní třída a Dlouhá třída (k.ú. Havířov – město),
- 17. listopadu (k.ú. Havířov – Bludovice).

Na základě výsledků SHM bylo dále zjištěno, že zcela dominantním zdrojem hluku na území aglomerace Ostrava je provoz na komunikacích (silniční a tramvajová doprava).

Akční plán uvádí tyto možnosti snižování hlukové zátěže ze silniční dopravy

#### 1) Urbanisticko-dopravní opatření

- Nové trasy komunikací vést vždy v dostatečné vzdálenosti od chráněných budov.
- Rychlostní komunikace, dálnice a komunikace s vysokou intenzitou dopravy přednostně vést v dostatečném odstupu od obytných území a území s vyššími nároky na hlukovou ochranu.



- Optimalizovat přepravní nároky a zefektivnit přepravní vztahy.
- Vyloučit resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území.
- Vyloučit těžkou nákladní dopravu v blízkosti obytných souborů a v centru aglomerace.
- Jednotlivé druhy dopravy soustředit do hlavních tras a koridorů s možností vytvoření protihlukových opatření.
- V aglomeraci vytvořit podmínky pro preferenci městské hromadné dopravy a minimalizaci individuální dopravy např. formou regulace parkování, případně mýtného v centrální části města.
- Novou akusticky citlivou výstavbu plánovat a povolovat v dostatečné odstupové vzdálenosti od zatížených komunikací, resp. nepovolovat v území s již existující nebo výhledovou předpokládanou vysokou akustickou expozicí.
- Parkoviště a další dopravní plochy navrhovat v dostatečné vzdálenosti od chráněných objektů a území typu (obytných, zdravotnických, školních, rekreačních).
- Organizovat klidové zóny s vyloučením automobilové dopravy a s časově omezeným vjezdem vozidel pro zásobování v centrálních částech měst a sídel.

## 2) Dopravně-organizační opatření

- Omezení rychlosti všech nebo jen nákladních vozidel.
- Omezení, resp. dodržení rychlosti jízdy vozidel v noční době.
- Snížení intenzity dopravy zákazem vjezdu nákladních vozidel, zřizováním objížděk a určením jednosměrných ulic.
- Vyčlenění zvláštního jízdního pruhu pro určité druhy vozidel např. autobusy.
- Vhodné umístění zastávek hromadné dopravy a parkovacích ploch.

## 3) Stavebně-technická opatření

- Zabezpečení podmínek pro plynulý pohyb vozidel.
- Odstranění nerovností vozovek pozemních komunikací, výtluků a překopů, ale i nevhodných příčných prahů (stavebních i mechanických). Zajištění jejich stálé a dokonalé údržby.
- Budování krytů vozovky ze speciálních asfaltů.
- Vedení tras v zářezu, tunelem, galerií.

## 2.2 NÁVAZNOST NA PLATNOU LEGISLATIVU

Kromě dokumentů zmiňovaných v předchozích kapitolách (nadnárodní, národní a regionální rámec) upravují oblast dopravy konkrétní legislativní nástroje. Jedná se o zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění, který umožňuje upravit vnitřní poměry správy statutárního města obecně závaznou vyhláškou, jíž je v tomto případě vyhláška č. 14/2013, „Statut města Ostravy“ (dále jen „Statut“) v platném znění. Dalšími právními předpisy, které konkrétně upravují problematiku dopravy, jsou vyhlášky a nařízení města a jednotlivých městských obvodů. Nelze opomenout ani zákony č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, které umožňují místní úpravu a organizaci provozu na pozemních komunikacích a zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, který upravuje provoz trolejbusů a

tramvají. Bezbariérovost upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

## 2.3 POSOUZENÍ STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA

### 2.3.1 Územní plán (UPO)

Územní plán je druh územně plánovací dokumentace, která si klade za cíl racionalizaci prostorového a funkčního uspořádání území v krajině a jejího využití. Má za cíl nalézt takové předpoklady, které by umožnily další výstavbu a trvale udržitelný rozvoj spočívající v nalezení vyváženého stavu mezi zájmy životního prostředí, hospodářství a pro společenství lidí obývajících dané území. Územní plán má naplnit potřeby současné generace tak, aby umožnil existenci a přežití i generací příštích.

Územní plán vznikl dle zadání Útvaru hlavního architekta Magistrátu města Ostravy. Z jeho znění vybíráme:

#### 1) KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ

Respektovat základní urbanistickou koncepci a její regulaci, která je promítnuta a vyjádřena v grafické a textové části UPO, jejímž cílem je:

- město Ostravu rozvíjet v souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008 jako metropoli Ostravské sídelní regionální aglomerace. Respektovat jeho funkci obchodně-průmyslového a kulturně-vědeckého centra „Rozvojové oblasti Ostrava OB2“,
- respektovat republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území,
- vytvářet územní předpoklady pro stabilizaci počtu obyvatel Ostravy, zejména podporovat rozvoj pracovních příležitostí a připravovat plochy pro výstavbu objektů pro kvalitní bydlení,
- vytvářet vyvážené příznivé podmínky pro bydlení, práci a rekreaci obyvatel města, udržet rovnováhu mezi rozvojem města a ochranou životního prostředí,
- dbát na citlivé řešení přechodu mezi zastavitelným územím a volnou krajinou se zřetelem na hodnoty krajinného rázu, zejména při kontaktu zástavby se zvláště chráněnými územími,
- vytvářet podmínky pro kvalitní urbanistické provázání městských částí a tím zlepšení ekonomie provozu města (dopravní, technická infrastruktura, využívání vnitřních rozvojových rezerv),
- zaměřit se na odstranění zátěží na plochách spojených s dřívější průmyslovou činností a využít takto získané plochy pro rozvoj města - jedná se zejména o lokality: Dolní Vítkovice, Hrušov, Vítkovice, Karolina, centrální odval Zárubek, odval Nová huť, odval Hrabůvka, laguny Ostramo, Hrušovské chemické závody, Bartovice - skládka ocelářských kalů, halda dolu Šverma v Přívoze,
- rozvíjet a podporovat oživení centra města rozvojem bydlení a dalších aktivit,
- doplňovat občanské vybavení v obytných zónách,
- polyfunkčnost jednotlivých městských částí,
- rozvíjet vysoké školství, vědu a výzkum,



- využití přírodních hodnot území města pro vhodné volnočasové a rekreační aktivity jeho obyvatel při respektování zásad ochrany životního prostředí,
- vznik uceleného a spojitého systému zeleně na území města Ostravy včetně jeho propojení s krajinou sousedních obcí.

## 2) KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Plochy dopravní infrastruktury vymezuje UPO 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 UPO pro zajištění dalších dopravních funkcí města (dopravní terminály, záchytná parkoviště, vozovny, depa, překladiště apod.).

Plochy dopravní infrastruktury dělí UPO na plochy: Pozemní komunikace, Železniční doprava, Tramvajová doprava a Doprava ostatní.

Koncepce dopravní infrastruktury a podmínky pro její umístování je vymezena v textové části UPO a v grafické části UPO, ve výkresech:

- V2 – Hlavní výkres – Urbanistická koncepce,
- V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava.

Vedení tras pozemních komunikací je v grafické části UPO pro názornost a pro umožnění GIS analýz (vazba na datový model UPO) znázorněno osami komunikací umístěnými uvnitř dopravní plochy. Toto znázornění polohy komunikace je pouze orientační a pro návazná řízení nesmí být zohledňováno. Závazné je vymezení dopravní plochy.

Navržené typy (tvary) křižovatek dokladované zákresem os jsou pouze orientační. Jejich tvar odpovídá informacím známým v době zpracování UPO. Typ křižovatek může být v navazujících projekčních stupních upřesňován. Případná změna označení silnice, železnice nemá na další rozhodování o využití území vliv, slouží pouze pro přesnější orientaci.

### **Širší dopravní vazby**

- v kontextu rozvoje dopravní infrastruktury krajského, republikového a evropského významu realizovat dostavbu a modernizaci dopravní infrastruktury města Ostravy s cílem zlepšit stávající nevyhovující prvky,
- územně hájit a respektovat záměry výstavby a přestavby základní sítě pozemních komunikací stanovené UPO s páteřním motivem kříže dálnice D1 a silnic I/56 a I/11, tzv. "Slezského kříže" znázorněné ve výkresu V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava,
- územně hájit a respektovat záměry výstavby a přestavby sítě železniční dopravy stanovené UPO s nosným prvkem koridorové tratě a územní rezervu pro trasu vysokorychlostní železniční tratě,
- územně hájit a respektovat záměry výstavby oderské větve průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe včetně záměru splavnění toku návazné větve Ostravice pro rekreační dopravu,

- v území hájit a vytvářet podmínky pro výstavbu sítě cyklistických tras s páteří sítě dálkových a krajských tras a ty pak dále doplňovat o navazující síť obsluhující již konkrétní území,
- respektovat návaznosti dopravní sítě (napojovací body) na sousední obce definované ve výkresu odůvodnění UPO O2 – *Širší vztahy*.

### **Pozemní komunikace**

- Respektovat koncepci rozvoje základní sítě pozemních komunikací stanovenou UPO, která je tvořena roštem tahů dálnice D1, silnic I/11, I/56, I/58 a I/59 a na ně navazujících silnic ve významu II. a III. tříd a významných místních komunikací.
- Územně hájit a podporovat v návaznosti na vývoj dopravní situace realizaci návrhových prvků sítě pozemních komunikací, uvedených v následující tabulce a v seznamu veřejně prospěšných staveb UPO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.
- Hájit plochy pro úpravy (přestavby) dálniční sítě, silnic I. třídy, silnic ve významu II. třídy, silnic III. třídy a místních komunikací znázorněných ve výkresu **V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava**, zařazených do seznamu veřejně prospěšných staveb UPO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.

### **Železniční síť**

- Respektovat koncepci rozvoje základní železniční sítě stanovenou UPO a znázorněnou ve výkresu V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava,
- Územně hájit a podporovat v návaznosti na vývoj dopravní situace realizaci návrhových prvků železniční sítě, znázorněných ve výkresu: V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava, uvedených v následující tabulce a zařazených do seznamu veřejně prospěšných staveb UPO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.
- Respektovat v grafické části UPO vymezené záměry na dobudování zastávek na stávající základní železniční síti pro zlepšení obsluhy území Kunčic, Vítkovic a Zábřehu,
- respektovat v UPO vymezené záměry na elektrifikaci a modernizaci tratí,
- respektovat v grafické části UPO vymezené koridory pro výstavbu regionální lehké kolejové dopravy (LRT) pro vazby Ostrava – Hlučín, Ostrava – Orlová a Ostrava – Havířov,
- hájit plochy územních rezerv pro záměry dostavby železniční sítě a tratí regionální lehké kolejové dopravy (LRT) znázorněných ve výkresu: V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava.

### **Tramvajová doprava**

- Respektovat koncepci rozvoje tramvajové sítě stanovenou UPO a znázorněnou ve výkresu V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava,
- respektovat záměry výstavby tramvajové sítě zakreslené v grafické části UPO, zařazené do seznamu veřejně prospěšných staveb UPO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.

### 2.3.2 Generální dopravní plán města Ostravy (GDP)

Generální dopravní plán byl pořízen v roce 1997 a částečně aktualizován v roce 2003 (pro oblast parkování v centru města). Generální dopravní plán jako dopravně-inženýrská dokumentace vymezuje hlavní směry rozvoje dopravní soustavy města pro jednotlivé druhy doprav. Z koncepční části vybíráme:

Hlavním cílem městské dopravní politiky bylo nalezení řešení, které splní požadavky na uspokojení dopravních nároků města s nejmenšími možnými nároky na energii, čas, materiál a peníze a s co nejméně možnými negativními vlivy na životní prostředí. Cílem bylo vytvoření "sociálně a ekonomicky únosné městské dopravy", v jejímž středu pozornosti bude občan se svými požadavky na její funkčnost, bezpečnost a mobilitu. Bylo však nutno předpokládat, že se v praxi nepodaří z různých důvodů zajistit dosažení stanovených cílů. Stejně tak je nutno si uvědomit dynamiku vývoje společnosti spojenou se změnami základních vstupních podkladů této práce. Z toho důvodu bylo zpracování prognózy provedeno ve dvou variantách, odrážejících dva možné vývojové trendy v dělbě přepravní práce IAD : MHD, které je možno charakterizovat takto:

- prosazení účinné preference veřejné osobní dopravy, přinášející pozitivní efekt ve zmírnění očekávaného poklesu podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce,
- výrazný pokles podílu městské hromadné dopravy na dělbě přepravní práce a z toho plynoucí výraznější nárůst podílu osobní individuální automobilové dopravy.

Meze, resp. podmínky těchto dvou trendů vývoje dělby přepravní práce byly stanoveny v podobě optimální (příznivější pro HD) a maximální (nepříznivé pro HD). V řešení dopravní problematiky byl uplatňován diferencovaný přístup s ohledem na odlišný význam a funkci území (centrum, obytné zóny, průmyslové oblasti) i na funkci a význam jednotlivých druhů doprav. Snahou bylo hledání vyváženého řešení mezi protichůdnými tlaky na zajištění funkce a potřeb dopravy a požadavky na omezení jejich dopadů na životní prostředí.

#### **Zásady návrhu GDP**

1. Dopravní plánování je jen jednou ze součástí plánování vývoje města, a proto musí být zpracováváno v souladu s jeho ostatními záměry. Zejména jde o vazbu na územně - plánovací dokumentaci. Cílem je **omezení nežádoucí mobility** tzv. racionalizací přepravních vztahů a sledování ekologicky únosného řešení městské dopravy. K tomuto by mělo přispět zejména:
  - zkracování fyzických vzdáleností a funkční provázanost mezi bydlením a prací,
  - obnova řemesel a vhodných výrobních činností v obytných oblastech,
  - ochrana vnitřního centra a obvodových center před dopravně náročnými zařízeními,
  - vhodné dopravní napojení výrobních celků, včetně jejich napojení na železnici, příp. další druhy doprav.
2. Rozvoj městské dopravy řešit jako komplex dílčích částí dopravního systému představovaný veřejnou osobní dopravou, pěší a cyklistickou dopravou, motorovou dopravou dynamickou a statickou a ostatních druhů doprav (vodní, letecká a železniční) s vazbou na vzdálenější cíle regionální,

- celostátní a mezinárodní dopravy. **Veřejnou osobní dopravu považovat za alternativní dopravu, rovnocennou s individuální automobilovou dopravou.**
3. Navrhované systémové uspořádání veřejné osobní dopravy bude vedeno záměrem **postupné integrace** dosud samostatně, nezávisle a tím i nekoordinovaně fungujících dopravců vnitroměstské i vnější (příměstské) veřejné osobní dopravy. Základním a jednotícím prvkem je **jednotný tarifní systém**, který by měl spolu s opatřeními na úseku dopravní infrastruktury a vhodné dopravní politiky zajistit co nejvyšší podíl hromadné dopravy v dělbě přepravní práce (mezi IAD a HD).
  4. Pro pěší dopravu budou vytvářeny podmínky **zkvalitnění pohybu v zónách městského centra** a obvodových center, **zlepšení podmínek pro křížení pěších tras** s intenzivní dopravou motorovou (včetně rychlostních komunikací), zlepšení podmínek na dopravně nebezpečných místech, **zkvalitnění přístupů pěších k zastávkám MHD.**
  5. **Podpora cyklistické dopravy** bude zaměřena na návrh postupných kroků, sledujících vytváření podmínek pro bezpečný provoz cyklistické dopravy a to jak v její dopravní funkci na území města, tak i rekreační funkci na cykloturistických trasách v okolí města. Součástí tras musí být zařízení pro rychlé a bezpečné uložení kol.
  6. **Podpora zdravého a estetického prostředí města** představuje ochranu životního prostředí cílevědomými opatřeními v dopravě k omezování dopravního hluku a emisí počínaje dopravním plánováním a konče technickými a stavebními opatřeními.
  7. **Prosazování koncepce plošného dopravního zklidnění zejména městského centra**, obvodových center a obytných oblastí s cílem omezit nežádoucí zbytnou dopravu v těchto oblastech.
  8. **Zvyšování kvality veřejné dopravy osob je hlavním prvkem navrhované dopravní politiky**, zejména na území města, jejím cílem bude omezení očekávaného poklesu podílu veřejné dopravy osob na celkové dělbě přepravní práce. Za rozhodující zásady v tomto směru je považováno:
    - dopravní zajištění cesty, zrychlení veřejné dopravy s cílem udržet co nejkratší doby cest a garance dodržování jízdních řádů,
    - pohodlné a z hlediska vazeb racionální řešení přestupních uzlů a zastávek s odpovídajícím vybavením,
    - jednoduché, sociálně únosné uspořádání tarifního systému s možností jeho dalšího rozvoje
    - přijatelné intervaly v sedlovém i špičkovém období,
    - postupné vybavení vozového parku moderními dopravními prostředky se sníženou podlahou pro ulehčení přepravy zejména tělesně postižených a starších občanů,
    - vhodná restriktivní politika individuální dopravy pro podporu dopravy veřejné,
    - publicita výkonnosti a výhodnosti veřejné dopravy osob a jejího přínosu pro životní prostředí.
  9. **Příměstskou železnici lze považovat za hlavní nositelku vnější veřejné osobní dopravy**, obdobně jako tramvaje v dopravě vnitroměstské. Pro zkvalitnění její funkce budou nutné dílčí úpravy kolejové sítě včetně vyřešení co nejlepších vazeb na další prostředky veřejné dopravy.
  10. Důležitým prvkem je **vytváření podmínek pro pohyb tělesně postižených občanů**, kde jde především o postupné technické zpřístupnění objektů a zařízení zejména těžce tělesně postiženým

občanům. Zaměřit se i na požadavky nevidomých. Patří sem i **odstraňování fyzických bariér**, budování vyhrazených parkovacích stání, provoz speciálních nebo upravených dopravních prostředků veřejné osobní dopravy.

11. Při řešení individuální automobilové dopravy bude sledováno **především intenzivní využívání kapacit stávajících dopravních zařízení**. Doplnění sítě pozemních komunikací novými pak musí splňovat kapacitní odůvodněnost, nároky na městské a ekologické řešení, při němž je třeba uplatňovat diferencovaný přístup k řešení podle charakteru území a dopravně-urbanistické funkce komunikace. Dopravní politiku tvoří tyto zásady:

- diferencovaný rozvoj a dostavba sítě pozemních komunikací s ohledem na území, kterým prochází,
- návrh technického řešení podřídit podmínkám území a požadavku na účinnou a ekonomicky přijatelnou ochranu před negativními účinky dopravy,
- sledování cíleného omezování propustnosti vybraných komunikací a křižovatek směrem k centru,
- kanalizování dopravy, tj. její soustředění do vybraných pozemních komunikací hlavní sítě při současném zajištění jejich dopravně - urbanistické funkce,
- účinná a diferencovaná regulace přístupu dopravy do území v okolí pozemních komunikací hlavní sítě,
- účinný systém organizace a řízení dopravy.

12. Důležitým prvkem dopravní politiky, úzce navazujícím na řešení individuální automobilové dopravy, je řešení statické dopravy (parkování a odstavování vozidel). Řešení v této oblasti bude sledovat pokrytí celkových nároků na parkování a odstavování vozidel. Při uspokojování nároků na parkování bude kladen důraz na diferencovaný přístup s **cílem omezit zatížení centra a obytných oblastí**. V oblasti odstavování vozidel bude řešení zaměřeno na pokrytí poptávky v reálných docházkových vzdálenostech. K hlavním zásadám dopravní politiky zde bude patřit:

- stanovení horní hranice parkovacích kapacit diferencovaně s ohledem na funkci dané části města,
- vytváření podmínky postupného útlumu dojezdů cílové dopravy do vybraných městských částí (centra) budováním systému záchytných parkovišť - budování parkovacích objektů,
- zavádění tržních principů využívání nabídek parkovacích kapacit včetně obdobného využívání nabídek parkovacích prostorů a pozemků určených k výstavbě parkovacích kapacit,
- uplatňování podmínek zajištění potřebných parkovacích i odstavných kapacit při novostavbách a rekonstrukcích objektů.

13. Pro co nejefektivnější využití silniční a železniční dopravy bude třeba vytvořit nezbytné podmínky pro vzájemnou vazbu těchto dvou dopravních systémů. Lze očekávat, že z hlediska negativních vlivů dopravy budou hledány technické i legislativní možnosti pro zvyšování podílu železnice v přepravě nákladů. Na tento trend je nutno reagovat vytvořením vhodných podmínek pro rozvinutí vzájemných vazeb (překladiště, integrovaný systém atd.).

### 2.3.3 Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě

Dokument pořídilo město Ostrava v září roku 2010.

Předmětem řešení Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě je:

- analýza vývoje a stavu stávajících cyklistických komunikací ve městě a okolí,
- sjednocení návrhů územně-plánovacích dokumentací a podkladů,
- rozdělení sítě cyklistické dopravy na páteřní a doplňkové,
- návrh postupu výstavby na další období,
- odhad nákladů na výstavbu páteřní sítě,
- projednání v orgánech města.

Základními pilíři návrhu jsou následující zásady:

- princip udržitelného rozvoje,
- zásada ochrany životního prostředí, rovnosti šancí a sociální politiky,
- město musí rozvíjet dopravní systémy tak, aby byly podporovány environmentálně šetrné druhy dopravy, jako je pěší, cyklistická a městská hromadná doprava,
- podpora opatření pro vytváření předpokladů pro větší zapojení nemotorové dopravy na krátké vzdálenosti,
- uplatnění prvků ochrany zranitelných účastníků silničního provozu, vytváření podmínky pro segregaci motorové a nemotorové dopravy, zklidňování dopravy včetně úprav průtahů.

Cílem návrhu Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě je především:

- dobudovat kvalitní napojení města na stávající a výhledovou evropskou, republikovou (dálkovou), regionální a místní cyklistickou síť v okolí města vč. průtahu páteřních (základních) cyklistických komunikací městem,
- dobudovat síť cyklistických komunikací zajišťujících potřeby denní dojížděky i rekreace občanů města,
- zjistit finanční náročnost celkového řešení páteřní cyklistické sítě na území města,
- zajistit provázanost navrženého řešení s připravovanými, plánovanými a výhledovými dopravními, případně jinými stavbami v území,
- sloužit jako podklad pro nové územně-plánovací dokumentace,
- umožnit městu podání dalších žádostí o dotace z fondů, umožňujících výstavbu cyklistických stezek a tras (ROP, IPRM, SFDI, apod.),
- navrhnout na základě určení priorit dostavby páteřní sítě etapizaci sítě s reálným pohledem vzhledem k množství možných finančních prostředků.

Důvodem pořízení jsou:

- požadavek vedení města na stanovení priorit výstavby sítě cyklistických tras,

- nespokojenost uživatelů cyklistické dopravy (např. Ostravští kolaři), z nichž vyplynula nedostatečnost stávající sítě cyklistických stezek a tras na území města,
- provedené sčítání cyklistické dopravy, které prokázalo zájem a schopnost obyvatel města používat jízdní kolo,
- nutnost aktualizace v oblasti cyklistické dopravy částečně zastaralých dokumentů (ÚPD, GDP),
- změny ve státní dopravní politice, kde významný důraz začíná být kladen na nemotorovou dopravu,
- značný nárůst individuální automobilové dopravy ve městě, přinášející s sebou negativní efekty jako je zvýšená hlučnost, prašnost, emise, vibrace a snaha omezit tento nárůst nabídkou alternativního druhu dopravy.

#### **Shrnutí strategie:**

- Soustředit se na budování ucelených páteřních tahů, netříštit síly;
- Zároveň řešit např. s využitím SFDI údržbu nejhorších úseků sítě (stezky);
- V rámci každoročního plánu vytvořit určitou finanční částku na úpravu bodových závad – nebezpečná místa;
- Vytvořit čtyřletý plán výstavby cyklistických stezek s výhledem;
- V rámci plánu deponovat finance na projektovou přípravu;
- Uložit odborům MMO uplatňování strategie ve vyjádřeních a stanoviscích (součástí staveb jiných investorů i stezky), u obchodních i administrativních budov, příp. průmyslových areálů požadovat umístění stojanů na kola, resp. koláren, ve vnitřních prostorech sprch pro zaměstnance dojíždějící na kole. Ve venkovních prostorech u tras pro cyklisty zajistit návrh pitek pro osvěžení chodců a cyklistů.

#### **2.3.4 Generel bezbariérových tras**

Generel bezbariérových tras na území města Ostravy byl pořízen v červnu roku 2008. Jeho cílem je:

- Zlepšení a vytvoření bezbariérových tras ve městě a městských částech;
- Vytvoření a trvalé udržení podmínek pro nezávislý pohyb občanů a návštěvníků města s omezenou schopností pohybu a orientace po městě. Je to nezbytná podmínka pro možnost skutečné integrace a základní předpoklad pro vytvoření nových příležitostí pro handicapované občany;
- Zvýšení zaměstnanosti handicapovaných, zlepšení jejich sociálního postavení a začlenění většiny těchto lidí do běžného života společnosti.

V rámci tohoto projektu bylo řešeno především:

1. Zmapování stávajících bezbariérových tras v řešeném území a na ně navazující zastávky městské hromadné dopravy;
2. Navržení páteřních ucelených bezbariérových tras propojujících strategické cíle města;



3. Doplnění stávajících bezbariérových tras tak, aby navazovaly na nově navržené páteřní bezbariérové trasy;
4. Vytipování dalších tematicky zaměřených bezbariérových tras (zaměřených na centrum města, na úřady státní a veřejné správy, na zdravotnická zařízení, školská zařízení, na kulturní a sportovní cíle), které budou navazovat na trasy páteřní a logicky je doplňovat.

### 2.3.5 Integrovaný plán rozvoje města

#### 2.3.5.1 Ostrava - Magnet regionu

Jedním z integrovaných plánů rozvoje statutárního města Ostravy je IPRM s názvem "Ostrava - Magnet regionu", který je zaměřen zejména na využití potenciálu cestovního ruchu. V případě Magnetu regionu se jedná o řešení zónové - ta je definována jako území s vysokým potenciálem růstu. Konkrétně se jedná o centrum města a jeho okolí, které by se po realizaci IPRM mělo stát důstojným a přitažlivým centrem třetího největšího města ČR a v němž by se měly odehrávat události nadregionálního významu. IPRM Ostrava - Magnet regionu je spolufinancován prostřednictvím Regionálního operačního programu Moravskoslezsko (ROP MSK). Kromě finančních prostředků ROP MSK je rovněž využito národních zdrojů či tematických operačních programů (TOP).

IPRM "Ostrava - Magnet regionu" se zaměřuje na následující oblasti:

- životní prostředí;
- dostupnost a mobilita;
- cestovní ruch;
- kulturní a společenské vyžití;
- infrastruktura pro vzdělanost;

Cíle a vize IPRM budou naplňovány pomocí jednotlivých projektů, které budou zasahovat do výše uvedených oblastí. Mezi nejzásadnější projekty patří zejména skupina projektů, které směřují k revitalizaci řeky Ostravice. Ta by se po dokončení měla stát po dlouhých desetiletích opět nedílnou součástí městského centra využívanou občany a turisty pro rekreační a volnočasové aktivity.

Další skupina projektů podporující cestovní ruch jsou aktivity ostravské ZOO, která v posledních letech nabývá na významu, a rozvojové projekty, které přispějí k ještě větší atraktivitě. K zlepšení dopravní dostupnosti v centru přispěje rozšíření sítě MHD, která území zóny bude tramvajovými a trolejbusovými linkami spojit s ostatními částmi města.

#### 2.3.5.2 Ostrava - Pól rozvoje

Předmětem IPRM "Ostrava - Pól rozvoje" je řešení problematiky ekonomického rozvoje v návaznosti na diverzifikaci závislosti ekonomiky pouze na určitém typu hospodářství (v případě Ostravy a celého Moravskoslezského kraje je to hutnictví, strojírenství, automobilový průmysl) a snižování dlouhodobé nezaměstnanosti, která je u vzdělanějších lidí tradičně nižší. V rámci tohoto IPRM se předpokládá maximální

zapojení ostravských vysokých škol, resp. jejich záměrů financovaných prostřednictvím tematických operačních programů (TOP).

Hlavním tématem, řešeným v rámci IPRM Ostrava - Pól rozvoje, je ekonomický rozvoj - pozornost je soustředěna především na podporu vzdělání, vědy, výzkumu a vývoje (vč. inovací). Mimo zmíněnou podporu ekonomiky se IPRM zabývá problematikou dostupnosti a mobility, jelikož současná situace dopravní infrastruktury neodpovídá (kvalitativně i kvantitativně) nárokům dopravy na ni kladené, což se sebou přináší řadu problémů.

## **2.3.6 Dosavadní praxe dopravního plánování**

### **2.3.6.1 Sledování mobility**

Sledování mobility představuje především získávání dat o počtu přepravovaných osob, ale také údaje o dopadech na životní prostředí. Data o individuální automobilové dopravě (IAD) se získávají prostřednictvím sčítání dopravy. Ostravský dopravní podnik počty přepravených osob odvozuje od příslušné metodiky vázané na počty prodaných jízdních dokladů. Tato data jsou uváděna i ve zprávách a podkladech DPO. Poslední větší průzkum v oblasti ostravské MHD byl proveden v roce 2009 a byl doplněn dotazníkovým průzkumem pro tvorbu matice přepravních vztahů, která je v zásadě využívána doposud (aktualizace kalibračními profily). Zadavatelem analýzy přepravních vztahů byla společnost Dopravní podnik Ostrava a.s. Každoroční sledování vývoje přepravní poptávky provádí společnost KODIS s.r.o. na vybraných profilech a časech. Větší dopravní průzkumy, včetně hodnocení dopravních vztahů, by bylo vhodné dělat v pravidelných cyklech, např. 5 let.

Poslední celorepublikové sčítání automobilové dopravy proběhlo v roce 2010 na vybraných profilech a křižovatkách (ŘSD). V roce 2012 proběhl v Ostravě dopravní průzkum obsazenosti a dělby přepravní práce na kordonu města. Sčítání proběhlo odhadem obsazenosti vozidel na profilech komunikací tvořících jednotlivé vjezdy do města. Kromě toho nechává město každoročně sčítat intenzity dopravy na základní síti komunikací, využívá se přitom ruční sčítání (k zjištění orientační skladby dopravního proudu) a technická zařízení – indukční smyčky (na 48 křižovatkách a 18 přechodech), přenosné elektronické sčítací karty (cirkulované na cca 70 profilech), doplňkově i kamery městského kamerového systému“.

Data o počtu přepravených osob MHD v Ostravě jsou k dispozici ve výročních zprávách ostravského dopravního podniku na [www.dpo.cz](http://www.dpo.cz), aktuálně jsou k dispozici data za rok 2012. V roce 2012 proběhly také další průzkumy týkající se veřejné hromadné dopravy - koordinátor ODIS zpracoval „Vyhodnocení dopravních průzkumů veřejné osobní dopravy za rok 2012 – sledování poptávky) a v témže roce nechalo Statutární město Ostrava zpracovat Dopravní průzkum trolejbusových linek MHD.

V roce 2010 proběhlo poslední sčítání cyklistů na síti cyklistických stezek a tras v Ostravě.

Dopady na životní prostředí uvádí Akční hlukový plán z roku 2008, Analýza kvality ovzduší na území města Ostravy a legislativa v ochraně ovzduší, 2008-2009 (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě) a případová studie z roku 2010 Vliv opatření u významných průmyslových zdrojů na kvalitu ovzduší v Moravskoslezském

kraji (VŠB – TU Ostrava). Dále nutno zmínit studii „Stanovení podílu produkce emisí z automobilové dopravy vůči ostatním zdrojům znečišťování ovzduší na území ostravské aglomerace“, vypracovanou v prosinci 2012 (CDV Brno a společností E-Expert, spol. s r.o.). Tato práce předložila základní představu o podílu emisí z dopravy ve vztahu k ostatním zdrojům znečišťování ovzduší při výskytu smogových situací.

### **2.3.6.2 Řízení dopravní poptávky**

Řízení dopravní poptávky představuje nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky. V městské prostředí jde zejména o regulaci silniční dopravy a naopak posilování veřejné hromadné dopravy. Posilování veřejné dopravy – v podmínkách ostravské MHD se toto jednoznačně neděje. Dochází ke změnám ve smyslu redukce v nabídce spojů a linek, někdy i na úkor kvality dopravy.

Ovlivňování dopravní poptávky je v Ostravě prováděno prostřednictvím SSZ, nabídkou veřejné hromadné dopravy (MHD, IDS), parkovací politikou, nabídkou cyklistické a pěší infrastruktury.

V roce 2012 byla zpracována studie Integrovaný systém parkování v Ostravě, která navrhla vznik 3 záchytných parkovišť a rozšíření zóny placeného stání.

### **2.3.6.3 Plánování mobility**

Plánování mobility v pravém slova smyslu do současné doby prováděno nebylo. Ostrava má zpracováno několik studií a generelů, ovšem vždy se zaměřením na konkrétní oblast. Komplexní plánování mobility je smyslem projektu Integrovaného plánu mobility Ostrava, který v první fázi stanoví strategické cíle, poté opatření a aktivity k jejich naplnění a v neposlední řadě indikátory, které budou vypovídat a naplňování stanovených cílů.

### **2.3.7 Bariéry rozvoje dopravního sektoru**

Nejčastěji zmiňovanou bariérou rozvoje dopravního sektoru v Ostravě podobně jako v jiných městech je nedostatek finančních prostředků. Jako další bariéra bývá zmiňována roztržitost vlastnictví komunikací v Ostravě, což v důsledcích vede ke sledování vlastních zájmů a nedostatečná koordinace a naplnění potřeb různých uživatelů.

Negativně vnímaným jevem je soutěžení o cenu místo kvality ve veřejném obstarávání, důsledkem čeho je často nepromyšlenost řešení nebo „absence zdravého rozumu“ v plánovacím procesu. (jako příklad lze uvést např. zanedbání potřeb cyklistické dopravy při rekonstrukci Svinovských mostů).

Pro změny v hlavním dopravním prostoru je v některých případech limitujícím prvkem stísněný prostor intravilánu (běžně jádrová část města nebo residenční oblasti).

V oblasti nepopulárních, ale žádoucích opatření je častou bariérou chybějící politická vůle a shoda reprezentantů nebo zainteresovaných osob/orgánů k jejich prosazení.

Jistou bariéru rozvoje může představovat i relativně komplikovaný systém nastavený zákonem o veřejných zakázkách, těžkopádný a zdlouhavý proces řešení arbitráží a soudních pří při nekvalitně provedených stavbách komunikací

### 3 VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA

#### 3.1 PROCES TVORBY VIZÍ A CÍLŮ

##### 3.1.1 Identifikace všech zúčastněných na plánu mobility, sestavení odborných skupin

###### 3.1.1.1 Pracovní skupiny

###### 1) Řídící skupina

Skupina má uzavřený počet členů,

- Ing. Jiří Landa (AF-CITYPLAN – zpracovatel projektu)
- Ing. Peter Súkenník (AF-CITYPLAN – zpracovatel projektu)
- Bc. Tomáš Sucharda (náměstek primátora),
- Ing. Břetislav Glumbík (vedoucí OD),
- Ing. Martin Pácl (projektový manažer OD),
- Ing. Bc. Pavel Valerián, Ph.D. (vedoucí OŽP),
- Ing. Václav Palička, (vedoucí ekonomického rozvoje)
- Ing. Dalibor Kanclíř (vedoucí OI),
- Ing. arch. Cyril Vltavský (vedoucí ÚHA),
- Ing. Roman Kadlučka, Ph.D. (ředitel DPO),
- Bc. Aleš Boháč (předseda komise dopravy rady města)

###### 2) Skupina „Hromadná doprava“

Klíčoví účastníci:

- objednatel VHD (město, kraj),
- KODIS,
- DPO a dopravci,
- OD MMO,
- OD MSK
- Ostravská organizace vozíčkářů,
- České dráhy,
- Letiště Ostrava,
- Ing. Tomáš Výtisk, starosta, Městský obvod Krásné Pole
- Bc. Lenka Bojdová, odbor dopravy a komunálních služeb, Úřad městského obvodu Ostrava-Jih
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA
- MO Moravská Ostrava a Přívoz
- občané.

### 3) Skupina „**Individuální doprava**“ (včetně všech forem spolujízdy)

Klíčovní účastníci:

- občané,
- občanská sdružení,
- OD MMO,
- OOŽP,
- Policie,
- Ostravské komunikace,
- Správa silnic MSK,
- ŘSD
- IZS
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA
- Městská Policie
- MO Moravská Ostrava a Přívoz

### 4) Skupina „**Statická doprava**“ (parkování a odstavování vozidel)

Klíčovní účastníci:

- provozovatelé ploch pro parkování a odstavování vozidel,
- Policie,
- Městská Policie,
- OD MMO,
- ÚHA MMO (útvary hlavního architekta),
- OOŽP MMO,
- občané,
- zástupci městských obvodů: Ostrava-jih, Poruba, Moravská Ostrava a Přívoz, Vítkovice, Slezská Ostrava
  - Bc. Lenka Bojďová, odbor dopravy a komunálních služeb, Úřad městského obvodu Ostrava-Jih
  - Ing. Jan Cieslar, vedoucí odboru technického a provozního, Úřad městského obvodu Poruba
- MO Moravská Ostrava a Přívoz,
- MO Vítkovice,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA.

### 5) Skupina „**Nákladní doprava, zásobování**“

Klíčovní účastníci:

- nákladní dopravci,
- podnikatelé,
- OD MMO,
- OOŽP MMO,
- Občané,

- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA,
- MO Moravská Ostrava a Přívoz.

#### 6) Skupina „**Cyklistická a pěší doprava**“

Klíčovní účastníci:

- občané,
- občanská sdružení,
- Ostravská organizace vozíčkářů,
- OD MMO,
- OSTRAVOUNAKOLE,
- koordinátor cyklodopravu,
- Tyflocentrum Ostrava,
- Bc. Lenka Bojďová, odbor dopravy a komunálních služeb, Úřad městského obvodu Ostrava-Jih,
- Ing. Leo Luzar, zastupitel města,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA,
- MO Moravská Ostrava a Přívoz.

#### 7) Skupina „**Životní prostředí**“

Klíčovní účastníci:

- Hygienická stanice,
- OOŽP MMO,
- Doc. Ing. Petr Jančík, Ph.D., zastupitel města
- Občané,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA
- MO Moravská Ostrava a Přívoz,
- Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě.

#### 8) Skupina „**Územní plánování a komunikace**“

Klíčovní účastníci:

- ÚHA MMO,
- OD MMO,
- Ostravské komunikace
- SS MSK
- ŘSD,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA.

### 3.1.2 **Poradní skupiny**

- 1) Obce (starostové)
- 2) Školy a školky
- 3) Velké podniky



- 4) Malé podniky
- 5) Dopravci

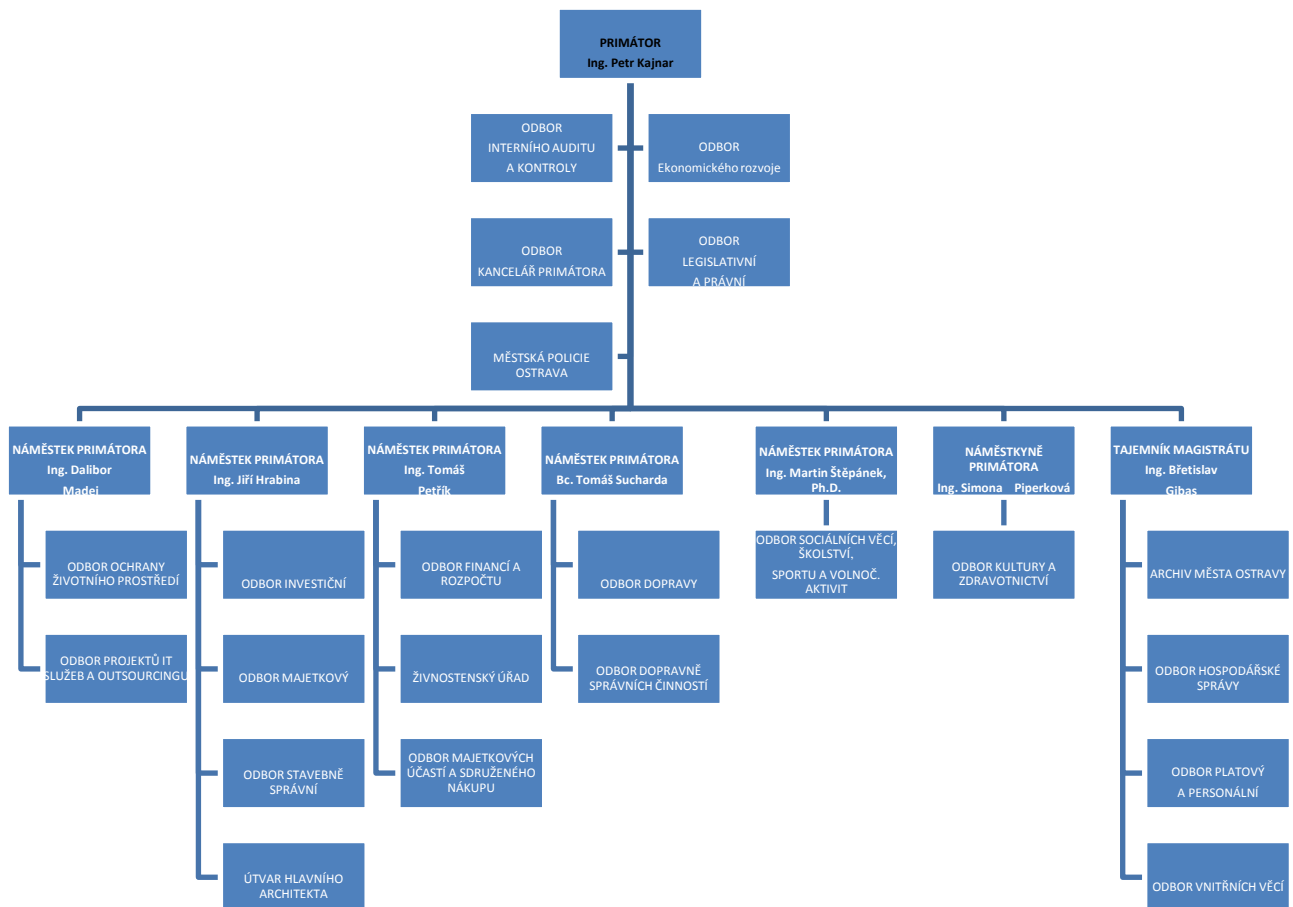
## 3.2 PROCESY PLÁNOVÁNÍ, SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ MOBILITY MĚSTA

### 3.2.1 Vnitřní členění magistrátu

1. Magistrát tvoří primátor, náměstci primátora, tajemník magistrátu a zaměstnanci města zařazení do magistrátu (dále jen „zaměstnanci“). Zabezpečení konkrétních úkolů primátorem a náměstkou primátora je určeno usnesením zastupitelstva města č. 0005/ZM1014/1 ze dne 9. 11. 2010, jehož výpis tvoří přílohu číslo 1 organizačního řádu.
2. Magistrát se člení na odbory, které zřídila pro jednotlivé úseky jeho činnosti rada města. Postavení odboru podle zákona o obcích mají i odborné útvary magistrátu s jiným názvem než odbor (útvary, úřad, archiv).
3. Magistrát se člení na tyto odbory:
  - 1. Archiv města Ostravy,
  - 2. odbor kancelář primátora,
  - 3. odbor dopravy,
  - 4. odbor ekonomického rozvoje,
  - 5. odbor financí a rozpočtu,
  - 7. odbor interního auditu a kontroly,
  - 8. odbor investiční,
  - 11. odbor legislativní a právní,
  - 13. odbor majetkový,
  - 17. odbor platový a personální,
  - 20. odbor stavebně správní
  - 23. odbor vnitřních věcí,
  - 25. útvary hlavního architekta,
  - 26. živnostenský úřad,
  - 27. odbor dopravně správních činností,
  - 28. odbor ochrany životního prostředí,
  - 31. odbor projektů IT služeb a outsourcingu,
  - 32. odbor hospodářské správy
  - 35. odbor sociálních věcí, školství, sportu a volnočasových aktivit
  - 36. odbor kultury a zdravotnictví
  - 37. odbor majetkových účastí a sdruženého nákupu
4. Organizační strukturu magistrátu a její změny schvaluje rada města na návrh tajemníka magistrátu. Organizační struktura magistrátu tvoří přílohu č. 2 organizačního řádu.
5. Odbory se mohou dále členit na oddělení, o jejichž zřízení, zrušení, jakož i změnách názvu rozhoduje rada města.
6. Náplně činnosti jednotlivých odborů schvaluje rada města a tvoří přílohu číslo 3 organizačního řádu.

Vzhledem k postavení a určeným úlohám hraje ústřední roli v plánování mobility odbor dopravy, který je blíže popsán v následující podkapitole.

Obrázek 2 – Schéma organizační struktury MMO



### 3.2.1.1 ODBOR DOPRAVY

#### Postavení a základní úloha odboru

Je odborem magistrátu pro oblast silničního hospodářství, silniční dopravy, drážní dopravy a veřejného osvětlení. Na území města se podílí na zajišťování dopravy a rozvoje dopravní infrastruktury města v samostatné i přenesené působnosti. V rámci výkonu státní správy v oblasti působnosti obecního úřadu obce s rozšířenou působností plní funkci silničního správního úřadu, speciálního stavebního úřadu pro silnice II. a III. třídy, dopravního úřadu pro oblast městské autobusové dopravy a taxislužby. Plní úkoly drážního úřadu. **V rámci výkonu státní správy se podílí na zajišťování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.** Odbor se člení na:

- oddělení silnic, mostů, rozvoje a organizace dopravy,
- oddělení silniční a drážní dopravy.

Úkoly v samostatné působnosti, které jsou odboru trvale svěřeny:

- **zabezpečuje rozvojové záměry v odvětví dopravy** a silničního hospodářství jako podklad pro přípravu investiční výstavby v souladu s územním plánem města,
- zabezpečuje **zpracování střednědobých a dlouhodobých koncepčních záměrů** odvětví dopravy, zejména generálního dopravního plánu,
- **sleduje a zabezpečuje realizaci opatření ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu**,
- zajišťuje výkon letní a zimní údržby vozovek místních komunikací I. a II. třídy, majících charakter silnice v průjezdním úseku, zajišťuje údržbu veřejného osvětlení a světelně signalizačních zařízení, sloužících k řízení dopravy, na síti místních komunikací zajišťuje stavební údržbu mostů,
- v souladu s územním plánem města **předkládá orgánům města návrhy na realizaci záměrů v oblasti rozvoje infrastruktury pro hromadnou dopravu osob**, zejména městskou hromadnou dopravu,
- **připravuje podklady pro podporu rozvoje a modernizace městské hromadné dopravy**,
- **vyjadřuje se ke koncepčním a výhledovým záměrům** z hlediska zájmů odvětví dopravy,
- **zajišťuje realizaci dopravních opatření** ke zvýšení spolehlivosti, hospodárnosti a bezpečnosti hromadné dopravy na území města,
- **zabezpečuje úkoly související se zajištěním dopravní obslužnosti** územního obvodu města v oblasti veřejné osobní dopravy včetně dopravy železniční a spolupracuje v dané oblasti s příslušnými orgány a organizacemi,
- **zabezpečuje úkoly vyplývající z účasti města na budování a rozvoji integrovaného dopravního systému** v rámci kraje a v dané oblasti spolupracuje s příslušnými orgány a organizacemi,
- zpracovává návrhy smluv a zajišťuje odborný dohled nad kvalitou a rozsahem jejich plnění při zabezpečování veřejné osobní dopravy,
- zpracovává stanoviska k návrhu na nabytí nebo k záměru na převedení nemovitých věcí v oblasti své působnosti,
- v oblasti své působnosti jedná jménem města ve správním řízení nebo zajišťuje zastupování města v tomto řízení fyzickou nebo právnickou osobou na základě udělené plné moci,
- zpracovává a předkládá návrhy právních předpisů města v oblasti dopravy,
- připravuje podklady a projednává s příslušnými orgány města návrhy pro rozpočet města v oblasti dopravy a silničního hospodářství,
- pro orgány města zpracovává návrhy a stanoviska k plnění úkolů stanovených obcím zvláštními zákony v oblasti dopravy, jejichž realizaci zajišťují obchodní společnosti, kde zakladatelem a společníkem je město,
- v oblasti veřejného osvětlení zabezpečuje zpracování generelu, programu výstavby, modernizace sítě veřejného osvětlení, zajišťuje odborný dohled a poskytuje technickoekonomické informace a odborná vyjádření,
- připravuje podklady pro zpracování programu výstavby, rekonstrukce a modernizace sítě veřejného osvětlení, zabezpečovaného z rozpočtu města,
- zpracovává návrhy smluv a zajišťuje odborný dohled nad kvalitou a rozsahem jejich plnění při zabezpečování údržby veřejného osvětlení,

- poskytuje technicko-ekonomické informace a odborná vyjádření k novým stavbám veřejného osvětlení na komunikacích, při investiční výstavbě, návrhům územních plánů a k projektům rekonstrukcí veřejného osvětlení,
- **zajišťuje jednotnou koncepci organizace dopravy na území města,**
- v oblasti veřejné osobní dopravy **projednává záležitosti, týkající se zastávek a vedení tras linkové osobní dopravy** a vyjadřuje se k předloženým, návrhům organizace dopravy.

### 3.2.2 Management mobility

#### 3.2.2.1 Subjekty managementu mobility

Managementem mobility se zpravidla zabývají místní a regionální úřady, významné výrobní podniky, logistické řetězce, obchodní řetězce, zajišťovatelé klíčových služeb v území, správci dopravní infrastruktury, veřejní dopravci, organizátoři společenských akcí, komerční zájmové skupiny, automotokluby, obchodní spolky a zaměstnavatelé, chodci, cyklisté nebo jiné skupiny silniční dopravy a komunitní skupiny.

Management mobility se musí zaměřit na celé spektrum dopravy a přepravy, tj. nejen na přepravu osob v celém rozsahu populace (mladé rodiny, děti v předškolním věku, školáky, dospívající, lidi ve středním věku, důchodci a handicapovaní), ale i na přepravu zboží a služeb, odvoz odpadu a podobně.

#### 3.2.2.2 Úrovně řízení mobility

Management mobility musí probíhat na strategické, taktické a operativní úrovni, kdy role jednotlivých účastníků, zapojení účastníků, jejich nástroje a horizont účinku se zásadně liší.

#### **Strategická úroveň:**

Na strategické úrovni se o dopravní náročnosti území a tedy vyvolání reálné potřeby přemístování rozhoduje již při zpracování územně plánovacích dokumentů a odvětvových generelů: územní plány, generely dopravy. Rozhoduje lokalizace bydlení, administrativy, školství, zdravotnictví, výroby, služeb, nákupu, rekreace, dopravních terminálů a páteřní infrastruktury.

#### **Rozhodující úlohu mají všechny subjekty, které spolurozhodují o územním rozvoji!**

#### **Taktická úroveň:**

Na této úrovni se již jedná o zvládnutí mobilitních nároků, jak na úrovni dopravní infrastruktury, tak jejího systému řízení, provozování dopravních systémů, úroveň nabídky dopravních služeb, organizace výroby, údržby a oprav. Na této úrovni lze vytvářet příznivé podmínky pro některé druhy dopravy, avšak základní dopravní náročnost území je založena již při realizaci rozhodnutí ze strategické úrovně, respektive převzetím historického stavu.

**Rozhodující úlohu mají všechny subjekty, které odpovídají za dopravní infrastrukturu, provozování dopravních služeb, řízení dopravy a strategické zabezpečení bezpečnosti a plynulosti.** V této úrovni již lze ovlivňovat atraktivitu jednotlivých druhů dopravy.

## Operativní úroveň:

Jedná se nejen o každodenní řízení dopravy, ale i o vytváření legislativních podmínek, tarifních podmínek, zpoplatnění, omezení, motivaci, propagaci a výchovu.

**Významnou úlohu má opět systémová spolupráce orgánů kraje, státu a města, městem zřízených organizací, zájmových sdružení, výrobců, dopravců, zaměstnavatelů.**

Jednotlivá opatření, zaměřená vůči jednotlivým sociálním skupinám, realizaci specifických přepravních nároků, rozložení přepravních nároků v čase, místě a způsobu, má velmi širokou škálu jednotlivých aktivit, které musí být podporovány, financovány, koordinovány. Možných (a prakticky využívaných) opatření je tolik, že následující výčet je pouze nekompletní ukázkou nástrojů a aktivit:

- Inteligentní systémy řízení dopravy;
- Informační a navigační systémy;
- Platební a rezervační systémy v dopravě;
- Parkovací a naváděcí systémy;
- Systémy preferenčního průjezdu;
- Dohled nad bezpečností a represe;
- poskytování informací a poradenství směrem k trvale udržitelné mobilitě;
- cyklistické mapy, mapy pro nákladní dopravu, itineráře organizací, plánky dostupnosti škol, firem;
- informace o možnosti přestupů v rámci veřejné dopravy, jízdní řády;
- konzultační činnost, analýzy, alternativy, optimalizace a doporučení
- dopravní plány organizací;
- porovnání druhů dopravy a cest z pohledu dopravního času, nákladů a dopadů na životní prostředí;
- optimální varianty pro danou lokalitu z pohledu životního prostředí a uživatelských potřeb;
- osvěta a výchova, dopravní výchova na školách;
- organizování dnů bez aut, zvyšování povědomí o dopadech dopravy na životní prostředí;
- organizace a koordinace dopravy;
- podpora integrovaných dopravních systémů (fyzická, tarifní, organizační, služeb);
- půjčovny a úschovny kol v rámci programů na podporu intermodality;
- car-pooling a car-sharing, půjčovny aut, taxislužba;
- koordinace zásobování, svozu odpadu, čištění města;
- koordinace výluk a dopravních omezení;
- regulace časová, místní, finanční;
- parkovací zóny a zpoplatnění veřejného prostoru;
- účast veřejnosti na realizaci projektů a při dopravním plánování a propojení dopravního a územního plánování;
- přiměřené zklidňování dopravy a redukce IAD;

- nabídka alternativních udržitelných způsobů dopravy;
- omezení vzájemných konfliktů dopravy, segregace nebo sdílení veřejného dopravního prostoru;
- zajištění bezpečnosti, segregace z hlediska rychlosti, ovlivnění, ohrožení.
- Koexistence nových forem dopravy s tradičními – elektrokola, mopedy, segwaye, motorové koloběžky, in-liny, děti, psy, kočárky, cyklisti, parkující auta, elektromobily, dobíjecí stanice – eliminace závažných střetů.

### 3.2.2.3 Společná realizace managementu mobility

Management mobility je třeba realizovat na všech úrovních se zapojením všech relevantních subjektů. Napomoci mohou i různá konzultační informační a servisní centra, účast občanů na řešení dopravních problémů, zapojení podniků, úřadů a jiných organizací.

**Management mobility má potenciál stát se velmi významným nástrojem na cestě k udržitelné dopravě.** MM vyžaduje komplexně pojatý přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji s využitelností na místní úrovni a zaměřením na lidi, jejich potřeby, postoje a chování, ale i na územní rozvoj, dislokaci bydlení, pracovních příležitostí, služeb, rekreace, výroby a obchodu. V minulosti některá teoretická dogmata vytvořila vysokou náročnost území na objemy dopravy. Je důležité, aby nová dogmata nenastavila obtížně řešitelné cíle, které budou později muset být opuštěny.

Důležitý je kvalifikovaný a kritický přenos zahraničních poznatků a zohlednění domácích podmínek a předpokladů k zavádění řízení mobility ze sociologického, ekonomického a dopravně-technického hlediska.

## 3.3 ÚVODNÍ MARKETINGOVÉ ŠETŘENÍ

V souladu se zadávací dokumentací byl proveden průzkum veřejného mínění o stavu a vývoji v oblasti dopravy, životního prostředí a kvality života v rámci města z hlediska potřeb občanů.

Byl vytvořen dotazník „JE VÁM DOBRĚ V OSTRAVĚ?“, jehož účelem je:

- Primárně: průzkum veřejného mínění;
- Sekundárně:
  - Informování občanů o existenci projektu Plánu udržitelné městské mobility;
  - Zvýšení povědomí o tématu městské mobility;
  - Zapojení občanů do procesu tvorby Plánu udržitelné městské mobility;

Charakteristiky průzkumu:

- Určeno pro:
  - obyvatelé Ostravy;
  - návštěvníky Ostravy;
- Rozsah dotazníku:
  - 20 otázek + 2 nepovinné (kontaktní údaje);

- doba vyplňování cca 10 - 15 minut;
- uzavřené otázky (+ škálové hodnocení);
- Motivace:
  - zdůraznění důležitosti názorů respondentů;
  - vyhlášení soutěže o ceny (5 výherců);
- Tematické okruhy:
  - Obchody a služby;
  - Vzdělání (všechny stupně vzdělání);
  - Pracovní příležitosti;
  - Zdravotní péče;
  - Sociální péče;
  - Doprava (všechny dopravní módy);
  - Bezpečnost;
  - Bezbariérovost;
  - Veřejná prostranství;
  - Turistická atraktivita;
  - Kvalita ovzduší;
  - Hluk;
  - Možnost ovlivnění budoucího rozvoje města, informovanost;

#### **Publikace dotazníku:**

- ✓ Elektronická forma
  - Webové stránky projektu;
  - Facebook projektu;
- ✓ Papírová forma
  - Magistrát města Ostravy;
  - Knihovna (pobočky Ústřední a Opavská);
- ✓ Spolupráce (informování o probíhající kampani)
  - Městské obvody;
  - Střední školy a odborná učiliště;
  - Dopravní podnik Ostrava a.s.;
  - Pobočky ostravské knihovny;



Dotazník obsahoval 20 otázek (+2 nepovinné na kontaktní údaje) a jeho vyplnění trvalo cca 15 – 20 minut. Otázky byly koncipovány jako uzavřené (ano/ne/nevím), některé pak byly doplněné ještě škálovým hodnocením 1-5 (1 – nejlepší, 5 – nejhorší).

Dotazník bylo možné vyplnit jak v papírové formě (dotazníky a sběrné boxy byly k dispozici v budově magistrátu a v pobočkách městské knihovny Ústřední a Opavská), tak také on-line verzi umístěnou na webových stránkách projektu a na Facebooku. S žádostí o spolupráci byli osloveni ředitelé a ředitelky středních škol a odborných učilišť (vyplnění dotazníku v rámci výuky) a také starostové a starostky jednotlivých městských obvodů. Se zpracovatelem projektu spolupracoval také Dopravní podnik Ostrava a.s., který o probíhající anketě informoval prostřednictvím letáku ve vozech MHD.

Anketa probíhala od 10. 3. do 31. 3. 2014.

### 3.3.1 Výsledky marketingového šetření „Je Vám dobře v Ostravě?“

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 1686 respondentů. Za účelem zvýšení míry reprezentativnosti z pohledu věkového složení a pohlaví respondentů byl soubor redukován na 1186 dotazníků - redukováno bylo zastoupení studentů a žen na reprezentativní úroveň (náhodným výběrem z těchto skupin). Tato úprava nemá vliv na losování věcných cen – do losování jsou zahrnuti všichni respondenti, kteří vyplnili dotazník a uvedli kontaktní údaje (samotné losování cen respondentům je v kompetenci města Ostrava).

Reprezentativní průzkumy pro ČR obvykle pracují s výběrovým souborem o cca 1000 – 1200 respondentech. Odborné texty uvádí jako dostatečný počet respondentů pro průzkumy krajských měst v rozmezí 500 – 600, tudíž dotazníkový průzkum „Je Vám dobře v Ostravě?“ lze považovat za úspěšný a vypovídající.

Z celkového počtu 1186 vyhodnocovaných dotazníků bylo 1045 vyplněno elektronicky, což činí 88 %. Pouze 141 dotazníků bylo odevzdáno v papírové formě (12 %).

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že **lidé jsou spokojeni s nabídkou obchodů a služeb a s kvalitou a dostupností zdravotní péče**. V obou případech bylo spokojeno více jak 80 % respondentů. Více jak 60 % dotazovaných je spokojeno s nabídkou vzdělávacích institucí (s výjimkou mateřských škol), s obsluhností města MHD, včetně druhové nabídky jízdních dokladů a také se železničním spojením z/do Ostravy.

**Nejvíce nespokojení jsou občané s kvalitou ovzduší (89 % nespokojených), s nabídkou pracovních příležitostí (81 %) a bezpečností ve městě (69 %).** Jako další problematické oblasti byly označeny **dopravní kongesce, nedostatek parkovacích míst** a vybavenost městským mobiliářem.

Vysoký podíl odpovědi „nevím, neumím posoudit“ neumožňuje jednoznačné závěry u otázek ohledně dostatečné nabídky mateřských škol, kvality a dostupnosti sociální péče, úrovně vozového parku MHD ve srovnání s ostatními městy v ČR, síť cyklistických tras a stezek, bezbariérovosti dopravní infrastruktury a veřejných budov. Oblasti, se kterými nejsou občané spokojeni, budou předmětem jednání příslušných pracovních skupin v rámci projektu „Integrovaný plán mobility Ostrava“.

### 3.4 FORMULACE VIZÍ A STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Vize zmiňované v rozvojových dokumentech města:

- Vize IPRM "**OSTRAVA - MAGNET REGIONU**"

*„Živé, pulzující město, plnící všechny metropolitní funkce. Obyvatelé oceňují kvalitu života ve městě, návštěvníky láká specifická kultura a další atraktivita a zvyšuje se příliv investorů, kteří zde vytváří nové pracovní příležitosti“*

- Vize IPRM "**OSTRAVA - PÓL ROZVOJE**"

*„Ostrava jako moderní metropole s kvalifikovanou pracovní silou, kvalitním zázemím pro rozvoj a aplikaci vědy, výzkumu podporou inovací a moderní dopravou“*

- VIZE podle „Koncepce rozvoje cestovního ruchu“

*„Ostrava 2015 – atraktivní a vyhledávaná destinace profesního, poznávacího a zábavního turismu, charakteristická jedinečnou nabídkou atraktivit, zajímavými doplňkovými programy, kvalitními službami a přátelstvem vůči návštěvníkům a turistům, což společně s dobrou dopravní dostupností, proorganizovaností aktivit a dobrou spoluprací s partnery vytvoří zcela nový a turisty a návštěvníky pozitivně vnímaný image města.“*

#### 3.4.1 Návrh vize projektu „Integrovaný plán mobility Ostrava“

***Ostrava – město ekologické, bezpečné a udržitelné dopravy s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využitím infrastruktury, vysokou kulturou cestování a transparentními informacemi.***

Vize a navazující strategické cíle jsou navrženy v souladu s těmito principy:

- udržitelnost,
- bezpečnost,
- ekologičnost,
- funkčnost,
- kvalita.

### 3.4.2 Strategické cíle

Strategické cíle mají určovat směřování města pro příští roky a desetiletí.

#### 1) Zlepšení mobility a dostupnosti

##### a. 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.

##### b. Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy

**Cíl: Ztrojnásobení podílu cyklistické dopravy v Ostravě na dělbě přepravní práce do roku 2025** (aktuální podíl bude znám z výsledků realizovaných průzkumů a uveden v analytické části).

Pěší doprava je často opomíjenou ale velmi důležitou a nezastupitelnou součástí dopravního systému a její podpora přináší mnoho benefitů pro město, poskytovatele služeb v dosahu pěších cest i samotné pěší.

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.

##### c. 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 jako ekologické formy mobility. 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 (v individuálních případech se současným ponecháním pro rezidenty a zásobování) polycentrického města s možností zaparkování.

## 2) Zvýšení bezpečnosti

- a. **Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu**, zejména 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 (děti a starší generace) 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.

- b. **Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy**

Zajištění bezpečí (nejen statistické ale i subjektivně vnímané) 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

- c. **Zvýšení bezpečí v specifických místech a negativně vnímaných lokalitách**

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

- d. **Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu**

Důležitým principem je kombinace represivních opatření se stavebními opatřeními. Mezi navrhovaná opatření patří zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména ve vztahu k vozidlům parkujících 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.

## 3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

- a. **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. training „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 vliv má prašnost dopravy vlivem nedostatečné čistoty komunikací.

- b. **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. Dále jde zejména o utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility (pěší a cyklistické dopravy) a zabránění vylidňování a ekonomického úpadku drobných podnikatelů.

**c. 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, obchvat), snížení rychlosti nebo technických prvků (tiché povrchy, protihlukové bariéry...).

**d. Rozvoj bezbariérovosti**

**Cíl: bezbariérový přístup do veřejných budov, na veřejná prostranství, do vozidel hromadné dopravy, na hlavních pěších trasách a na zastávky hromadné dopravy v intravilánu do roku 2025**

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 také 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 generelem bezbariérových tras.

**e. 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.

**4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití**

**a. Minimalizace kongescí a časových ztrát**

Kongesce znamenají časové a tedy i ekonomické ztráty. Jejich redukcí je pohyb efektivnější, energeticky méně náročný a méně zatěžující životní 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.

**b. 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 nebo dělbu přepravní práce. 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, zajištění potřebného počtu odstavných míst pro rezidenty. Podpora kombinace jízdy na kole s jízdou hromadnou dopravou nebo pěší cestou (B+R, B+G).

**c. 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 vozidel (průměrná obsazenost osobních vozidel se pohybuje kolem 1,3-1,5 os/voz). Pozitivní dopad má také na saturaci silniční sítě a úroveň kvalit dopravy (méně vozidel = méně kongescí). Potenciál rozvoje je zejména u dojížděky do zaměstnání a u delších cest mimo město, nebo tam, kde chybí nabídka hromadné dopravy nebo je nedostatečná. Sdílení vozidel klade nižší nároky na parkovací a odstavné plochy.

**d. 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.

### 3.5 KLÍČOVÁ OPATŘENÍ

1) Zlepšení mobility a dostupnosti	
a) Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce odpovídajícímu současnému stavu)	Marketingová a finanční podpora HD (v závislosti na inflaci a rozvoji města)
	Atraktivní nabídka spojů (pokrytí města a okolí)
	Zajištění komfortu cestujících
	Informační podpora pro cestující
	Zlepšení návaznosti spojů
	Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD v místech, které to prostorově umožňují
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, vlakotramvaj)
	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti
Rozvoj integrovaného dopravního systému	
b) Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek (zejména ve vztahu k centru města) a vzájemné propojování cyklotras
	Zkvalitňování stávajících cyklostezek
	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší
	Doplnění podpůrných prvků pro cyklo dopravu (stojany parkování, servisní místa...)
	Podpora dojížděky do zaměstnání s využitím jízdních kol
	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu
c) Zlepšení dostupnosti	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy
	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť
	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů



<b>2) Zvýšení bezpečnosti</b>	
a) Zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména chodců a cyklistů	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení)
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy
	Segregace motorové a nemotorové dopravy
	Podpora dopravní výchovy dětí
b) Zvýšení bezpečnosti cestujících v hromadné dopravě	Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)
	Bezpečné zastávky a terminály
c) Zvýšení bezpečnosti v specifických místech a negativně vnímaných lokalitách	Omezení heren, kasin v citlivých lokalitách
	Vyšší dohled městské policie (osobní a kamerový)
	Netolerování vandalizmu a pasažérů bez zaplacení jízdného, udržování čistoty veřejných prostor
d) Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu (represivní opatření kombinovat se stavebními opatřeními)	Zvýšit počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu
	Zvýšit dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména ve vztahu k vozidlům parkujících v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelníkových křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty.

<b>3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí</b>	
a) Ekologizace dopravy	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
	Zavádění nových vozidel veřejné dopravy s rekuperací
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)
b) Inteligentní urbanizmus a dopravní plánování ke snížení vynucené automobilové mobility	Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou
	Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility (pěší a cyklistické dopravy)
	Zamezení "vylidňování" cenných lokalit a ekonomickému úpadku drobných obchodníků a poskytovatelů služeb - vyvážený přístup k řešení dopravy v dané lokalitě podle charakteru a polohy

c) Minimalizace hluku z dopravy	"Tiché" povrchy vozovek v citlivých lokalitách
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách
	Odhlučnění MHD
d) Podpora bezbariérovosti	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, bezbariérové nástupiště a terminály
e) Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy	Sledování rozsahu klidových zón
	Podpora výsadby ochranné zeleně

#### 4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury

a) Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy
	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R
	Eliminace "zbytné dopravy" (mimo nadřazené sítě komunikací typu D, R, TEN-T)
b) Efektivní parkovací politika	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R
	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty
c) Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy - podpora spolujízdy a sdílení vozidel	Podpora pro carpooling
	Podpora pro carsharing
d) Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů
	Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů

### 3.6 INDIKÁTORY HODNOCENÍ

1) Zlepšení mobility a dostupnosti		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce odpovídajícímu současnému stavu)	Marketingová a finanční podpora HD (v závislosti na inflaci a rozvoji města)	finanční podpora HD	Kč	výroční zpráva DP	stabilita nebo zvýšení	dostatek financí k provozu bez nutnosti redukce počtu spojů nebo pokrytí města a okolí
	Atraktivní nabídka spojů (pokrytí města a okolí)	míra spokojenosti cestujících	procenta	průzkum	zvýšení	>2/3 spokojených cestujících
	Zajištění komfortu cestujících	míra spokojenosti cestujících	procenta	průzkum	zvýšení	>2/3 spokojených cestujících
	Informační podpora pro cestující	míra vybavenosti informacemi		expertní hodnocení, průzkum	zlepšení	jednoduchá, rychlá a přímá orientace cestujících v systému hromadné dopravy
	Zlepšení návaznosti spojů	časová dostupnost vybraných cílů, celkové zdržení cestujících	minuty	dopravní model, průzkum	snížení	konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem
	Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů	podíl taktové dopravy, frekvence spojů	%, počet/čas	jízdní řád	zvýšení	zvýšení atraktivity hromadné dopravy
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD v místech, které to prostorově umožňují	počet projektů segregace	počet	odbor dopravy MMO	zvýšení	segregovaná hromadná doprava ve všech místech, které to umožňují
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, vlakotramvaj)	počet přepravených cestujících	počet	data přepraviců/průzkum	zvýšení	
	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti	km stavebních úprav zvyšujících rychlost	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	
Rozvoj integrovaného dopravního systému	míra integrace	%	data KODIS	zvýšení	plná integrace	
b) Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek (zejména ve vztahu k centru města) a vzájemné propojování cyklotras	délka cyklotras	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	min. 416 km do roku 2025
	Zkvalitňování stávajících cyklostezek	podíl tras s kvalitním povrchem	procenta	průzkum	zvýšení	>90 % kvalitních povrchů
	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší	počet izolovaných tras	počet	průzkum	snížení	0
	Doplnění podpůrných prvků pro cyklo dopravu (stojany parkování, servisní místa...)	počet podpůrných prvků v majetku města	počet	statistika OD MMO	zvýšení	
	Podpora dojížděky do zaměstnání s využitím jízdních kol	počet nebo podíl dojíždějících na kole	počet nebo %	SLDB/průzkum	zvýšení	10 % do roku 2025
	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu	vzdálenost míst vhodných k bezpečnému křížení/průchodu	vzdálenost m	expertní hodnocení	zlepšení	snížení délky obcházení/hodnocený vzorek
c) Zlepšení dostupnosti	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou	dopravní dostupnost (časová a prostorová dostupnost)	specializovaná mapa	výstup dopravního modelu	zachování nebo zvýšení	konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy	plynulost dopravy (prům. rychlost, úroveň kvality dopravy)	specializovaná mapa	výstup dopravního modelu	zachování nebo zvýšení	minimalizace časových ztrát, minimalizace spotřeby paliva a produkce emisí
	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť	naplnění plánovaného rozvoje dopravní infrastruktury	% plnění plánu rozvoje	plán investic kraje/města	plnění plánu	plnění plánu investic
	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů	časová dostupnost cílů bez přímého spojení, prům. doba přestupu	časové j.	dopravní model, průzkum	zlepšení, snížení	Atraktivní, konkurenceschopná hromadná doprava

2) Zvýšení bezpečnosti		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména chodců a cyklistů	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení)	relativní nehodovost cyklistů a chodců, počet usmrcených a těžce zraněných	nehod/vozokm	statistika nehodovosti	snížení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2020
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy	počet usmrcených a těžce zraněných	počet	statistika nehodovosti	snížení	
	Segregace motorové a nemotorové dopravy	počet projektů segregace	počet	odbor dopravy MMO	zvýšení	
	Podpora dopravní výchovy dětí	počet dětí zahrnutých do dopravní výchovy na dopravních hřištích	počet	statistika provozovatele dopravních hřišť	zachování nebo zvýšení	
b) Zvýšení bezpečnosti cestujících v hromadné dopravě	Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)	míra spokojenosti cestujících	procenta	dotazník/anketa	zvýšení	>50 % spokojených respondentů do 5 let
	Bezpečné zastávky a terminály	míra spokojenosti cestujících	procenta	dotazník/anketa	zvýšení	>50 % spokojených respondentů do 5 let
c) Zvýšení bezpečnosti v specifických místech a negativně vnímaných lokalitách	Omezení heren, kasin v citlivých lokalitách	míra spokojenosti obyvatel a návštěvníků	procenta	dotazník/anketa	zvýšení	>50 % spokojených respondentů do 5 let
	Vyšší dohled městské policie (osobní a kamerový)					efektivní prevence a potírání nežádoucích jevů
	Netolerování vandalizmu a pasažérů bez zaplacení jízdného, udržování čistoty veřejných prostor					čisté město bez známek vandalizmu
d) Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu (represivní opatření kombinovat se stavebními opatřeními)	Zvýšit počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu	počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel	počet	statistika OD MMO	zvýšení	zvýšený respekt k pravidlům - pokles přestupků - snížení nehodovosti (5%)
	Zvýšit dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména ve vztahu k vozidlům parkujících v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty.	počet porušení pravidel	počet	statistika Policie ČR/městské policie	snížení	snížení přestupků, vyšší bezpečnost

3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Ekologizace dopravy	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	podíl vozidel HD s alternativním pohonem nebo palivem	procenta	bilance složení vozového parku HD	zvýšení	Ekologicky příznivý vozový park
	Zavádění nových vozidel veřejné dopravy s rekuperací	podíl vozidel s rekuperací	procenta	bilance složení vozového parku HD	zvýšení	Ekologicky příznivý vozový park
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)	počet ekologických vozidel	počet	registr vozidel + zveřejněné firemní bilance (změny vozového parku)	zvýšení	Ekologicky příznivý vozový park
b) Inteligentní urbanismus a dopravní plánování ke snížení vynucené automobilové mobility	Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou	hustota osídlení (vztaženo k ploše zastavěného či zastavitelného území města)	obyv./km <sup>2</sup>	bilance obyvatel	zachování nebo zvýšení	Integrovaná zástavba s obsluhou hromadnou dopravou
	Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility (pěší a cyklistické dopravy)	podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	procenta	průzkum mobility	zvýšení	Vysoký podíl cyklistické a pěší dopravy
	Zamezení "vyliďňování" cenných lokalit a ekonomickému úpadku drobných obchodníků a poskytovatelů služeb - vyvážený přístup k řešení dopravy v dané lokalitě podle charakteru a polohy	počet/hustota obyvatel v předmětných lokalitách	počet nebo obyv./km <sup>2</sup>	bilance obyvatel	zachování nebo zvýšení	„Živé město“
c) Minimalizace hluku z dopravy	"Tiché" povrchy vozovek v citlivých lokalitách	počet obyvatel zasažených hlukem z dopravy	osoby	Hluková studie, měření	snížení	„Zdravé a atraktivní město“
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách					
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách					
	Odhlučnění MHD					
d) Podpora bezbariérovosti	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách	podíl bezbariérových prostor a budov	procenta	průzkum	zvýšení	„Město bez bariér“
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, bezbariérové nástupiště a terminály	podíl nízkopodlažních spojů, podíl bezbariérových nástupišť (příp. počet odbavených cestujících na bezbariérových nástupních hranách)	procenta	bilance složení vozového parku HD, průzkum	zvýšení	„Doprava bez bariér“
e) Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy	Sledování rozsahu klidových zón	rozsah klidových zón	km <sup>2</sup>	statistika OŽP	zachování nebo zvýšení	
	Podpora výsadby ochranné zeleně	počet vysazených dřevin	počet	statistika OŽP	růst	

4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy	počet uzlů s preferencí, změna jízdnicích dob před a po opatření	počet, změna v %	ročenka dopravy/odbor dopravy MMO	zvýšení počtu, snížení jízdnicích dob/zdržení	Atraktivní, časově konkurenceschopná hromadná doprava
	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů	časové zdržení v křižovatkách	sekundy	průzkum (např. plovoucí vozidlo)	snížení	Plynulá doprava, minimum kongescí, minimum emisí
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R	spokojenost uživatelů	kvalitativní	anketa, průzkum	zvýšení	Minimální doprava plynoucí z hledání (cíle, parkování, návazné dopravy...)
	Eliminace "zbytné dopravy" (mimo nadřazené sítě komunikací typu D, R, TEN-T)	podíl tranzitní dopravy	%	průzkum, dopravní model	snížení	Minimální tranzitní doprava (max. jednotky %)
b) Efektivní parkovací politika	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R	počet stání a zařízení	počet	průzkum, data správce	zvýšení	méně cílové automobilové dopravy
	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách	počet parkovacích míst	počet	průzkum/výpočet	snížení	méně cílové automobilové dopravy
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty	počet odstavných míst	počet	průzkum/výpočet	zvýšení	spokojenost rezidentů
c) Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy - podpora spolujízdy a sdílení vozidel	Podpora pro carpooling	počet realizovaných cest	cest/rok	průzkum, data organizátorů služeb	zvýšení	funkční a využívaný systém spolujízdy
	Podpora pro carsharing	počet realizovaných cest	cest/rok	průzkum, data organizátorů služeb	zvýšení	funkční a využívaný systém sdílení vozidel
d) Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů	soulad projektů s normami a technickými předpisy	počet	audit projektů a smluv	zvýšení	plný soulad
	Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů	provádění bezpečnostních auditů a inspekcí	počet	objednávka zadavatele	zvýšení	vyvážené uspokojení potřeb všech uživatelů

## **4 PŘÍLOHY**

- [1] SWOT analýza (tříděná pro jednotlivé oblasti)
- [2] Vyhodnocení ankety „Je Vám dobře v Ostravě?“



## 5 LITERATURA A ZDROJE INFORMACÍ

- [1] Akční hlukový plán aglomerace Ostrava (EKOLA group, září/2008)
- [2] Akční plán pro městskou mobilitu (Evropská komise, 2009);
- [3] BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Evropská komise, 2011);
- [4] Dopravní sektorové strategie 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (Sdružení zhotovitelů, 2013);
- [5] Generální dopravní plán města Ostravy (UDIMO, 1997);
- [6] General bezbariérových tras na území města Ostravy (Projektový ateliér Laub, 2008);
- [7] Integrovaný plán rozvoje města (město Ostrava);
- [8] Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje (Dopravní projektování, spol. s r.o., 2006)
- [9] Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě (Ing. Martin Krejčí, září 2010);
- [10] Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (2008)
- [11] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (Ministerstvo dopravy);
- [12] Organizační řád magistrátu města Ostravy (město Ostrava, 2014);
- [13] Politika územního rozvoje České republiky (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008);

# Integrovaný plán mobility Ostrava

## část I. - strategická

### Příloha [1] – SWOT analýza



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



## SWOT ANALÝZA – oblast „individuální doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>dopravní poloha města na dálnici D1</i></li> <li>• <i>komfortně a výhledově kapacitně dořešené napojení města na D1 z Mariánskohorské a Rudné</i></li> <li>• <i>i když je město na okraji státu relativně dobrá dostupnost krajského města a větších měst (Brno, Praha)</i></li> <li>• <b>relativně kvalitní úroveň komunikací</b></li> <li>• <i>vyhovující silniční síť v Ostravě</i></li> <li>• <i>nové napojení na dálniční síť, případně na vysokorychlostní komunikace</i></li> <li>• <i>rychlé napojení na okolní státy - Polsko, Rakousko</i></li> <li>• <i>dálniční napojení</i></li> <li>• <i>dobře průchozí dopravní uzly oproti jiným městům</i></li> <li>• <i>odstraňování bariér (architektonických i dopravních) je jednou z hlavních priorit města a městských částí</i></li> <li>• <i>hustá síť komunikací, napojení na dálniční síť a místa rekreace</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>chybí dokončení obchvatu města (část Poruba – prodloužená Rudná)</i></li> <li>• <i>vysoké dopravní zatížení na městských komunikacích, vysoká zátěž těžkou dopravou a tím i vysoká prašnost.</i></li> <li>• <i>nedostatečné příjezdové komunikace a parkovací plochy na sídlištích (Dubina, Hrabůvka ...) –</i></li> <li>• <i>absence nástupních ploch pro emergentní složky a IZS</i></li> <li>• <i>problematické úrovně křížení komunikací ve městě (bezpečnost chodců, cyklistů a motoristů)</i></li> <li>• <i>nevyhovující technický stav vybraných místních komunikací v některých měst. částech</i></li> <li>• <i>často nekvalitně provedené dopravní komunikace (průtah D1 Ostravou, v minulosti 4 proudá komunikace směr F. Místek...)</i></li> <li>• <i>kumulace oprav komunikací, omezení dopravy</i></li> <li>• <i>zpoplatnění dálnice i při místní přepravě</i></li> <li>• <b>bezpečnost v dopravě</b> (při přepravě i parkování)</li> <li>• <i>nedostatečná údržba komunikací</i></li> <li>• <i>pomalost stavebních prací na komunikacích</i></li> <li>• <i>chybějící napojení na Opavsko a Hlučínsko</i></li> <li>• <i>málo bezpečnostních opatření pro zajištění dodržování rychlosti</i></li> <li>• <i>nedostatečné obchvaty pro kamiony</i></li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>obnova místních komunikací</b></li> <li>• <i>realizace „Severního spoje-odlehčení Opavské“</i></li> <li>• <i>dokončení „Prodloužené Rudné“</i></li> <li>• <i>omezit možnost příjezdu do centra města</i></li> <li>• <i>úprava komunikací (značek, signálů) pro hendikepované občany</i></li> <li>• <b>inteligentní dopravní řízení křižovatek</b></li> <li>• <i>zpomalovací semafony (telematické aplikace ke kontrole dodržování povolené rychlosti)</i></li> <li>• <i>dodržování platných právních předpisů bezbariérového užívání staveb</i></li> <li>• <i>napojení na dálniční síť ČR, Slovenska a Polska</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>nedostatek financí</b></li> <li>• <b>nárůst počtu automobilů-parkování zejména na sídlištích</b></li> <li>• <i>zvyšování stupně motorizace</i></li> <li>• <b>další navýšení automobilové dopravy ve městě</b></li> <li>• <i>vysoký počet soukromých dopravních prostředků</i></li> <li>• <i>vzrůstající agresivita řidičů</i></li> </ul>

## SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• železniční spojení, významná železniční trasa (směr Polsko, Pobaltí, Slovensko...)</li> <li>• <b>relativně dobrá dostupnost krajského města, přímé autobusové linky a vlakové spojení do větších měst (Praha, Brno, ...)</b></li> <li>• <b>funkční veřejná doprava včetně integrovaného systému</b></li> <li>• <b>možnost přepravy MHD do většiny lokalit v Ostravě</b></li> <li>• revitalizace zastávek a nádražních prostor, úpravy nástupišť MHD</li> <li>• dobře průchozí dopravní uzly oproti jiným městům</li> <li>• nákup nízkopodlažních dopravních prostředků MHD</li> <li>• podpora města tzv. alternativní dopravy pro těžce tělesně postižené - převod od domu na místo určení</li> <li>• letecká dostupnost</li> <li>• odstraňování bariér (architektonických i dopravních) je jednou z hlavních priorit města</li> <li>• snadná a rychlá doprava do rekreačních oblastí - Beskydy, Poodří</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>nečitelnost jízdních řádů</b> (neosvětlenost jízdních řádů – nečitelnost v nočních hodinách)</li> <li>• kumulace oprav komunikací, omezení dopravy</li> <li>• šetření na nesprávném místě – omezování linek, např. místo menších autobusů</li> <li>• vysoká cena jízdného pro cesty na krátké vzdálenosti</li> <li>• <b>bezpečnost v dopravě</b> (při přepravě i parkování) přeprava bezdomovců, kriminalita v MHD, nepříznivě ovlivňuje občane v MHD</li> <li>• <b>nedostatečné služby DPO – nenavazující spoje, dlouhé intervaly, nedostatečný komfort</b> (absence klimatizace ve vozech, upozorňování na kongesce a nehody apod.)</li> <li>• nedostatečné dopravní spojení z příměstských obcí (např. Kyjovice, Hať)</li> <li>• neúplná tarifní integrace a téměř chybějící dopravní integrace</li> <li>• zpoždování autobusů MHD vlivem kongescí</li> <li>• <b>pomalé vlakové spojení na Brno</b></li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zlepšit dostupnost</li> <li>• <b>větší využití a zefektivnění veřejné dopravy dopravní integrací</b></li> <li>• <b>prohloubení tarifní integrace</b></li> <li>• optimalizovat rozsah hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě</li> <li>• <b>vybudovat odstavná parkoviště – ploch je dostatek</b></li> <li>• <b>zefektivnit organizaci a provoz MHD</b></li> <li>• prioritou by se měla stát bezpečnost ve městě, důsledné dodržování zásad čistoty a bezpečnosti</li> <li>• bezplatná MHD pro občany Ostravy (viz. příklad Frýdku-Místku)</li> <li>• <b>inteligentní dopravní řízení křižovatek</b></li> <li>• <b>modernizace vozového parku MHD</b></li> <li>• přestavba dalších tramvajových úseků na samostatné těleso</li> <li>• <b>další rozšíření „chytrých zastávek“</b></li> <li>• optimalizace přestupových uzlů na mezinárodních trasách a napojení na letiště</li> <li>• lepší využití letiště Mošnov</li> <li>• <b>návaznost přístupných tras</b></li> <li>• zavedení taktové dopravy v příměstské autobusové dopravě</li> <li>• vytvoření sofistikovaného systému MHD s koordinací linek ve společných úsecích a systematickými návaznostmi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>neochota změny řidičů v mobilitě</b></li> <li>• <b>nedostatek financí</b></li> <li>• nárůst počtu automobilů, zvyšování stupně motorizace, další navýšení automobilové dopravy ve městě</li> <li>• další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování</li> <li>• odliv obyvatel z Ostravy a MSK, vylidnění centra města</li> <li>• horšící se ekonomická situace obyvatel, sociální problémy spojené s nezaměstnaností</li> <li>• <b>zdražování jízdného</b></li> <li>• chybí širší vztahy např. návaznost nástupiště, přechod, pěší komunikace od místa bydliště po místo určení</li> <li>• v některých oblastech města velká docházková vzdálenost k MHD</li> <li>• nedostatek vozidel alternativní dopravy a omezení dostupnosti alternativní dopravy v rámci pracovní doby</li> <li>• návaznost bezbariérových spojů zejména v přepravních uzlech</li> <li>• liknavost některých projektantů, stavebních a technických dozorců, aj. na oblast bezbariérového užívání</li> </ul>

## SWOT ANALÝZA – oblast „cyklistická a pěší doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>rozvíjející se síť cyklotras</b></li> <li>• dostatek ploch pro zeleň, vhodné podmínky pro městskou a příměstskou rekreaci</li> <li>• budování cyklostezek a jejich postupné propojování se sousedními obcemi</li> <li>• relativní rovinatost větších městských částí</li> <li>• odstraňování bariér (architektonických i dopravních) je jednou z hlavních priorit města a městských částí</li> <li>• rekonstrukce pěších komunikací</li> <li>• <b>univerzitní město</b></li> <li>• město kultury a sportu</li> <li>• velká koncentrace obyvatelstva, rovněž v okolních sídlech</li> <li>• tradice dojíždění na kole do velkých závodů (např. AcelorMittal Ostrava a.s.)</li> <li>• nadstandardní podpora dopravně preventivní výchovy, zejména v mateřských a zákl. školách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>znečištění ovzduší</b></li> <li>• vysoké dopravní zatížení na městských komunikacích, vysoká zátěž těžkou dopravou a tím i vysoká prašnost.</li> <li>• neexistence cyklostezek v některých částech města</li> <li>• <b>bezpečnost v dopravě</b></li> <li>• <b>nedostatečná údržba chodníků i komunikací</b></li> <li>• pomalá výstavba cyklostezek, mnohdy nekvalitní povrch</li> <li>• dlouhé čekání na „tlačítkové“ semaforey pro chodce</li> <li>• absence vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty na krajských silnicích, resp. na přímých spojnicích mezi jednotlivými obvody</li> <li>• málo bezpečnostních opatření pro zajištění dodržování rychlosti</li> <li>• technický stav silnic a chodníků</li> <li>• nepropojenost úseků cyklistické infrastruktury (stezek i vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty) skrze křižovatky</li> <li>• malá hustota cyklistických stojanů s možností uzamknutí kola</li> <li>• absence bezpečných uložišť jízdních kol na autobusových a vlakových nádražích</li> <li>• nepovolení vjezdu cyklistů do pěších zón</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>obnova místních komunikací a komunikací pro pěší</b></li> <li>• budování nových a zahušťování stávající sítě cyklotras - dotvoření koncepce cyklistické dopravy ve městě, budování cyklostezek ve městě</li> <li>• možnost budování cyklostezek směr Beskydy</li> <li>• uchování (rozšíření) ploch veřejné zeleně kolem komunikací</li> <li>• zajištění protipovodňové ochrany města a místních částí v souvislosti s revitalizací příbřežních oblastí kolem řek při budování cyklotras</li> <li>• <b>rozvoj cyklistické dopravy</b></li> <li>• oživení centra města</li> <li>• úprava komunikací (značek, signálů) pro hendikepované občany</li> <li>• dodržování platných právních předpisů bezbariérového užívání staveb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>neochota změny řidičů v mobilitě</b></li> <li>• <b>nedostatek financí</b></li> <li>• <b>další navýšení automobilové dopravy ve městě</b></li> <li>• další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování</li> <li>• vzrůstající agresivita řidičů</li> <li>• chybí širší vztahy např. návaznost nástupiště, přechod, pěší komunikace od místa bydliště po místo určení</li> <li>• návaznost cyklostezek</li> <li>• tvorba zbytečných stavebních i dopravních bariér</li> <li>• liknavost některých projektantů, stavebních a technických dozorců, aj. na oblast bezbariérového užívání</li> <li>• omezení finančních prostředků na rozvoj infrastruktury</li> <li>• neochota soukr. i veřejných investorů zahrnout do svých záměrů i potřeby plynoucí ze širších souvislostí dotčeného území definované např. ÚP či rozvojovými koncepcemi a nedůsledná kontrola projektů v projekční fázi ze strany orgánů zodpovědných za rozvoj města</li> </ul>

SWOT ANALÝZA – oblast „statická doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>navigační systém pro parkování</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>absence nástupních ploch pro emergentní složky a složky integrovaného záchranného systému</i></li> <li>• <i>málo parkovacích míst v centru města a jeho blízkém okolí</i></li> <li>• <i>chybí odstavná parkoviště, čímž do města vjíždí hodně aut</i></li> <li>• <i>nedostatečná kapacita parkovacích míst v rezidenčních a sídlištních lokalitách</i></li> <li>• <i>nedostatečná kapacita parkovacích míst i u nově budovaných obchodních a administrativních center</i></li> <li>• <i>bezpečnost (krádeže, poškození apod.)</i></li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>výstavba odstavných parkovišť a chybějících parkovacích ploch</i></li> <li>• <i>možnost zapojení soukromých investorů do financování nových parkovacích objektů (PPP projekty)</i></li> <li>• <i>v rezidentních městských částech, zejména na sídlištních, zřizování parkovacích zón s monitorováním a naváděním na aktuálně volná parkovací místa (využití kamerového systému, satelitních map s vyznačením městských parkovacích zón a naváděním pomocí GPS).</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>nárůst počtu automobilů-parkování zejména na sídlištních</i></li> <li>• <i>zvyšování stupně motorizace</i></li> <li>• <i>další navýšení automobilové dopravy ve městě</i></li> <li>• <i>další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování</i></li> </ul>

## SWOT ANALÝZA – obecní

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• silná koncentrace obyvatelstva a ekonomických činností</li> <li>• univerzity a vědeckotechnické pracoviště</li> <li>• dostatek ploch pro zeleň, vhodné podmínky pro městskou a příměstskou rekreaci</li> <li>• průmyslová historie</li> <li>• městský kamerový systém</li> <li>• <b>univerzitní město</b></li> <li>• město kultury a sportu</li> <li>• velká koncentrace obyvatelstva, rovněž v okolních sídlech</li> <li>• zvýšení podpory vzdělání – nové školy a vědeckotechnická pracoviště</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>znečištění ovzduší</b></li> <li>• zvýšený hluk ve městě</li> <li>• <b>nezaměstnanost</b></li> <li>• vzrůstající kriminalita</li> <li>• úbytek obyvatel</li> <li>• nedostatečná rekvalifikace – např. bývalých pracovníků dolů</li> <li>• útlum těžkého průmyslu a těžby uhlí - zvýšená nezaměstnanost</li> <li>• znečištění ovzduší místními zdroji (podniky, vytápění RD, doprava) i zdroji z Polska</li> <li>• nárůst kriminality</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zlepšení image města</li> <li>• uchování (rozšíření) ploch veřejné zeleně kolem komunikací a budování protihlukových barier,</li> <li>• zajištění protipovodňové ochrany města a místních částí v souvislosti s revitalizací příbřežních oblastí kolem řek při budování cyklotras</li> <li>• <b>snížení vysokého znečištění ovzduší</b></li> <li>• prioritou by se měla stát bezpečnost ve městě, důsledné dodržování zásad čistoty a bezpečnosti</li> <li>• revitalizace Černé louky</li> <li>• oživení centra města</li> <li>• dodržování platných právních předpisů bezbariérového užívání staveb</li> <li>• zájem zahraničních investorů o využití území a s tím spojený vznik nových pracovních míst</li> <li>• přestavba nevyužitých a zdevastovaných ploch pro podnikatelské účely</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>neochota změny řidičů v mobilitě</b></li> <li>• <b>nedostatek financí</b></li> <li>• <b>další navýšení automobilové dopravy ve městě</b></li> <li>• další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování</li> <li>• <b>zvyšující se nezaměstnanost</b>, sociální problémy spojené s nezaměstnaností</li> <li>• <b>odliv obyvatel z Ostravy a MSK</b>, vylidnění centra města</li> <li>• stárnutí obyvatelstva</li> <li>• horšící se ekonomická situace obyvatel</li> <li>• vzrůstající agresivita řidičů</li> <li>• línost některých projektantů, stavebních a technických dozorů, aj. na oblast bezbariérového užívání</li> <li>• znečištěné ovzduší, negativní vliv z polské strany</li> </ul>



# Integrovaný plán mobility Ostrava

## část I. - strategická

### Příloha [2] – Vyhodnocení ankety „Je Vám dobře v Ostravě?“



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



STATISTICKÉ VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU

# JE VÁM DOBŘE V OSTRAVĚ ??



*PŘEDSTAVÍTE-LI SI VAŠE MĚSTO ZA DVACET LET,  
JAK BYSTE CHTĚLI, ABY VYPADALO?*



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



# Integrovaný plán mobility Ostrava

## Úvodní průzkum veřejného mínění

Objednatel: Statutární město Ostrava  
Prokešovo náměstí 8  
729 30 Ostrava

Zastoupený: Bc. Tomášem Suchardou, 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. Petr Hofhansl, Ph. D., náměstek TŘ pro dopravní plánování  
Ing. Peter Sükenník  
Ing. Sabina Šibravová  
Ing. Martin Varhulík

Kontrola: Ing. Petr Hofhansl, Ph. D.

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 025

Datum: Duben 2014



Investice do vaší budoucnosti

**Evropská unie**

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU  
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



## OBSAH

1	ÚVOD	2
2	POČET A SKLADBA RESPONDENTŮ	3
3	VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU	5
3.1	POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU OBCHODŮ A SLUŽEB?	5
3.2	POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?	5
3.3	JE VE MĚSTĚ DOSTATEK PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ?	7
3.4	POSKYTUJE MĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU ZDRAVOTNÍ PÉČI?	8
3.5	POSKYTUJE MĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU SOCIÁLNÍ PÉČI?	9
3.6	JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?	9
3.7	CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?	14
3.8	JSTE SPOKOJEN/A S BEZBARIÉROVÝMI ÚPRAVAMI V OSTRAVĚ?	17
3.9	JSTE SPOKOJEN/A S ÚDRŽBOU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ?	18
3.10	JE OSTRAVA DOSTATEČNĚ VYBAVENA MĚSTSKÝM MOBILIÁŘEM?	19
3.11	JE V OSTRAVĚ DOSTATEK ZELENÝCH A RELAXAČNÍCH PLOCH?	20
3.12	JE OSTRAVA TURISTICKY ATRAKTIVNÍM MÍSTEM?	20
3.13	JSTE SPOKOJEN/A S KVALITOU OVZDUŠÍ VE MĚSTĚ?	21
3.14	CO JE DLE VAŠEHO NÁZORU NEJVĚTŠÍM ZDROJEM ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ VE MĚSTĚ?	22
3.15	OBTĚŽUJE VÁS HLUK Z DOPRAVY?	23
3.16	MÁTE POCIT, ŽE MŮŽETE OVLIVNIT BUDOUCÍ ROZVOJ MĚSTA?	23
3.17	INFORMUJE MĚSTO DOSTATEČNĚ O AKTUÁLNÍM DĚNÍ?	24
3.18	VYBERTE, PROSÍM, SKUPINU, DO KTERÉ PATŘÍTE.	25
3.19	UVEĎTE, PROSÍM, VAŠE POHLAVÍ.	25
3.20	VE KTERÉ OSTRAVSKÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI BYDLÍTE?	26
4	ZÁVĚR	28

## 1 ÚVOD

Úvodní průzkum veřejného mínění byl proveden metodou dotazníkového šetření. Dotazník s názvem „Je Vám dobře v Ostravě?“ měl poskytnout odpověď na otázku, jak občané (příp. návštěvníci) Ostravy hodnotí kvalitu života v jejich městě. Z tohoto důvodu byly otázky obecného charakteru a pokrývaly široký okruh témat, konkrétně tato:

- Nabídka obchodů a služeb;
- Nabídka vzdělání (všechny stupně vzdělání);
- Pracovní příležitosti;
- Zdravotní péče;
- Sociální péče;
- Doprava (všechny dopravní módy);
- Bezpečnost;
- Bezbariérovost;
- Veřejná prostranství;
- Turistická atraktivita města;
- Kvalita ovzduší;
- Hluk;
- Možnost ovlivnění budoucího rozvoje města;
- Informovanost ze strany „města“.

Dotazník obsahoval 20 otázek (+2 nepovinné na kontaktní údaje) a jeho vyplnění trvalo cca 15 – 20 minut. Otázky byly koncipovány jako uzavřené (ano/ne/nevím), některé pak byly doplněné ještě škálovým hodnocením 1-5 (1 – nejlepší, 5 – nejhorší).

Dotazník bylo možné vyplnit jak v papírové formě (dotazníky a sběrné boxy byly k dispozici v budově magistrátu a v pobočkách městské knihovny Ústřední a Opavská), tak také on-line verzi umístěnou na webových stránkách projektu a Facebooku. S žádostí o spolupráci byli osloveni ředitelé a ředitelky středních škol a odborných učilišť (vyplnění dotazníku v rámci výuky) a také starostové a starostky jednotlivých městských obvodů. Se zpracovatelem projektu spolupracoval také Dopravní podnik Ostrava a.s., který o probíhající anketě informoval prostřednictvím letáku ve vozech MHD.

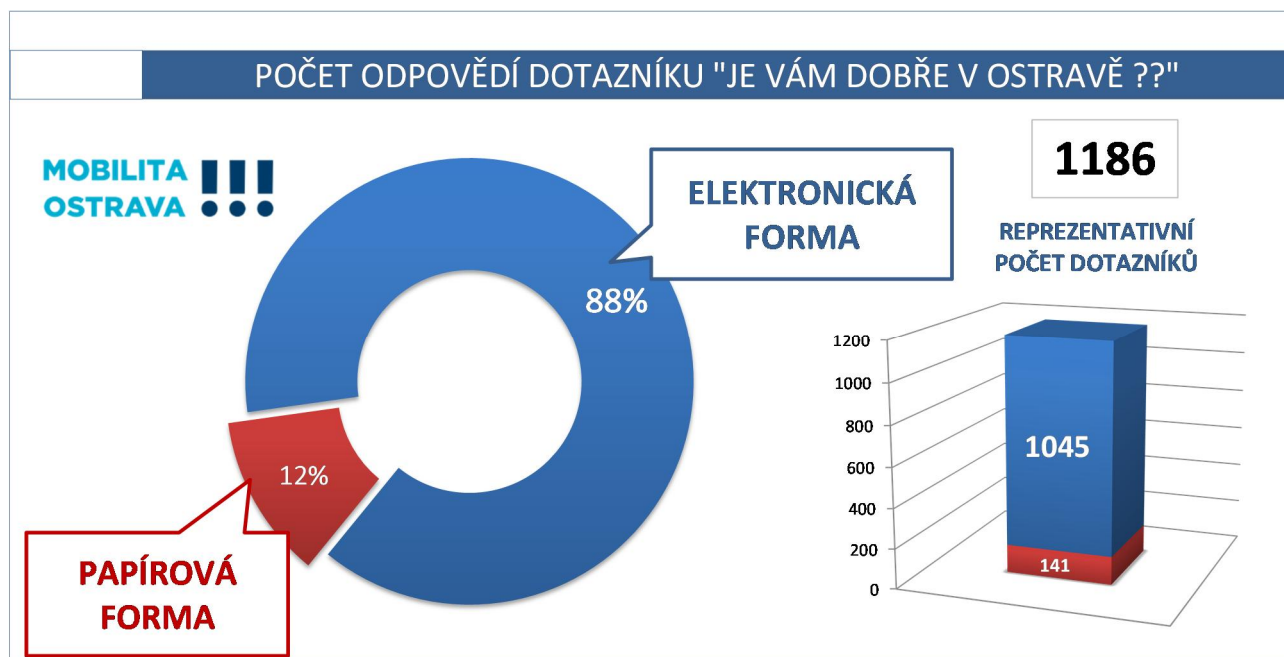
Anketa probíhala od 10. 3. do 31. 3. 2014.

## 2 POČET A SKLADBA RESPONDENTŮ

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 1686 respondentů. Za účelem zvýšení míry reprezentativnosti z pohledu věkového složení a pohlaví respondentů byl soubor redukován na 1186 dotazníků - redukováno bylo zastoupení studentů a žen na reprezentativní úroveň (náhodným výběrem z těchto skupin). Tato úprava nemá vliv na losování věcných cen – do losování jsou zahrnuti všichni respondenti, kteří vyplnili dotazník a uvedli kontaktní údaje (samotné losování je v kompetenci města Ostrava).

Reprezentativní průzkumy pro ČR obvykle pracují s výběrovým souborem o cca 1000 – 1200 respondentech. Odborné texty uvádí jako dostatečný počet respondentů pro průzkumy krajských měst v rozmezí 500 – 600, tudíž dotazníkový průzkum „Je Vám dobře v Ostravě?“ lze považovat za úspěšný a vypovídající.

Z celkového počtu 1186 odevzdaných dotazníků bylo 1045 vyplněno elektronicky, což činí 88 %. Pouze 141 dotazníků bylo odevzdáno v papírové formě (12 %).



53 % respondentů byly ženy, 47 % muži (viz následující kapitola, otázka č. 19). Nejpočetnější skupinu tvořili ekonomicky aktivní ve věku 30 – 44 let (29 %), nejméně zastoupena byla skupina ekonomicky neaktivních obyvatel ve věku 30 – 44 let, která tvořila 2 % (viz následující kapitola, otázka č. 18). Nejvíce respondentů bydlí v městské části Poruba, tvořili 25 % z celkového počtu odpovídajících, 16 % odpovědi bylo od lidí, kteří nemají v Ostravě trvalé bydliště (viz následující kapitola, otázka č. 20).

Z hlediska pokrytí území je dosaženo dobrého výsledku – tabulka č. 1 níže uvádí srovnání počtu obyvatel a počtu respondentů podle jednotlivých městských částí. Z tabulky je zřejmé, že podíl respondentů v anketě přibližně odpovídá podílům jednotlivých městských částí na celkovém počtu obyvatel.

*Tabulka č. 1 – Srovnání počtu obyvatel a počtu respondentů podle městských částí*

městská část	počet obyvatel (zdroj: ČSÚ, SLDB 2011)	podíl MČ na celkovém počtu obyvatel města	podíl respondentů v anketě	počet respondentů v anketě
Hošťálkovice	1 599	0.5%	0.6%	6
Hrabová	3 622	1.2%	1.0%	10
Krásné Pole	2 731	0.9%	0.6%	6
Lhotka	1 192	0.4%	1.1%	11
Mariánské Hory a Hulváky	12 270	4.1%	3.7%	37
Martinov	1 496	0.5%	0.7%	7
Michálkovice	2 985	1.0%	2.6%	26
Moravská Ostrava a Přívoz	38 661	13.1%	16.8%	167
Nová Bělá	1 763	0.6%	0.8%	8
Nová Ves	676	0.2%	0.7%	7
Ostrava-Jih	106 974	36.1%	25.2%	250
Petřkovice	2 916	1.0%	1.0%	10
Plesná	1 262	0.4%	0.6%	6
Polanka nad Odrou	4 698	1.6%	1.6%	16
Poruba	66 601	22.5%	29.2%	290
Proskovice	1 212	0.4%	0.1%	1
Pustkovec	1 129	0.4%	0.6%	6
Radvanice a Bartovice	6 492	2.2%	2.3%	23
Slezská Ostrava	21 161	7.1%	5.4%	54
Stará Bělá	3 760	1.3%	1.8%	18
Svinov	4 301	1.5%	1.1%	11
Třebovice	1 805	0.6%	0.3%	3
Vítkovice	6 916	2.3%	1.9%	19
	296 222	100.0%	100.0%	992

Podíl žen a mužů v populaci v zájmové oblasti dle statistických dat ČSÚ je zřejmý z tabulky níže. Podobného rozdělení žen a mužů (53 % : 47 %) bylo dosaženo ve vyhodnocované skupině respondentů.

*Tabulka č. 2 – Bilance obyvatel*

		počet obyvatel k 1.1.2012*		
		celkem	muži	ženy
Ostrava-město		299 622	145 067	154 555
		100%	48%	52%
		počet obyvatel k 1.7.2012**		
		celkem	muži	ženy
ORP Ostrava		328 916	159 497	169 419
		100%	48%	52%

\*Bilance počtu obyvatel a věkové složení v obcích Moravskoslezského kraje v roce 2012 (zdroj: ČSÚ)

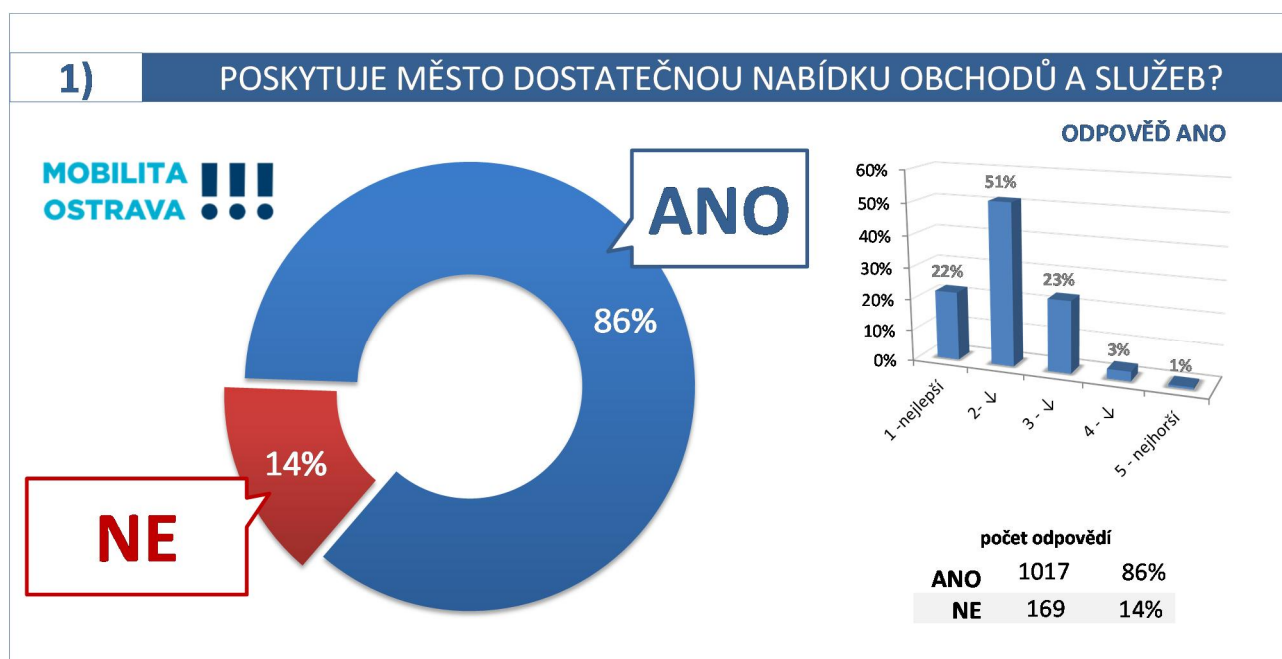
\*\*Demografická ročenka správních obvodů obcí s rozšířenou působností (zdroj: ČSÚ)



### 3 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU

#### 3.1 POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU OBCHODŮ A SLUŽEB?

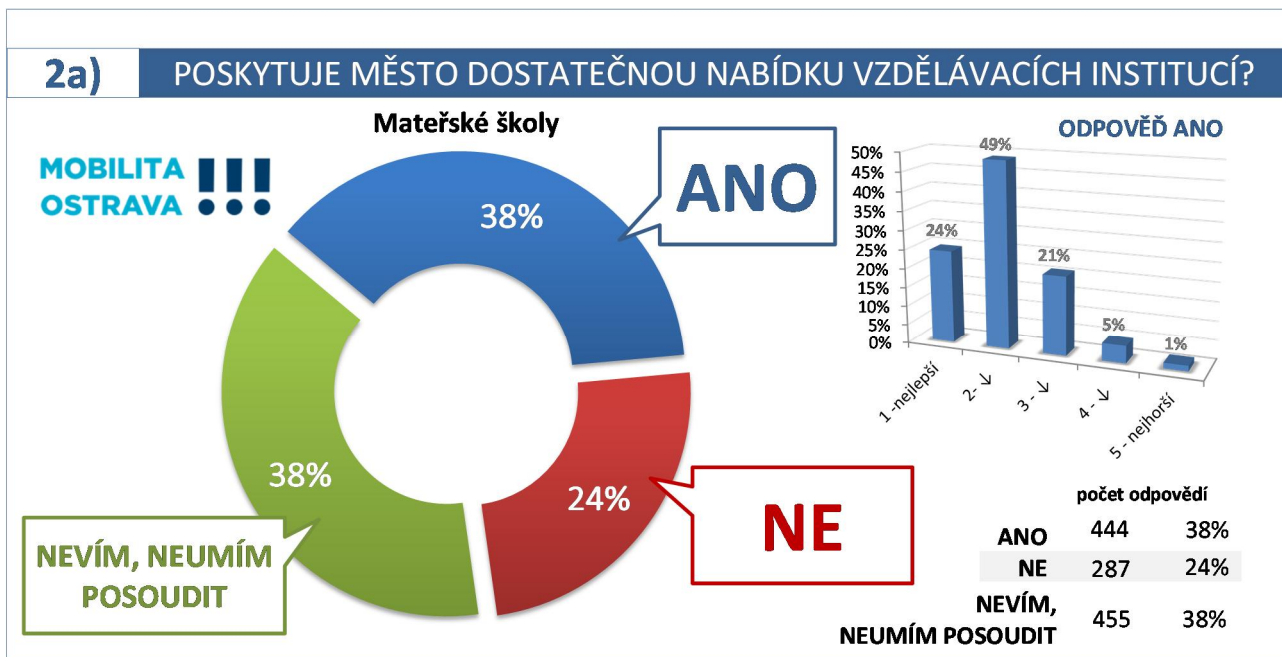
Drtivá většina respondentů je spokojena s nabídkou obchodů a služeb v Ostravě, pouze 14 % (konkrétně 169 odpovědí) odpovědělo záporně. Odpověď „ano“ byla doplněna škálovým hodnocením, ze kterého vyplynulo, že 96 % odpovídajících hodnotí nabídku obchodů a služeb na úrovni 1 – 3. Celkově lze konstatovat, že dle názoru respondentů je nabídka obchodů a služeb dostatečná a kvalitní.



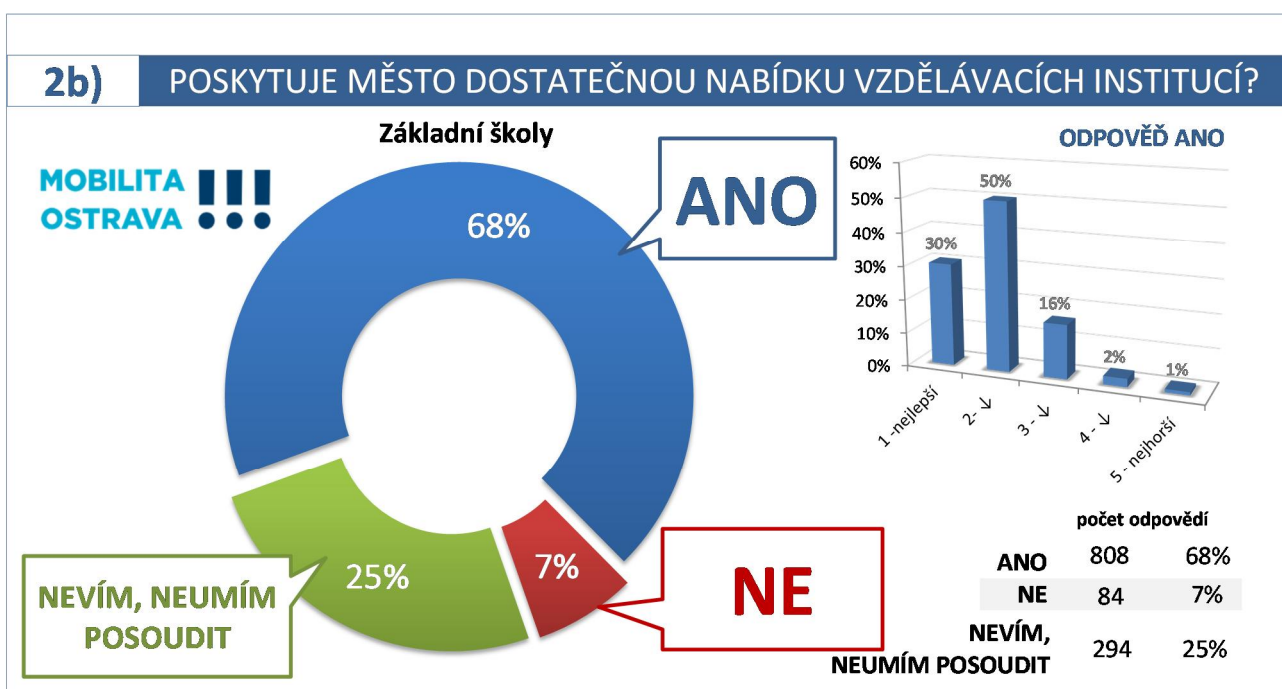
#### 3.2 POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?

Otázka č. 2 byla rozdělena na 4 podotázky tak, aby byly zohledněny všechny stupně vzdělávání. Komplexně byla nabídka vzdělávacích institucí hodnocena jako dostatečná.

S nabídkou mateřských škol bylo spokojeno 38 % respondentů (konkrétně 444 odpovědi), nespokojeno pak 24 %. 38 % nedokázalo tuto otázku zodpovědět, což je v případě, kdy v rodině není dítě předškolního věku, pochopitelné. Také u této otázky byla odpověď „ano“ doplněna ještě škálovým hodnocením, ze kterého vyplynulo, že 84 % respondentů, kteří odpověděli ano, hodnotí úroveň v rozmezí 1 – 3. V souhrnu lze označit nabídku mateřských škol z pohledu respondentů jako dobrou.



S nabídkou základních škol je spokojena více jak polovina respondentů – 68 %, nespokojeno je pouze 7 % odpovídajících. Čtvrtina respondentů nedokázala nabídku základních škol posoudit. V doplňujícím škálovém hodnocení odpovědi „ano“ bylo 96 % odpovědí hodnoceno v rozmezí 1 – 3, z toho 50 % na stupni 2. Nabídku základních škol tak lze hodnotit jako dobrou.

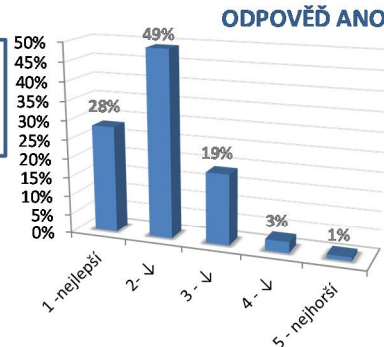
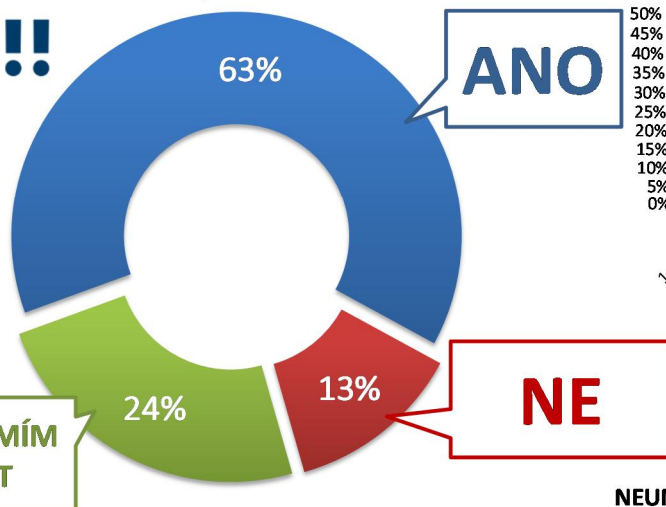


Nabídku středních škol a odborných učilišť hodnotilo 63 % respondentů jako dostatečnou, 24 % nedokázalo posoudit a pouze 13 % vidí nabídku jako nedostatečnou. 96 % z počtu 753 odpovědí „ano“ hodnotí ve škálovém hodnocení v rozmezí 1 – 3. Nabídku středních škol a odborných učilišť lze hodnotit rovněž jako dobrou.

**2c) POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?**

**Střední školy a odborná učiliště**

MOBILITA  
OSTRAVA



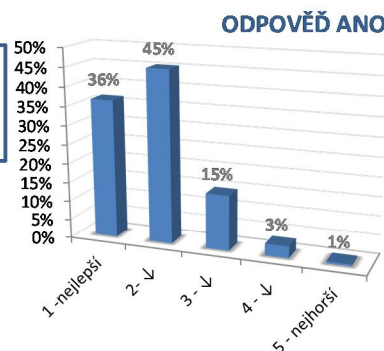
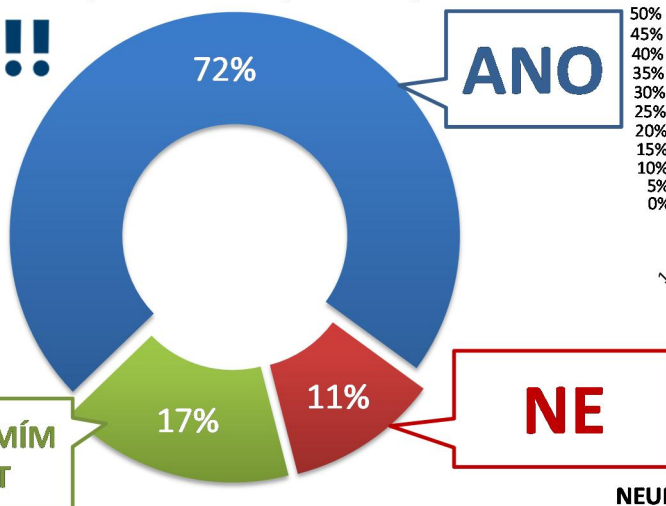
	počet odpovědí	Podíl (%)
ANO	753	63%
NE	150	13%
NEVÍM, NEUMÍM POSODIT	283	24%

Nabídka vyšších odborných a vysokých škol je v 72 % hodnocena jako dostatečná, 17 % respondentů nedokáže tuto otázku posoudit, 11 % hodnotí jako nedostatečnou. V doplňujícím škálovém hodnocení k odpovědi „ano“ převažuje stupeň 2 (45 %), v rozmezí 1 – 3 pak odpovědělo celkem 96 % z kladně odpovídajících. Také nabídka nejvyššího stupně vzdělání v Ostravě je hodnocená jako dobrá.

**2d) POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?**

**Vyšší odborné a vysoké školy**

MOBILITA  
OSTRAVA

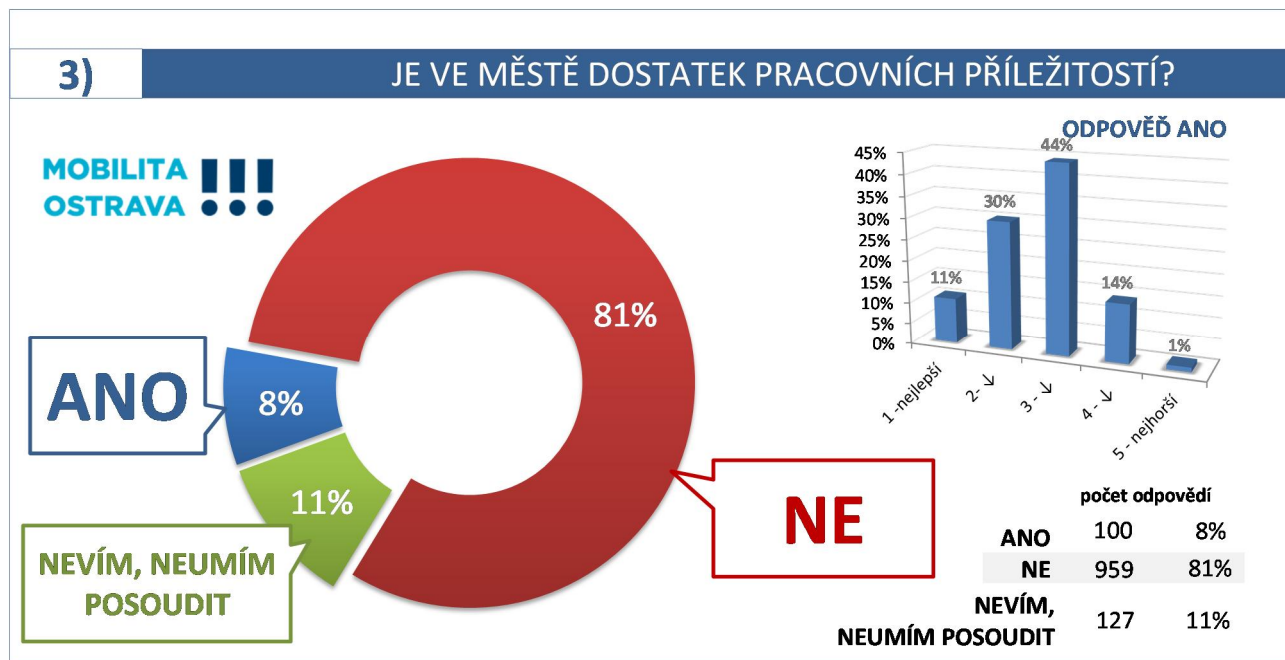


	počet odpovědí	Podíl (%)
ANO	857	72%
NE	130	11%
NEVÍM, NEUMÍM POSODIT	199	17%

**3.3 JE VE MĚSTĚ DOSTATEK PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ?**

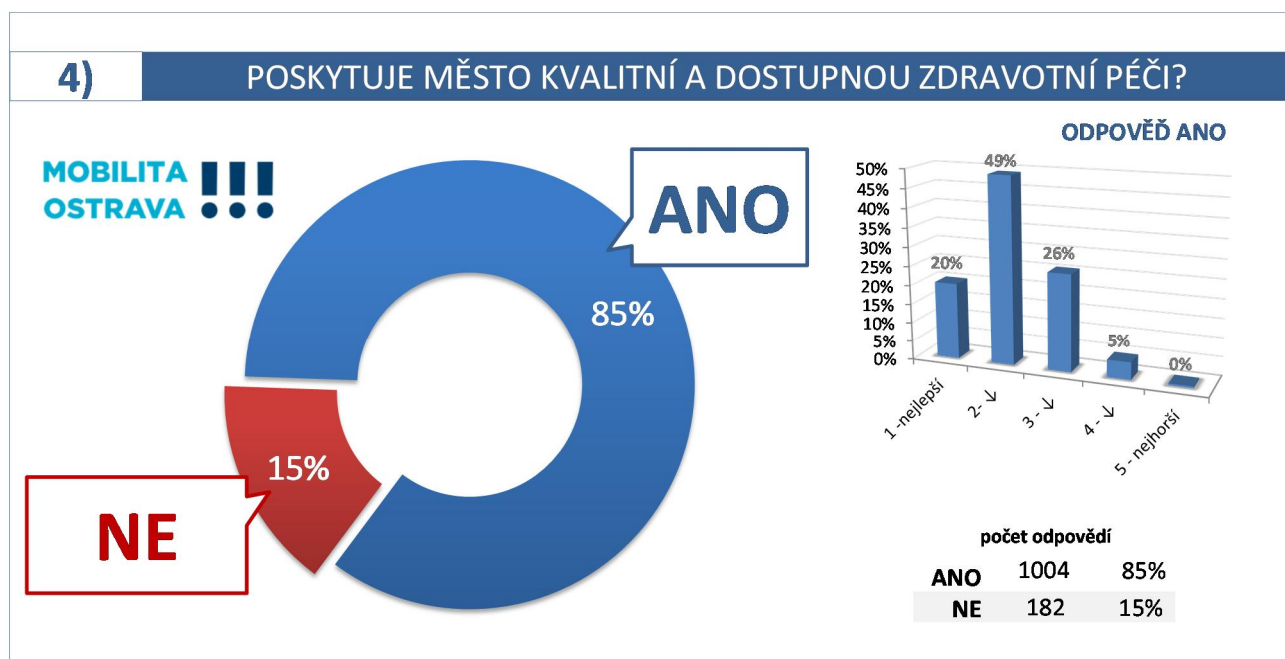
Nabídka pracovních příležitostí byla z 81 % hodnocena negativně, pouze 8 % respondentů odpovědělo, že je v Ostravě dostatečná nabídka pracovních míst. 11 % odpovídajících nedokázalo tuto otázku posoudit. 81 % záporných odpovědí ukazuje, že téma nezaměstnanosti je zásadním ostravským problémem, což však

není překvapivé zjištění. Oblast nezaměstnanosti je třeba řešit nejen na vládní úrovni, měla by být prioritou také krajské a městské politiky.



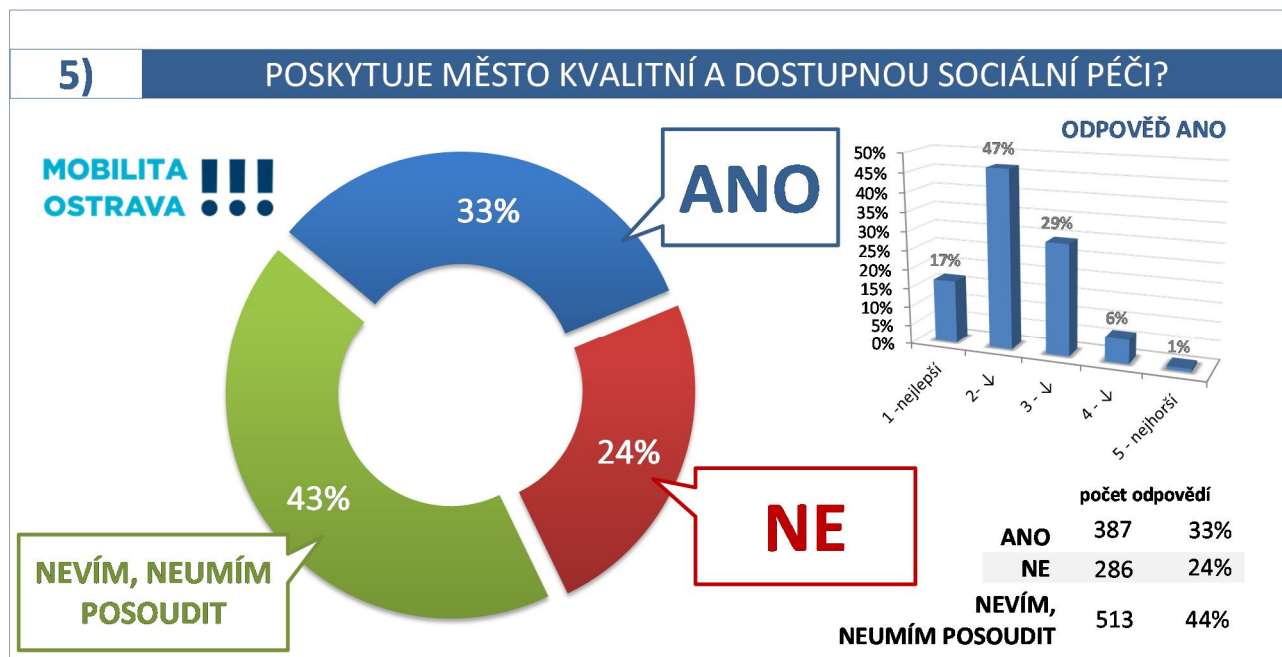
#### 3.4 POSKYTUJE MĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU ZDRAVOTNÍ PÉČI?

S kvalitou a dostupností zdravotní péče je spokojeno 85 % odpovídajících, z toho 49 % ji ve škálovém hodnocení klasifikuje na úrovni 2. 15 % respondentů odpovědělo záporně, možnost „nevím, neumím posoudit“ nebyla k dispozici, neboť zdravotní péči potřebují všichni a každý by měl být schopen ji posoudit. Nabídku zdravotní péče v Ostravě lze na základě názorů respondentů hodnotit jako dostatečnou a kvalitní.



### 3.5 POSKYTUJE MĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU SOCIÁLNÍ PÉČI?

Dostupnost a kvalitu sociální péče nedokázalo posoudit 43 % respondentů. Tato oblast se bezprostředně nedotýká většiny obyvatel, proto není tento výsledek neočekávaný. Z těch, kteří dokázali nabídku pečovatelských služeb, terénních sociálních služeb, domovů pro seniory, sociálně právního poradenství apod. posoudit, ji jako dostatečnou a kvalitní hodnotila více jak polovina, což tvoří 33 % z celkového počtu respondentů. Jako nekvalitní ji ohodnotilo 24 % ze všech odpovídajících občanů.

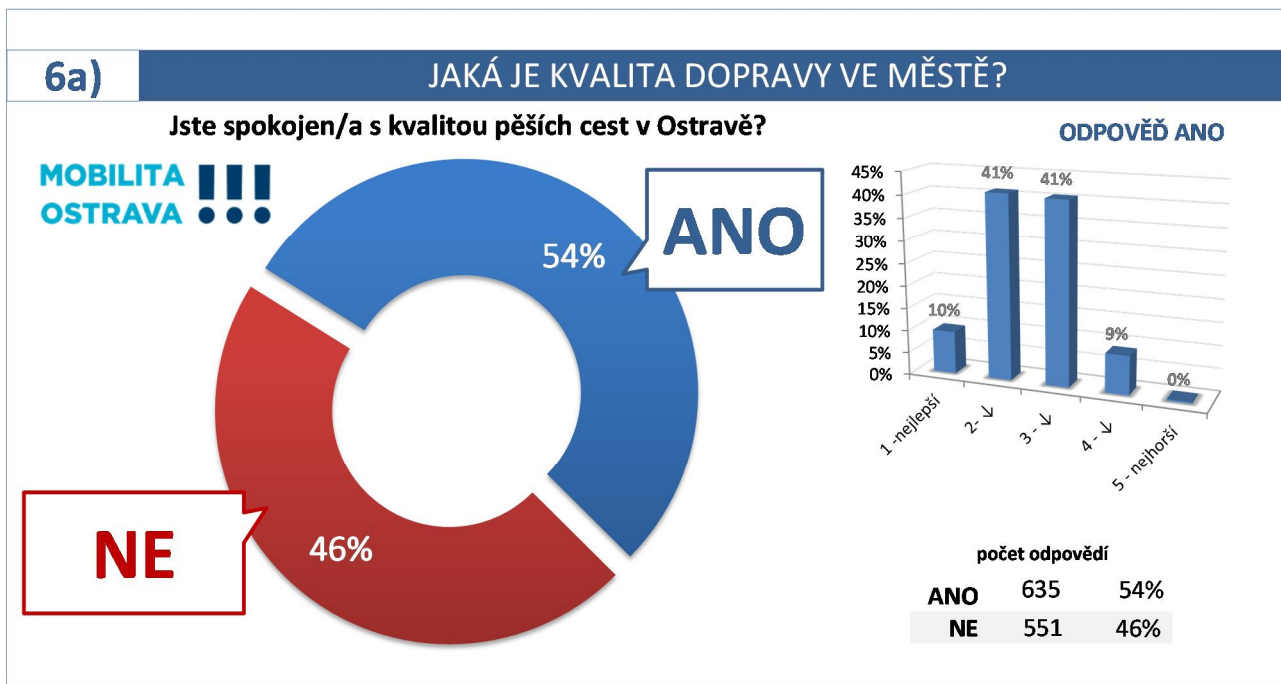


### 3.6 JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

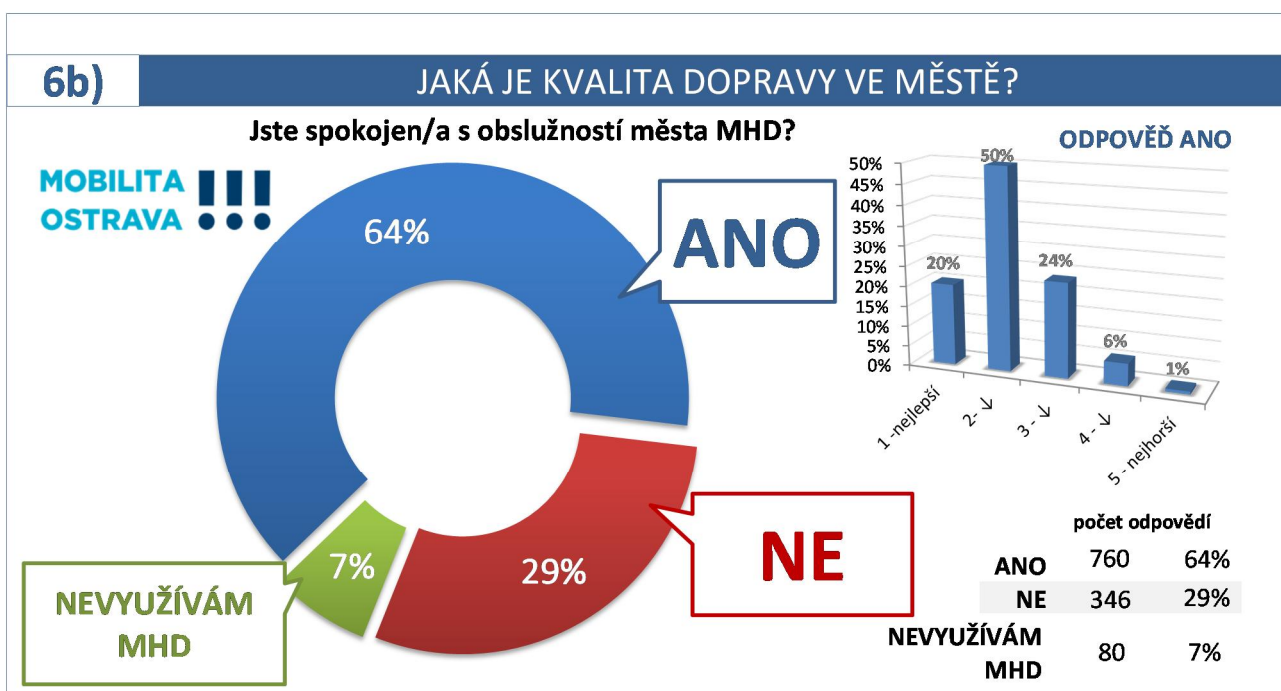
Otázka na kvalitu dopravy byla rozdělena na 8 podotázek tak, aby mohly být zhodnoceny všechny druhy dopravy využívané v městském prostředí.

S kvalitou pěších cest je spokojeno pouze 54 % respondentů, z nich ji pak 41 % ve škálovém hodnocení klasifikuje na úrovni 2 a stejný podíl respondentů na úrovni 3. 46 % respondentů je s kvalitou pěších cest nespokojeno, možnost „nevím, neumím posoudit“ nebyla u této otázky k dispozici, neboť pěší infrastrukturu využívá každý občan, a proto by měli být respondenti schopni tuto otázku posoudit. Z hodnocení je zřejmé, že problematika pěších cest by měla být podrobněji analyzována a řešena.

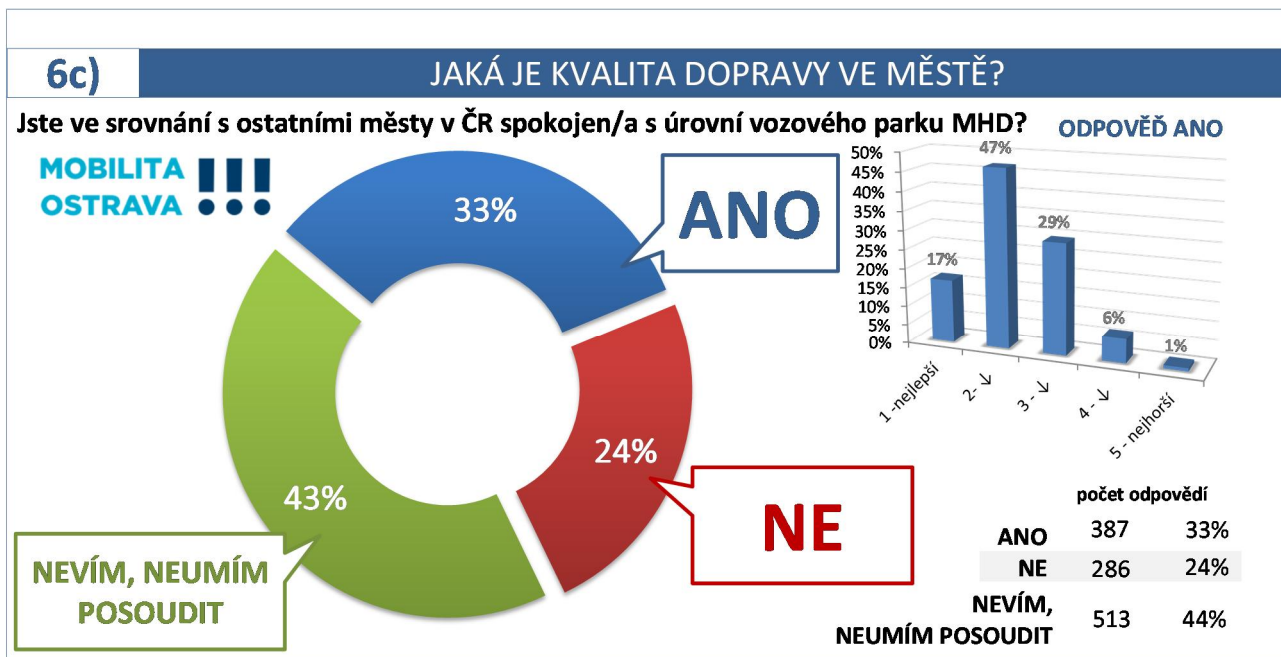




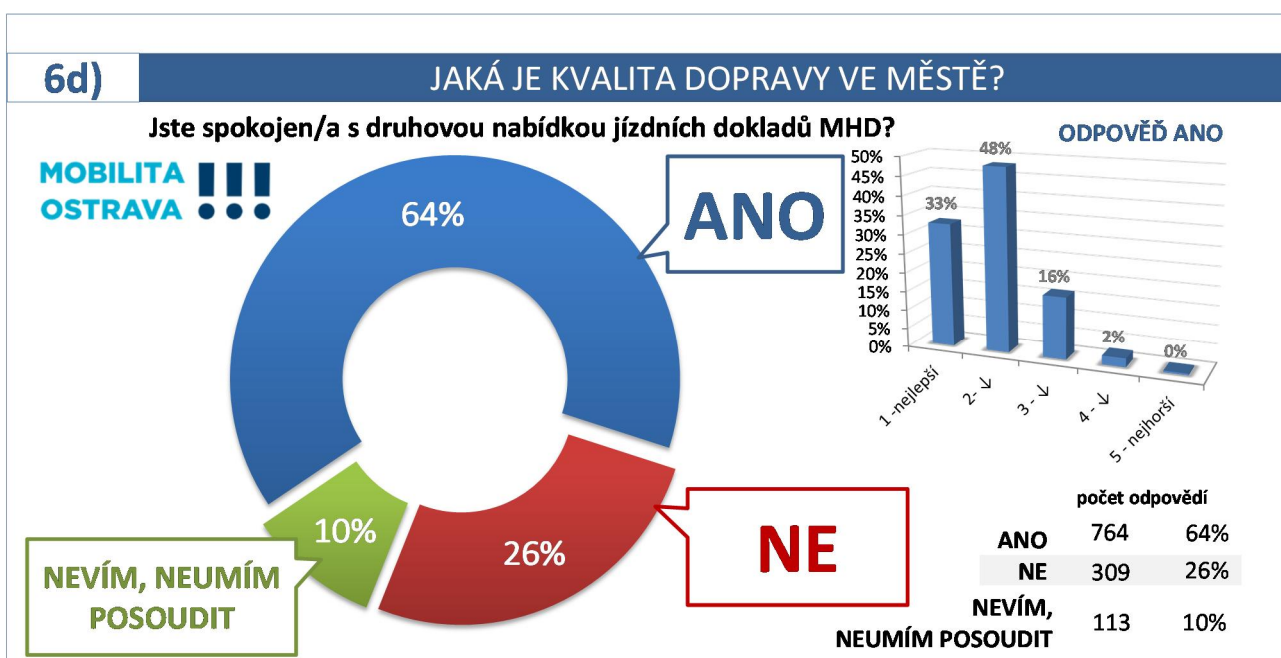
S obsluhností Ostravy městskou hromadnou dopravou je spokojeno 64 % respondentů, 29 % spokojeno není a pouze 7 % respondentů nevyužívá MHD. Ze spokojených občanů polovina klasifikovala ve škálovém hodnocení obsluhnost na úrovni 2. Téměř třetina nespokojených respondentů by měla být impulsem pro město k detailnější analýze, příp. k provedení podrobnějšímu průzkumu veřejného mínění.



Úroveň vozového parku ostravské MHD ve srovnání s ostatními městy ČR nedokázala posoudit téměř polovina odpovídajících, konkrétně 43 %. 33 % respondentů vyjádřilo spokojenost, 24 % nespokojenost. Hodnocení této otázky není dostatečně vypovídající a hodnocení vozového parku by bylo možné konkrétními otázkami v podrobnějším průzkumu týkajícího se MHD.

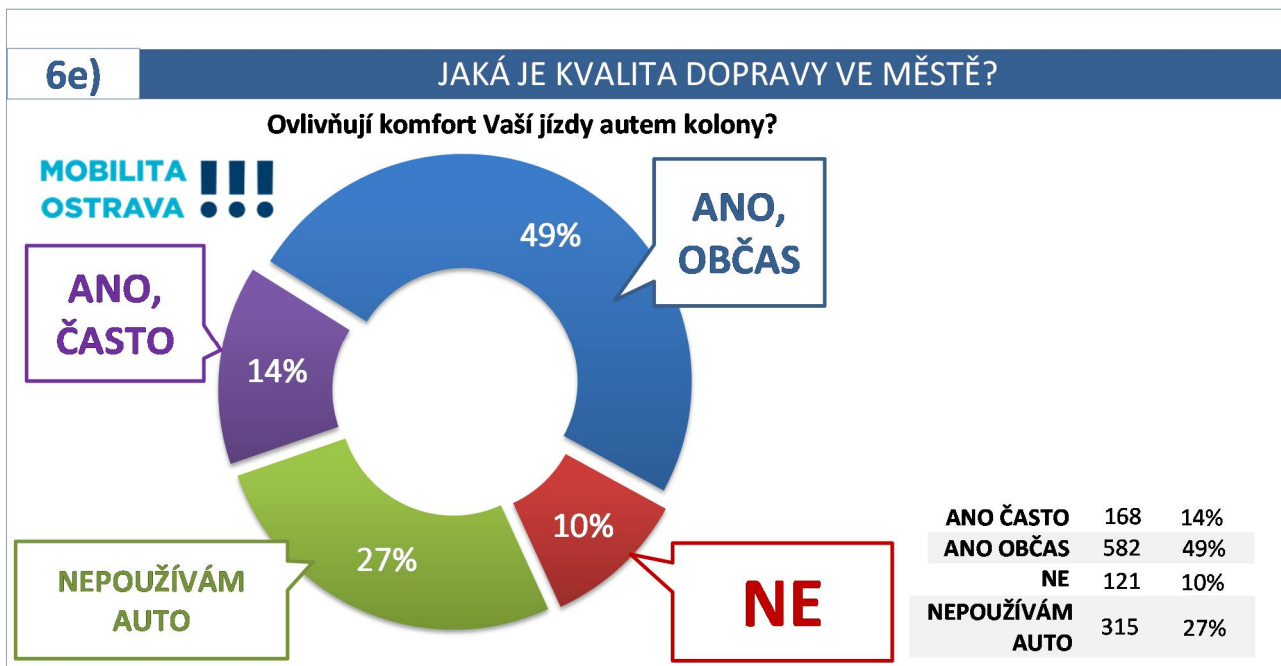


Spokojenost s druhovou nabídkou jízdních dokladů ostravské MHD hodnotilo kladně 64 % respondentů, 26 % spokojeno není a desetina neuměla tuto otázku posoudit. Ze 764 odpovědí „ano“ hodnotilo 81 % odpovídajících ve škálovém hodnocení na úrovni 1 – 2, tudíž lze v souhrnu nabídku jízdních dokladů považovat za dobrou.

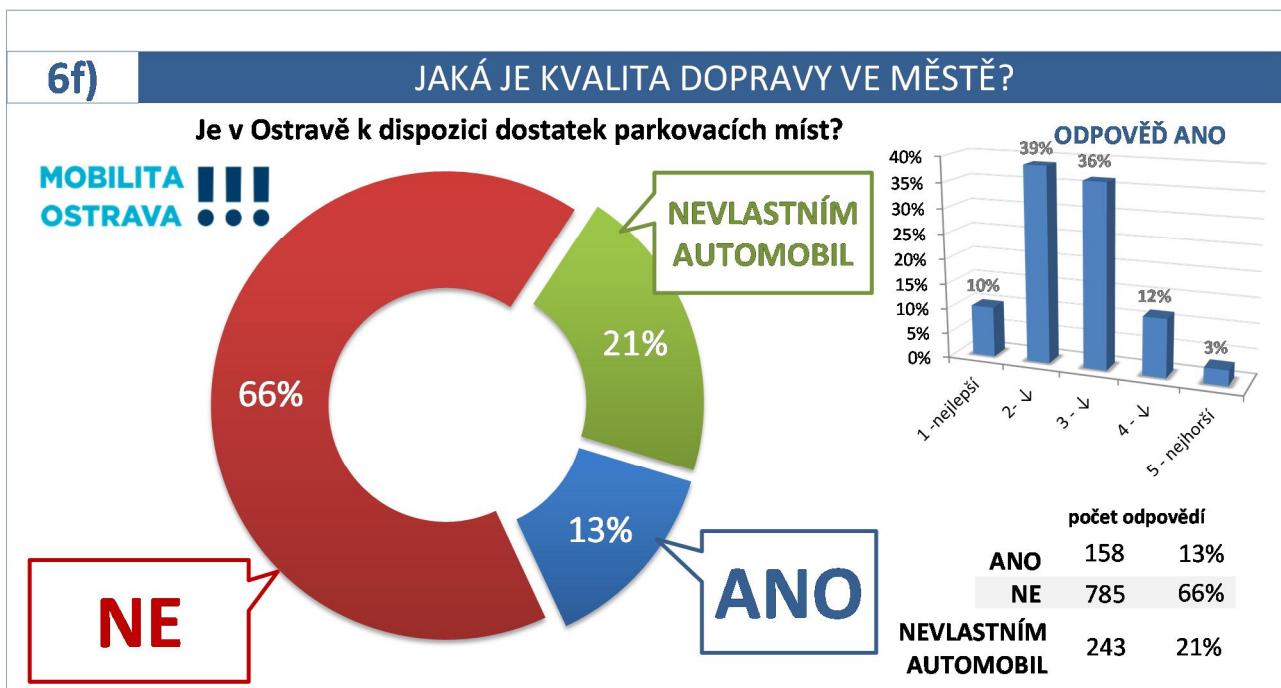


Na otázku, zda ovlivňují kolony komfort jejich jízdy autem, odpověděla téměř polovina respondentů (49 %) „ano občas“, 14 % odpovědělo „ano, často“. 27 % dotazovaných auto nepoužívá a pouze u 10 % respondentů není jízda kolonami ovlivněna. S dopravními kongescemi se, zejména ve špičkových hodinách, potýká drtivá většina velkých měst, tudíž hodnocení této otázky není překvapivé.



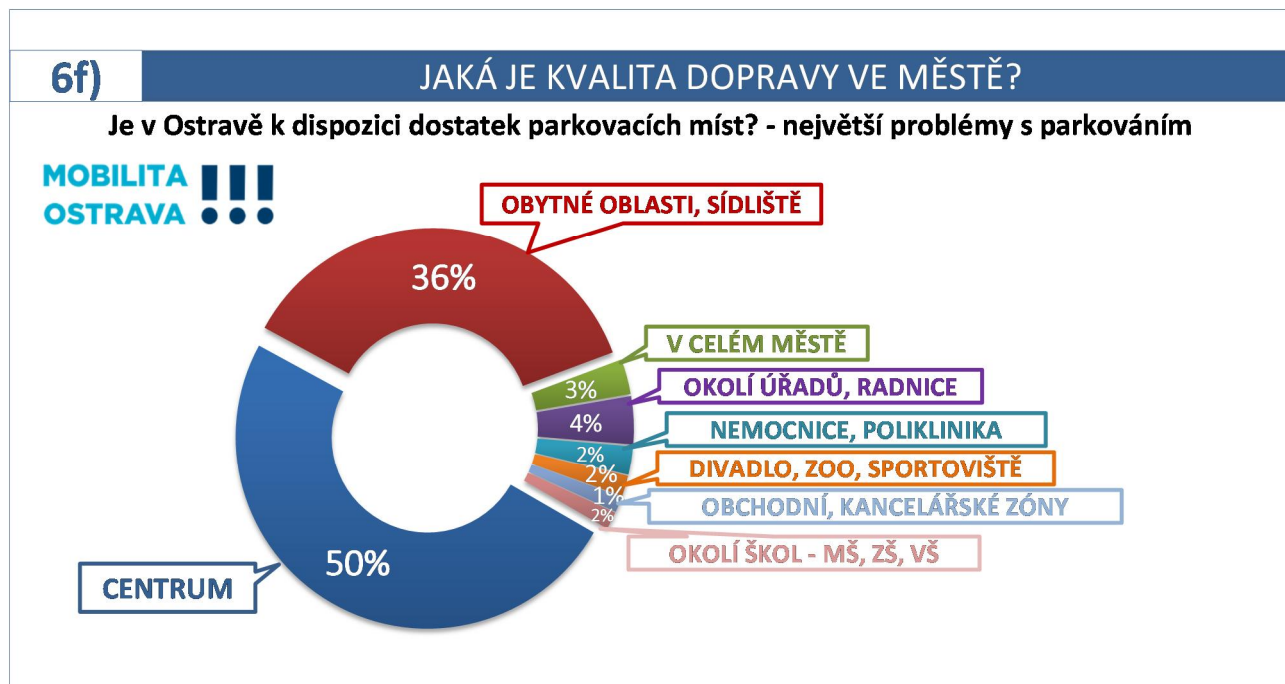


Stejně jako dopravní kongesce, tak i nedostatek parkovacích míst je palčivým problémem většiny velkých měst. Pouze 13 % respondentů odpovědělo, že počet parkovacích míst považují za dostatečný, 66 % naopak za nedostatečný a 21 % dotazovaných nevlastní automobil.

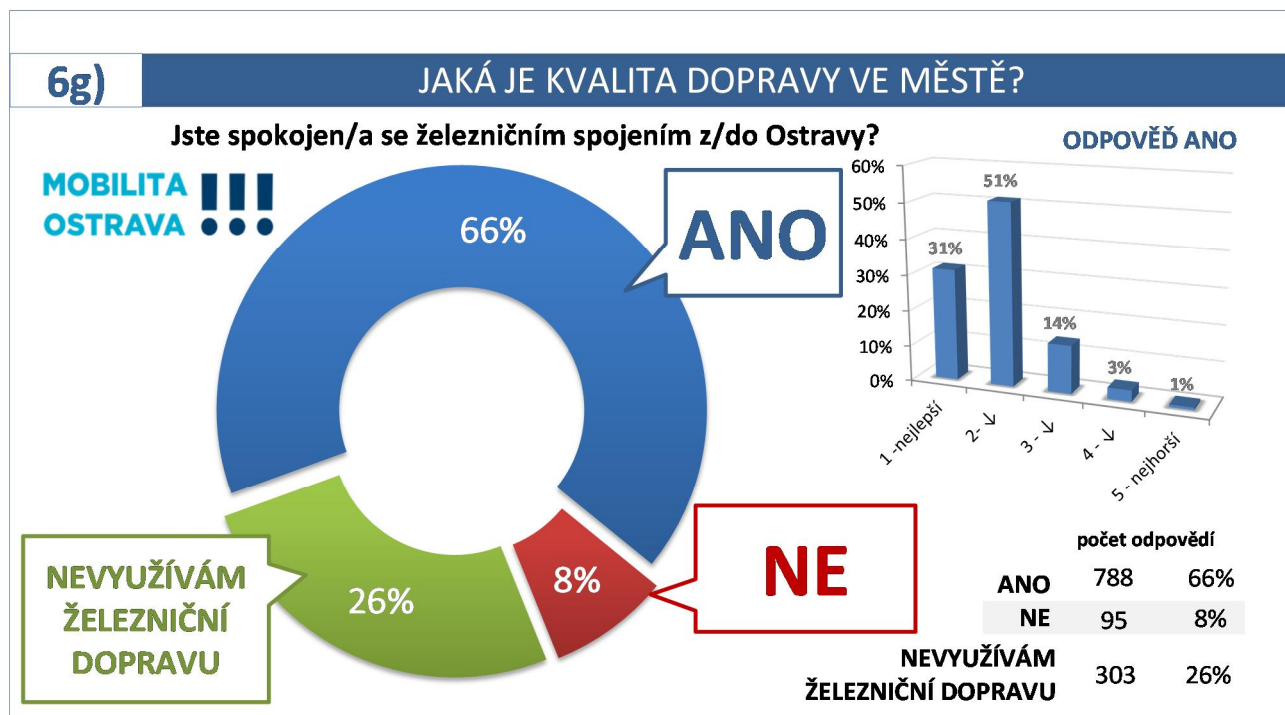


Největší problém s parkováním je, dle očekávání, v centru města – vnímá to tak 50 % respondentů, 36 % dotazovaných považuje za problematické obytné oblasti (sídliště). To samozřejmě souvisí se zvyšující se automobilizací v současnosti a výstavbou sídlišť bez potřebného parkovacího (garážového) zázemí v minulosti. Řešení tohoto problému je složité a obvykle velmi kontroverzní, neboť vždy u určité skupiny obyvatel vzbudí negativní emoce (např. zpoplatněné garážové domy na sídlištích apod.). Pozitivním

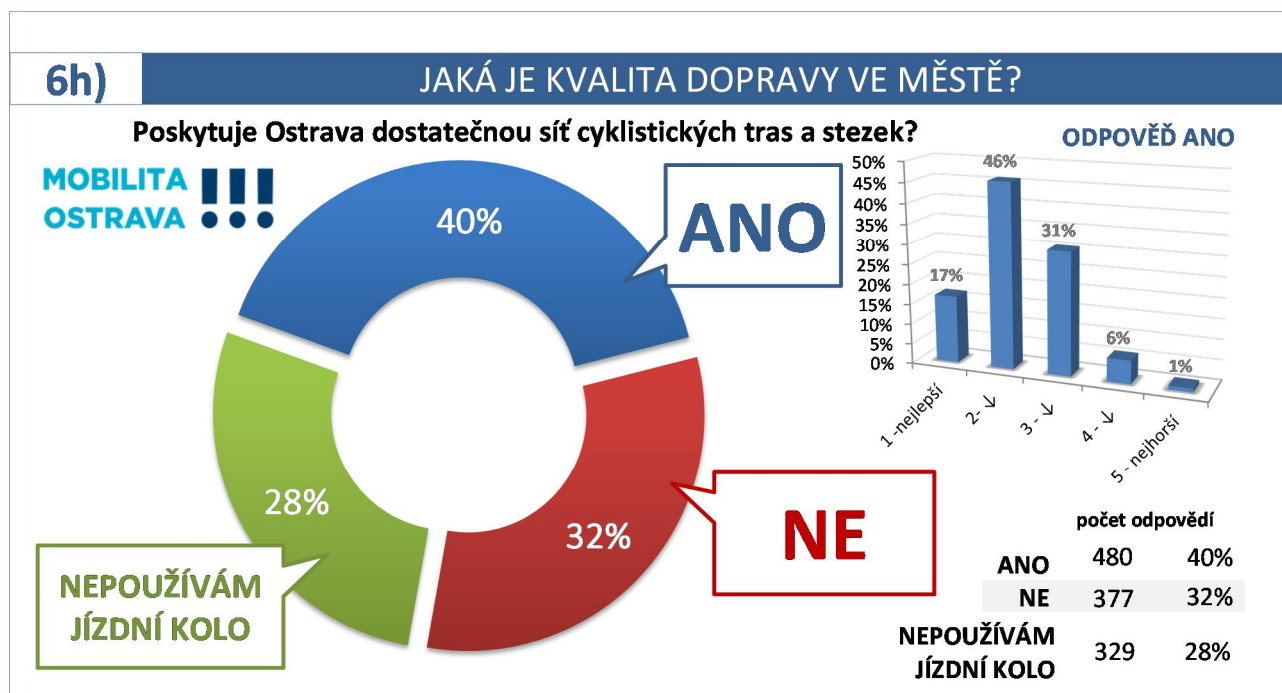
výsledkem je nevelké procentuální zastoupení okolí škol a zdravotnických zařízení zmiňované v problematických parkovacích lokalitách – 2 %.



S železničním spojením z/do Ostravy není spokojeno pouze 8 % respondentů, 66 % je naopak spokojeno a 26 % dotazovaných železniční dopravu nevyužívá. Ve škálovém hodnocení ohodnotilo 82 % kladně odpovídajících železniční spojení na úrovni 1 – 2, tzn., že lze konstatovat spokojenost respondentů s železničním spojením z/do Ostravy.



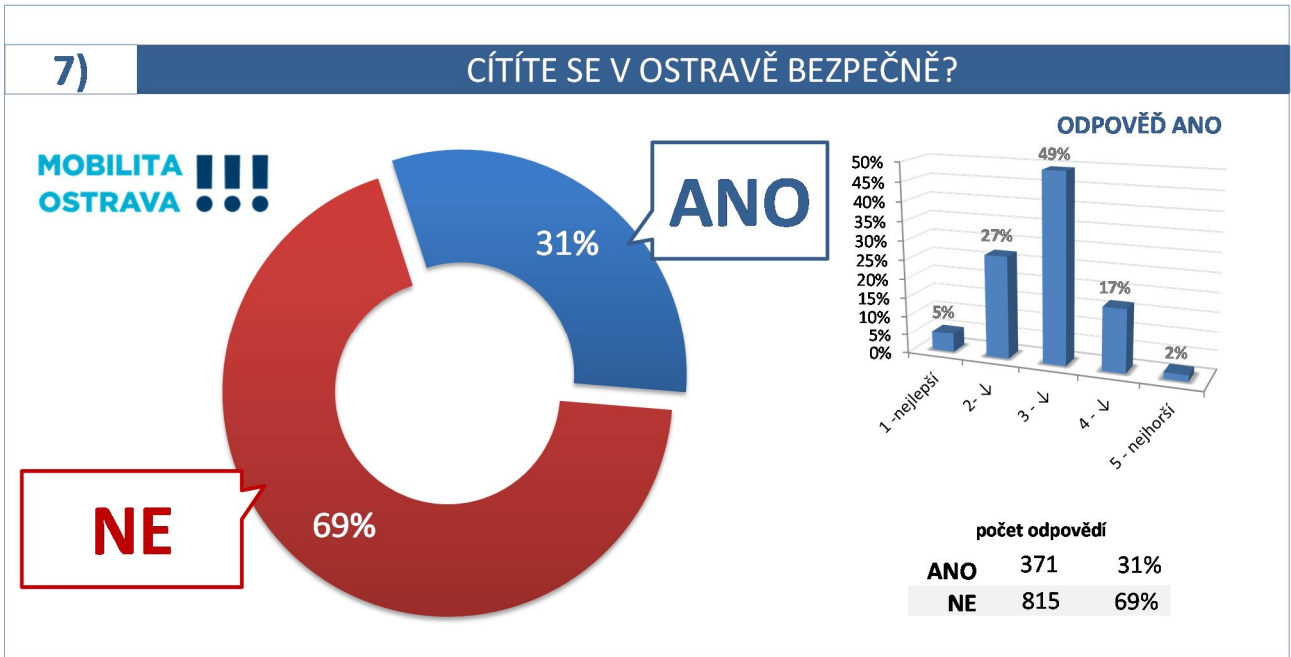
Hodnocení sítě cyklistických tras a stezek je nejednoznačné, neboť 28 % respondentů kolo nepoužívá, 32 % spokojeno není a 40 % naopak spokojeno je. Jedná se téměř o třetinové rozdělení odpovědí, ze kterého většinová spokojenost/nespokojenost jednoznačně nevyplývá.



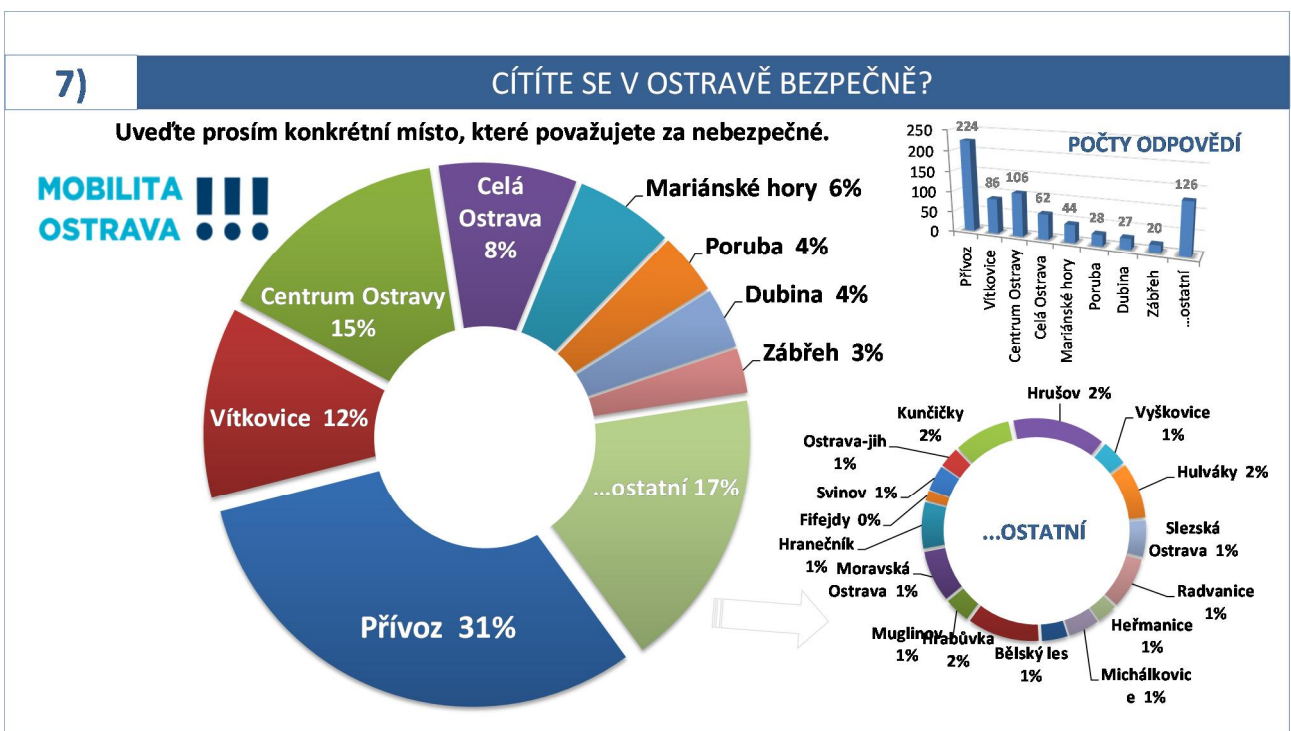
### 3.7 CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?

Výsledky otázky na pocit bezpečí jsou nelichotivé, až 69 % respondentů se v Ostravě necítí bezpečně, pouze 31 % ano. Je zde proto velký prostor pro zlepšení. Jedná se však o dlouhodobý a obtížně řešitelný problém úzce související s nezaměstnaností, sociální politikou, zvyšujícím se počtem ekonomicky slabších občanů, bezdomovectvím, gamblerstvím, vznikem sociálně vyloučených lokalit atd. Tato sociální rizika jdou vždy ruku v ruce se zvyšující se agresí, kriminálním chováním a projevy extremismu. Při řešení této problematiky je třeba důsledná a efektivní spolupráce vlády ČR, měst a specializovaných institucí a sdružení. Samotné obce mají své možnosti (sice omezené), jak kriminalitu řešit – zvýšený počet policejních hlídek v rizikových lokalitách, preventivní programy, urbanistická koncepce města apod.

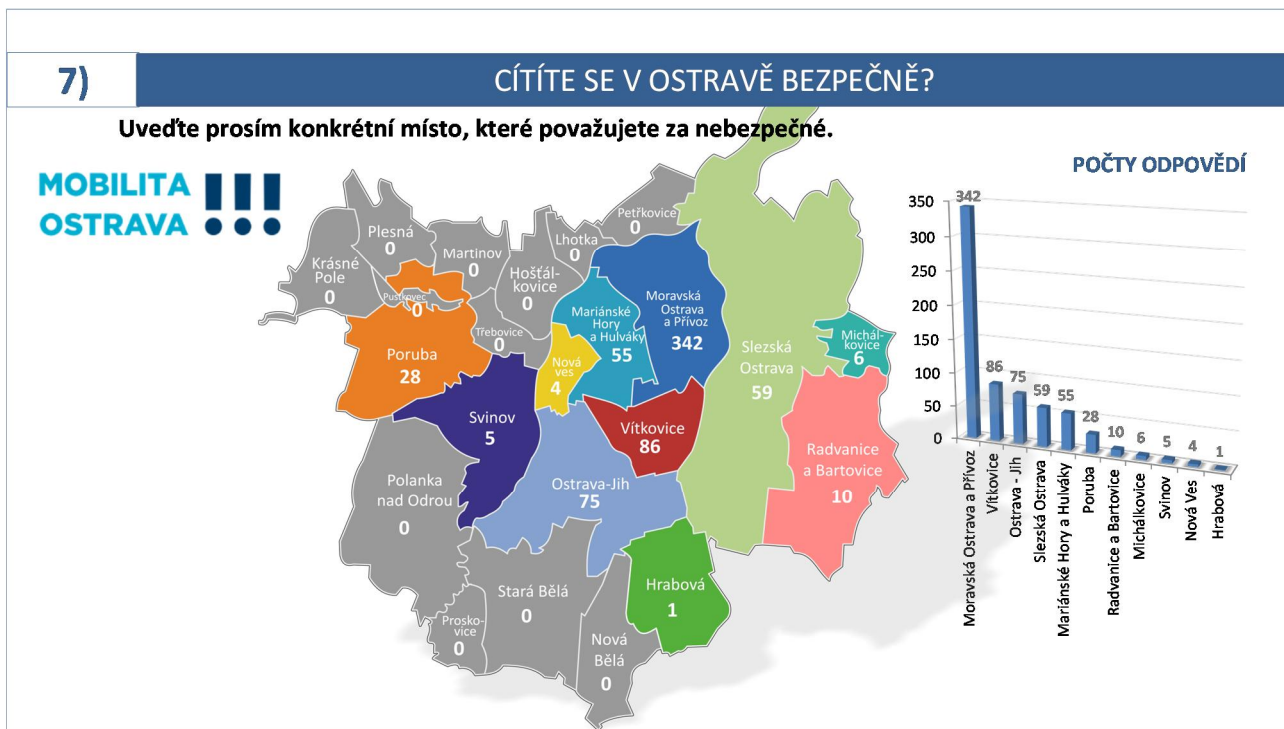
Respondenti měli možnost v dotazníku uvést místo, které považují za nebezpečné. Část respondentů uváděla konkrétní lokalitu (např. Přívoz) nebo specifická místa (např. zastávky MHD). Tyto odpovědi byly rozděleny do samostatných grafů pro lokality a specifická místa.



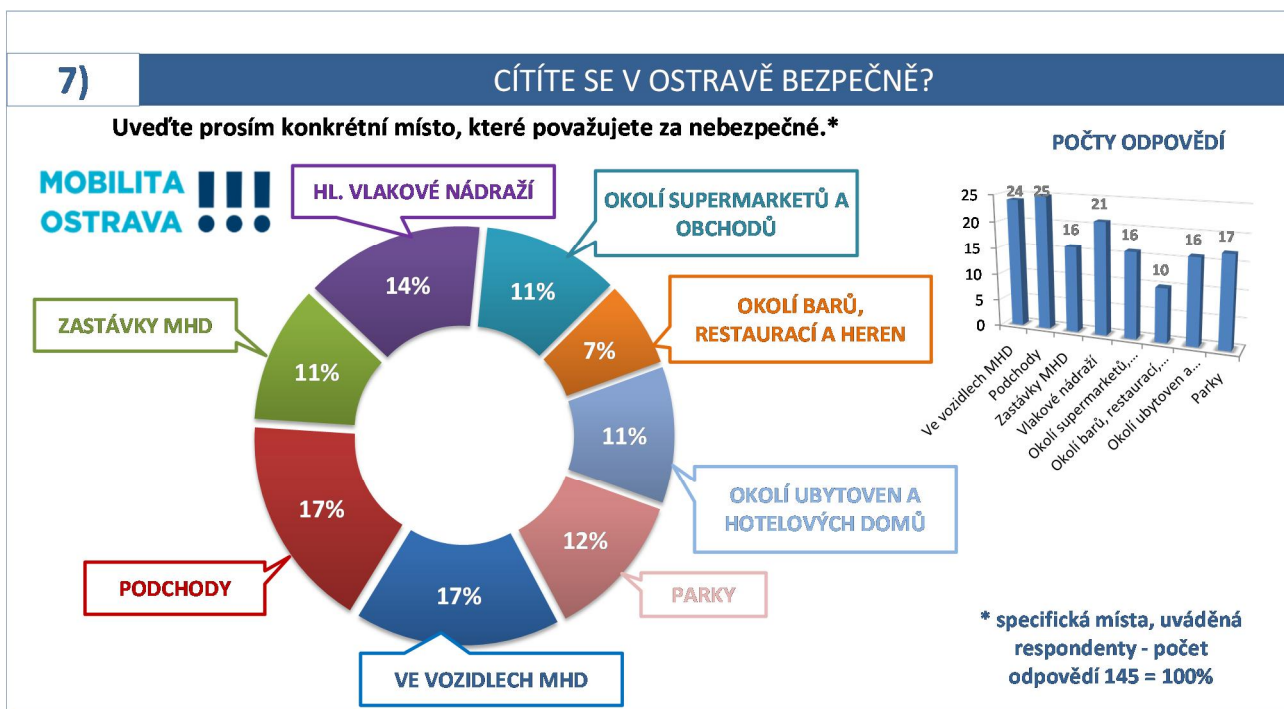
Za nejvíce nebezpečné z hlediska subjektivního pocitu označili respondenti Přívoz – 31 %, centrum Ostravy – 15 % a Vítkovice – 12%. Další lokality ukazují následující 2 grafy.







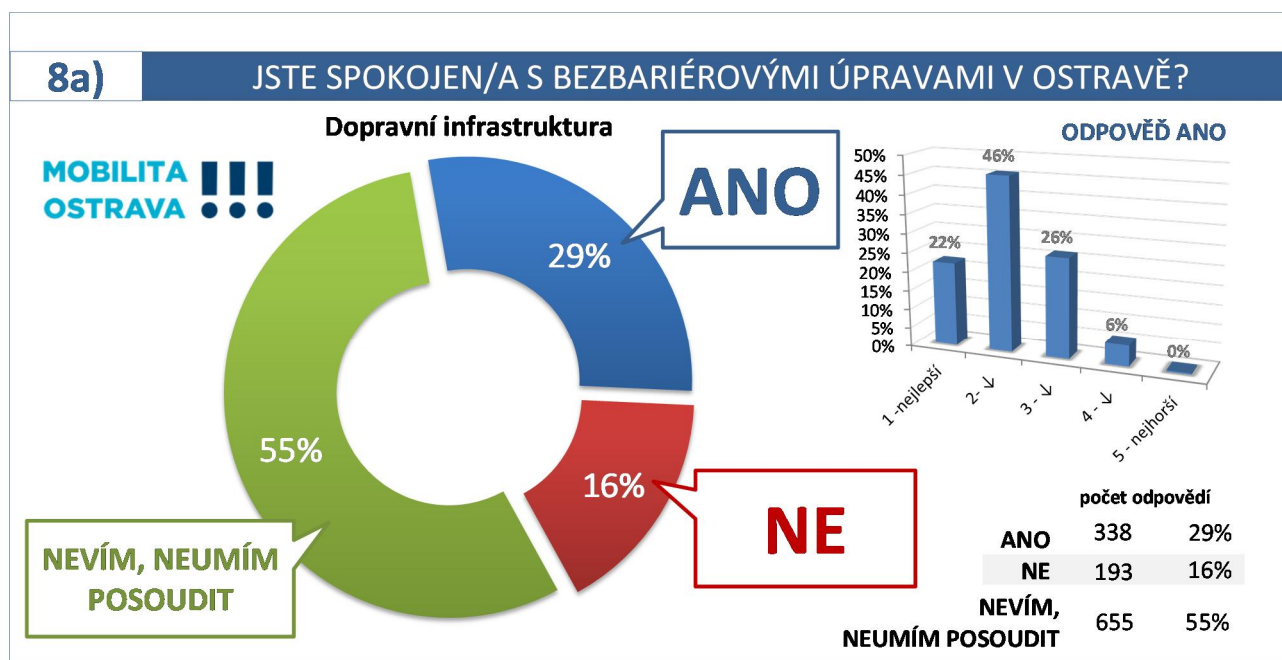
Část respondentů uvedla jako nebezpečné specifická místa – jako problematická místa byly označeny např. vozidla a zastávky MHD, podchody, oblast hl. vlakového nádraží, okolí supermarketů a obchodů, okolí ubytoven a hotelových domů, parky – tyto místa v hodnocení překračují 10 % (počítáno z odpovědí, ve kterých bylo uvedeno jedno ze specifických míst uvedených v grafu níže). Jako další respondenti uváděli okolí barů, restaurací a heren – viz následující graf.



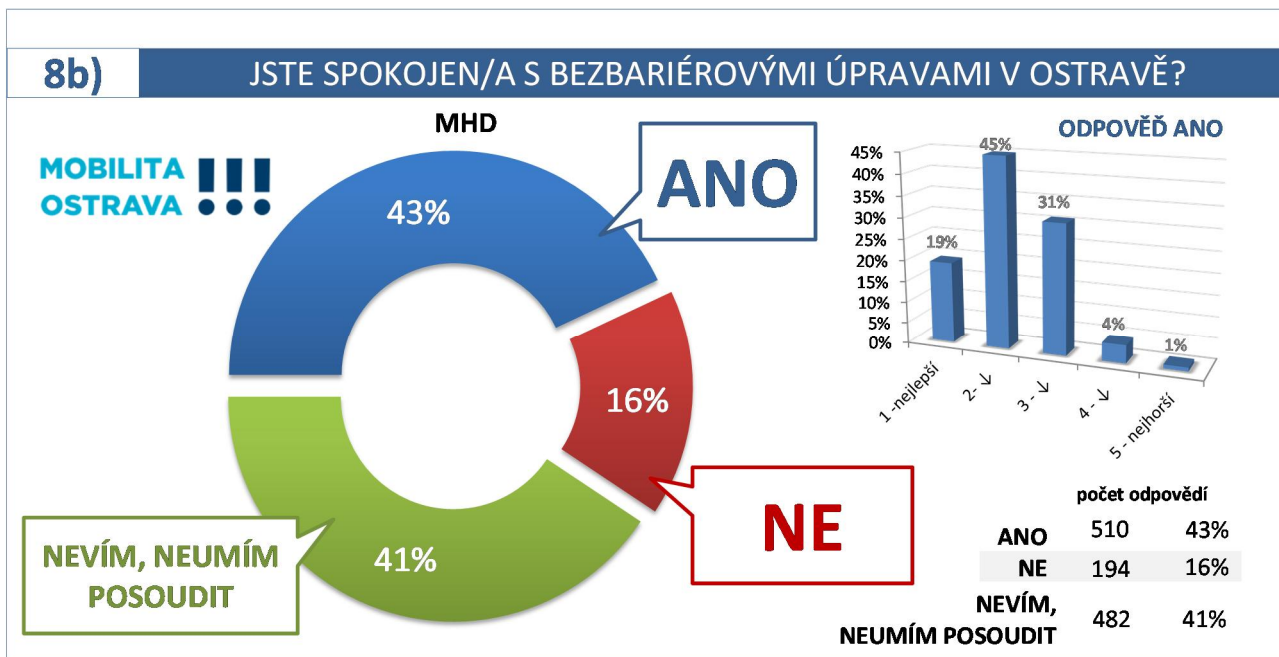
### 3.8 JSTE SPOKOJEN/A S BEZBARIÉROVÝMI ÚPRAVAMI V OSTRAVĚ?

Otázka bezbariérových úprav byla rozdělena do 3 podotázek tak, aby mohli respondenti posoudit jak nájezdy na chodníky, vodící linie na chodnících, semaforey pro nevidomé, tak bezbariérové úpravy zastávek a vozů MHD a v neposlední řadě přístupnost veřejných budov.

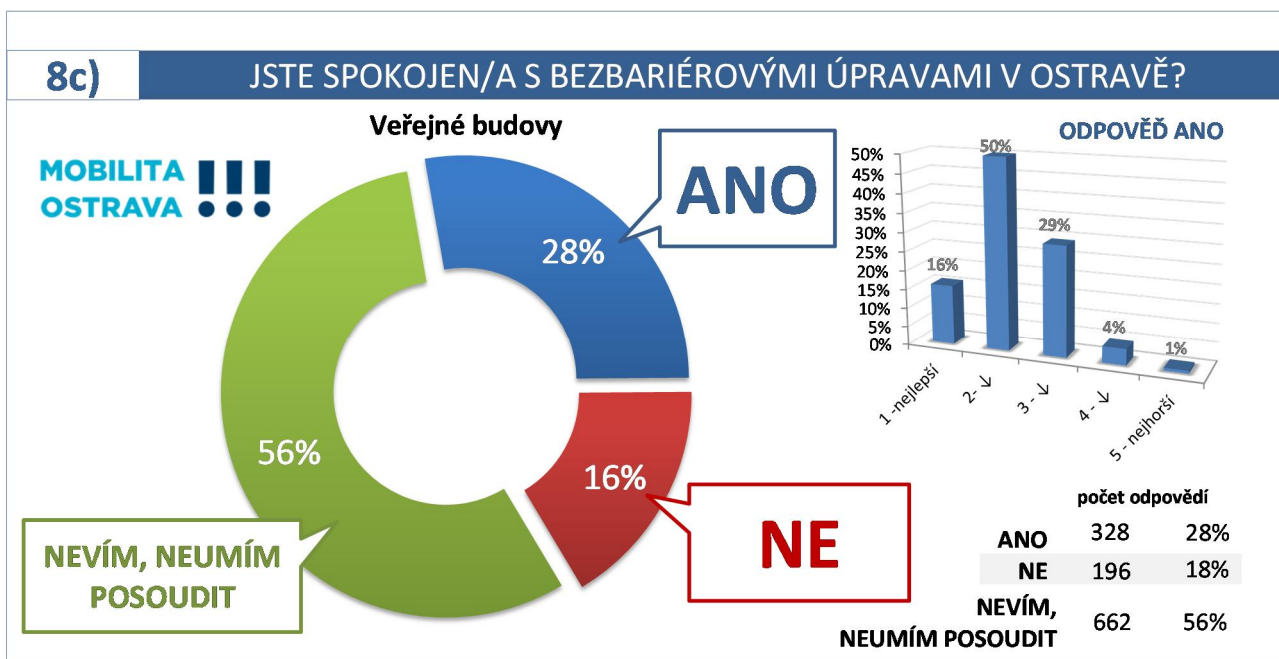
55 % dotázaných nedokázalo posoudit bezbariérovost dopravní infrastruktury, 29 % je spokojeno a 16 % naopak není. Vzhledem k nadpolovičnímu počtu odpovědi „nevím, neumím posoudit“, není výsledek této otázky zcela vypovídající. Jedná se o otázku, která je důležitá zejména pro specifické skupiny obyvatel, jako jsou senioři, rodiče s dětskými kočárky a hendikepovaní.



S bezbariérovostí MHD je spokojeno 43 % odpovídajících, nespokojeno 16 % a zbylých 41 % respondentů nedokázalo tuto otázku posoudit. Z kladně odpovídajících pak 95 % respondentů ohodnotilo bezbariérovost ve škálovém hodnocení v rozmezí 1 – 3, můžeme tedy bezbariérové úpravy zastávek a vozů MHD hodnotit jako uspokojivé, ale s prostorem pro další zlepšení.



Stejně jako u dopravní infrastruktury, ani bezbariérové úpravy veřejných budov nedokázala více jak polovina respondentů posoudit. 28 % je spokojeno a 16 % nespokojeno. Takto vysoký podíl odpovědi „nevím, neumím posoudit“ znemožňuje jednoznačné vyhodnocení této otázky.

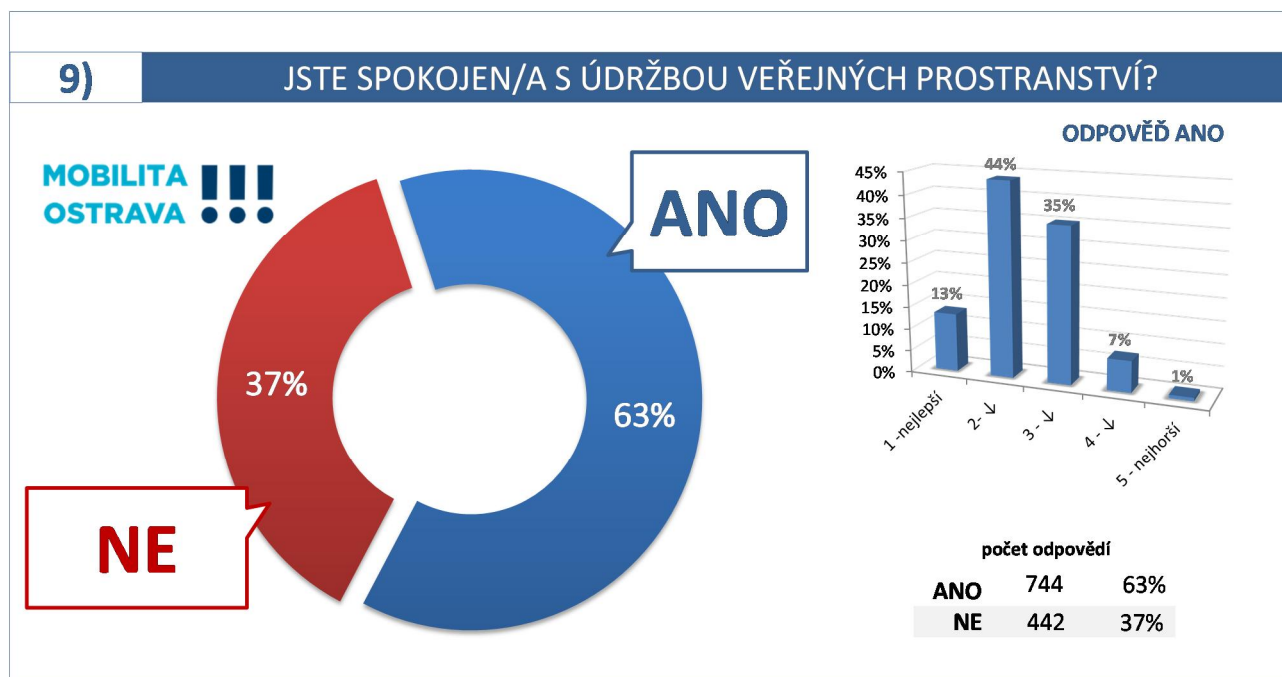


### 3.9 JSTE SPOKOJEN/A S ÚDRŽBOU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ?

S údržbou veřejných prostranství je spokojeno 63 % dotazovaných, zbylých 37 % naopak není. Možnost „nevím, neumím posoudit“ nebyla k dispozici, neboť každý občan má téměř denně veřejná prostranství tzv. „na očích“ a měl by tak být schopen kvalitu údržby, která zahrnuje úklid sněhu, sekání trávy, čištění ulic apod., zhodnotit. Výsledek hodnocení této otázky ukazuje, že respondenti v této oblasti vidí rezervy a město by této problematice mělo věnovat větší pozornost. Na druhou stranu je samozřejmě nezbytně

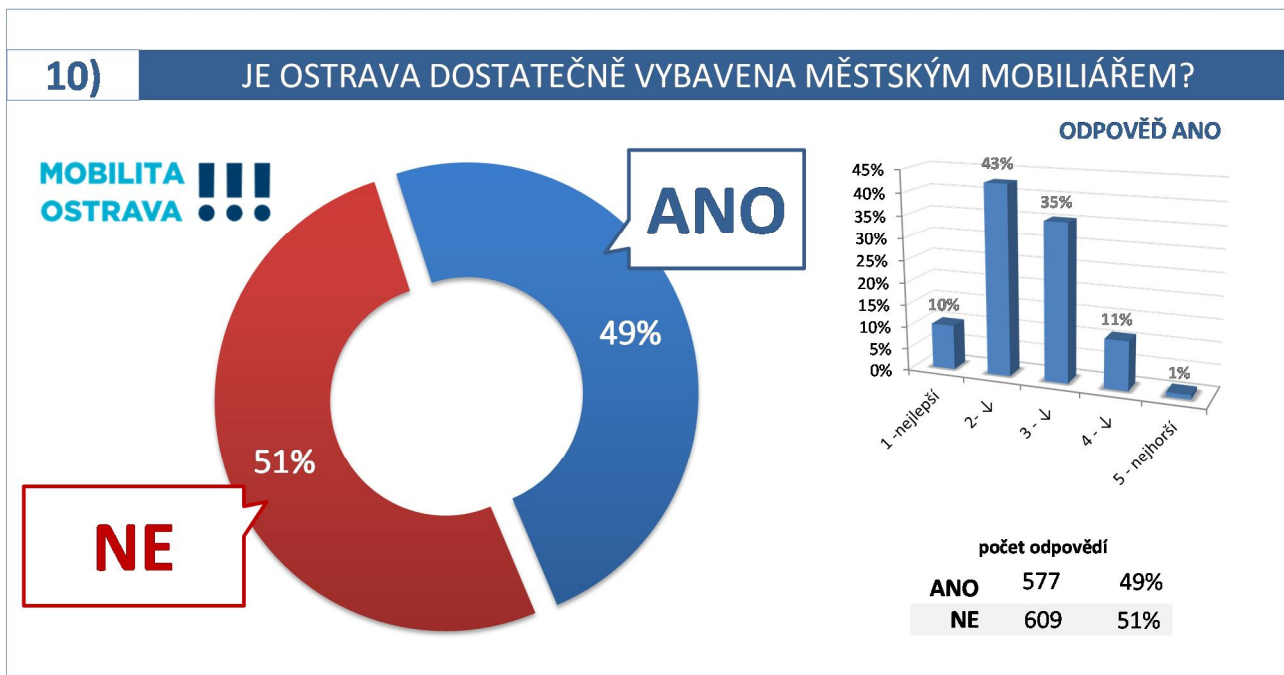


nutná také součinnost občanů, neboť i ti mají svůj podíl na znečišťování okolí – odpadky mimo odpadkové koše, nedopalky na chodnicích, chůze mimo chodníky po upravovaných travnatých plochách apod.



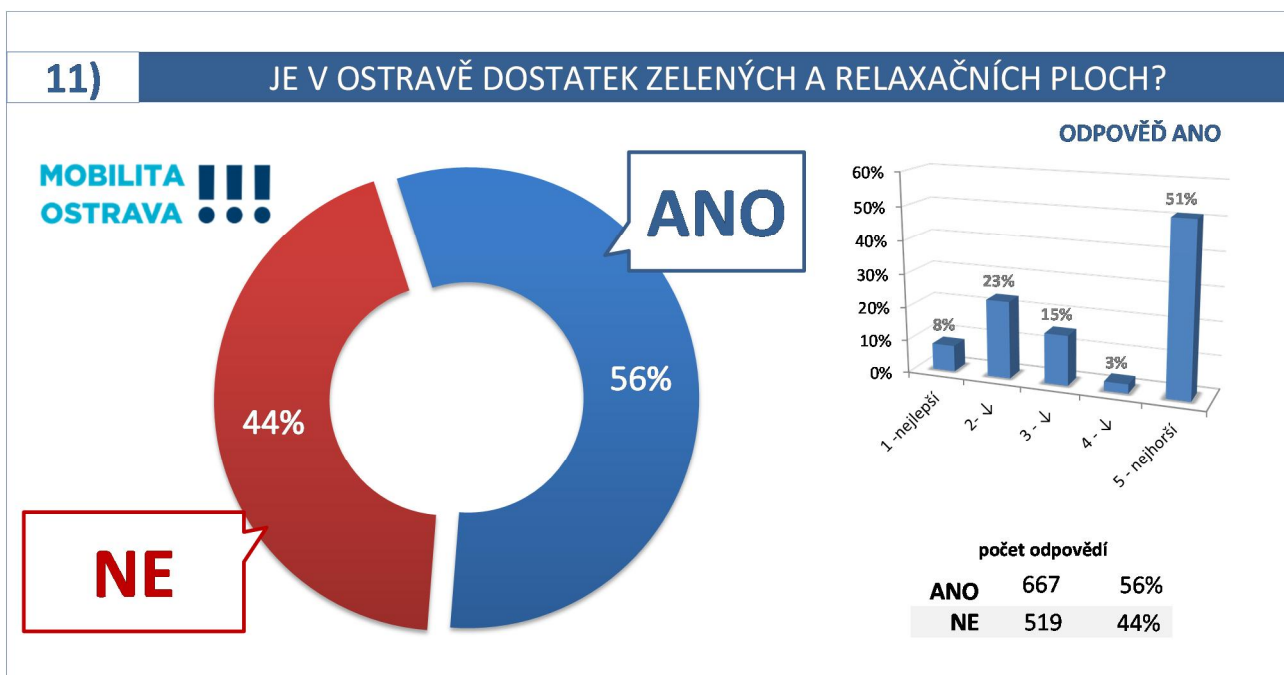
### 3.10 JE OSTRAVA DOSTATEČNĚ VYBAVENA MĚSTSKÝM MOBILIÁŘEM?

Dle názoru nadpoloviční většiny respondentů není Ostrava dostatečně vybavena městským mobiliářem – konkrétně není spokojeno 51 %, spokojeno je naopak 49 % dotazovaných. Tento výsledek ukazuje, že také toto téma si zaslouží pozornost a zejména zlepšení. Stejně jako při údržbě veřejných prostranství i v této oblasti je nezbytný podíl občanů, neboť počet a vzhled městského mobiliáře úzce souvisí s chováním obyvatel, resp. vandalismem některých jedinců. Poškozené lavičky, zničené odpadkové koše apod. jsou problémem téměř každé obce a každého města a není v silách odpovědných pracovníků a finančních možnostech obcí vyměňovat zničený mobiliář v rádech dnů a týdnů po instalování nových kusů.



### 3.11 JE V OSTRAVĚ DOSTATEK ZELENÝCH A RELAXAČNÍCH PLOCH?

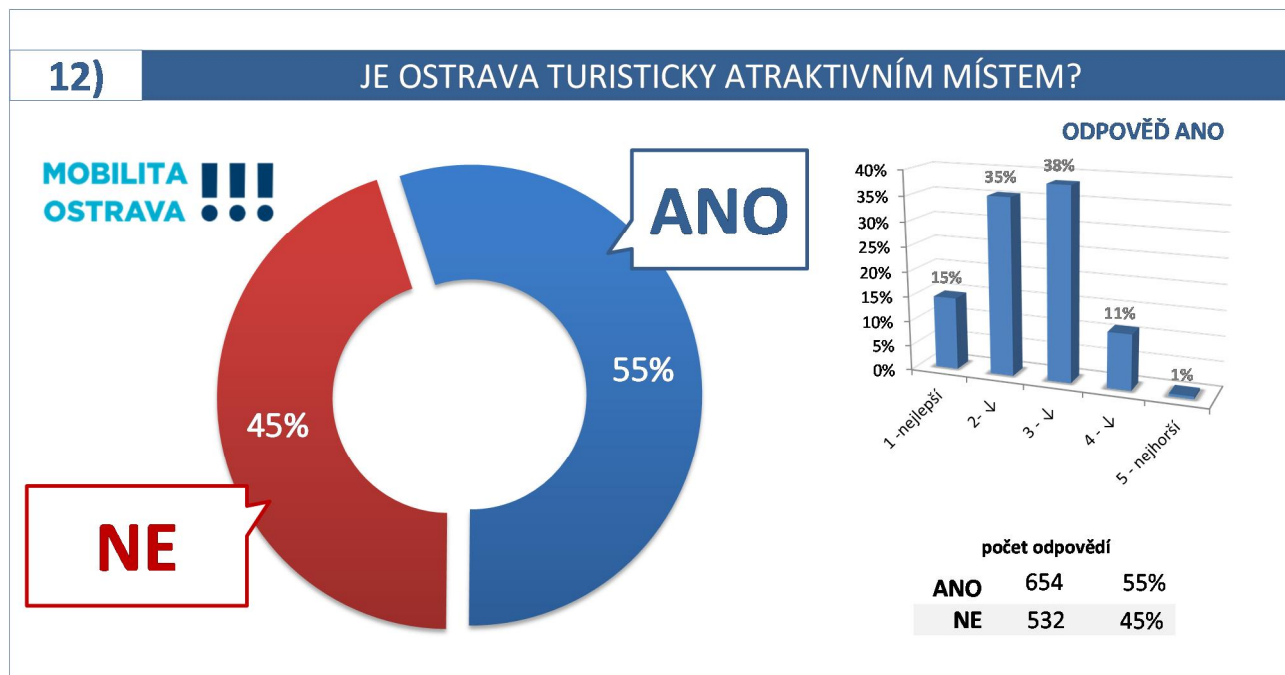
S množstvím zelených a relaxačních ploch je spokojeno 56 % respondentů, nespokojeno pak zbývajících 44 %. Tento výsledek by měl být impulsem k řešení a návrhu možných zlepšujících opatření ze strany města.



### 3.12 JE OSTRAVA TURISTICKY ATRAKTIVNÍM MÍSTEM?

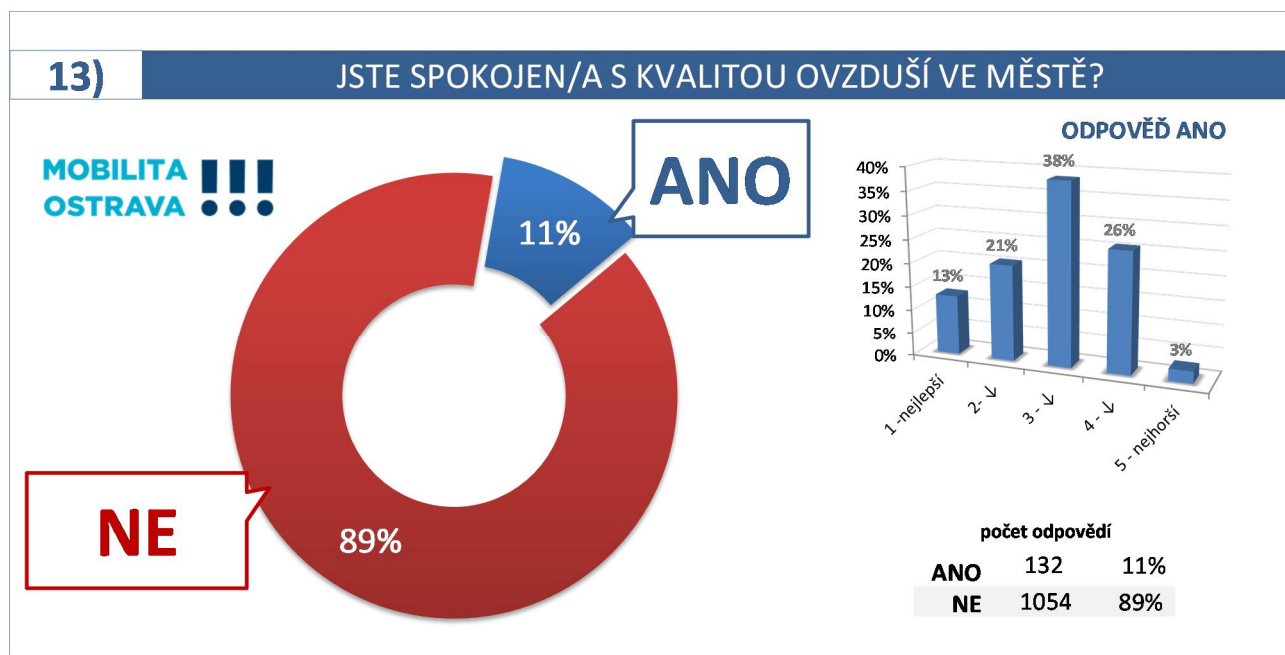
Za turisticky atraktivní považuje Ostravu 55 % respondentů. Turistická atraktivita je dána především lokalizací města, množstvím historických a přírodních zajímavostí, ale lze ji zvýšit např. množstvím a kvalitou poskytovaných služeb ve městě, kvalitním dopravním spojením apod., což do jisté míry ovlivnit lze. Zvýšení

turistické atraktivity, která s sebou kromě jiného přináší finanční prostředky a zvyšování počtu pracovních míst, by bezpochyby mělo být dalším tématem pro detailnější analýzu a řešení ze strany města.



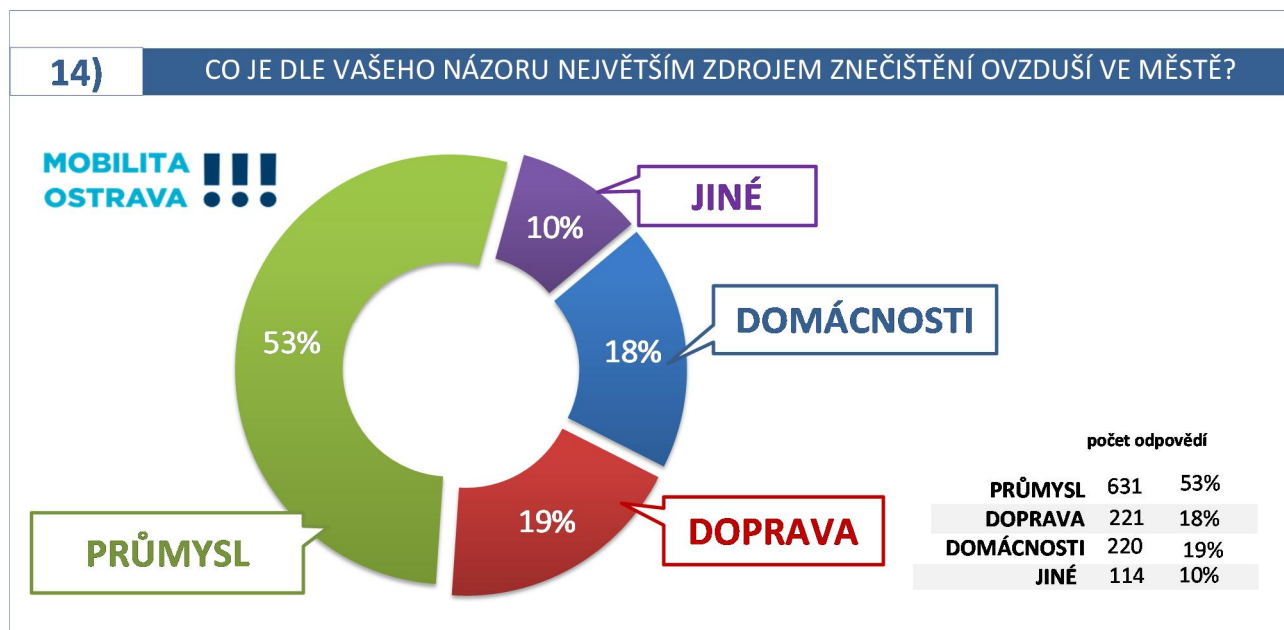
### 3.13 JSTE SPOKOJEN/A S KVALITOU OVZDUŠÍ VE MĚSTĚ?

Otázka na kvalitu ovzduší přinesla očekávatelné výsledky – 89 % dotazovaných není s kvalitou ovzduší spokojeno, pouze 11 % odpovědělo, že spokojeno je. Toto téma je třeba řešit v první řadě na národní úrovni, z pozice zástupců města je jen obtížně řešitelné, přesto určitá opatření existují. Je třeba stanovit dlouhodobou strategii řešení a tu bezpodmínečně realizovat.

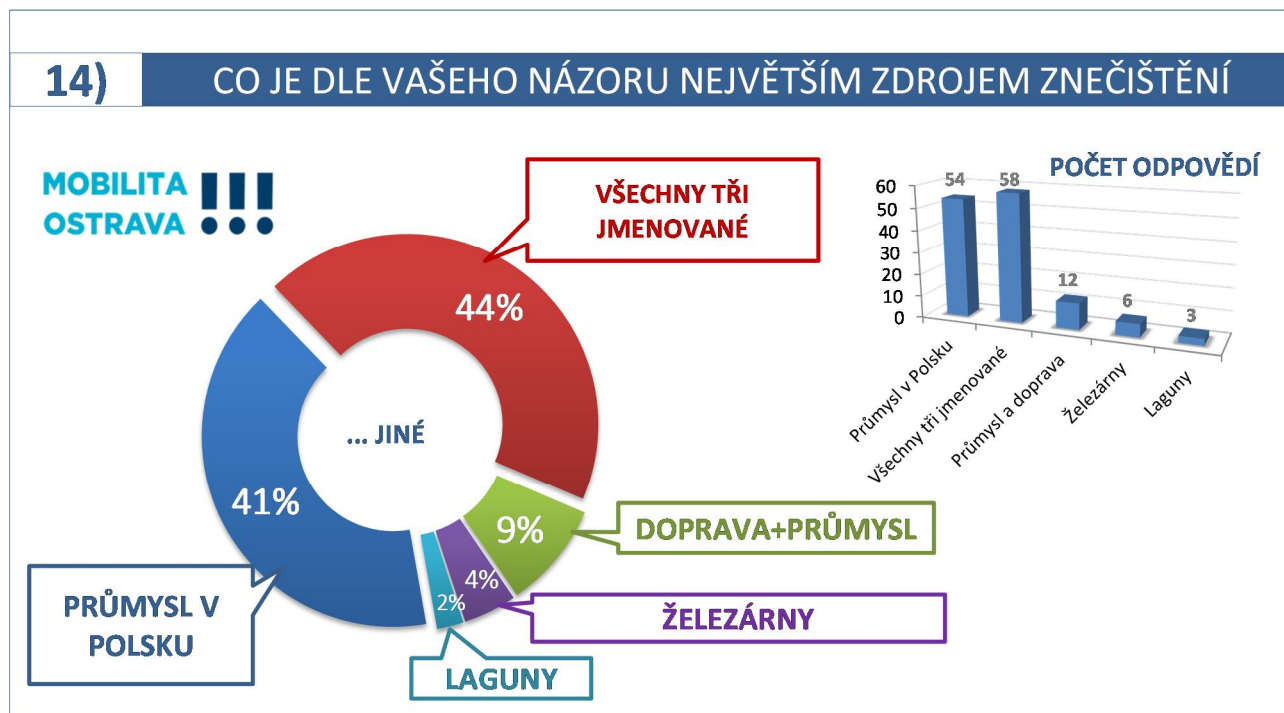


### 3.14 CO JE DLE VAŠEHO NÁZORU NEJVĚTŠÍM ZDROJEM ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ VE MĚSTĚ?

Tato otázka přímo navazuje na předcházející a opět zcela dle očekávání je respondenty za největší zdroj znečištění ovzduší považován průmysl – 53 %, následován dopravou s 19 % a domácnostmi s 18 %.

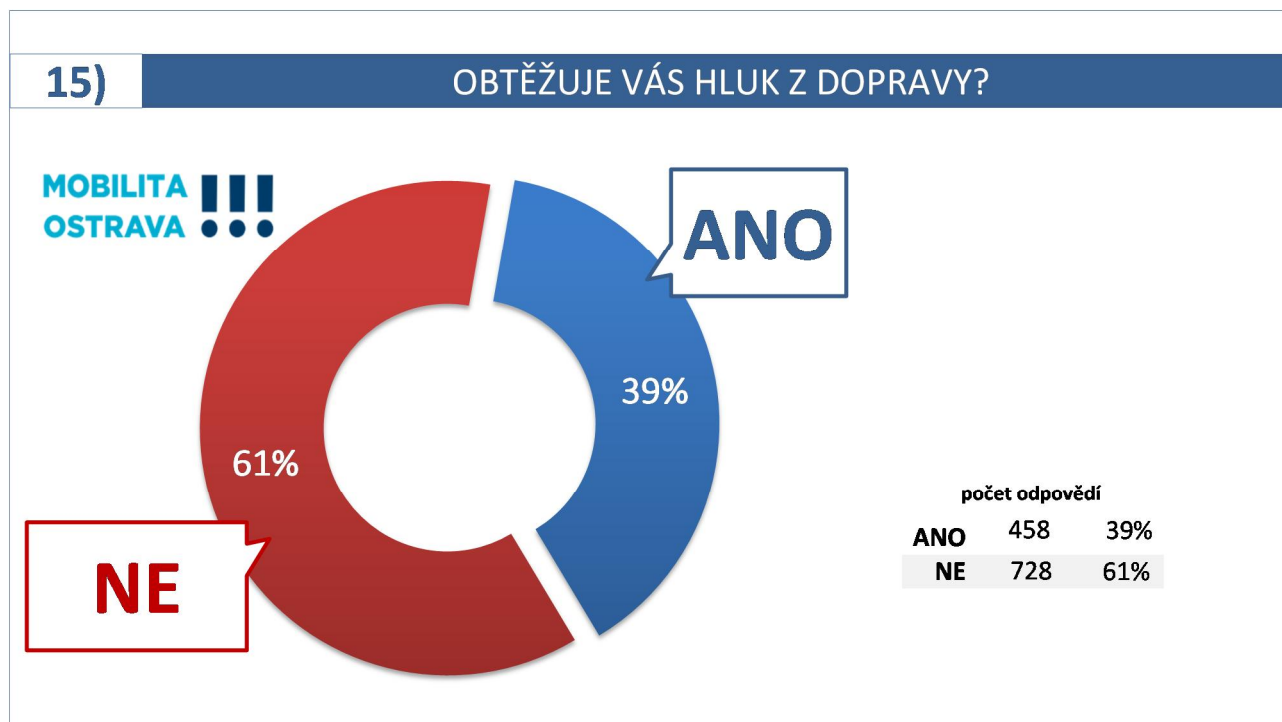


Z kategorie jiné pak jako další negativní faktor ovlivňující kvalitu ovzduší uvádí respondenti polský průmysl a laguny (uváděné železárny lze zahrnout do skupiny průmysl). 44 % respondentů pak za produkci znečištění ovzduší vidí kombinaci všech tří uváděných zdrojů – průmysl, dopravu i domácnosti.



### 3.15 OBTĚŽUJE VÁS HLUK Z DOPRAVY?

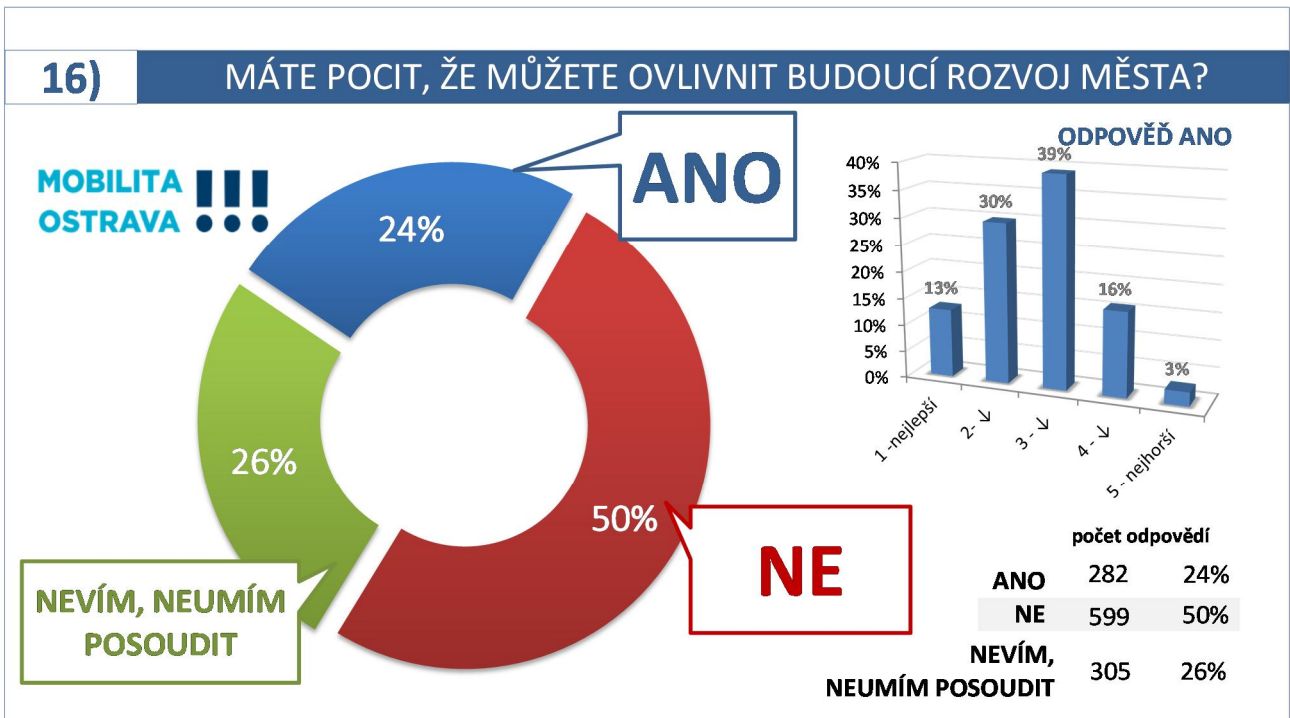
Hluk z dopravy obtěžuje 39 % respondentů, 61 % dotazovaných se necítí být hlukem produkovaným dopravou obtěžováno.



### 3.16 MÁTE POCIT, ŽE MŮŽETE OVLIVNIT BUDOUCÍ ROZVOJ MĚSTA?

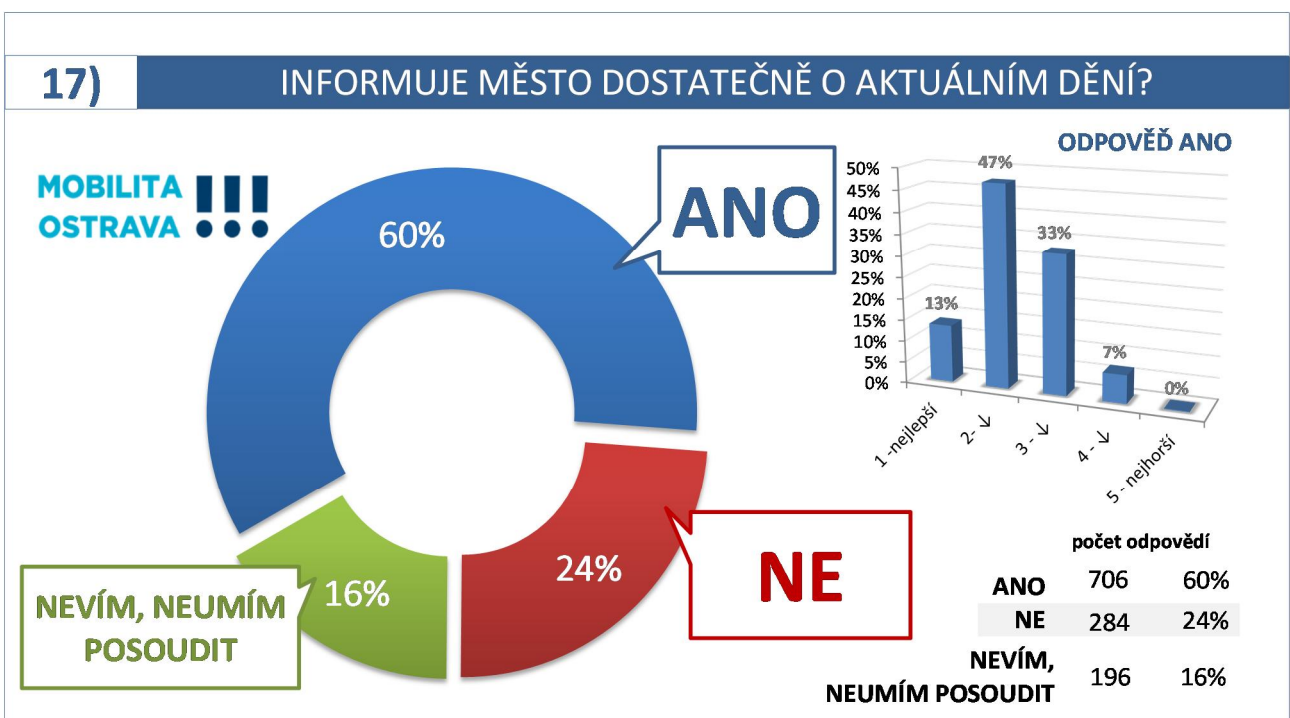
Pouze 24 % respondentů má pocit, že se mohou podílet na budoucím rozvoji města, 26 % nedokáže tuto otázku posoudit a celá polovina odpovídajících si myslí, že rozvoj města nemůžou ovlivnit. To je určitě důvod pro představitele města ke změně strategie zapojování občanů do procesu strategického rozhodování.





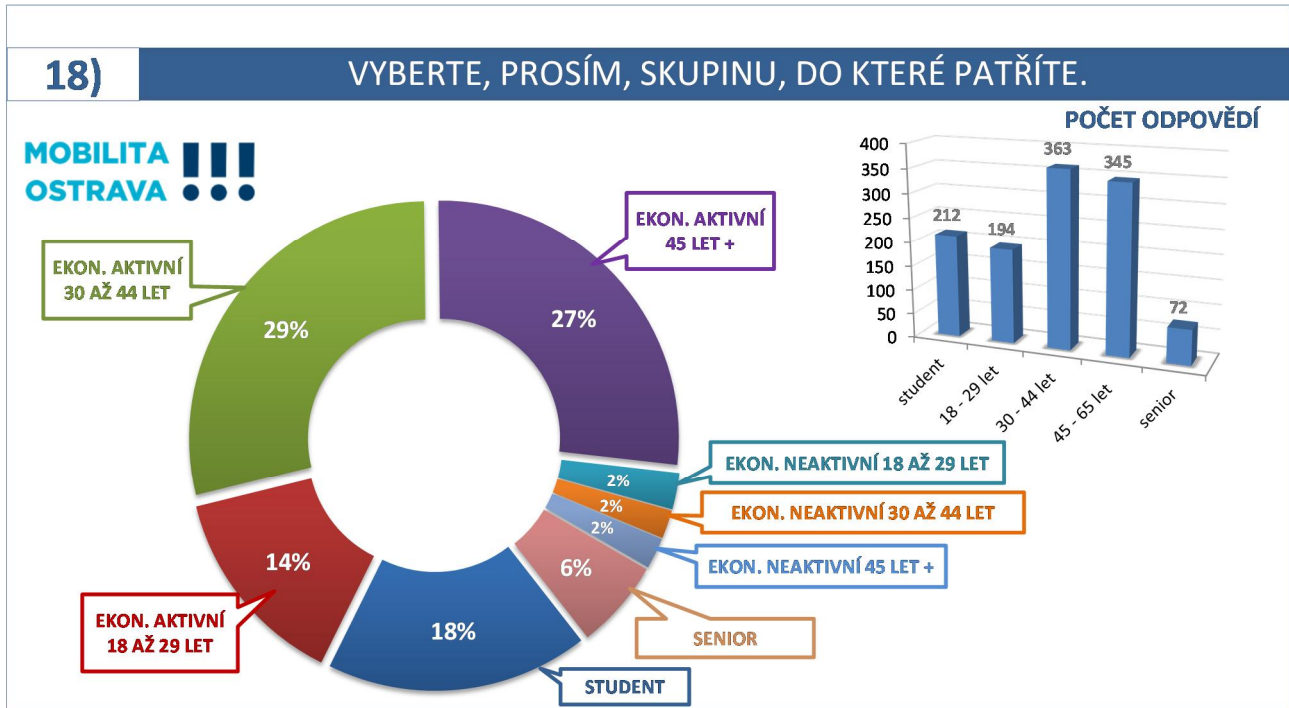
### 3.17 INFORMUJE MĚSTO DOSTATEČNĚ O AKTUÁLNÍM DĚNÍ?

Téměř čtvrtina respondentů má pocit, že město dostatečně neinformuje o aktuálním dění, 60 % je opačného názoru a 16 % odpovídajících neumí tuto otázku posoudit. Tento výsledek může být pro město impulsem pro posílení oblasti PR. Toto téma také úzce souvisí s předcházející otázkou – pokud budou mít občané dostatek informací a podkladů, snáze a aktivněji se budou podílet na chodu města a strategických rozhodováních.



### 3.18 VYBERTE, PROSÍM, SKUPINU, DO KTERÉ PATŘÍTE.

Jak již bylo zmíněno v úvodu, nejvíce respondentů bylo z ekonomicky aktivních občanů ve věku 30 až 44 let (29 %), následují ekonomicky aktivní ve věku 45 let a více (27 %), dále studenti (18 %) a ekonomicky aktivní ve věku 18 až 29 let (14 %). Nejméně je zastoupena skupina ekonomicky neaktivních obyvatel. Senioři jsou zastoupeni podílem velikosti 6 %. Z hlediska zaměření dotazníku můžeme složení respondentů považovat za vyhovující.



### 3.19 UVEĎTE, PROSÍM, VAŠE POHLAVÍ.

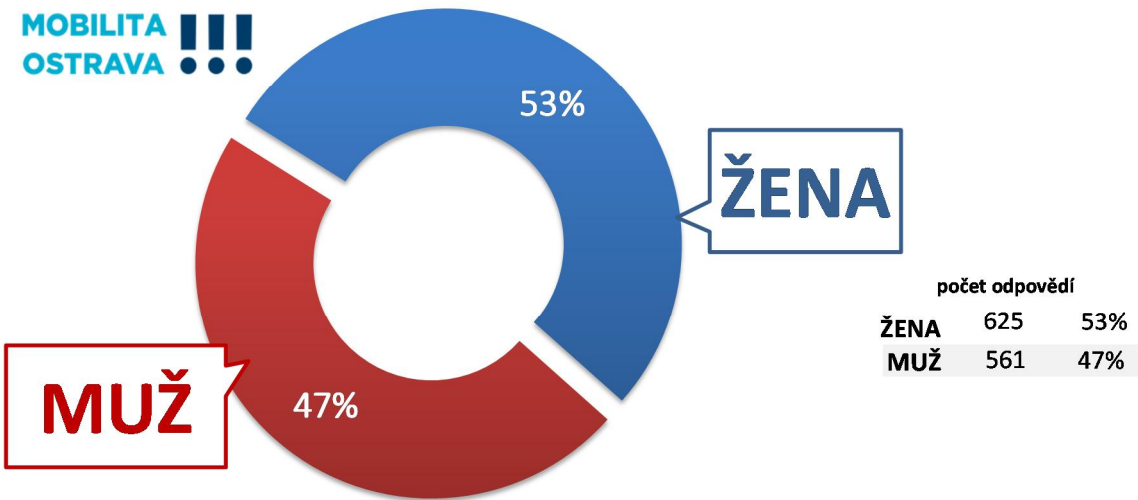
Jak již bylo uvedeno, průzkumu se zúčastnilo 53 % žen a 47 % mužů.



19)

UVEĎTE, PROSÍM, VAŠE POHLAVÍ.

MOBILITA OSTRAVA



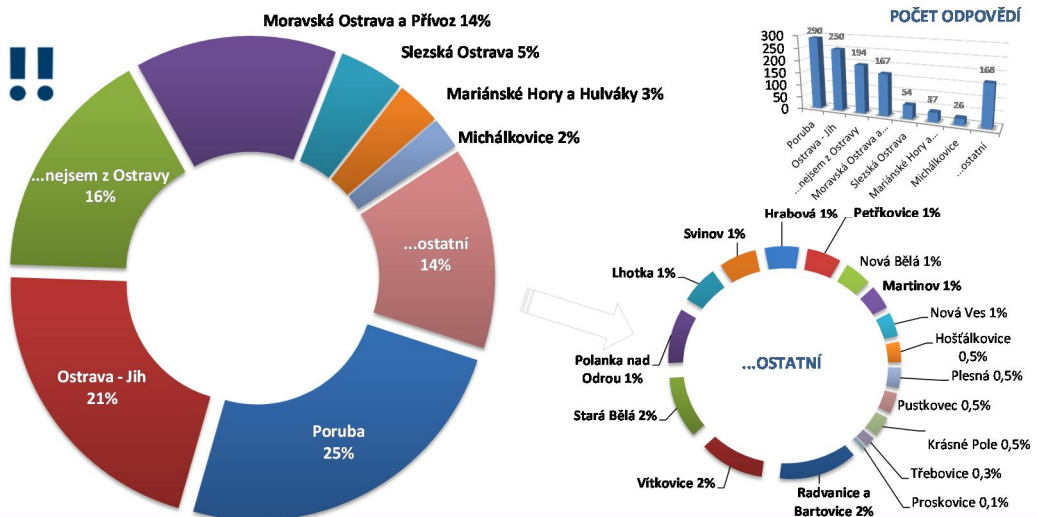
3.20 VE KTERÉ OSTRAVSKÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI BYDLÍTE?

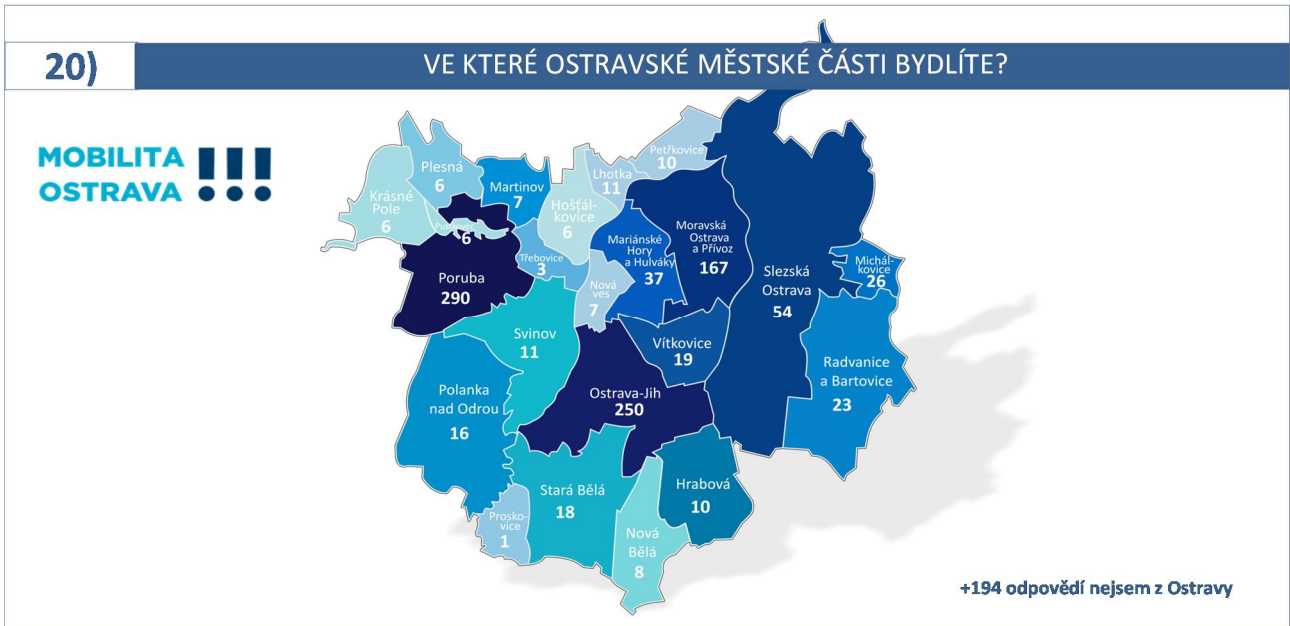
Čtvrtina zúčastněných respondentů bydlí v městské části Poruba, 21 % v části Ostrava – Jih. Desetiprocentní hranici překročili ještě obyvatelé Moravské Ostravy a Přívozu (14 %). Konkrétní procentuální zastoupení a také absolutní čísla názorně ukazují dva následující grafy. Tento poměr samozřejmě ovlivňuje hodnocení otázek, kde je specifikovaná konkrétní lokalita a tento fakt bude v návazných pracích využívajících výsledky tohoto šetření zohledněn.

20)

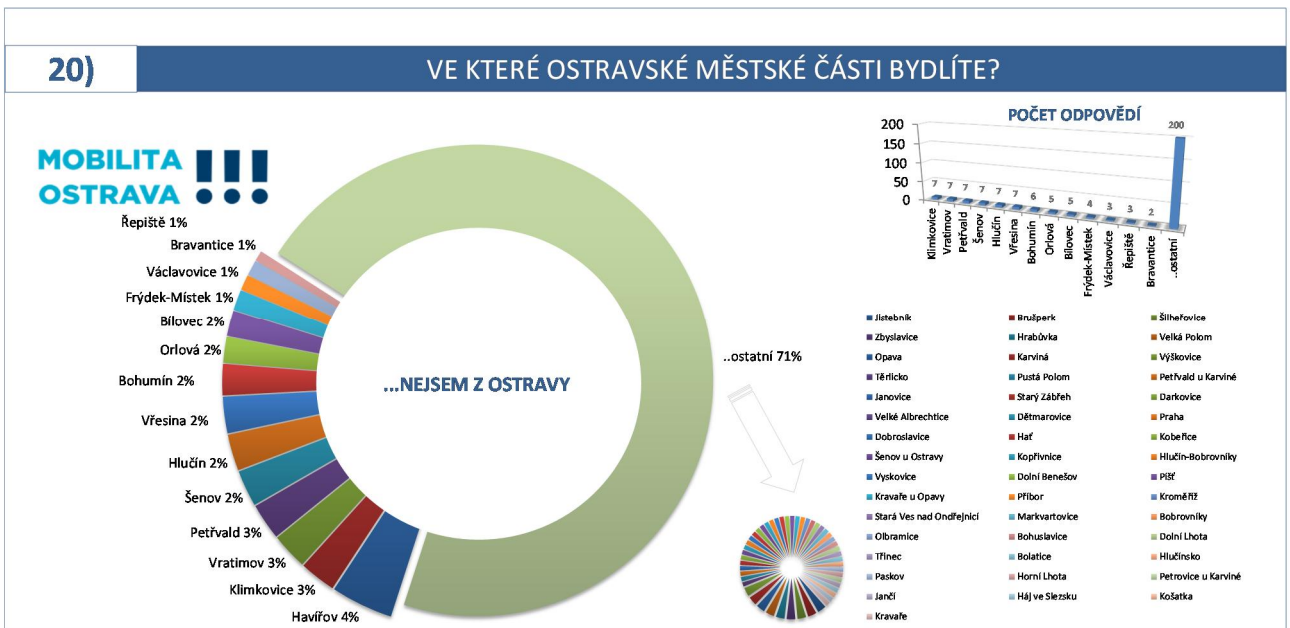
VE KTERÉ OSTRAVSKÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI BYDLÍTE?

MOBILITA OSTRAVA





Z celkového počtu 1186 zúčastněných tvořili 14 % obyvatelé, kteří v Ostravě nemají bydliště. Značná část z „neostravských“ respondentů však bydlí v obcích a městech z blízkého okolí, tudíž jsou jejich odpovědi relevantní, neboť Ostravu znají a dokážou kvalitu života v Ostravě posoudit.



## 4 ZÁVĚR

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že lidé jsou spokojeni s nabídkou obchodů a služeb a s kvalitou a dostupností zdravotní péče. V obou případech bylo spokojeno více jak 80 % respondentů. Více jak 60 % dotazovaných je spokojeno s nabídkou vzdělávacích institucí (s výjimkou mateřských škol), s obsluhností města MHD, včetně druhové nabídky jízdních dokladů a také se železničním spojením z/do Ostravy.

Nejvíce nespokojení jsou občané s kvalitou ovzduší (89 % nespokojených), s nabídkou pracovních příležitostí (81 %) a bezpečností ve městě (69 %). Jako další problematické oblasti byly označeny dopravní kongesce, nedostatek parkovacích míst a vybavenost městským mobiliářem.

Vysoký podíl odpovědi „nevím, neumím posoudit“ neumožňuje jednoznačné závěry u otázek ohledně dostatečné nabídky mateřských škol, kvality a dostupnosti sociální péče, úrovně vozového parku MHD ve srovnání s ostatními městy v ČR, sítě cyklistických tras a stezek, bezbariérovosti dopravní infrastruktury a veřejných budov. Oblasti, se kterými nejsou občané spokojeni, budou předmětem jednání příslušných pracovních skupin v rámci projektu „Integrovaný plán mobility Ostrava“.