

Integrovaný plán mobility Ostrava

část I. - strategická

KONCEPT K PŘIPOMÍNKOVÁNÍ

Verze 1 (14.5.2014)

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

Kontrola: Ing. Petr Hofhansl, Ph. D.

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 025
Datum: Květen 2014



Investice do vaší budoucnosti

Evropská unie

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



OBSAH

1	SHRnutí STÁVAJÍCÍCH SCHVÁLENÝCH DOKUMENTŮ	3
1.1	POSOUZENÍ VLIVU NADNÁRODNÍHO, NÁRODNÍHO A REGIONÁLNÍHO RÁMCE	3
1.1.1	Nadnárodní rámec	3
1.1.1.1	Bílá kniha EU – vize	3
1.1.1.2	Akční plán pro městskou mobilitu	4
1.1.2	Národní rámec	5
1.1.2.1	Dopravní politika ČR	5
1.1.2.2	Dopravní sektorové strategie	5
1.1.2.3	Politika územního rozvoje ČR	12
1.1.2.4	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020	18
1.1.3	Regionální rámec	20
1.1.3.1	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje	20
1.1.3.2	Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje	22
1.1.3.3	Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje	22
1.1.3.4	Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje	23
1.1.3.5	Revize transevropské dopravní sítě TEN-T	24
1.2	NÁVAZNOST NA PLATNOU LEGISLATIVU	24
1.3	POSOUZENÍ STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA	24
1.3.1	Územní plán	24
1.3.2	Generální dopravní plán města Ostravy (GDP)	27
1.3.3	Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě	30
1.3.4	Generel bezbariérových tras	32
1.3.5	Integrovaný plán rozvoje města	33
1.3.5.1	Ostrava - Magnet regionu	33
1.3.5.2	Ostrava - Pól rozvoje	33
1.3.6	Dosavadní praxe dopravního plánování	34
1.3.6.1	Sledování mobility	34
1.3.6.2	Řízení dopravní poptávky	34
1.3.6.3	Plánování mobility	34
1.3.7	Bariéry rozvoje dopravního sektoru	35
2	VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA	36
2.1	IDENTIFIKACE VŠECH ZÚČASTNĚNÝCH NA PLÁNU MOBILITY, SESTAVENÍ ODBORNÝCH SKUPIN	36
2.1.1	Pracovní skupiny	36
2.1.2	Poradní skupiny	38
2.2	PROCESY PLÁNOVÁNÍ, SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ MOBILITY MĚSTA	38

2.2.1	Vnitřní členění magistrátu.....	38
2.2.1.1	ODBOR DOPRAVY	40
2.3	ÚVODNÍ MARKETINGOVÉ ŠETŘENÍ	42
2.3.1	Výsledky marketingového šetření „Je Vám dobře v Ostravě?“	43
2.4	VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE	44
2.4.1	Návrh vize projektu „Integrovaný plán mobility Ostrava“	45
2.4.2	Strategické cíle	45
2.5	OPATŘENÍ.....	49
2.6	INDIKÁTORY	51
3	PŘÍLOHY	54
4	LITERATURA A ZDROJE INFORMACÍ	55

1 SHRnutí STÁVAJÍCÍCH SCHVÁLENÝCH DOKUMENTŮ

1.1 POSOUZENÍ VLIVU NADNÁRODNÍHO, NÁRODNÍHO A REGIONÁLNÍHO RÁMCE

1.1.1 Nadnárodní rámec

1.1.1.1 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 přebírat 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

- Přechod na čistší dopravu (městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ 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 CO₂;
- 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;

1.1.1.2 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 z akčního plánu pro městskou mobilitu:

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

Téma č. 4 – posílení financování

Téma č. 5 – sdílení zkušeností a znalostí

Téma č. 6 – optimalizace městské mobility

1.1.2 Národní rámec

1.1.2.1 Dopravní politika ČR

1.1.2.2 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.

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Snížení vlivu na životní prostředí, převedení dopravy z konvenčně poháněné silniční dopravy	▪ Snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a pokles emisí uhlíku v dopravě ▪ Převedení silniční přepravy na jiné druhy dopravy ▪ Snížení používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě ▪ Zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ ▪ Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“	▪ 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 ▪ Zajistit náhradou fosilních pohonných hmot obnovitelnými zdroji energie v dopravě snížení emisí CO₂ ▪ Vytvořit podmínky pro rozvoj elektromobility	▪ Nové technologie pomohou naplnit řadu cílů dopravní politiky EU ▪ Doprava bude realizována s větším ohledem na efektivitu a ekonomicky nejvhodnějším druhem dopravy ▪ Budou provozovány různé typy osobních automobilů, městské a dálkové. ▪ Větší využití městských elektromobilů
Bezpečnost	▪ Snížení počtu úmrtí v silniční dopravě	▪ Urychlit výstavbu obchvatů obcí ▪ V rámci výstavby nových dálnic a rychlostních silnic realizovat objekty a prostranství bezprostředně sloužící k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu ▪ Podporovat implementaci inteligentních dopravních systémů, které zvyšují bezpečnost a plynulost dopravy ▪ Využít možností družicových navigačních systémů pro lokalizaci nehodových míst a upozornění řidičů ▪ V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu	
Železniční doprava	▪ Do roku 2030 převedení 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní	▪ Dle finančních možností a připravenosti dokončit do roku 2018 modernizaci tranzitních koridorů ▪ Pokračovat v modernizaci rozhodujících železničních uzlů	▪ Větší využití železniční dopravy na elektrizovaných tratích pro příměstskou, aglomerační i městskou dopravu ▪ Přejít z dálkové dopravy na hromadnou dopravu, především

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
	dopravu, a do roku 2050 více než 50% ▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050 ▪ Zvýšení účinnosti konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy ▪ Dokončení evropské vysokorychlostní železniční sítě do roku 2050 ▪ Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. ▪ Do roku 2050 propojení všech letišť na hlavní síti na železniční síť	včetně propojení koridorů v železničních uzlech ▪ Připravovat podmínky pro napojení všech krajů na kvalitní železniční síť ▪ Provádět racionalizaci provozu vybraných regionálních drah v krajích ▪ Podporovat rozvoj přeshraničních projektů železniční dopravy tam, kde je předpoklad silných přepravních proudů ▪ Zabezpečit rozvoj kolejových systémů regionální a městské dopravy včetně jejich kombinace a rozvoj terminálů osobní hromadné dopravy ▪ Pokračovat v přípravě železničního spojení Letiště Praha v Ruzyni	železniční ▪ Celkově u silniční nákladní dopravy klesne podíl přepravního výkonu, zvýšení podílu železniční dopravy
Silniční doprava	▪ Dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030, globální sítě do roku 2050	▪ Pokračovat v přípravě všech úseků transevropské sítě TEN-T v ČR a akcelarovat jejich realizaci ▪ Zefektivnit dosavadní systém údržby dopravní infrastruktury, zajistit její zkvalitnění a preferovat ji před výstavbou nové infrastruktury ▪ Postupně napojovat všechny kraje na kvalitní síť dálnic a rychlostních silnic; kapacita nově budovaných silnic musí odpovídat prognózaným intenzitám provozu ▪ Zabezpečit kvalitnější řešení tranzitní dopravy obcemi (zkldňování dopravy, obchvaty) ▪ Zabezpečit dostatečnou kapacitu silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech ▪ Pokračovat v přípravě a realizaci staveb pro zkvalitnění napojení průmyslových zón a oblastí rozvojových investic.	▪ Růst mobility bude pokračovat výrazně pomaleji ▪ Pro pravidelné cesty osob se předpokládá růst využívání hromadné dopravy ▪ Vyšší podíl hromadné dopravy v dálkové přepravě osob. ▪ Zvyšování podílu obyvatel s menším využíváním IAD, především ve městech ▪ Využití společné jízdy osobními automobily a dodávkami ▪ Proběh na vozidlo se nemění, ubývá dlouhých cest ▪ Pokles dálkové nákladní dopravy ▪ Vyšší využití domácí produkce – bude se tudíž zvyšovat podíl dopravy na kratší vzdálenosti.

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
Vodní doprava	▪ 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% ▪ Plné využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání. ▪ Rozšíření vnitrozemských vodních cest pro nový růst trhů, vytvoření multimodálních služeb.	▪ Řešit problémy splavnosti na dopravně významných vodních cestách využívaných a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu. ▪ Podpora nových projektů rozvoje sítě vodních cest.	▪ Nedojde k výraznému rozvoji vnitrozemské vodní dopravy kvůli omezeným možnostem sítě
Letecká doprava	▪ 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. ▪ Zavedení modernizované infrastruktury uspořádání letového provozu v Evropě do roku 2020 a dokončení společného evropského leteckého prostoru	▪ Modernizace technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. ▪ Efektivní využití letištní kapacity a vyšší propustnost letištní infrastruktury	▪ Letecká doprava bude velmi nákladná a využívaná v menší míře (částečné nahrazení videokonferencemi a rychlou železniční dopravou) a výrazněji jen na dlouhé vzdálenosti.
Multimodální doprava	▪ Do roku 2030 plně zprovoznění celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T. Součástí sítě jsou rovněž bimodální a trimodální terminály	▪ Hledat logistická řešení s cílem podpořit multimodalitu přeprav ▪ Podpora nových projektů z veřejných zdrojů v oblasti kombinované a multimodální dopravy a logistiky ▪ Zpřístupnit logistické služby malým a středním podnikatelským subjektům v sektoru průmyslu a obchodu	▪ Růst objemu kombinované dopravy/intermodální dopravy ▪ Zájem o silniční nákladní dopravu na krátké vzdálenosti, vyvolá potřebu řešení logistiky včetně výstavby logistických center ▪ Klíčové bude umístění multimodálních center (poblíž křížení multimodálních koridorů) a využití moderních logistických procesů, rozvoj citylogistiky

Oblast	Vnější východiska		Vnitřní východiska – předpoklad rozvoje společnosti
	EU	Národní	
ITS	▪ Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy. ▪ Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo) ▪ Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy	▪ Zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti ▪ Na hlavních dálničních tazích instalovat inteligentní dopravní systémy pro řízení provozu, zvýšení bezpečnosti a efektivnosti dopravy ▪ Zajištění implementace globálních navigačních družicových systému v dopravě, především evropského programu GALILEO ▪ Podporovat zavádění a rozvoj ITS systémů pro nákladní dopravu ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)	▪ Orientace na již identifikované problémy v bezpečnosti a kapacitě silnic a dálnic ▪ IT technologie nahradí některé typy cest (práce z domova, videokonference)

• **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

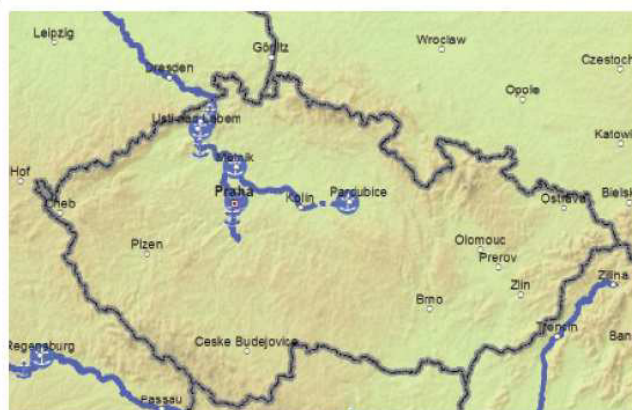
Specifické cíle pro inteligentní dopravní systémy

- 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-přepravního 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

1.1.2.3 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 zprávy 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.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod.

(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.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

(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.

(70) **SOB 2** Specifická oblast Beskydy

Vymezení:

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

Důvody vymezení:

- a) Potřeba nápravy strukturálního postižení oblasti, kde došlo ke stagnaci pro oblast důležitých ekonomických odvětví.
- b) Potřeba rozvíjet a rovnoměrně využívat s ohledem na udržitelný rozvoj území vysoký rekreační potenciál krajiny přírodně cenné a společensky atraktivní oblasti Beskyd, které jsou chráněnou krajinnou oblastí. Jedná se o území s vysokou estetickou hodnotou krajiny a osídlení a kulturními a národopisnými tradicemi se silnou vazbou obyvatel na místo (Radhošť).
- c) Potřeba rozvoje drobného a středního podnikání, především v oblasti cestovního ruchu. Potřeba využít k rozvoji potenciál jednoho z hlavních dopravních tahů na Slovensko, procházejícího oblastí.
- d) Potřeba ochrany významného zdroje energetických nerostných surovin s nadnárodním významem (ložiska kvalitního černého uhlí Frenštát, nacházejícího s v přírodně vysoce hodnotném území), jako rezervy pro případné využití budoucími generacemi.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně sledovat:

- a) ochranu ložiska kvalitního černého uhlí Frenštát jako rezervy pro případné využití budoucími generacemi v souladu s potřebami udržitelného rozvoje území,
- b) rozvoj rekreace,
- c) restrukturalizaci ekonomiky,
- d) zlepšení dopravní dostupnosti zejména příhraničních oblastí,
- e) rozvoj ekologického zemědělství a dřevozpracujícího průmyslu.

Úkoly pro územní plánování:

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

- a) vytvářet územní podmínky pro umísťování aktivit spojených s restrukturalizací ekonomiky,
- b) vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní dostupnosti hraničních oblastí se Slovenskem,
- c) vytvářet územní podmínky pro rozvoj systému přeshraničních pěších a cyklistických tras,
- d) vytvářet územní podmínky pro rozvoj rekreace,
- e) chránit v ÚPD území pro modernizaci a rekonstrukci silnice I/11 v úseku MÚK R48 – státní hranice na kapacitní silnice v souladu s rozvojovými aktivitami oblasti,
- f) vytvářet územní podmínky pro zemědělskou výrobu podhorského a horského charakteru, zejména vymezením vhodných lokalit pro zatravňování a pastvinářství.

(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 umísťování 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.

1.1.2.4 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 usmrčených 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 vytýčený 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 redukci 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 vytýčeného 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 vytýčit 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“**.

1.1.3 Regionální rámec

1.1.3.1 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.

4. Vytvoření podmínek pro stabilizované zásobování území energiemi včetně rozvoje mezistátního propojení s energetickými systémy na území Slovenska 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, Nízkého 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 cyklodopravy) v návaznosti na:

- ostatní dopravní systémy kraje;
- systém pěších a cyklistických tras přilehlého území ČR, Slovenska a Polska, včetně preference jejich vymezování 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.

14. Ochrana výjimečných přírodních hodnot území (zejména CHKO Beskydy, CHKO Poodří a CHKO Jeseníky) včetně ochrany pohledového obrazu významných krajinných horizontů a významných krajinných, resp. kulturně historických dominant. Při vymezování nových rozvojových aktivit zajistit udržení prostupnosti krajiny a zachování režimu povrchových a podzemních vod (zejména v CHKO Poodří a na přítocích Odry).

15. Preventivní ochrana území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami, s cílem minimalizovat rozsah případných škod na civilizačních, kulturních a přírodních hodnotách území kraje.

16. Respektování zájmů obrany státu a civilní ochrany obyvatelstva a majetku.

16a. Ochrana a využívání zdrojů černého uhlí v souladu s principy udržitelného rozvoje.

1.1.3.2 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).

1.1.3.3 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.

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.

1.1.3.4 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 Konceptí 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.

1.1.3.5 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 rozvojovou 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.

1.2 NÁVAZNOST NA PLATNOU LEGISLATIVU

Bude doplněno 6.5.2014.

1.3 POSOUZENÍ STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA

1.3.1 Územní plán

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 ÚPIMO, 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 ÚPIMO 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 ÚPIMO pro zajištění dalších dopravních funkcí města (dopravní terminály, záchytná parkoviště, vozovny, depa, překladiště apod.).

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

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

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

Vedení tras pozemních komunikací je v grafické části ÚPIMO pro názornost a pro umožnění GIS analýz (vazba na datový model ÚPIMO) 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 ÚPIMO. 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 ÚPIMO s pátečním 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 ÚPIMO 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 páteční sítí 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 ÚPIMO O2 – Širší vztahy.

Pozemní komunikace

- Respektovat koncepci rozvoje základní sítě pozemních komunikací stanovenou ÚPIMO, 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 ÚPIMO, 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 ÚPIMO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.

Železniční síť

- Respektovat koncepci rozvoje základní železniční sítě stanovenou ÚPIMO 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 ÚPIMO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.
- Respektovat v grafické části ÚPIMO vymezené záměry na dobudování zastávek na stávající základní železniční síti pro zlepšení obsluhy území Kunčic, Vítkovic a Zábřehu,
- respektovat v ÚPIMO vymezené záměry na elektrifikaci a modernizaci tratí,
- respektovat v grafické části ÚPIMO 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 ÚPIMO a znázorněnou ve výkresu V2.2 – Hlavní výkres – Koncepce veřejné infrastruktury – Doprava,
- respektovat záměry výstavby tramvajové sítě zakreslené v grafické části ÚPIMO, zařazené do seznamu veřejně prospěšných staveb ÚPIMO, tabulka č. 20 v oddíle 7.1 *Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury*.

1.3.2 Generální dopravní plán města Ostravy (GDP)

Generální dopravní plán byl pořízen v roce 1997. 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 nejmeně 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 dopravy. Snahou bylo hledání vyváženého řešení mezi protichůdnými tlaky na zajištění funkce a potřeb dopravy a požadavky na omezení jejích 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 dopravy.
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 dopravy (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 nitroměstské. 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 o hledem na území, kterým

prochází,

- návrh technického řešení podřídít 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.).

1.3.3 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 Konceptu 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 hluchost, 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 prostorách sprch pro zaměstnance dojíždějící na kole. Ve venkovních prostorech u tras pro cyklisty zajistit návrh pitek pro osvěžení chodců a cyklistů.

1.3.4 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.

1.3.5 Integrovaný plán rozvoje města

1.3.5.1 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 spojoval s ostatními částmi města.

1.3.5.2 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.

1.3.6 Dosavadní praxe dopravního plánování

1.3.6.1 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, počty přepravených osob veřejnou hromadnou dopravou evidují příslušné dopravní podniky a uvádějí je ve svých výročních zprávách.

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 za pomoci indukčních smyček na 48 křižovatkách a 18 přechodech pro chodce a dále sčítacími kartami na 2 křižovatkách a 70 profilech a ručně na 11 křižovatkách a 14 profilech.

Data o počtu přepravených osob MHD v Ostravě jsou k dispozici ve výročních zprávách ostravského dopravního podniku na 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).

1.3.6.2 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.

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.

1.3.6.3 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.

1.3.7 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 roztříštěnost vlastnictví komunikací v Ostravě, což v důsledcích vede ke sledování vlastních zájmů a nedostatečná koordinace a naplňování potřeb různých uživatelů.

Negativně vnímaným jevem je soutěžení o cenu místo kvality ve veřejném obstarávání, důsledkem čeho je často nepromyšlenost řešení a absence zdravého rozumu v plánovacím procesu (zmiňováno zejména ve spojitosti s plánováním cyklostezek).

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

2 VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA

2.1 IDENTIFIKACE VŠECH ZÚČASTNĚNÝCH NA PLÁNU MOBILITY, SESTAVENÍ ODBORNÝCH SKUPIN

2.1.1 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
- občané.

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

Klíčoví účastníci:

- občané,
- občanská sdružení,

- OD MMO,
- OOŽP,
- Policie,
- Ostravské komunikace,
- Správa silnic MSK,
- ŘSD
- IZS
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA

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

Klíčové účastníci:

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

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

Klíčové účastníci:

- nákladní dopravci,
- podnikatelé,
- OD MMO,
- OOŽP MMO,
- Občané,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA.

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

Klíčové účastníci:

- občané,
- občanská sdružení,
- Ostravská organizace vozíčkářů,
- OD MMO,
- OSTRAVOUNAKOLE,

- koordinátor cyklodopravy
- Tyflocentrum Ostrava
- Bc. Lenka Bojdová, odbor dopravy a komunálních služeb, Úřad městského obvodu Ostrava-Jih,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA.

7) Skupina „Životní prostředí“

Klíčové účastníci:

- Hygienická stanice,
- OOŽP MMO,
- Doc. Ing. Petr Jančík, Ph.D., zastupitel města
- Občané,
- Otevřená Pracovní Skupina OSTRAVA.

8) Skupina „Územní plánování a komunikace“

Klíčové účastníci:

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

2.1.2 Poradní skupiny

- 1) Obce (starostové)
- 2) Školy a školky
- 3) Velké podniky
- 4) Malé podniky
- 5) Dopravci

2.2 PROCESY PLÁNOVÁNÍ, SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ MOBILITY MĚSTA

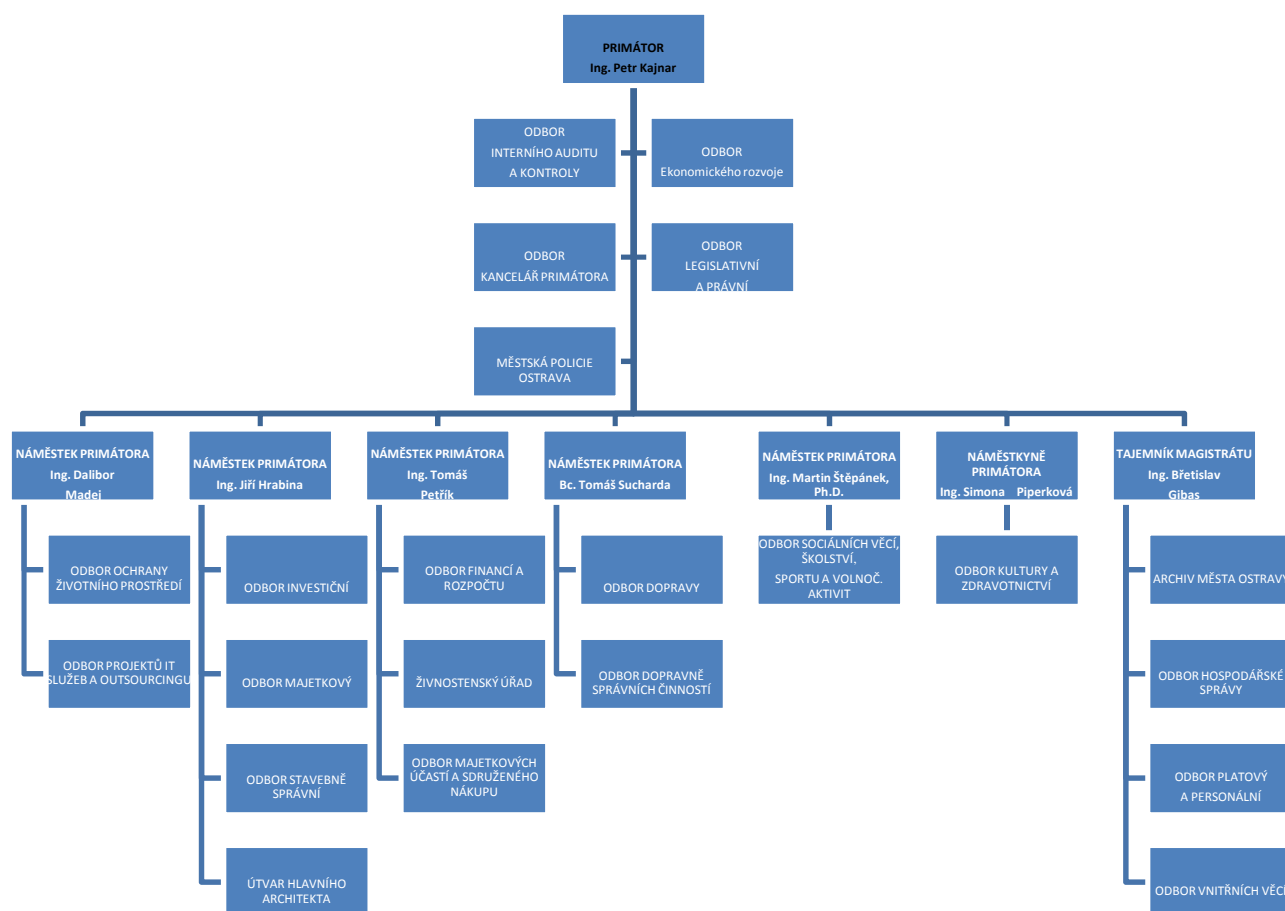
2.2.1 Vnitřní členění magistrátu

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 (útvár, 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. útvar 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 1 – Schéma organizační struktury MMO



2.2.1.1 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.

2.3 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.

2.3.1 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 obslužností 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 mobiliárem.

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“.

2.4 VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE

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 „Konceptu 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.“

2.4.1 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.

2.4.2 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 50 % resp. na úrovni roku 2014

Počet cestujících v hromadné dopravě na území města od devadesátých let kontinuálně klesá. Značný propad cestujících je zřejmý v hromadné dopravě o víkendech. Míra automobilizmu 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 50procentního podílu hromadné dopravy je velmi ambiciózní cíl vyžadující kombinaci mnoha opatření a investic, včetně restrikcí vůči individuálnímu automobilizmu.

- b. Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy

Cíl: Zvýšení podílu cyklistické dopravy v Ostravě na dělbě přepravní práce na úroveň 10 % do roku 2025.

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. 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 odstavní plochy.

d. 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. 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 polycentrického města s možností zaparkování.

2) Zvýšení bezpečnosti

a. Zvýšení bezpečnosti cestujících v hromadné dopravě

Zajištění pocitu bezpečnosti (nejen statistické ale subjektivně vnímané) je základním předpokladem pro využívání hromadné dopravy. V této oblasti je na základě výsledků ankety „Je Vám dobře v Ostravě?“ velký potenciál pro zlepšení.

b. Zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména chodců a cyklistů

Cíl: snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2020

Chodci a cyklisti jsou nejzranitelnější účastníci dopravního provozu, jejich 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.

c. Zvýšení bezpečnosti 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.

3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

a. Ekologizace dopravy

Doprava je odpovědná za 20 až 30 % emisí v oblasti Ostravy. Ekologizace hromadné dopravy znamená zavádění moderních ekologických paliv a pohonů, rozvoj moderních elektrických vozidel s rekuperací ale také např. trénink „ekologické jízdy“ za účelem minimalizace emisí. U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie). Významný vliv má prašnost dopravy vlivem nedostatečné čistoty komunikací.

- b. Aplikace inteligentního urbanizmu a dopravního plánování ke snižování vynucené 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 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 s kočárky. Je potřebné klást také důraz na vytváření ucelených bezbariérových tras v souladu s generalem bezbariérových tras.

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 parkovací politika, rozvoj systémů P+R, K+R

Politika parkování je v prostoru města regulačním prvkem, který dokáže ovlivnit intenzity individuální automobilové dopravy nebo 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). Redukce

volných parkovacích míst v centru pro dlouhodobé celodenní parkování, zajištění potřebného počtu odstavných míst pro rezidenty.

c. Rozvoj přestupních terminálů

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.

2.5 OPATŘENÍ

1) Zlepšení mobility a dostupnosti	
Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce)	Marketingová a finanční podpora HD
	Atraktivní nabídka spojů (pokrytí města a okolí)
	Zajištění komfortu cestujících
	Informační podpora pro cestující
	Zlepšení návaznosti spojů
	Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů
	Udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)
Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	Výstavba nových cyklotras a jejich propojování
	Zkvalitňování povrchu stávajících cyklotras
	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší
	Doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu (stojany parkování, servisní místa...)
	Podpora dojížděky do zaměstnání s využitím jízdních kol
Podpora spolujízdy a sdílení vozidel	Podpora pro carpooling
	Podpora pro carsharing
Zlepšení dostupnosti	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
	Zlepšení plynulosti silniční dopravy

2) Zvýšení bezpečnosti	
Zvýšení bezpečnosti cestujících v hromadné dopravě	bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)
	bezpečné zastávky a terminály
Zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména chodců a cyklistů	bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení)
	bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy
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

3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí	
Ekologizace dopravy	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů
	Zavádění nových vozidel s rekuperací
Inteligentní urbanizmus a dopravní plánování ke snižování vynucené mobility	preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou
	utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility (pěší a cyklistické dopravy)
	zamezení "vyliďňování" cenných lokalit a ekonomickému úpadku drobných obchodníků a poskytovatelů služeb
Minimalizace hluku z dopravy	"tiché" povrchy vozovek v citlivých lokalitách
	omezení rychlosti v citlivých lokalitách
	redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách
Podpora bezbariérovosti	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, bezbariérové nástupiště a terminály

4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury	
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)
Efektivní parkovací politika	Rozvoj systémů P+R, K+R
	Redukce parkovacích míst pro cílovou dopravu ve vybraných lokalitách
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty
Rozvoj přestupných terminálů	

2.6 INDIKÁTORY

1) Zlepšení mobility a dostupnosti		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce)	Marketingová a finanční podpora HD	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
	Udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce	podíl HD na dělbě přepravní práce	%	průzkum	zachování	50 % resp. stávající hodnota k toku 2014
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)	počet přepravených cestujících	počet	data přepravců/průzkum	zvýšení	
Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	Výstavba nových cyklotras a jejich propojování	délka cyklotras	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	min. 416 km dok roku 2025
	Zkvalitňování povrchu stávajících cyklotras	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 cyklodopravu (stojany parkování, servisní místa...)	počet podpůrných prvků	počet	průzkum, 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
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 spolujízdy
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

2) Zvýšení bezpečnosti		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
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
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 křižení s ostatními druhy dopravy	počet usmrcených a těžce zraněných	počet	statistika nehodovosti	snížení	
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

3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
Ekologizace dopravy	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů	podíl vozidel HD s alternativním pohonem nebo palivem	procenta	balance složení vozového parku HD	zvýšení	Ekologicky příznivý vozový park
	Zavádění nových vozidel s rekuperací	podíl vozidel s rekuperací	procenta	balance složení vozového parku HD	zvýšení	Ekologicky příznivý vozový park
Inteligentní urbanizmus a dopravní plánování ke snižování vynucené mobility	preferenze koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou	hustota osídlení (vztaheno k ploše zastavěného či zastavitelného území města)	obyv./km ²	balance 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	počet/hustota obyvatel v předmětných lokalitách	počet nebo obyv./km ²	balance obyvatel	zachování nebo zvýšení	„Živé město“
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					
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 (počet)	balance složení vozového parku HD, průzkum	zvýšení	„Doprava bez bariér“

4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy	počet uzlů s preferencí, změna jízdních dob před a po opatření	počet, změna v %	ročenka dopravy/odbor dopravy MMO	zvýšení počtu, snížení jízdních 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 %)
Efektivní parkovací politika	Rozvoj systémů P+R, K+R	počet stání a zařízení	počet	průzkum, data správce	zvýšení	méně cílové automobilové dopravy
	Redukce parkovacích míst pro cílovou dopravu ve vybraných lokalitách	počet parkovacích míst	počet	průzkum/výpočet	snížení	méně cílové automobilové dopravy
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty	počet parkovacích míst	počet	průzkum/výpočet	zvýšení	spokojenost rezidentů
Rozvoj přestupných terminálů		časová dostupnost cílů bez přímého spojení, prům. doba přestupu	časové j.	dopravní model, průzkum	zlepšení, snížení	Atraktivní, konkurenceschopná hromadná doprava

3 PŘÍLOHY

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

4 LITERATURA A ZDROJE INFORMACÍ

- [1] Akční plán pro městskou mobilitu (Evropská komise, 2009);
- [2] BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (Evropská komise, 2011);
- [3] Dopravní sektorové strategie 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (Sdružení zhotovitelů, 2013);
- [4] Generální dopravní plán města Ostravy (UDIMO, 1997);
- [5] Generel bezbariérových tras na území města Ostravy (Projektový ateliér Laub, 2008);
- [6] Integrovaný plán rozvoje města (město Ostrava);
- [7] Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje (Dopravní projektování, spol. s r.o., 2006)
- [8] Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě (Ing. Martin Krejčí, září 2010);
- [9] Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (2008)
- [10] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020 (Ministerstvo dopravy);
- [11] Organizační řád magistrátu města Ostravy (město Ostrava, 2014);
- [12] 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
• Dopravní poloha města na dálnici D1 • Komfortně a výhledově kapacitně dořešené napojení města na D1 z Mariánskohorské a Rudné • I když je město na okraji státu relativně dobrá dostupnost krajského města a větších měst Brno, Praha) • Dobrý systém obchvatu města • Relativně kvalitní úroveň komunikací • Vyhovující silniční síť v Ostravě • Nové napojení na dálniční síť, případně na vysokorychlostní komunikace • Snadná a rychlá doprava do rekreačních oblastí-Beskydy, Jeseníky, Poodří • Rychlé napojení na okolní státy Polsko, Slovensko, Rakousko • dálniční napojení • Dobře průchozí dopravní uzly oproti jiným městům • odstraňování bariér (architektonických i dopravních) je jednou z hlavních priorit města a městských částí • hustá síť komunikací, napojení na dálniční síť a místa rekreace	• Chybí dokončení obchvatu města (část Poruba – prodloužená Rudná) • Vysoké dopravní zatížení na městských komunikacích, vysoká zátěž těžkou dopravou a tím i vysoká prašnost. • Nedostatečné příjezdové komunikace a parkovací plochy na sídlištích (Dubina, Hrabůvka ...) – • Absence nástupních ploch pro emergentní složky a IZS • Problematické úrovně křížení komunikací ve městě (bezpečnost chodců, cyklistů a motoristů) • Nevyhovující technický stav vybraných místních komunikací v některých měst. částech • Často nekvalitně provedené dopravní komunikace (průtah D1 Ostravou, v minulosti 4 proudá komunikace směr F. Místek....) • Kumulace oprav komunikací, omezení dopravy • Omezování rychlosti dopravy zbytečnými ostrůvky, navíc nebezpečnými pro řidiče • zpoplatnění dálnice i při místní přepravě • bezpečnost v dopravě (při přepravě i parkování) • nedostatečná údržba komunikací • propojení Poruby s centrem města • Pomalost stavebních prací na komunikacích • Chybějící napojení na Opavsko a menší satelitní obce (např. Kyjovice, Hať) • Málo bezpečnostních opatření pro zajištění dodržování rychlosti • Nedostatečné obchvaty pro kamiony
Příležitosti	Hrozby
• Obnova místních komunikací • Realizace „Severního spoje-odlehčení Opavské“ • Dokončení „Prodloužené Rudné“ • Omezit možnost příjezdu do centra města • napojení dálnice na dálniční síť Polska • Úprava komunikací (značek, signálů) pro hendikepované občany • Inteligentní dopravní řízení křižovatek • Zpomalovací semaforey • dodržování platných právních předpisů bezbariérového užívání staveb • napojení na dálniční síť ČR a Polska	• nedostatek financí • Nárůst počtu automobilů-parkování zejména na sídlištích • Zvyšování stupně motorizace • Další navýšení automobilové dopravy ve městě • Snížení bezpečnosti přepravy dalšími omezujícími opatřeními • Vysoký počet soukromých dopravních prostředků • Vzdávající agresivita řidičů • tvorba zbytečných stavebních i dopravních bariér • liknavost některých projektantů, stavebních a technických dozorů, aj. na oblast bezbariérového užívání • omezení finančních prostředků na rozvoj infrastruktury

SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
• železniční spojení, významná železniční trasa (směr Polsko, Pobaltí Slovensko...) • relativně dobrá dostupnost krajského města, přímé autobusové linky a vlakové spojení do větších měst (Praha, Brno, ...) • funkční veřejná doprava včetně integrovaného systému • možnost přepravy MHD do většiny lokalit v Ostravě • Revitalizace zastávek a nádražních prostor, úpravy nástupišť MHD • Dobře průchozí dopravní uzly oproti jiným městům • Zastávka stodolní – Rychle vlakové spojení s okolními městy • nákup nízkopodlažních dopravních prostředků MHD • podpora města tzv. alternativní dopravy pro těžce tělesně postižené - převod od domu na místo určení • letecká dostupnost • odstraňování bariér (architektonických i dopravních) je jednou z hlavních priorit města • Snadná a rychlá doprava do rekreačních oblastí - Beskydy, Jeseníky, Poodří	• Častá změna jízdních řádů MHD, nečitelnost (neosvětlenost jízdních řádů – nečitelnost v nočních hodinách) • Kumulace oprav komunikací, omezení dopravy • Šetření na nesprávném místě – omezování linek, např. místo menších autobusů • Vysoká cena jízdného, • Omezování rychlosti dopravy zbytečnými ostrůvky, navíc nebezpečnými pro řidiče • bezpečnost v dopravě (při přepravě i parkování) přeprava bezdomovců, kriminalita v MHD, nepříznivě občané v MHD • nedostatečné služby DPO – nenavazující spoje, dlouhé intervaly • Chybějící napojení na Opavsko a menší satelitní obce (např. Kyjovice, Hať) • Pomalé vlakové spojení na Brno
Příležitosti	Hrozby
• zlepšit dostupnost • větší využití a zefektivnění veřejné dopravy • Optimalizovat rozsah hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě • Vybudovat odstavná parkoviště – ploch je dostatek • Zefektivnit organizaci a provoz MHD • Prioritou by se měla stát bezpečnost ve městě, důsledné dodržování zásad čistoty a bezpečnosti • bezplatná MHD pro občany Ostravy (viz. příklad Frýdku-Místku) • Inteligentní dopravní řízení křižovatek • Modernizace vozového parku MHD • Ostravská rychlodráha (metro- i nadzemní) • Další rozšíření „chytrých zastávek“ • Zlepšení mezinárodních přestupových uzlů a napojení na letiště. • návaznost přístupných tras • lepší využití letiště Mošnov	• neochota změny řidičů v mobilitě • nedostatek financí • Nárůst počtu automobilů, zvyšování stupně motorizace, další navýšení automobilové dopravy ve městě • Snížení bezpečnosti přepravy dalšími omezujícími opatřeními • Další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování • odliv obyvatel z Ostravy a MSK, vylidnění centra města • Horšící se ekonomická situace obyvatel, sociální problémy spojené s nezaměstnaností • Zdražování jízdného • chybí širší vztahy např. návaznost nástupiště, přechod, pěší komunikace od místa bydliště po místo určení • v některých oblastech města velká docházková vzdálenost k MHD • nedostatek vozidel alternativní dopravy a omezení dostupnosti alternativní dopravy v rámci pracovní doby • návaznost bezbariérových spojů zejména v přepravních uzlech • liknavost některých projektantů, stavebních a technických dozorů, aj. na oblast bezbariérového užívání

SWOT ANALÝZA – oblast „cyklistická a pěší doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
• Rozvíjející se síť cyklotras • Dostatek ploch pro zeleň, vhodné podmínky pro městskou a příměstskou rekreaci • Budování cyklostezek a jejich postupné propojování se sousedními obcemi • odstraňování bariér (architektonických i dopravních) je jednou z hlavních priorit města a městských částí • rekonstrukce pěších komunikací • univerzitní město • město kultury a sportu • velká koncentrace obyvatelstva, rovněž v okolních sídlech	• znečištění ovzduší • Vysoké dopravní zatížení na městských komunikacích, vysoká zátěž těžkou dopravou a tím i vysoká prašnost. • Neexistence cyklostezek v některých částech města • bezpečnost v dopravě • nedostatečná údržba chodníků i komunikací • pomalá výstavba cyklostezek, mnohdy nekvalitní povrch • Dlouhé čekání na „tlačítkové“ semaforey pro chodce • Cyklotrasy vedené na frekventovaných silnicích (viz. Sokolská) • Málo bezpečnostních opatření pro zajištění dodržování rychlosti • Technický stav silnic a chodníků
Příležitosti	Hrozby
• Obnova místních komunikací a komunikací pro pěší • Budování nových a zahušťování stávající sítě cyklotras - dotvoření koncepce cyklistické dopravy ve městě, budování cyklostezek ve městě • Možnost budování cyklostezek směr Beskydy • Uchování (rozšíření) ploch veřejné zeleně kolem komunikací • Zajištění protipovodňové ochrany města a místních částí v souvislosti s revitalizací příbřežních oblastí kolem řek při budování cyklotras • rozvoj cyklistické dopravy • oživení centra města • Úprava komunikací (značek, signálů) pro hendikepované občany • dodržování platných právních předpisů bezbariérového užívání staveb	• neochota změny řidičů v mobilitě • nedostatek financí • Další navýšení automobilové dopravy ve městě • Snížení bezpečnosti přepravy dalšími omezujícími opatřeními • Další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování • Vzdávající agresivita řidičů • chybí širší vztahy např. návaznost nástupiště, přechod, pěší komunikace od místa bydliště po místo určení • návaznost cyklostezek • tvorba zbytečných stavebních i dopravních bariér • liknavost některých projektantů, stavebních a technických dozorců, aj. na oblast bezbariérového užívání • znečištěné ovzduší • omezení finančních prostředků na rozvoj infrastruktury

SWOT ANALÝZA – oblast „statická doprava“

Silné stránky	Slabé stránky
• Navigační systém pro parkování	• Absence nástupních ploch pro emergentní složky a složky integrovaného záchranného systému • Málo parkovacích míst v centru města a jeho blízkém okolí • Chybí odstavná parkoviště, čímž do města vjíždí hodně aut • Nedostatečná kapacita parkovacích míst v rezidenčních a sídlištních lokalitách • Nedostatečná kapacita parkovacích míst i u nově budovaných obchodních a administrativních center • bezpečnost v dopravě (při přepravě i parkování)
Příležitosti	Hrozby
• Vybudovat odstavná parkoviště – ploch je dostatek • výstavba odstavných parkovišť a chybějících parkovacích ploch	• Nárůst počtu automobilů-parkování zejména na sídlištích • Zvyšování stupně motorizace • Další navýšení automobilové dopravy ve městě • Další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování

SWOT ANALÝZA – obecní

Silné stránky	Slabé stránky
• silná koncentrace obyvatelstva a ekonomických činností • univerzity a vědeckotechnické pracoviště • Dostatek ploch pro zeleň, vhodné podmínky pro městskou a příměstskou rekreaci • Průmyslová historie • Městský kamerový systém • univerzitní město • město kultury a sportu • velká koncentrace obyvatelstva, rovněž v okolních sídlech • zvýšení podpory vzdělání – nové školy a vědeckotechnická pracoviště	• útlum těžkého průmyslu a racionalizací těžby uhlí - vysoká nezaměstnanost Karvinska) • znečištění ovzduší • Zvýšený hluk ve městě • Nezaměstnanost • Vzdávající kriminalita • úbytek obyvatel • nedostatečná rekvalifikace – např. bývalých pracovníků dolů • útlum těžkého průmyslu a těžby uhlí - zvýšená nezaměstnanost • znečištění ovzduší místními zdroji (podniky, vytápění RD, doprava) i zdroji z Polska • nárůst kriminality
Příležitosti	Hrozby
• zlepšení image města • Uchování (rozšíření) ploch veřejné zeleně kolem komunikací a budování protihlukových bariér, • Zajištění protipovodňové ochrany města a místních částí v souvislosti s revitalizací příbřežních oblastí kolem řek při budování cyklotras • Snížení vysokého znečištění ovzduší • Prioritou by se měla stát bezpečnost ve městě, důsledné dodržování zásad čistoty a bezpečnosti • revitalizace Černé louky • oživení centra města • dodržování platných právních předpisů bezbariérového užívání staveb • zájem zahraničních investorů o využití území a s tím spojený vznik nových pracovních míst • přestavba nevyužitých a zdevastovaných ploch pro podnikatelské účely	• neochota změny řidičů v mobilitě • nedostatek financí • Další navýšení automobilové dopravy ve městě • Další zvýšení kriminality – krádeže, vloupání, poškozování • zvyšující se nezaměstnanost, sociální problémy spojené s nezaměstnaností • odliv obyvatel z Ostravy a MSK, vylidnění centra města • Stárnutí obyvatelstva • Horší se ekonomická situace obyvatel • Vzdávající agresivita řidičů • liknavost některých projektantů, stavebních a technických dozorů, aj. na oblast bezbariérového užívání • znečištěné ovzduší, negativní vliv z polské strany

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 Šbravová
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 M ĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU OBCHODŮ A SLUŽEB?	5
3.2	POSKYTUJE M ĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?	5
3.3	JE VE M ĚSTĚ DOSTATEK PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ?	7
3.4	POSKYTUJE M ĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU ZDRAVOTNÍ PÉČI?	8
3.5	POSKYTUJE M ĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU SOCIÁLNÍ PÉČI?	9
3.6	JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE M ĚSTĚ?	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 M ĚSTSKÝM MOBILÁŘEM ?	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 M ĚSTĚ?	21
3.14	CO JE DLE VAŠEHO NÁZORU NEJVEČŠÍM ZDROJEM ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ VE M ĚSTĚ?	22
3.15	OBTĚŽUJE VÁS HLUK Z DOPRAVY?	23
3.16	M ÁTE POCIT, ŽE M ŮŽETE OVLVNIT BUDOUCÍ ROZVOJ M ĚSTA?	23
3.17	INFORM UJE M ĚSTO 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 M ĚSTSKÉ 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. Sžádostí 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.

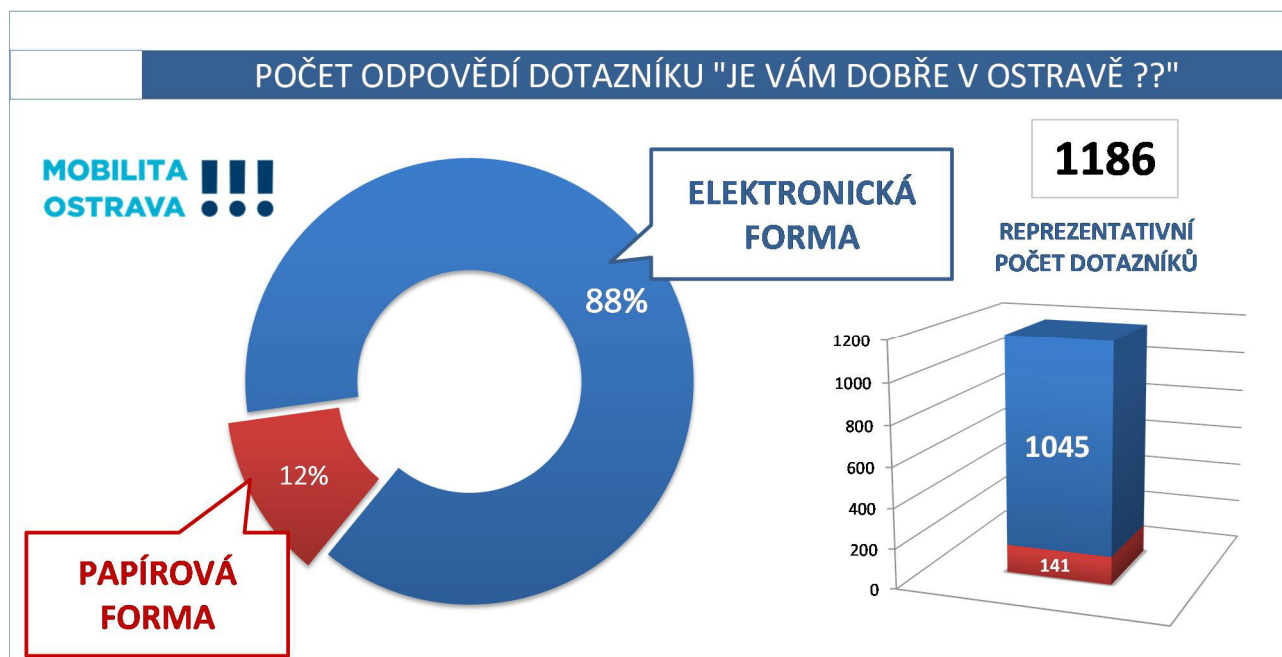
Anketa probíhala od 10. 3. do 31. 3. 2014.

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 % odpovědí 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 M Č 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 – Balance 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%

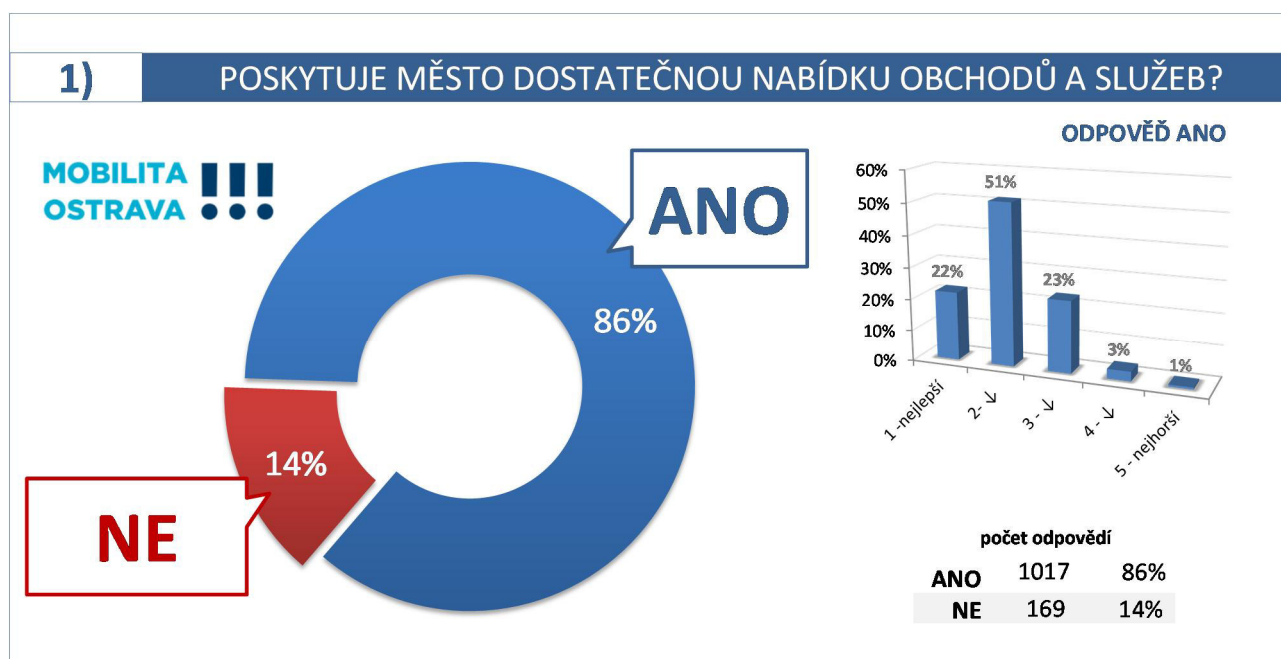
* Balance počtu obyvatel a věkové složení v obcích Moravskoslezského kraje v roce 2012 (zdroj: ČSÚ)

** 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.

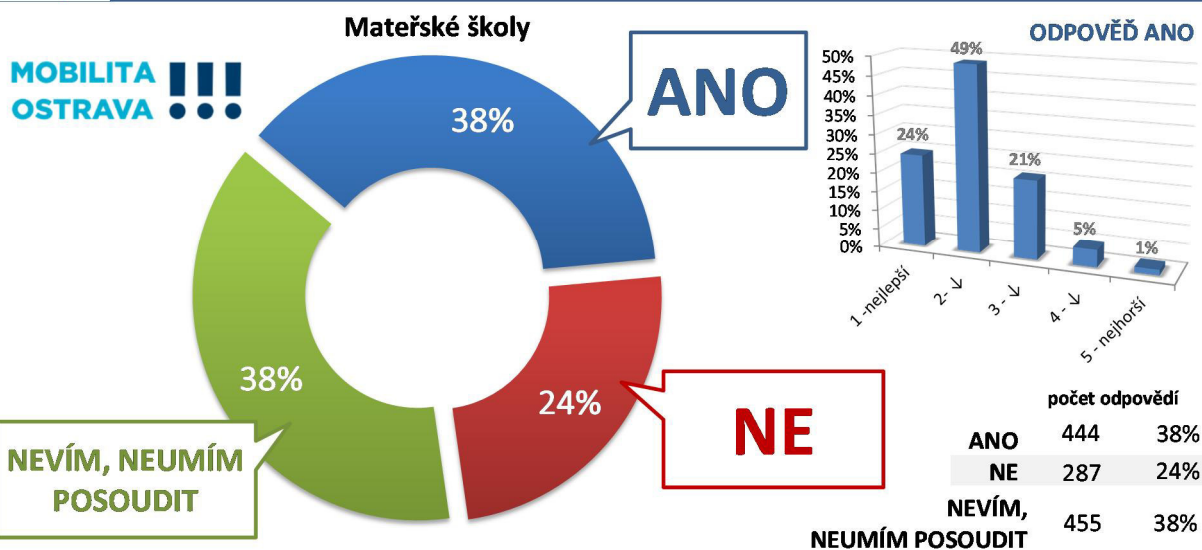


3.2 POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?

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

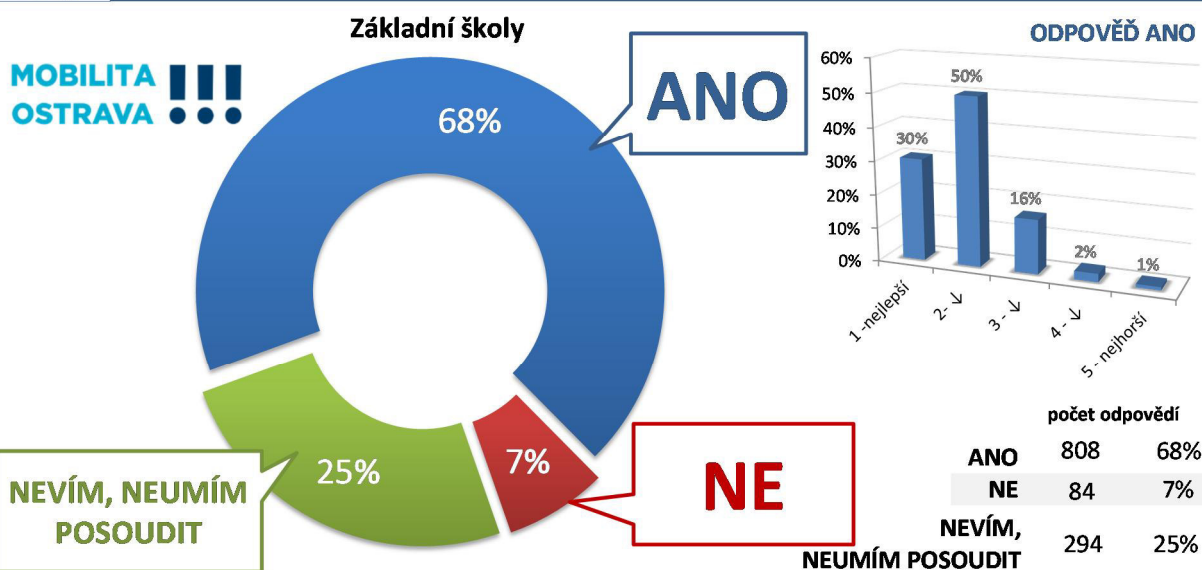
S nabídkou mateřských škol bylo spokojeno 38 % respondentů (konkrétně 444 odpovědí), nespokojeno pak 24 %. 38 % nedokázalo tuto otázku zodpovědět, což je v případě, kdy v rodině není dítě předškolního věku, pochopitelné. Také u této otázky byla odpověď „ano“ doplněna ještě škálovým hodnocením, ze kterého 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.

2a) POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?



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.

2b) POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?

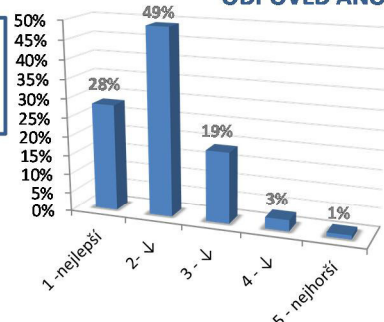
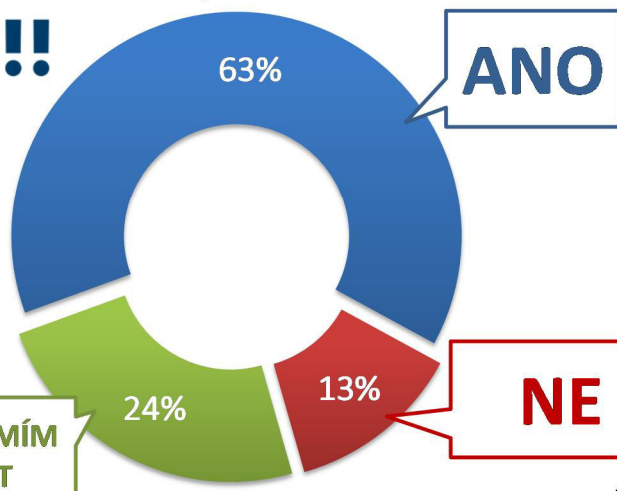


Nabídku středních škol a odborných učilišť hodnotilo 63 % respondentů jako dostatečnou, 24 % nedokázalo posoudit a pouze 13 % vidí nabídku jako nedostatečnou. 96 % z počtu 753 odpovědí „ano“ hodnotí ve škálovém hodnocení v rozmezí 1 – 3. Nabídku středních škol a odborných učilišť lze hodnotit rovněž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

2c) POSKYTUJE MĚSTO DOSTATEČNOU NABÍDKU VZDĚLÁVACÍCH INSTITUCÍ?

Střední školy a odborná učiliště

MOBILITA
OSTRAVA



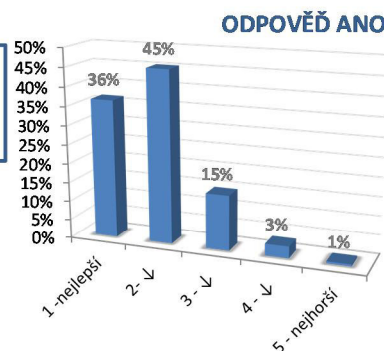
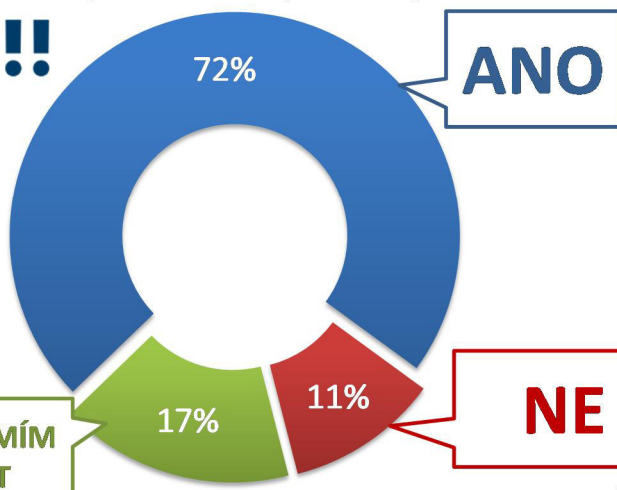
počet odpovědí	
ANO	753 63%
NE	150 13%
NEVÍM, NEUMÍM POSOUDIT	283 24%

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

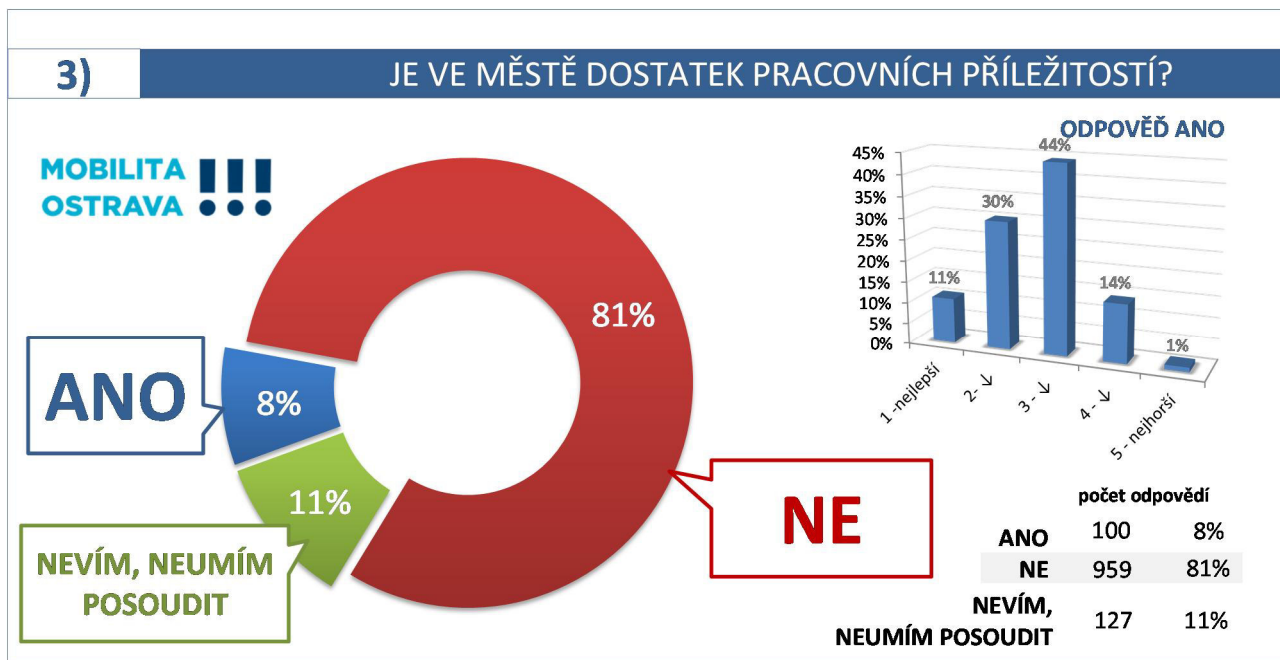


počet odpovědí	
ANO	857 72%
NE	130 11%
NEVÍM, NEUMÍM POSOUDIT	199 17%

3.3 JE VE MĚSTĚ DOSTATEK PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ?

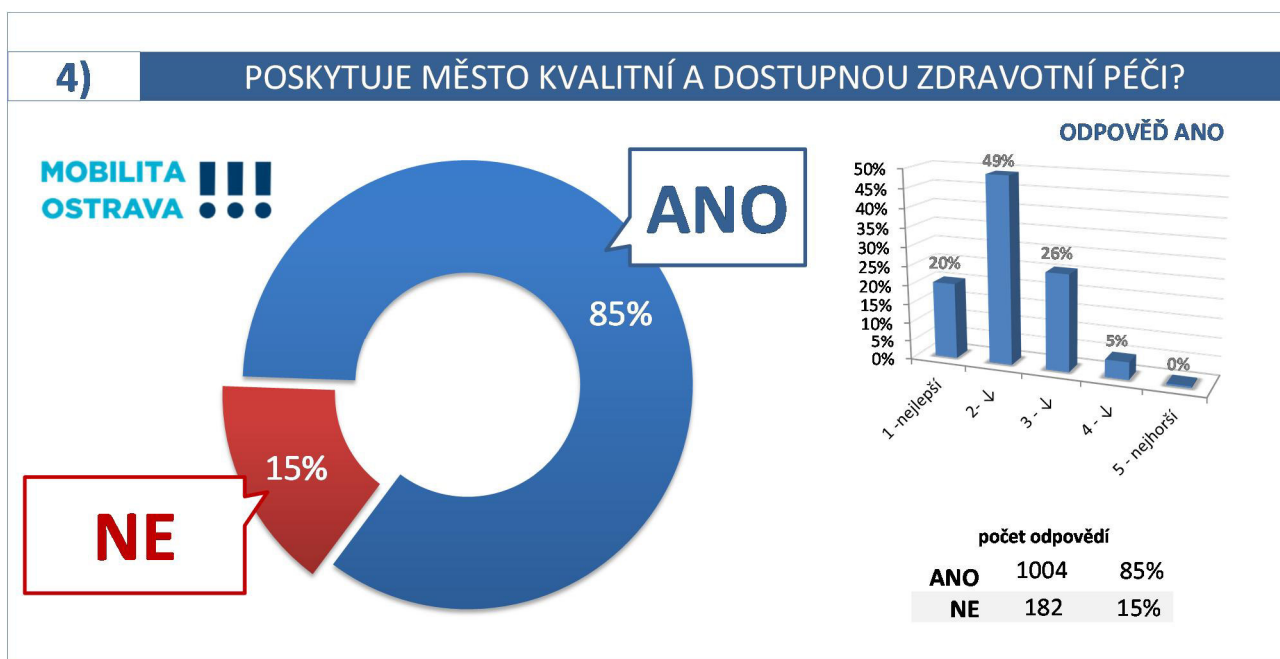
Nabídka pracovních příležitostí byla z 81 % hodnocena negativně, pouze 8 % respondentů odpovědělo, že je v Ostravě dostatečná nabídka pracovních míst. 11 % odpovídajících nedokázalo tuto otázku posoudit. 81 % záporných odpovědí ukazuje, že téma nezaměstnanosti je zásadním ostravským problémem, což však

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



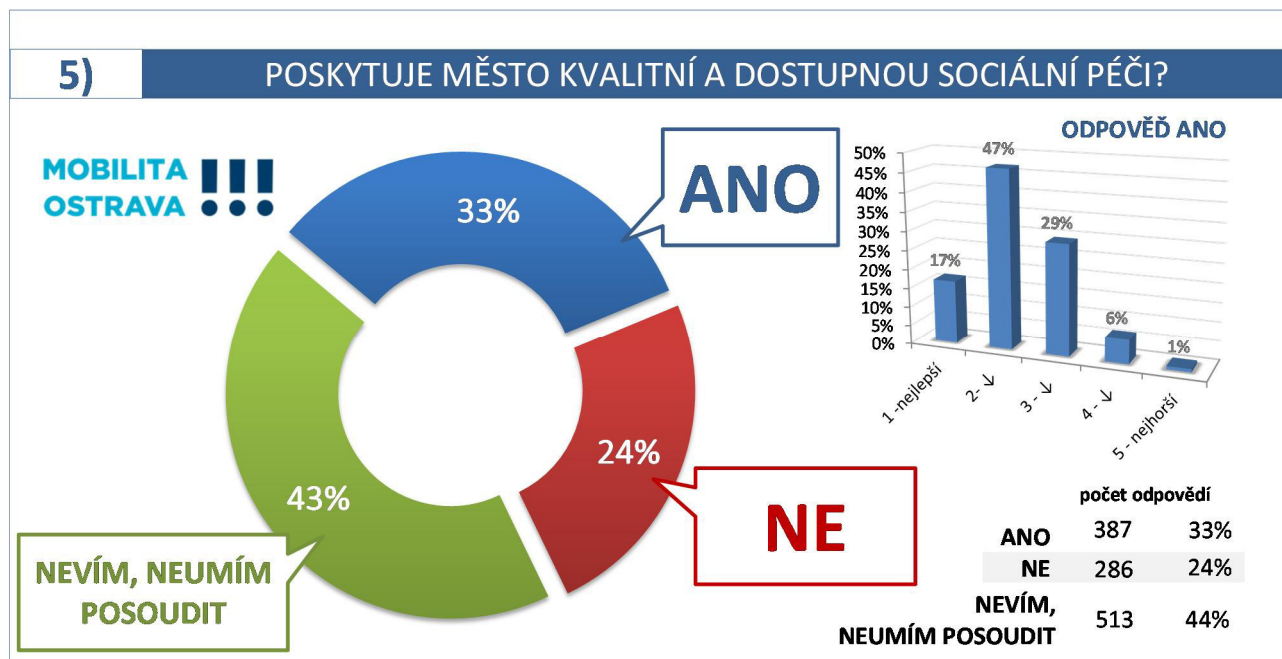
3.4 POSKYTUJE MĚSTO KVALITNÍ A DOSTUPNOU ZDRAVOTNÍ PÉČI?

Skvalitou 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.

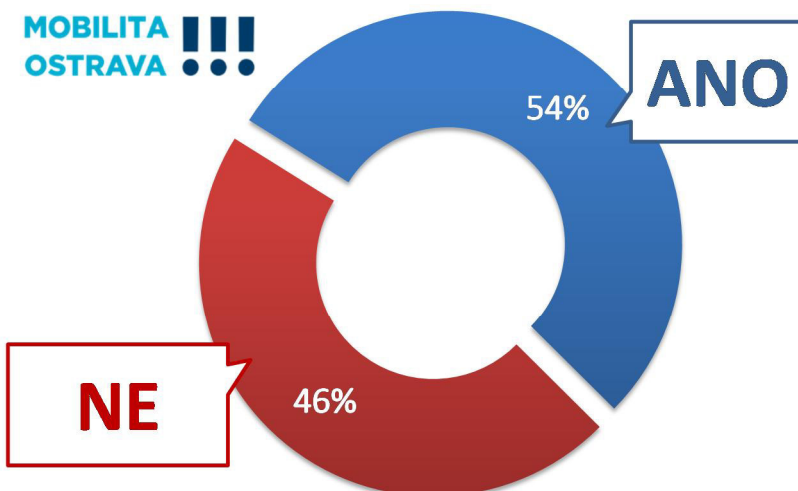
Skvalitou pěších cest je spokojeno pouze 54 % respondentů, z nich ji pak 41 % ve škálovém hodnocení klasifikuje na úrovni 2 a stejný podíl respondentů na úrovni 3. 46 % respondentů je s kvalitou pěších cest nespokojeno, možnost „nevím, neumím posoudit“ nebyla u této otázky k dispozici, neboť pěší infrastrukturu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

6a)

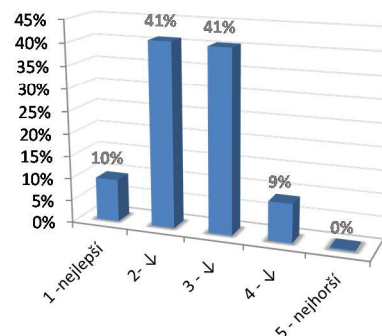
JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

Jste spokojen/a s kvalitou pěších cest v Ostravě?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



ODPOVĚĚ ANO



počet odpovědí

ANO	635	54%
NE	551	46%

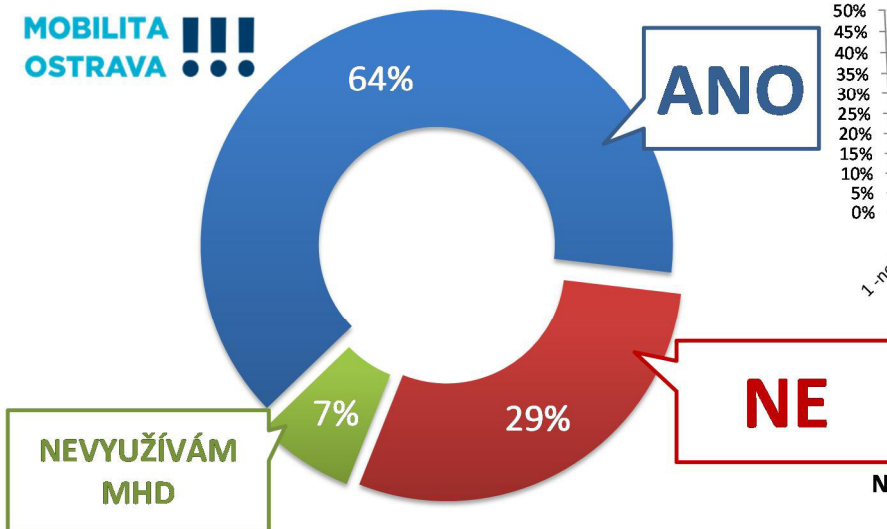
Sobslužností Ostravy městskou hromadnou dopravou je spokojeno 64 % respondentů, 29 % spokojeno není a pouze 7 % respondentů nevyužívá MHD. Ze spokojených občanů polovina klasifikovala ve škálovém hodnocení obsluhu na úrovni 2. Téměř třetina nespokojených respondentů by měla být impulsem pro město k detailnější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

6b)

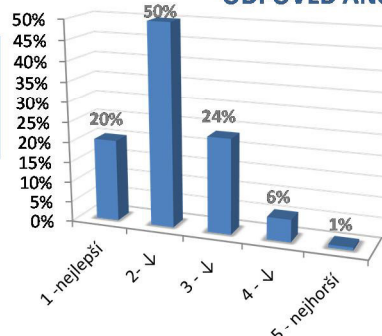
JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

Jste spokojen/a s obsluhností města MHD?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



ODPOVĚĚ ANO



počet odpovědí

ANO	760	64%
NE	346	29%
NEVYUŽÍVÁM MHD	80	7%

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.

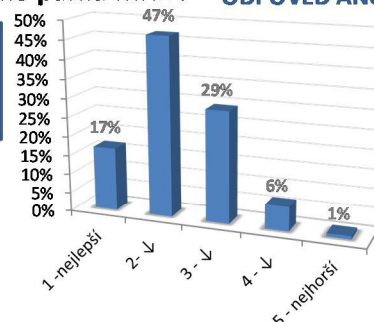
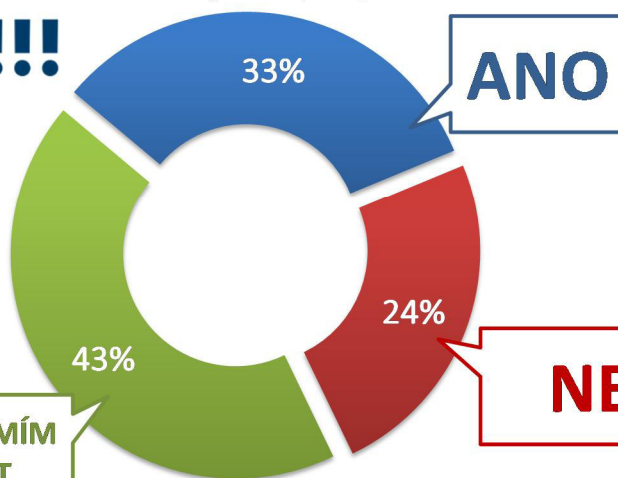
6c)

JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

Jste ve srovnání s ostatními městy v ČR spokojen/a s úrovní vozového parku MHD?

ODPOVĚĎ ANO

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



počet odpovědí	
ANO	387 33%
NE	286 24%
NEVÍM, NEUMÍM POSOUDIT	513 44%

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.

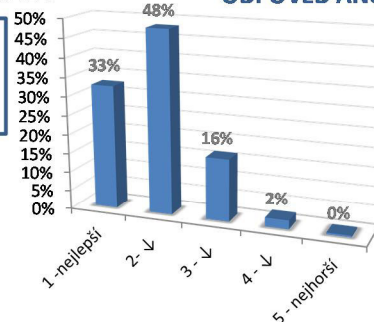
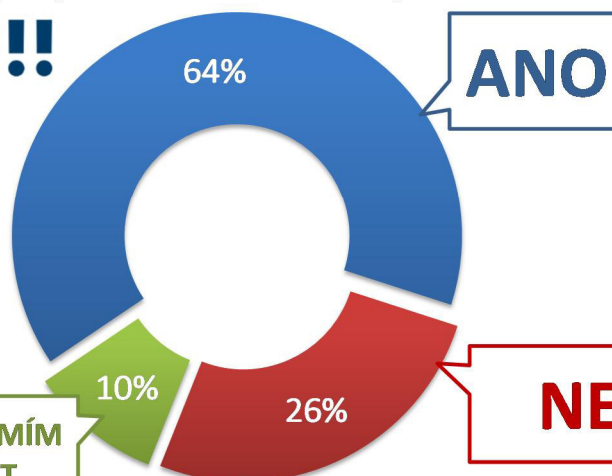
6d)

JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

Jste spokojen/a s druhovou nabídkou jízdních dokladů MHD?

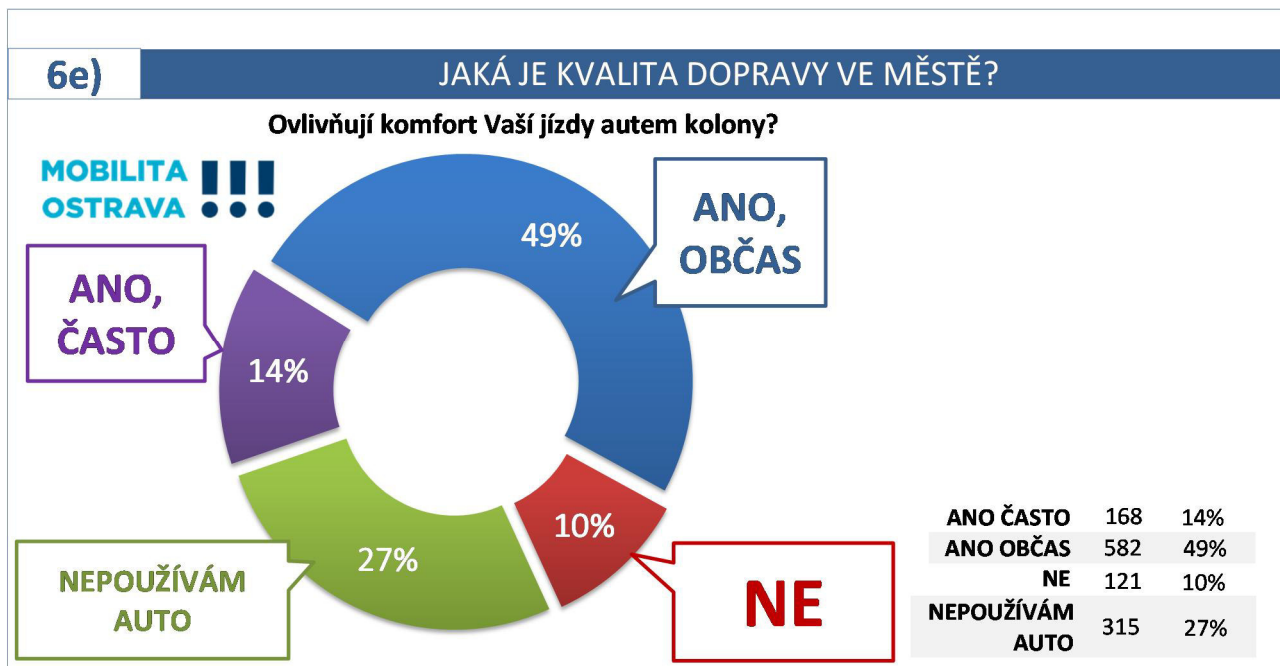
ODPOVĚĎ ANO

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!

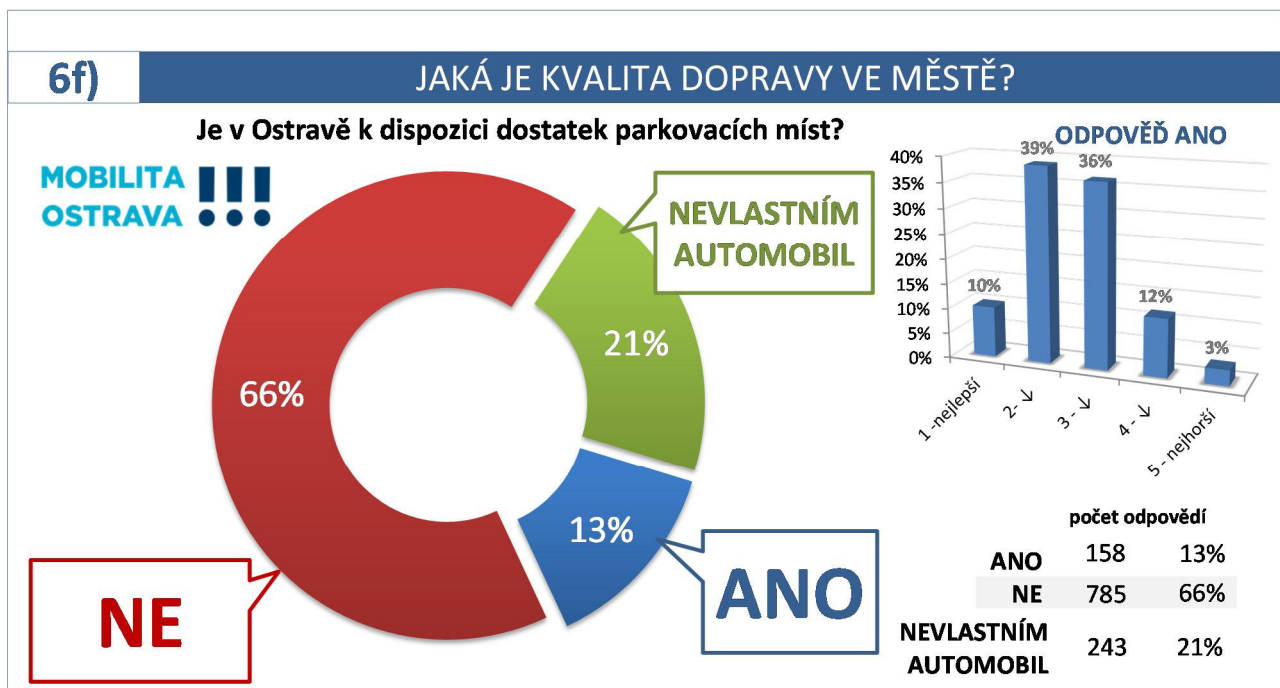


počet odpovědí	
ANO	764 64%
NE	309 26%
NEVÍM, NEUMÍM POSOUDIT	113 10%

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. Sdopravními 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

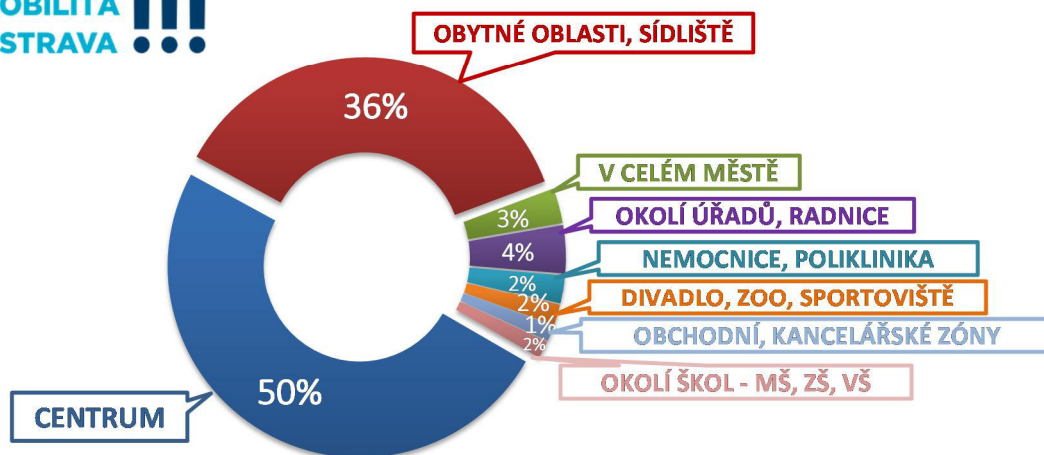
výsledkem je nevelké procentuální zastoupení okolí škol a zdravotnických zařízení zmiňované v problematických parkovacích lokalitách – 2 %.

6f)

JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

Je v Ostravě k dispozici dostatek parkovacích míst? - největší problémy s parkováním

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



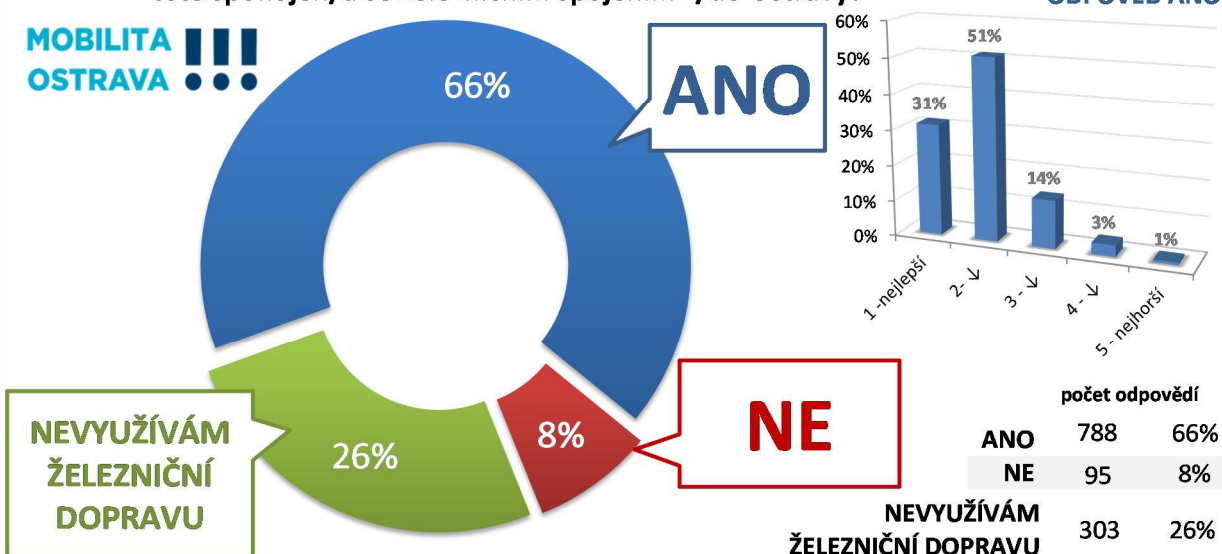
S železničním spojením z/do Ostravy není spokojeno pouze 8 % respondentů, 66 % je naopak spokojeno a 26 % dotazovaných železniční dopravu nevyužívá. Ve škálovém hodnocení ohodnotilo 82 % kladně odpovídajících železniční spojení na úrovni 1 – 2, tzn., že lze konstatovat spokojenost respondentů s železničním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

6g)

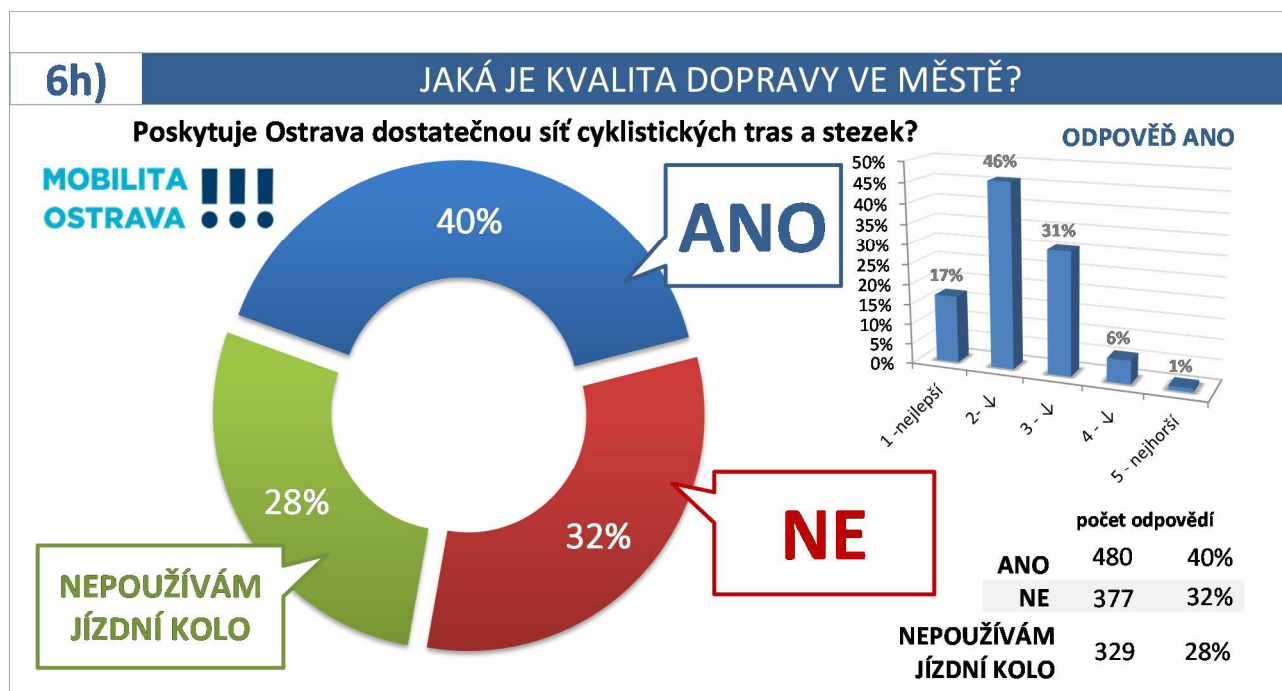
JAKÁ JE KVALITA DOPRAVY VE MĚSTĚ?

Jste spokojen/a se železničním spojením z/do Ostravy?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



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 nevychází.



3.7 CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?

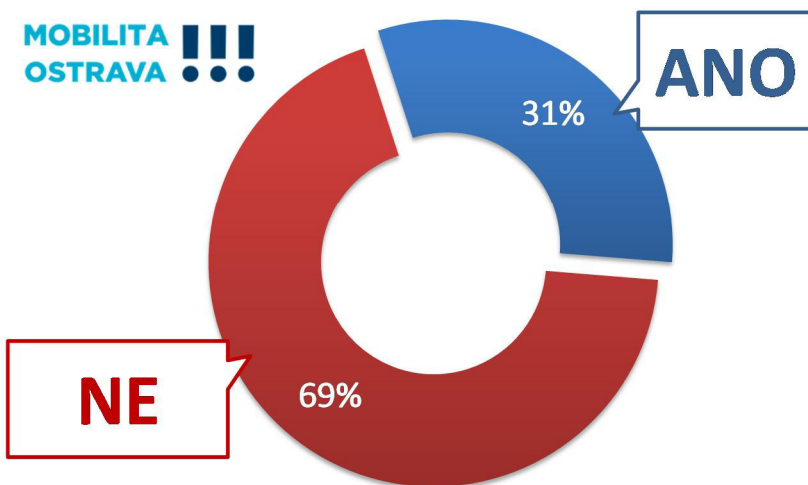
Výsledky otázky na pocit bezpečí jsou nelichotivé, až 69 % respondentů se v Ostravě necítí bezpečně, pouze 31 % ano. Je zde proto velký prostor pro zlepšení. Jedná se však o dlouhodobý a obtížně řešitelný problém úzce související s nezaměstnaností, sociální politikou, zvyšujícím se počtem ekonomicky 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.

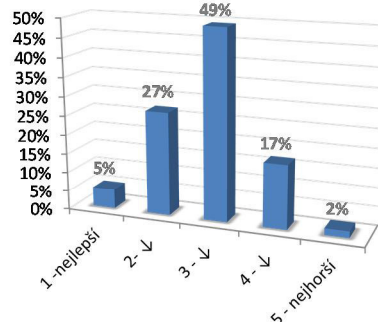
7)

CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



ODPOVĚĎ ANO



počet odpovědí		
ANO	371	31%
NE	815	69%

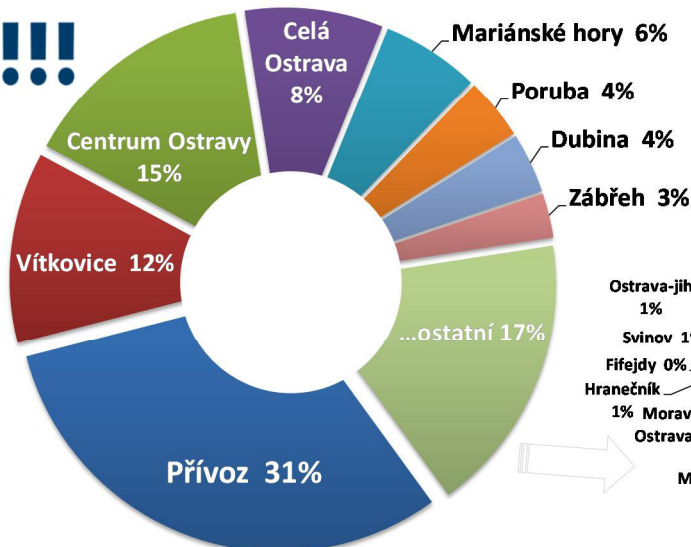
Za nejvíce nebezpečné z hlediska subjektivního pocitu označili respondenti Přívoz – 31 %, centrum Ostravy – 15 % a Vítkovice – 12%. Další lokality ukazují následující 2 grafy.

7)

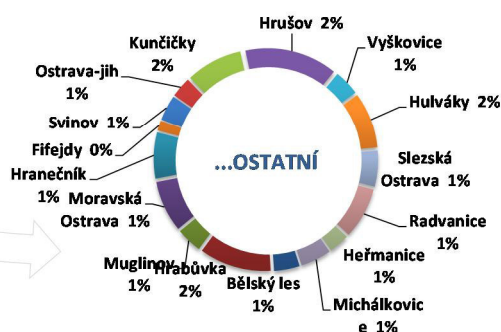
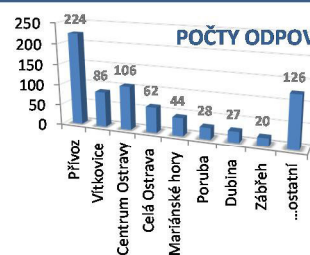
CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?

Uveďte prosím konkrétní místo, které považujete za nebezpečné.

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



POČTY ODPOVĚDÍ

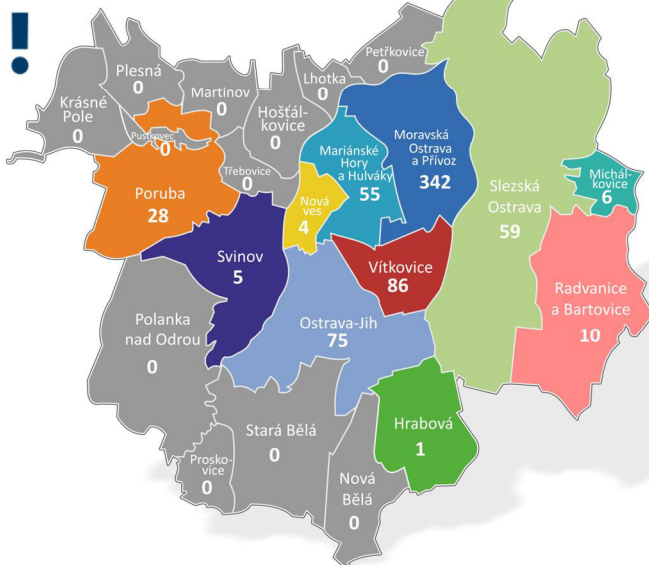


7)

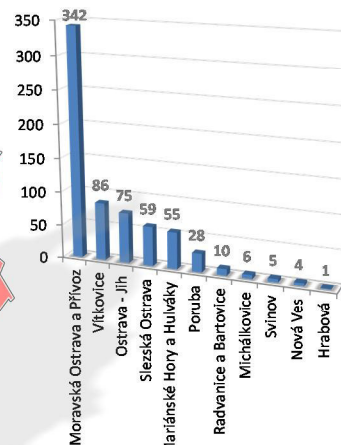
CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?

Uveďte prosím konkrétní místo, které považujete za nebezpečné.

MOBILITA
OSTRAVA



POČTY ODPOVĚDÍ



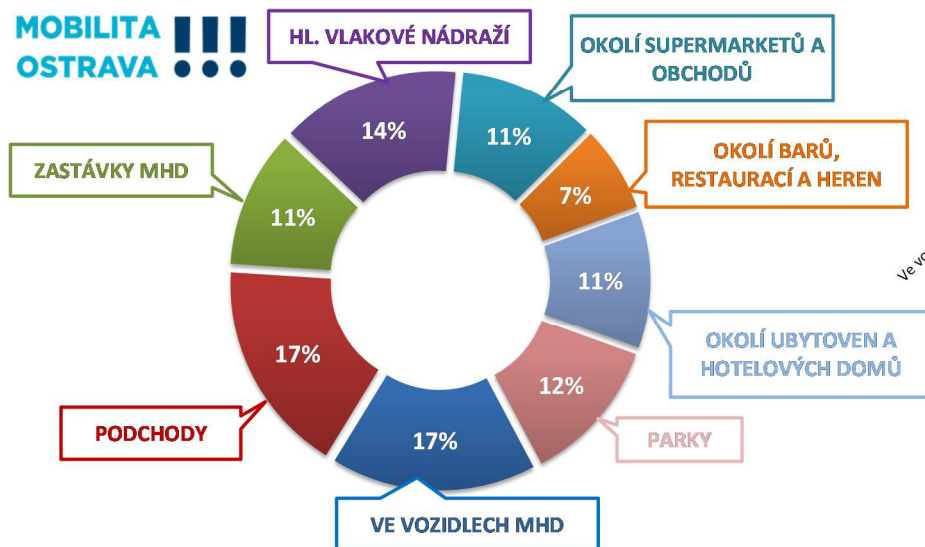
Část respondentů uvedla jako nebezpečné specifické místa – jako problematická místa byly označeny např. vozidla a zastávky MHD, podchody, oblast hl. vlakového nádraží, okolí supermarketů a obchodů, okolí ubytoven a hotelových domů, parky – tyto místa v hodnocení překračují 10 % (počítáno z odpovědí,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

7)

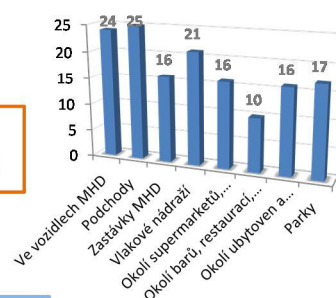
CÍTÍTE SE V OSTRAVĚ BEZPEČNĚ?

Uveďte prosím konkrétní místo, které považujete za nebezpečné.*

MOBILITA
OSTRAVA



POČTY ODPOVĚDÍ

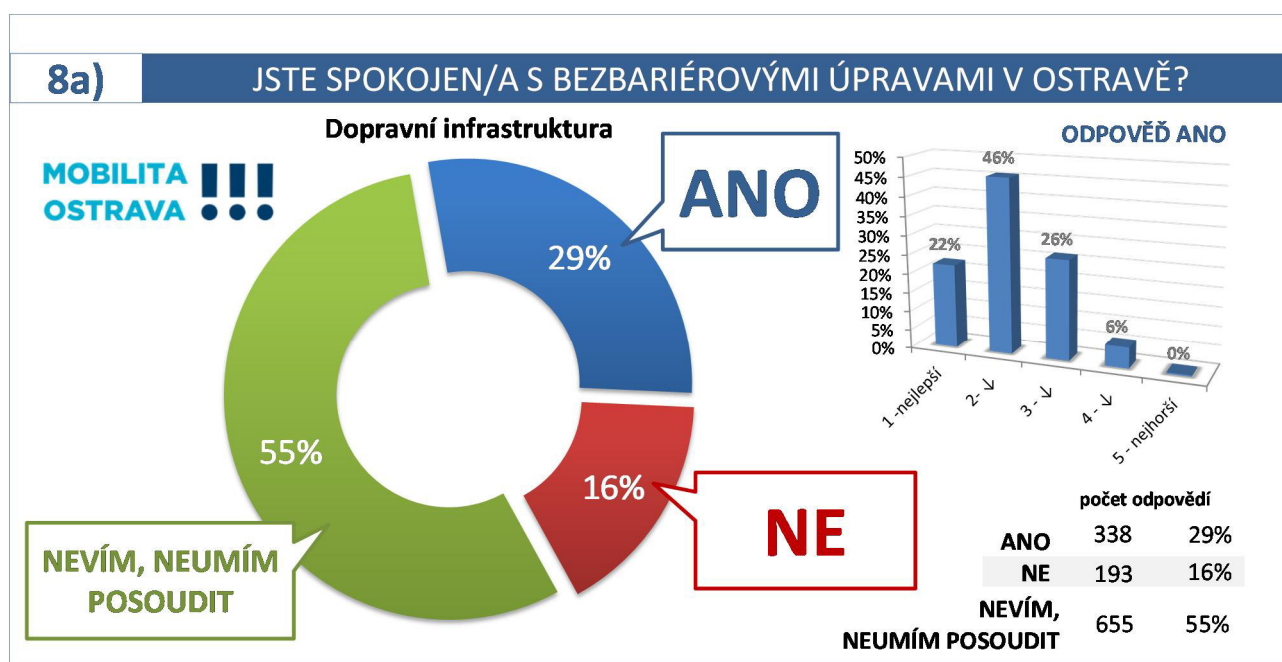


* specifická místa, uváděná respondenty - počet odpovědí 145 = 100%

3.8 JSTE SPOKOJEN/ A S BEZBARIÉROVÝMI ÚPRAVAMI V OSTRAVĚ?

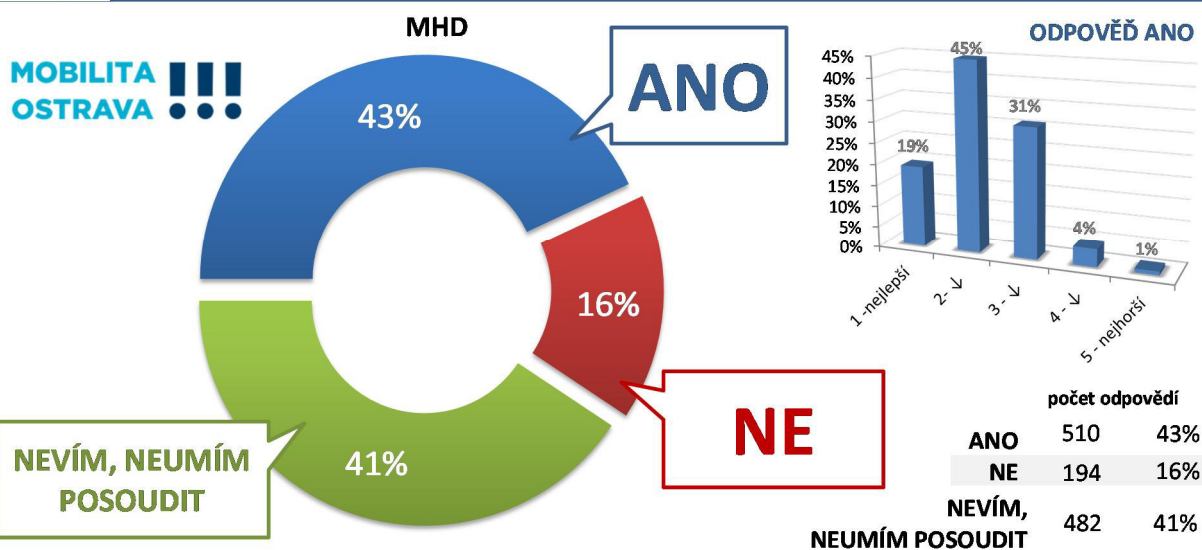
Otázka bezbariérových úprav byla rozdělena do 3 podotázek tak, aby mohli respondenti posoudit jak nájezdy na chodníky, vodící linie na chodnících, semaforey pro nevidomé, tak bezbariérové úpravy zastávek a vozů MHD a v neposlední řadě přístupnost veřejných budov.

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.



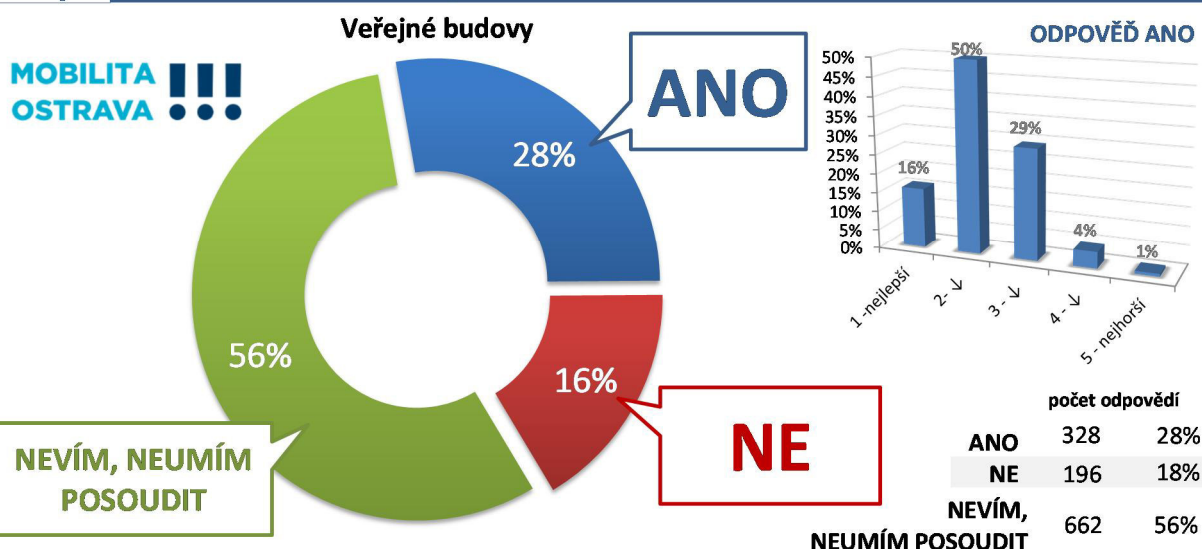
S bezbariérovostí MHD je spokojeno 43 % odpovídajících, nespokojeno 16 % a zbylých 41 % respondentů nedokázalo tuto otázku posoudit. Z kladně odpovídajících pak 95 % respondentů ohodnotilo bezbariérovost ve škálovém hodnocení v rozmezí 1 – 3, můžeme tedy bezbariérové úpravy zastávek a vozů MHD hodnotit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

8b) JSTE SPOKOJEN/A S BEZBARIÉROVÝMI ÚPRAVAMI V OSTRAVĚ?



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.

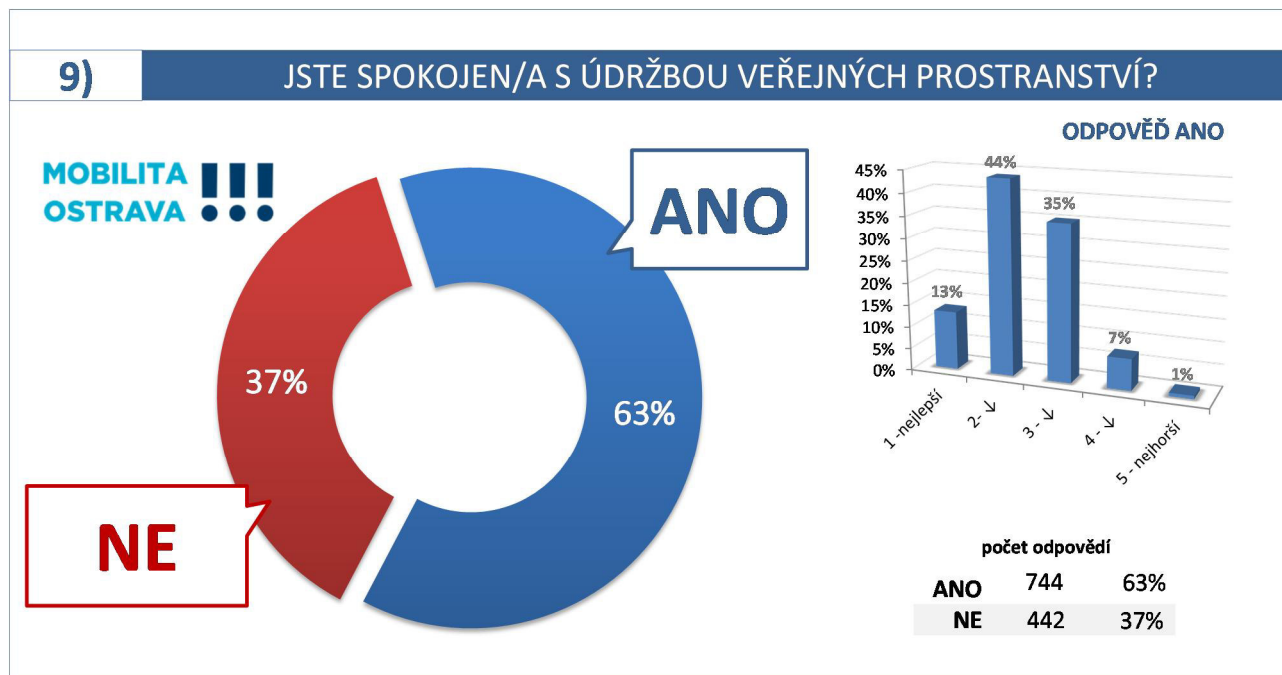
8c) JSTE SPOKOJEN/A S BEZBARIÉROVÝMI ÚPRAVAMI V OSTRAVĚ?



3.9 JSTE SPOKOJEN/ A S ÚDRŽBOU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ?

Súdržbou 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 chodnících, chůze mimo chodníky po upravovaných travnatých plochách apod.

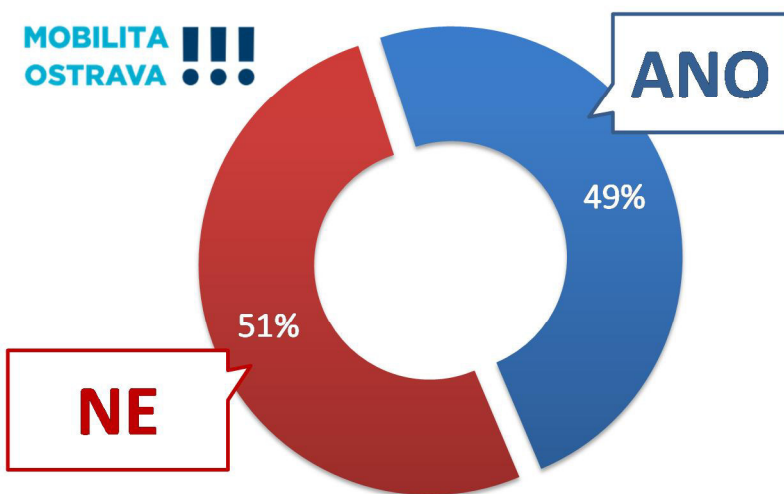


3.10 JE OSTRAVA DOSTATEČNĚ VYBAVENA MĚSTSKÝM MOBILIÁŘEM ?

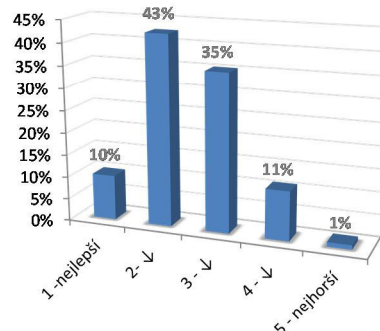
Dle názoru nadpoloviční většiny respondentů není Ostrava dostatečně vybavena městským mobiliářem – konkrétně není spokojeno 51 %, spokojeno je naopak 49 % dotazovaných. Tento výsledek ukazuje, že také toto téma si zaslouží pozornost a zejména zlepšení. Stejně jako při údržbě veřejných prostranství i 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 řádech dnů a týdnů po instalování nových kusů.

10) JE OSTRAVA DOSTATEČNĚ VYBAVENA MĚSTSKÝM MOBILIÁŘEM?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



ODPOVĚĚ ANO



počet odpovědí

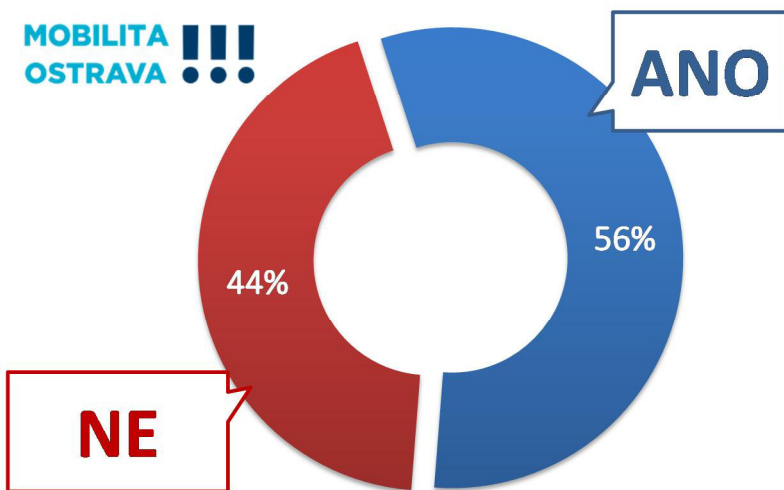
ANO	577	49%
NE	609	51%

3.11 JE V OSTRAVĚ DOSTATEK ZELENÝCH A RELAXAČNÍCH PLOCH?

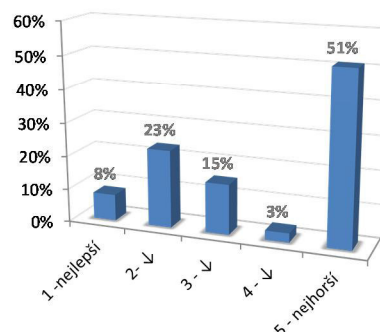
Smnožstvím zelených a relaxačních ploch je spokojeno 56 % respondentů, nespokojeno pak zbývajících 44 %. Tento výsledek by měl být impulsem k řešení a návrhu možných zlepšujících opatření ze strany města.

11) JE V OSTRAVĚ DOSTATEK ZELENÝCH A RELAXAČNÍCH PLOCH?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



ODPOVĚĚ ANO



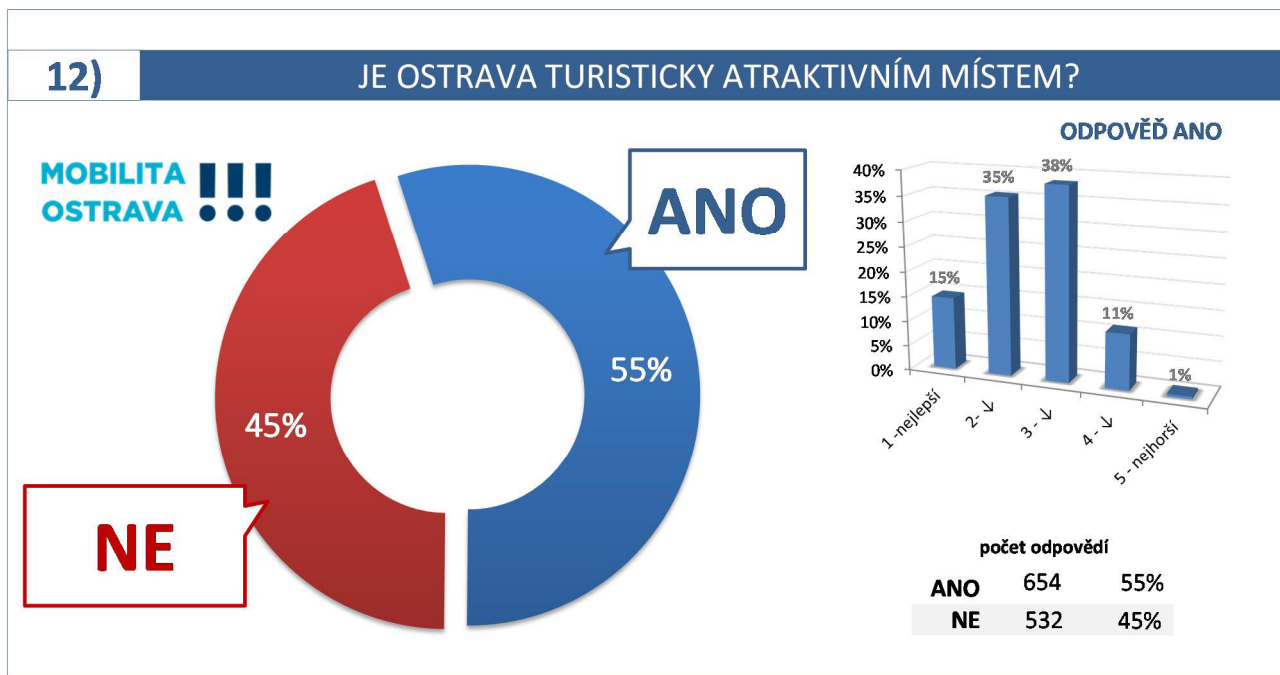
počet odpovědí

ANO	667	56%
NE	519	44%

3.12 JE OSTRAVA TURISTICKY ATRAKTIVNÍM MÍSTEM?

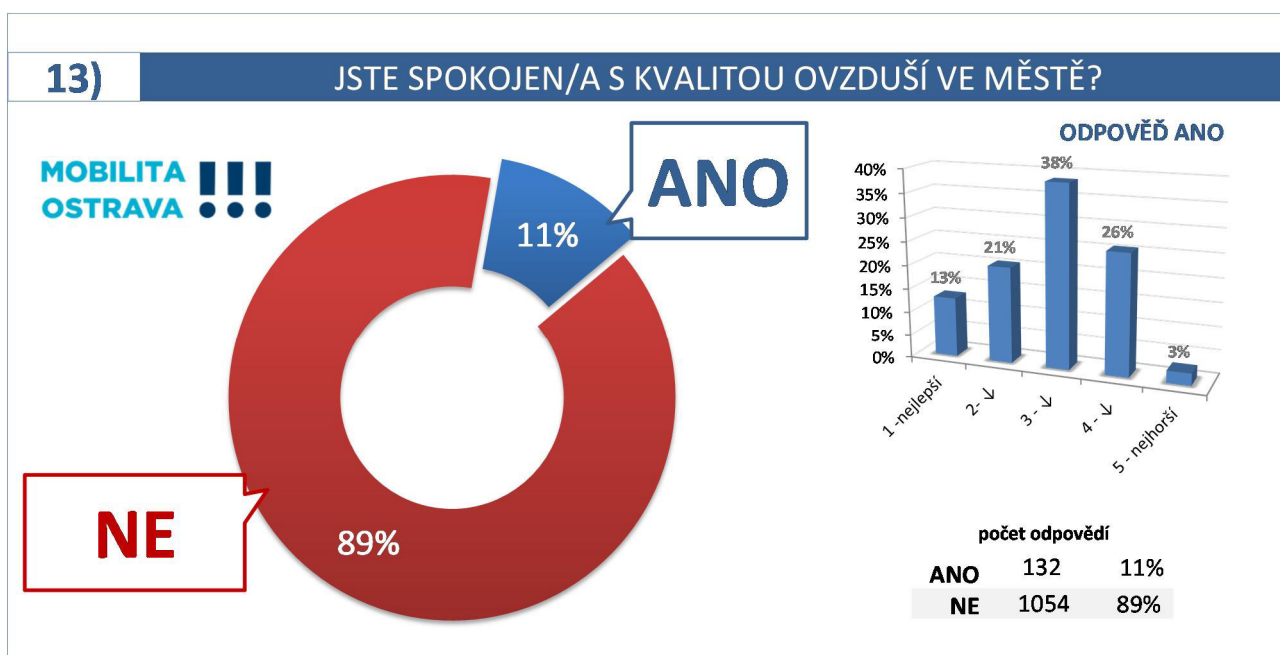
Za turisticky atraktivní považuje Ostravu 55 % respondentů. Turistická atraktivita je dána především lokalizací města, množstvím historických a přírodních zajímavostí, ale lze ji zvýšit např. množstvím a kvalitou poskytovaných služeb ve městě, kvalitním dopravním spojením apod., což do jisté míry ovlivnit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



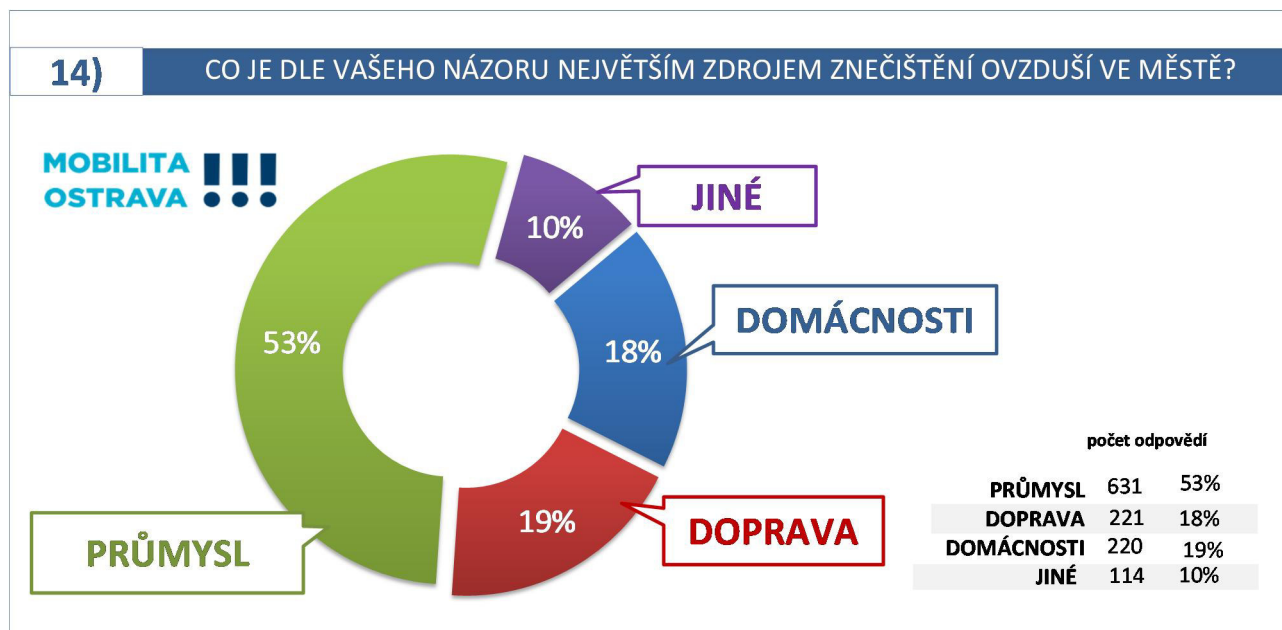
3.13 JSTE SPOKOJEN/ A S KVALITOU OVZDUŠÍ VE MĚSTĚ?

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.

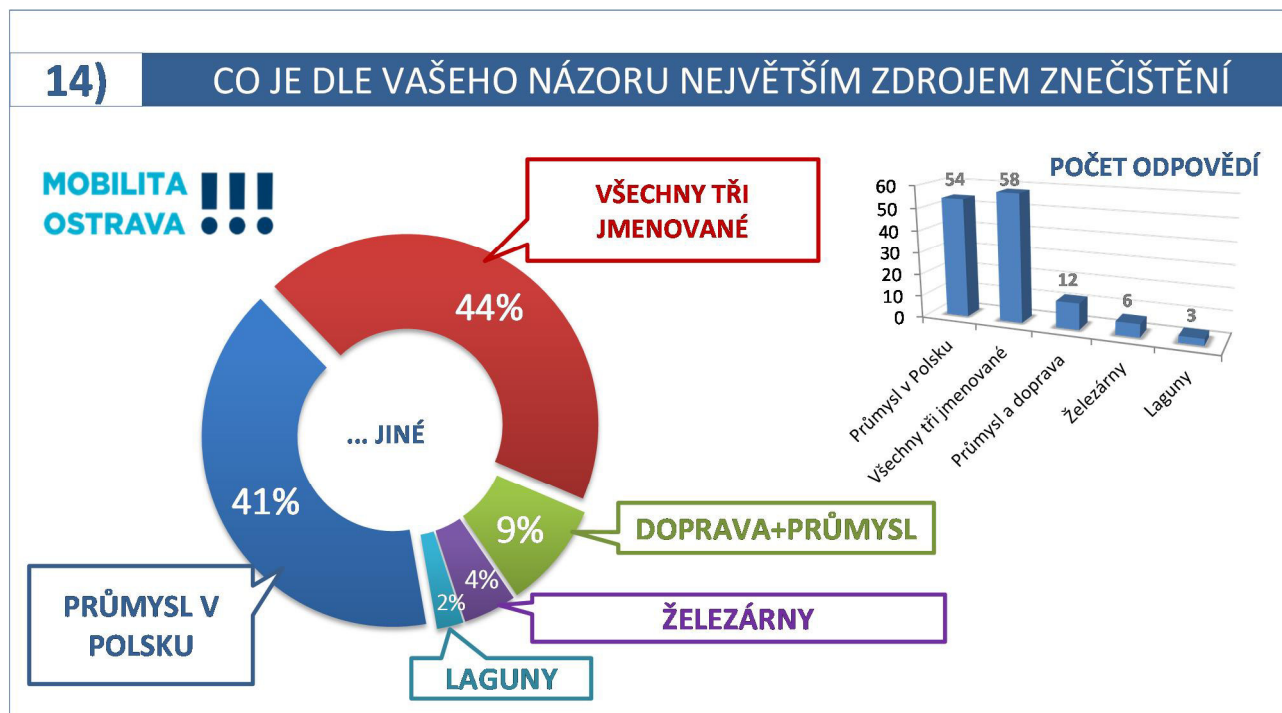


3.14 CO JE DLE VAŠEHO NÁZORU NEJVĚTŠÍM ZDROJEM ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ VE MĚSTĚ?

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 %.

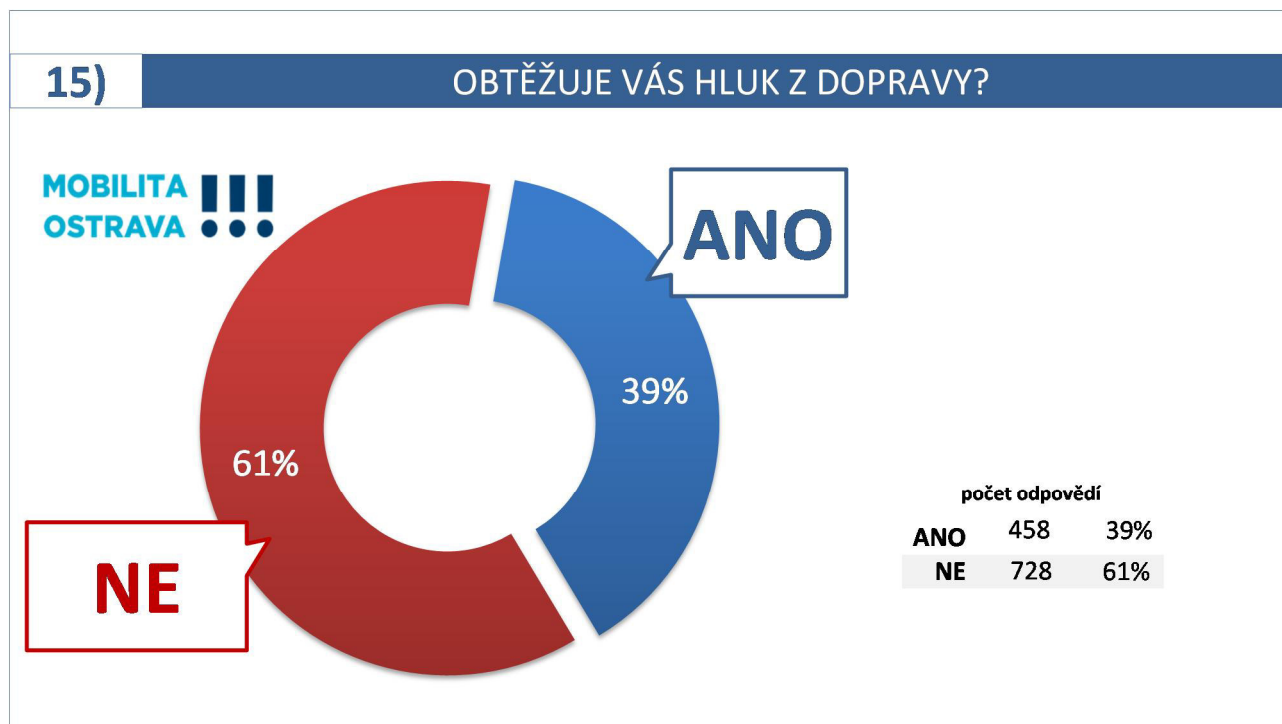


Z kategorie jiné pak jako další negativní faktor ovlivňující kvalitu ovzduší uvádí respondenti polský průmysl a laguny (uváděné železářny lze zahrnout do skupiny průmysl). 44 % respondentů pak za produkci znečištění ovzduší vidí kombinaci všech tří uváděných zdrojů – průmysl, dopravu i domácnosti.



3.15 OBTEŽUJE VÁS HLUK Z DOPRAVY?

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

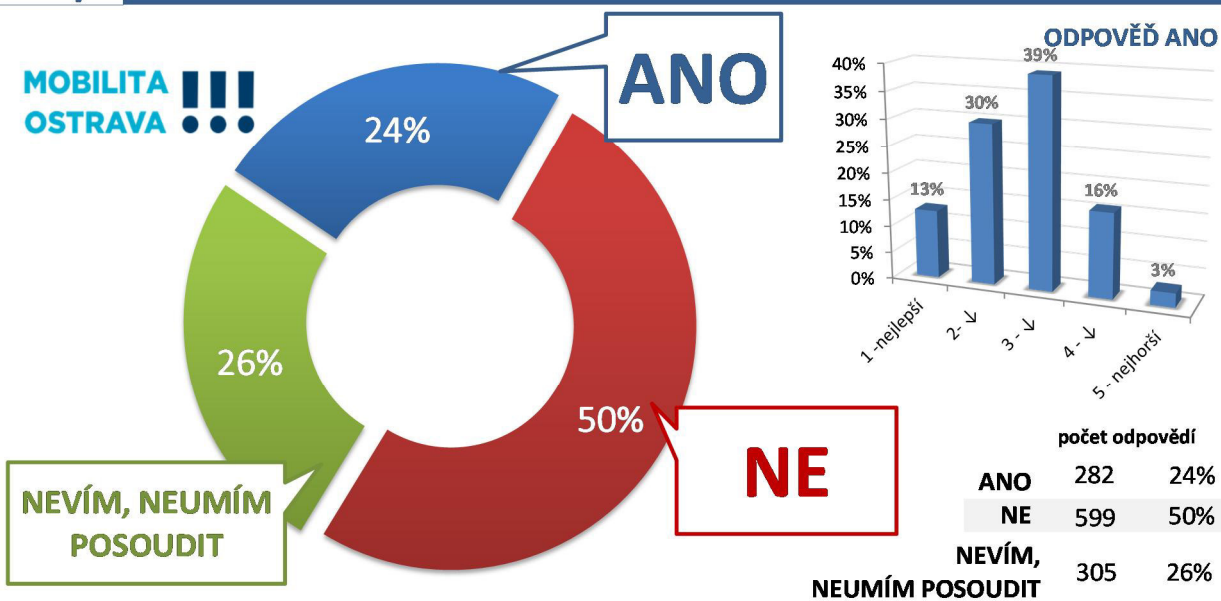


3.16 MÁTE POCIT, ŽE M ŮŽETE OVLIVNIT BUDOUCÍ ROZVOJ MĚSTA?

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.

16)

MÁTE POCIT, ŽE MŮŽETE OVLIVNIT BUDOUCÍ ROZVOJ MĚSTA?

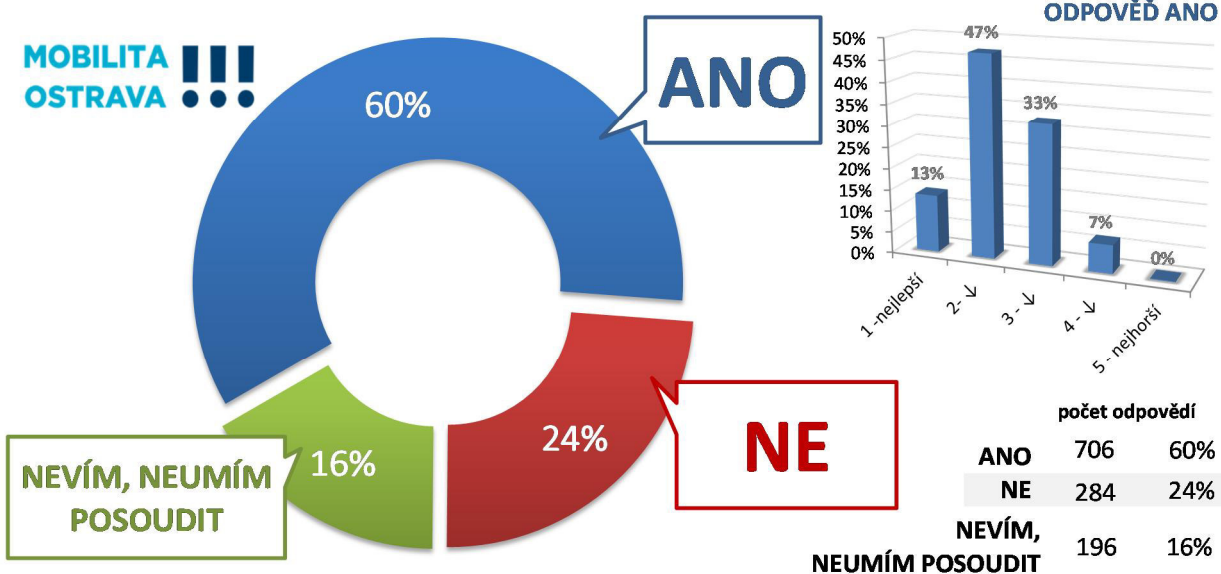
MOBILITA
OSTRAVA !!!


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.

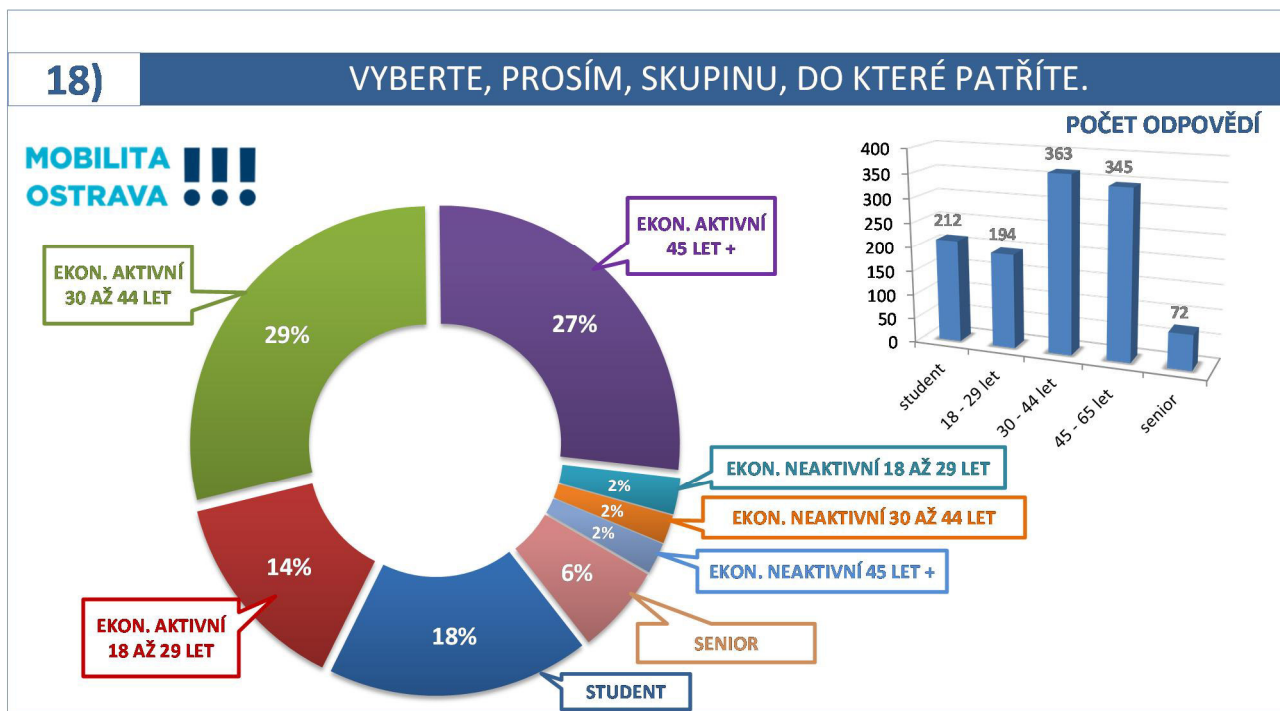
17)

INFORMUJE MĚSTO DOSTATEČNĚ O AKTUÁLNÍM DĚNÍ?

MOBILITA
OSTRAVA !!!


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.

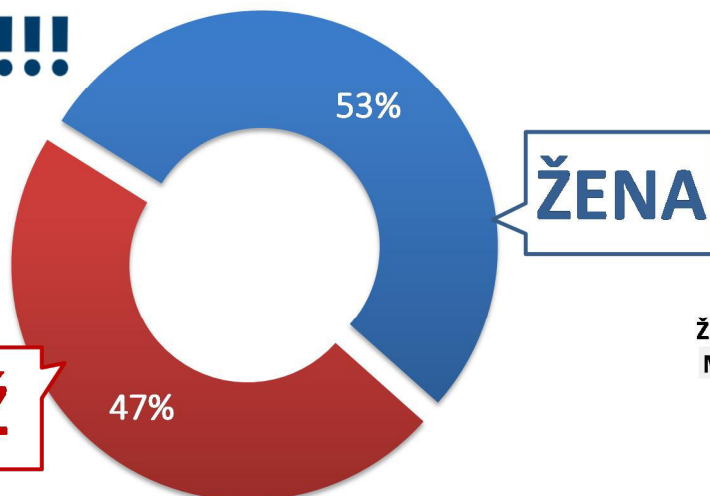
Jak již bylo uvedeno, průzkumu se zúčastnilo 53 % žen a 47 % mužů.

19)

UVEĎTE, PROSÍM, VAŠE POHLAVÍ.

MOBILITA
OSTRAVA !!!

MUŽ



počet odpovědí

ŽENA	625	53%
MUŽ	561	47%

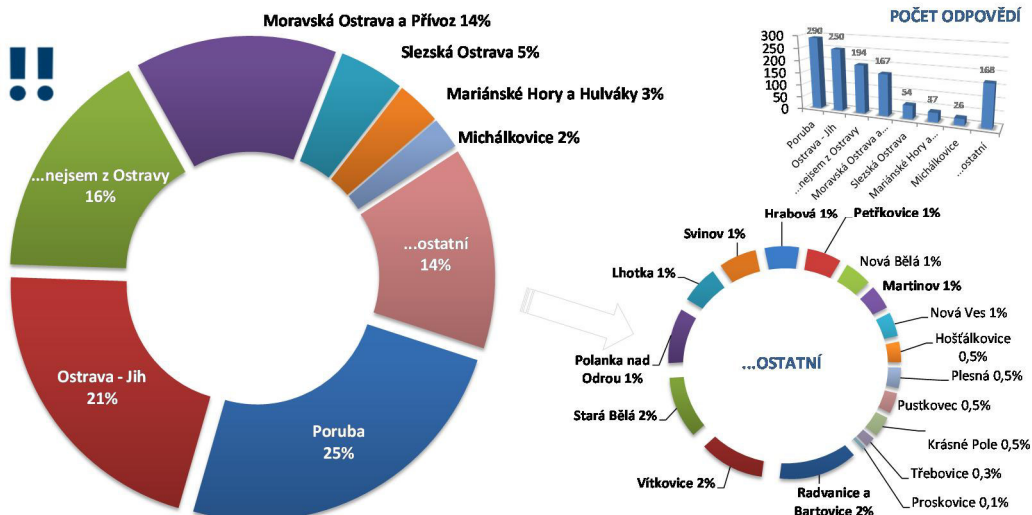
3.20 VE KTERÉ OSTRAVSKÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI BYDLÍTE?

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 !!!



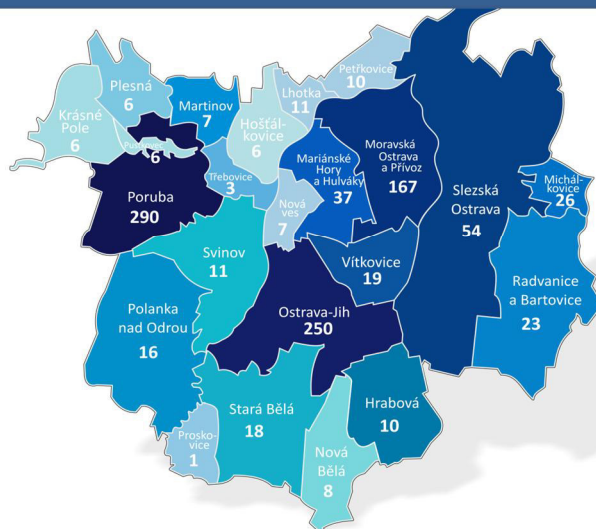
POČET ODPOVĚDÍ



20)

VE KTERÉ OSTRAVSKÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI BYDLÍTE?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



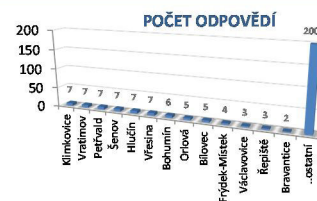
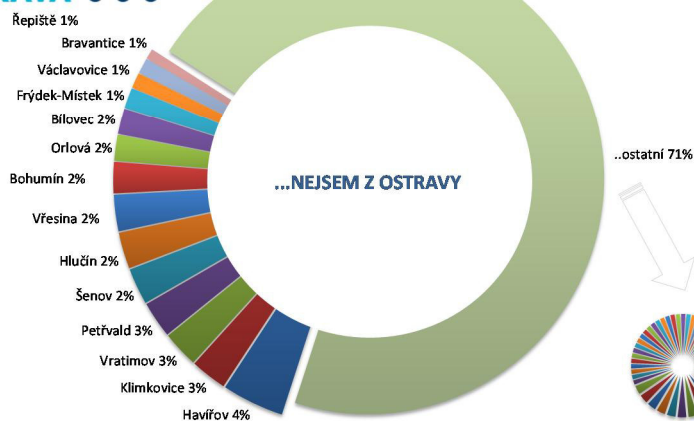
+194 odpovědí nejsem z Ostravy

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.

20)

VE KTERÉ OSTRAVSKÉ MĚSTSKÉ ČÁSTI BYDLÍTE?

MOBILITA !!!
OSTRAVA !!!



4 ZÁVĚR

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že **lidé jsou spokojeni s nabídkou obchodů a služeb a 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 kvalitou ovzduší (89 % nespokojených), 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“.