

# Mobilita Ostrava – Aktuality

## Jak projekt postupuje?

Projekt Integrovaný plán mobility Ostrava dospěl v březnu roku 2015 do **ukončení analytické části dokumentace**. Hlavním cílem této části dokumentace bylo **podrobné popsání výchozího stavu** dopravní infrastruktury a provozu města (komunikace, městská hromadná doprava, pěší a cyklistická doprava, intenzity, průzkumy, kvalita) a z toho plynoucí **nalezení problémů** a možných **příležitostí** v oblasti udržitelné mobility města. Celá dokumentace analytické části obsahuje cca **300 stran textu, grafické přílohy a výsledky podpůrných průzkumů**. Kompletní dokumentace bude k dispozici veřejnosti na webové stránce: [www.mobilita-ostrava.cz](http://www.mobilita-ostrava.cz).

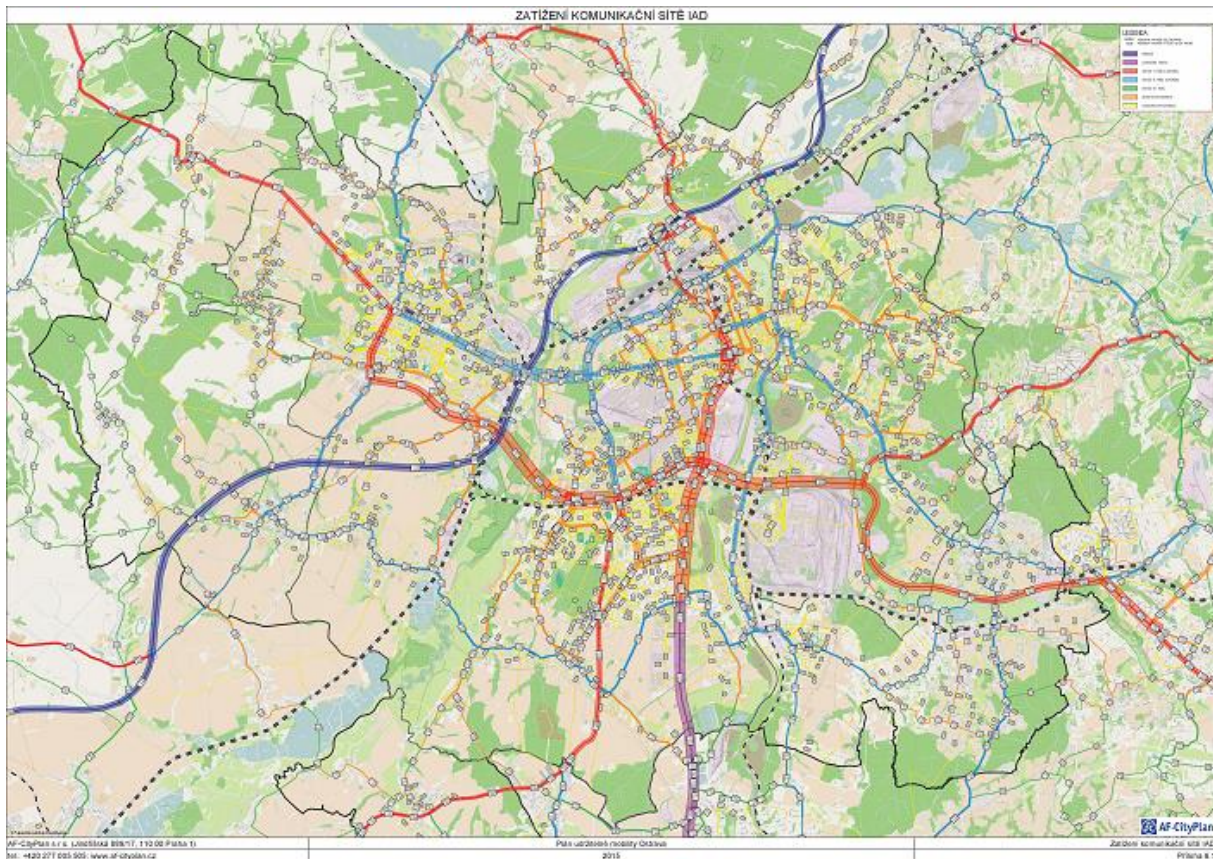
**Projekt nyní přešel do fáze návrhu**, který bude po svém schválení radou města na několik dalších let stěžejním koncepčním materiálem pro plánování rozvoje všech druhů dopravy na území města Ostravy.

## Co se lze dočíst v analytické části?

Vzhledem k poměrně obsáhlé analytické části dokumentace jsou v následujícím textu **shrnuty závěry**, které hodnotí stávající stav dopravní infrastruktury a zároveň jsou velmi solidním podkladem pro návrhovou část dokumentace.

## Dopravní model

Pro území okresu Ostrava **byl vytvořen počítačový tzv. multimodální dopravní model**, který zahrnuje kompletní komunikační síť města, všechny linky městské i příměstské hromadné dopravy a cyklistické stezky. Model dopravy je vytvořen pomocí programového vybavení, které bylo vyvinuto na univerzitě v německém Karlsruhe a jeho využití je celosvětové. Jedním z výstupů multimodálního modelu je **dopravní zatížení ostravské komunikační sítě automobilovou dopravou pro rok 2015** (příloha 6.1). Intenzity dopravy jsou vypočteny pro průměrný pracovní den v roce 2015. Dalším výstupem jsou dílčí výpočty, které zobrazují **intenzity vozidel v ranní či odpolední špičce**.



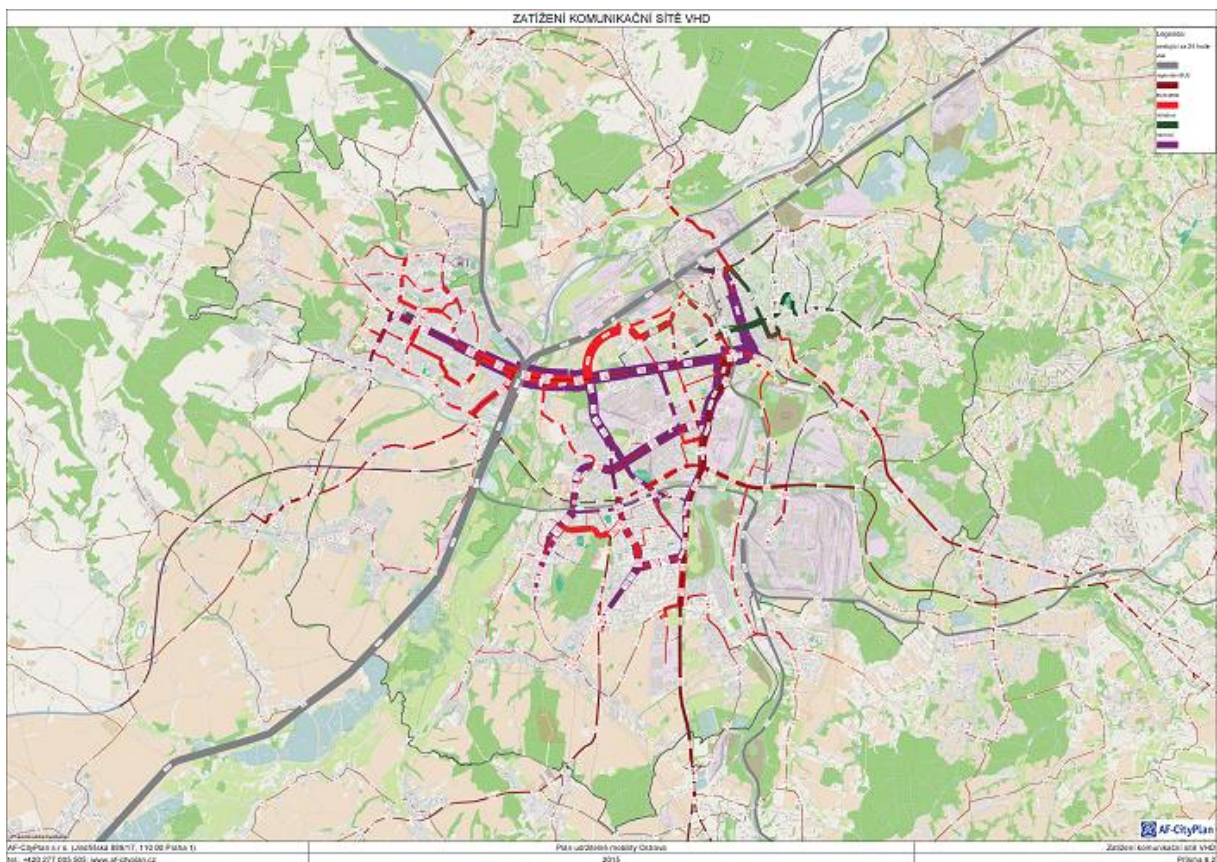
Multimodální model prokázal, že systém komunikací na území města, je z celkového pohledu **dostatečně kapacitní**. Vyskytují se na něm ovšem **lokální problematické křižovatky a úseky**. Většina posuzovaných komunikací vykazuje příznivé hodnoty z hlediska hustoty provozu, neboť je využito méně než 45% kapacity komunikací. Až 90% využití kapacity komunikace můžeme zaznamenat na ulicích Opavská, Místecká, Plzeňská, Hlučínská, 17. listopadu a Muglinovská. **Dopravně nejzatíženější komunikací na území města je ulice Rudná**, kde je na dopravně exponovaných úsecích vyčerpána kapacita komunikace až přes 90%. Na takto dopravou zatížených komunikacích se vytvářejí kolony vozidel, což je způsobeno nedostatečnou kapacitou některých úrovnňových křižovatek (příloha 11.2).

## **Integrovaný systém veřejné hromadné dopravy**

**Součástí multimodálního modelu je i veřejná hromadná doprava**, včetně příměstské dopravy (příloha 6.2). Do modelu jsou zadány aktuální jízdní řády, aby bylo možné s co nejvyšší přesností vypočítat počty cestujících za celý den nebo v ranní či odpolední špičce dle dopravního prostředku. Veřejná hromadná doprava v Ostravě zahrnuje železniční, autobusovou meziměstskou a všechny systémy městské hromadné dopravy. Celý systém funguje jako jeden **celek, který je součástí Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje**. V rámci analytické části dokumentace byly **identifikovány problémy hromadné dopravy** a možné příležitosti pro další rozvoj a zvýšení atraktivity.



Jak bylo ověřeno provedenými průzkumy, **značnou konkurencí hromadné dopravy je automobilová individuální doprava**. Je to dáno zejména dostatečnou kapacitou městských komunikací, kdy jízda osobním vozidlem do centra se i přes problémy s parkováním stále časově vyplatí. Dalším **problémem klesající atraktivity hromadné, a to zejména tramvajové dopravy je nízký pocit bezpečnosti**. Tento fakt zmínilo vysoké procento dotázaných občanů města v dotazníkovém průzkumu. Obyvatele města dále trápí komfort veřejné hromadné dopravy (např. nevybavené zastávky), dále pak zvyšování počtu přestupů a nízká preference vozidel veřejné hromadné dopravy v běžném provozu. Všechna tato zjištění jsou podkladem pro opatření, která budou součástí návrhové části dokumentace.



## Cyklistika ve městě

Poslední částí dopravního modelu je **model cyklistické dopravy**, do kterého jsou zadány kromě místních komunikací s pohybem cyklistů i cyklostezky a cyklotrasy (příloha 6.3). Modelem jsou vypočteny intenzity cyklistů za celý den, a také intenzity v ranní či odpolední špičce.

**Provoz cyklistů** se v Ostravě soustředí do měsíců březen – listopad, a to **převážně do slunných dnů**. Stávající síť cyklistických komunikací v Ostravě je i přes poměrně velkou délku tras nekompletní a nehomogenní. Značná část stezek je ve velmi špatném technickém stavu, některé úseky jsou vedeny po komunikacích s intenzivní motorovou dopravou bez úprav a řada úseků je

vyznačena pouze směrovými tabulkami. **Pro podporu cyklistické dopravy je třeba dobudovat cyklistickou síť a bezpečná křižení s ostatními druhy dopravy.** S tímto závěrem bude dále pracováno v návrhové části dokumentace.

### **Další využití modelu**

Multimodálnímu modelu dopravy byla v rámci analytické části věnována zhotovitelem i zástupci objednatele značná pozornost, neboť je to jeden z pilířů, na kterém bude budována návrhová část dokumentace. Modelem dopravy budou prověřovány vybrané rozvojové záměry města, které budou součástí scénářů budoucího směřování města. **Návrh scénářů budoucího vývoje města a jeho fungování dopravy** je diskutován mezi zhotovitelem a objednatelem a kromě stavebních akcí je zvažována i další řada opatření a iniciativ, které mají vliv na intenzity dopravy a počty cestujících v hromadné dopravě.

### **Parkování – doprava v klidu**

Významným ovlivňujícím prvkem dopravního chování obyvatel a návštěvníků je doprava v klidu. Město Ostrava se potýká se stejnými problémy s parkováním jako jiná česká města. Během posledních 25 let došlo k výraznému nárůstu počtu vozidel, na který nejsou města dimenzována, což se projevuje nejvíce v centru města a oblastech s vysokopodlažní zástavbou (sídliště). Během analytické části dokumentace byly tyto oblasti zmapovány a v návrhové části budou navržena opatření, která se budou snažit nevyhovující stav co nejvíce řešit. Vzhledem k omezeným zejména finančním možnostem je nutné problematiku parkování dále řešit. Pozornost bude zaměřena na stávající sídliště, centrální část města a potom i na nové rozvojové plochy, kde s pokračující výstavbou zejména administrativních budov dochází postupně k úbytku počtu parkovacích míst pro místní občany.

### **Bezpečnost dopravy a bezpečí uživatelů dopravního prostoru**

Bezpečnost dopravy je jedním z problémů, který je většinou ovlivněn lidským faktorem. Část viny na vzniku dopravních nehod má i stav dopravní infrastruktury. V rámci tohoto projektu jsou uvedeny možné příležitosti, jak úpravou dopravní infrastruktury částečně tyto příčiny dopravních nehod eliminovat. V globálním měřítku dochází v posledních letech ke snižování počtu dopravních nehod a jejich následků, což je způsobeno větší segregací dopravy, budováním rychlostních silnic, dálnic a obchvatů a bezpečnějšími vozidly. Významným faktorem je i postupné odstraňování dopravních závad na komunikační síti.

Řidiči motorových vozidel v Ostravě způsobí přes 2/3 dopravních nehod. Dle údajů z roku 2013 klesl podíl nehod zaviněných chodci o 41%, naopak počet nehod zaviněných cyklisty stoupl o 57%.

Pokud vztáhneme počet nehod v místě k intenzitě dopravy, dostaneme tzv. relativní nehodovost. Křižovatky s nejvyšší mírou relativní nehodovosti jsou ul. Nádražní x ul. U Hl. nádraží, ul. Halasova x SV a JV rampa a ul. Na Jízdárně x ul. Zelená. Úseky s nejvyšší mírou relativní nehodovosti jsou ulice Nádražní, JV rampa Rudná x Místecká a ulice Francouzská.

Nejvíce nehod s chodci bylo zaznamenáno na ul. Dr. Martíňka v úseku tramvajový přejezd – rampa Místecká a v ul. Horní v úseku Moravská – Provaznická. Nejvíce nehod s účastí cyklistů zaznamenáno na křižovatce ul. Opavská x Sjízdná, na křižovatce Halasova x Výstavní, na ul. Horní v úseku Moravská – Provaznická a ul. Hlučínská v úseku Stará Hlučínská – Slovenská.

Cílem do návrhové části je snížení počtu příčin nehod z hlediska stavu dopravní infrastruktury, jako jsou např. opatření ke snížení intenzity, zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech, bezpečné zastávky hromadné dopravy, bezpečné trasy pro cyklisty.

Ideálně chceme postupným plánem úprav komunikační sítě snížit úmrtí na následky dopravních nehod na hodnotu blízkou nule a dále zajistit ochranu nejzranitelnějších účastníků provozu (chodci a cyklisti) pomocí bezpečných přechodů a cyklotras.

## **Závěr**

Zpracování analytické části poukázalo na některé problémy ve stávající dopravní infrastruktuře města, které je nutno do budoucna řešit. V opačném případě se potom jedná o nežádoucí odkládání problému a jeho neřešení se negativně projeví v budoucích letech. Návrhová část proto musí shrnout jednotlivé balíky opatření v oblasti investic, provozu, podpory a regulace tak, aby se Ostrava mohla vyvíjet jako město příjemné k žití, dobrá adresa, kde chytrá dopravní řešení a opatření pomohou Ostravu zařadit mezi „Evropská chytrá a přemýšlejší města“.