MOBILITA OSTRAVA !!!

AF-CityPlan

OSTRAVA!!!

INTEGROVANÝ PLÁN MOBILITY OSTRAVA

část III. - návrhová
Zásobník objektů

Příloha 1.2

Investice do vaší budoucnosti
Evropská unie
PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
ROP Moravskoslezsko 2007-13

Integrovaný plán mobility Ostrava

ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ

Objednatel: Statutární město Ostrava
Prokešovo náměstí 8
729 30 Ostrava

Zastoupený: Ing. Ivo Hařovským, náměstkem primátora

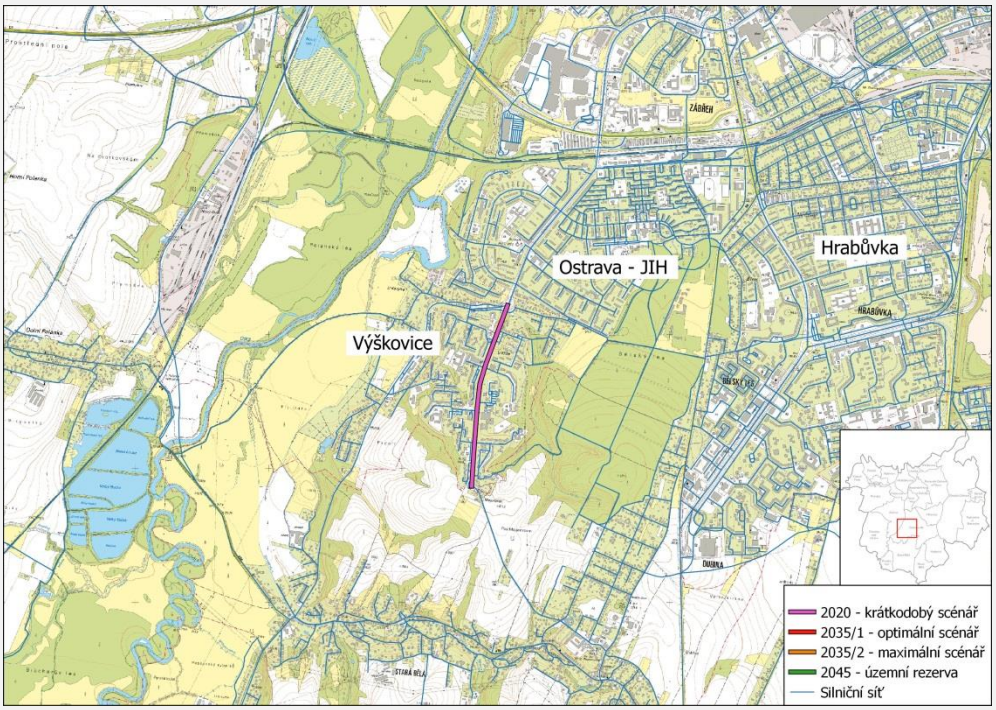
Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
Zastoupený: Ing. Milanem Komínkem ve věcech smluvních
Autorský kolektiv: Ing. Ondřej Kyp
Bc. Ivan Ženíšek
Ing. Klára Sekyrová

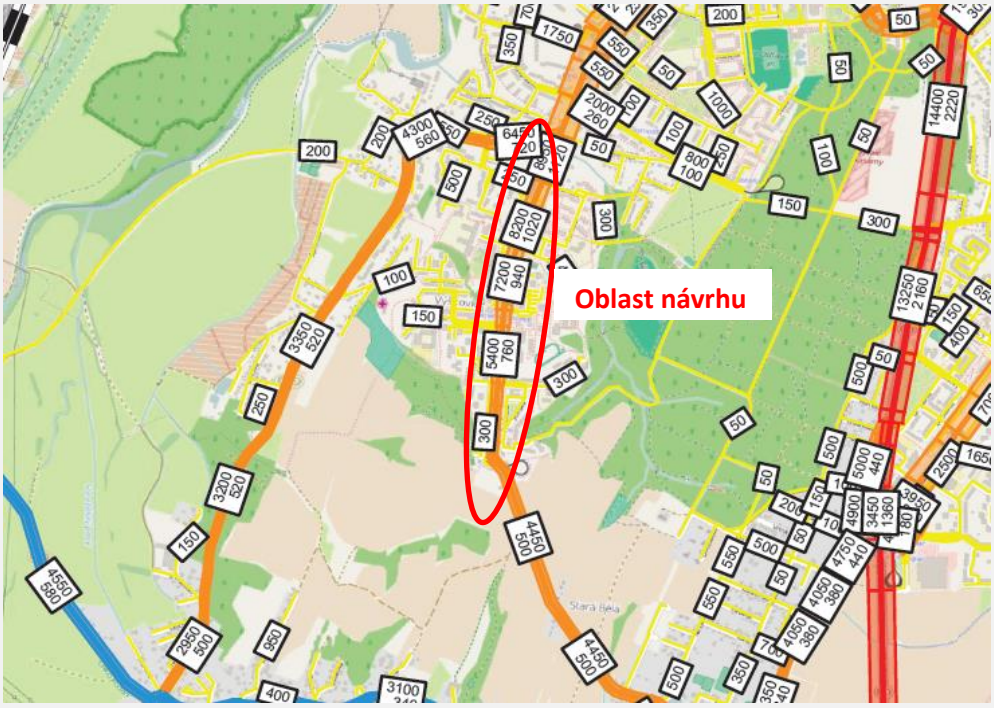
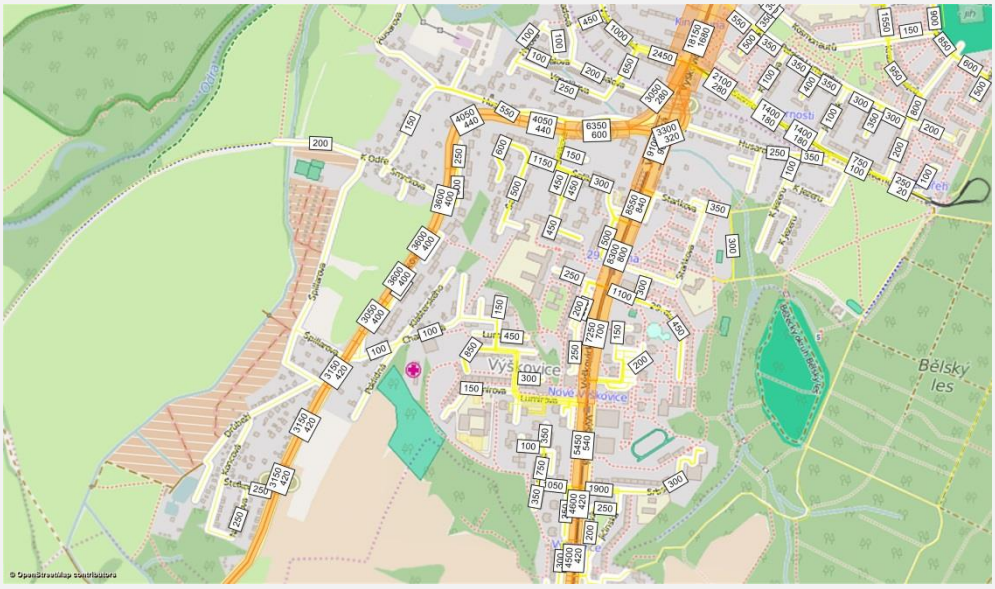
Kontrola: Ing. Jiří Landa

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 025
Datum: Srpen 2015

Investice do vaší budoucnosti
Evropská unie
PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
ROP Moravskoslezsko 2007-13

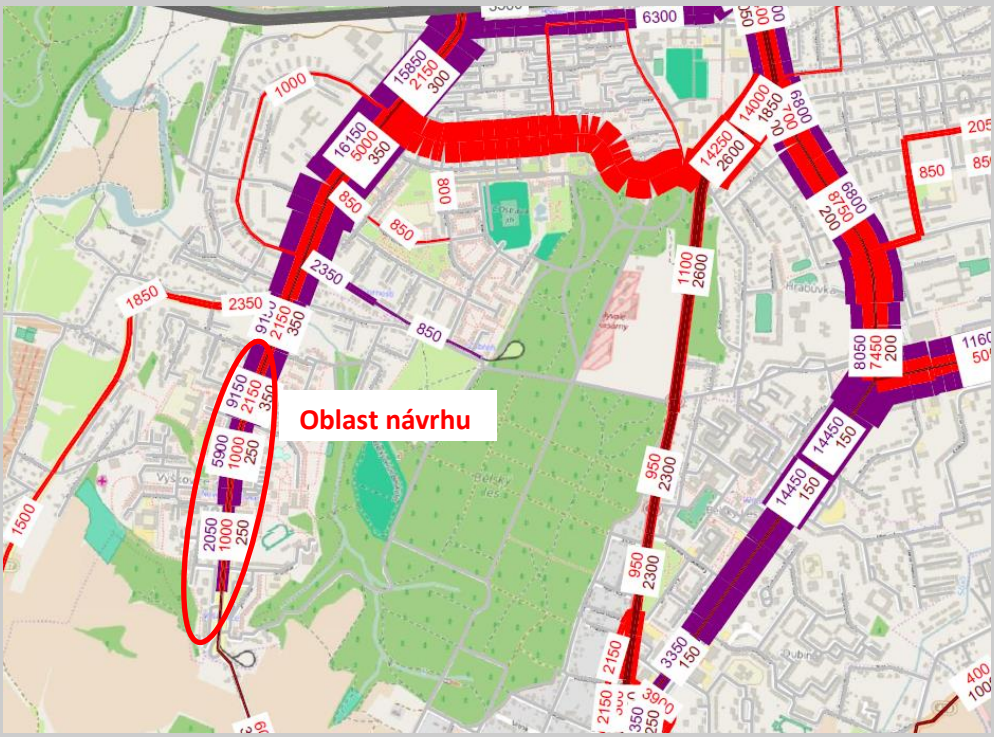
1. ULICE VÝŠKOVICKÁ - ZÚŽENÍ NA 2 PRUHY V ÚSEKU ZAST. VÝŠKOVICE - PROSKOVICKÁ

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Nemá vazbu na územní plán.
Stávající stav	Ulice Výškovická je vybudována jako směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace s tramvajovým pásem uprostřed. Intenzity dopravy na této komunikaci dosahují hodnot 9 000 voz/den. Pro daný rozsah intenzit, vykazuje komunikace přebytečné rezervy kapacity.
Popis návrhu	Vzhledem k předpokládanému růstu intenzit je vhodné ulici přebudovat ze čtyřpruhového uspořádání na dvoupruhové. Vznikne tak prostor pro vytvoření cyklistických pruhů a rozšíření zastávek VHD a chodníkových ploch. Úprava profilu komunikace dále umožní výsadbu zeleně.
Přínosy	- zvýšení bezpečnosti (omezení rychlosti vozidel) - vyšší architektonická úroveň - podpora cyklistické dopravy - bezbariérové přechody pro chodce
Rizika	- krátké kongesce před křižovatkami v době dopravní špičky

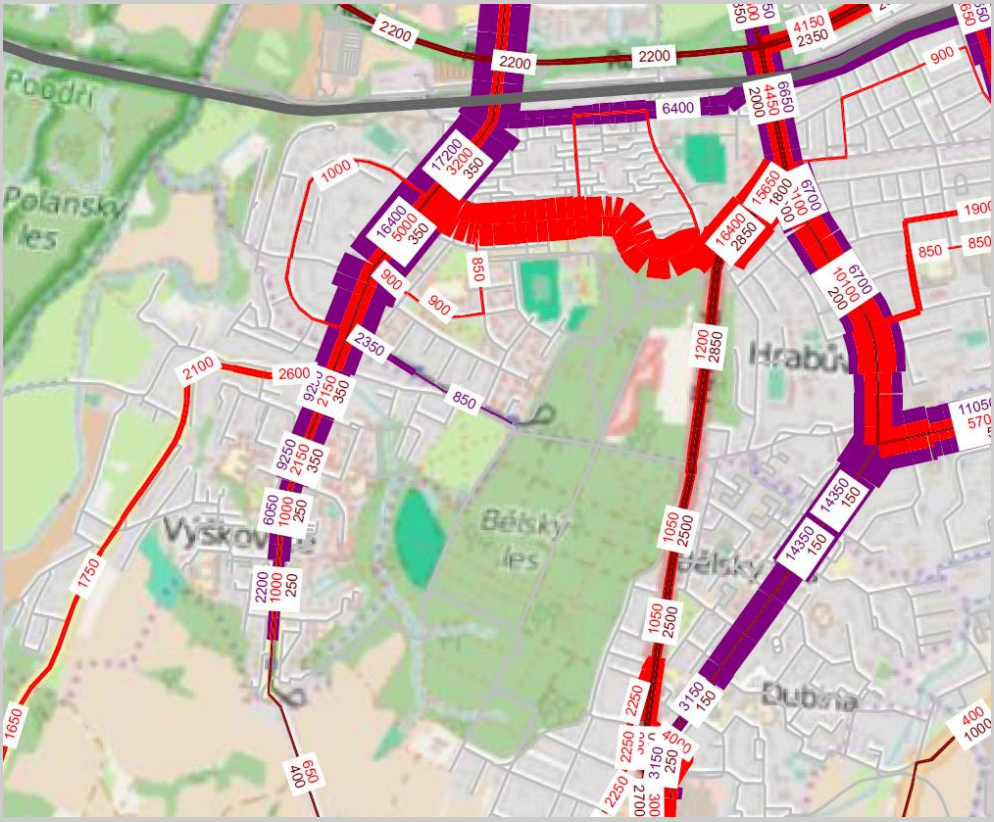
Účinnost stavby v dopravním systému	Dojde ke zklidnění dopravy. Stavba nebude mít vliv na intenzitu dopravy, vybudováním cyklistických pruhů může dojít k nárůstu počtu cyklistů.
Posuzované scénáře	2020 – Ulice Výškovická – zúžení na 2 pruhy v úseku zast. Výškovice – Proskovická
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

VHD

Současný stav

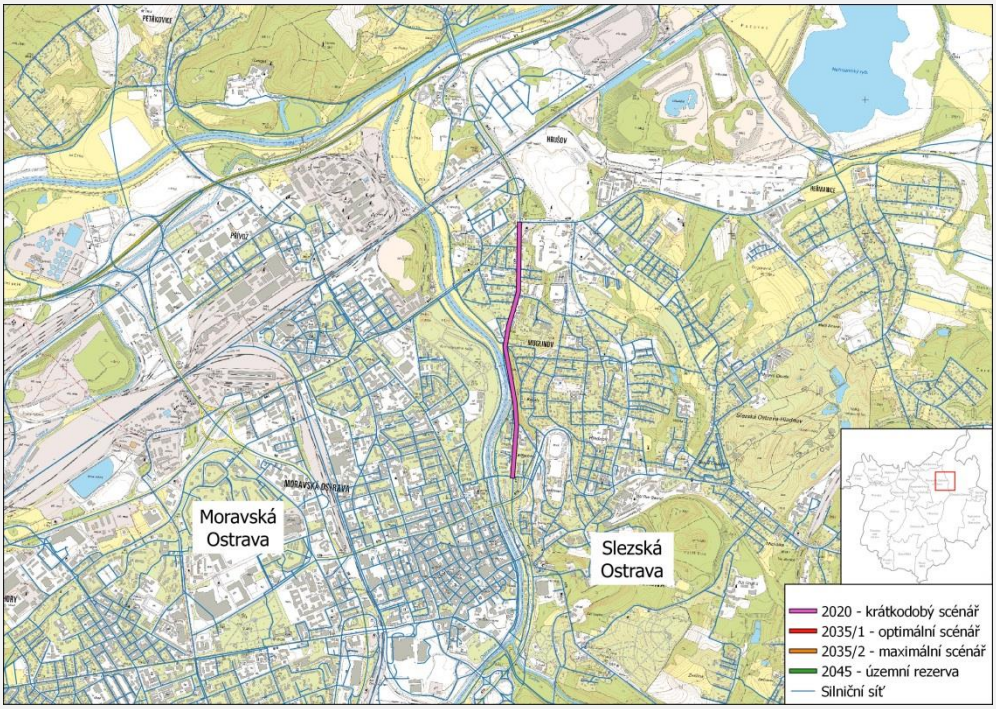


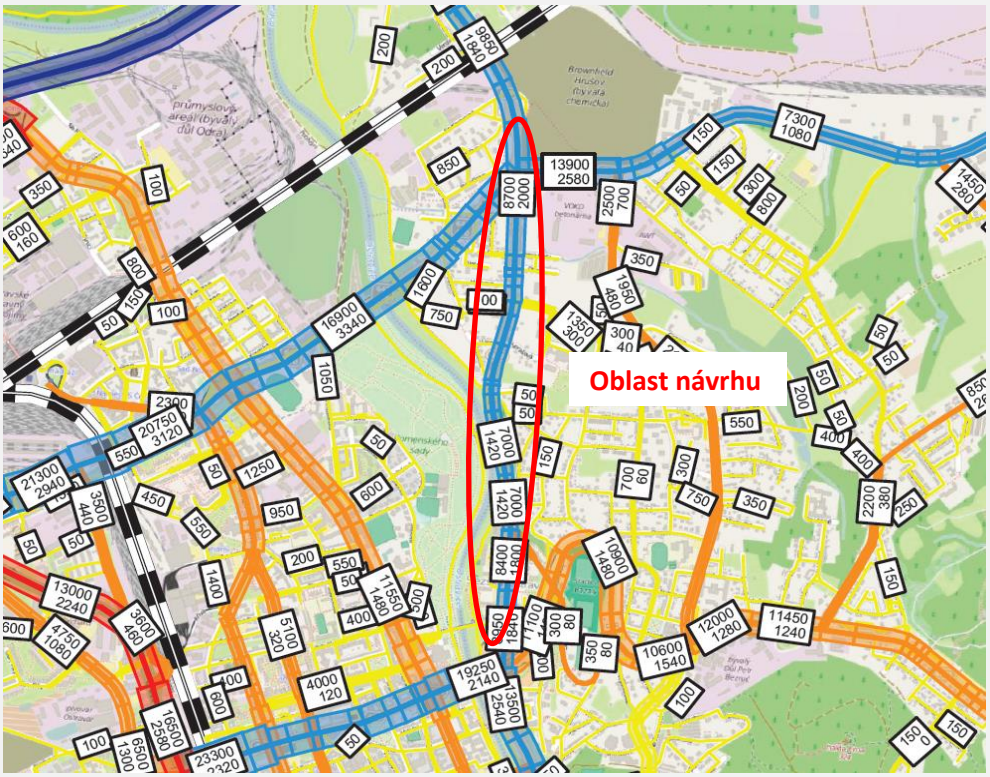
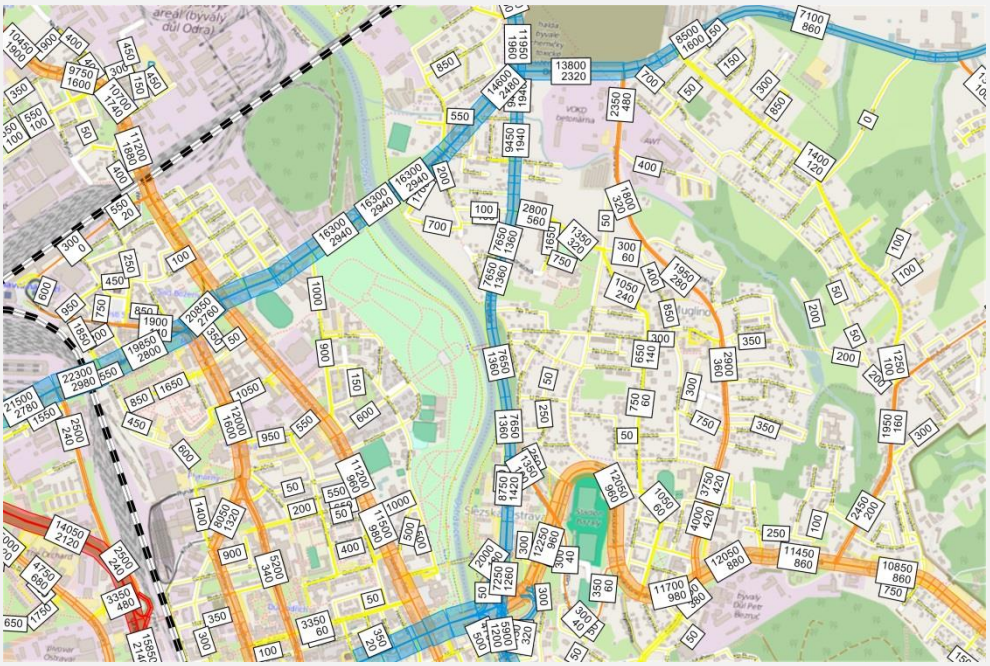
Po dokončení stavby



Nemotorová doprava	Po realizaci se uvolní prostor pro vytvoření cyklistických pruhů a rozšíření autobusových a tramvajových zastávek. Bude možné rozšířit i chodníkové plochy pro pěší. Vybudování cyklistické infrastruktury je zařazeno v zásobníku projektů cyklistické dopravy do roku 2020.
Vazba na akční plán	AP 1-2-3 Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší AP 1-2-6 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu AP 2-1-3 Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací AP 3-2-2 Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility AP 4-4-2 Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Odhad nákladů	3 900 000 Kč
Závěr	Realizací stavby dojde k zvýšení architektonické úrovně v oblasti, zvýšení bezpečnosti, podpoře cyklistické dopravy a zlepšení životního prostředí. Tato stavba se doporučuje zařadit do **krátkodobého scénáře do roku 2020**.

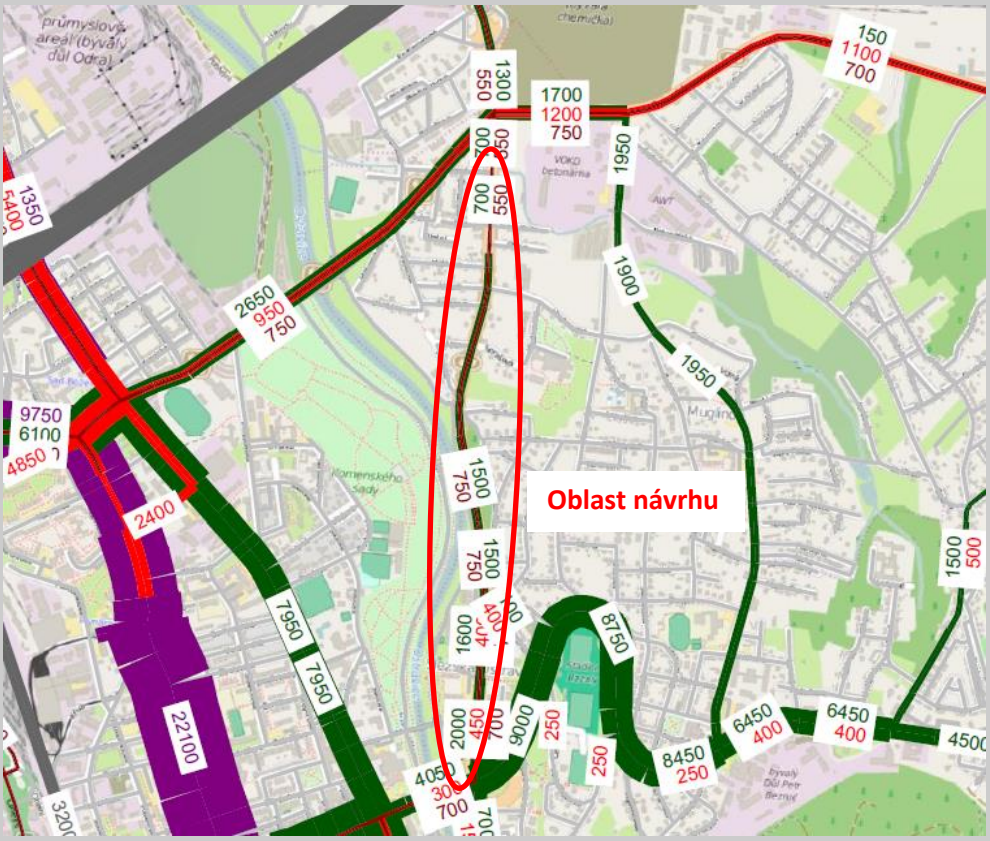
2. ULICE BOHUMÍNSKÁ - ZÚŽENÍ NA 2 PRUHY

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Nemá vazbu na územní plán.
Stávající stav	Ulice Bohumínská je vybudována jako směrově nerozdělená čtyřpruhová komunikace. V ulici Bohumínská je vedena trolejbusová trať se třemi zastávkami. Intenzity dopravy se pohybují mezi 7 000 – 9 000 voz/den. Pro takto nízké intenzity je MK předimenzována.
Popis návrhu	Vzhledem k předpokládanému růstu intenzit je vhodné ulici přebudovat ze čtyřpruhového uspořádání na dvoupruhové. Vznikne tak prostor pro vytvoření cyklistických pruhů a rozšíření zastávek VHD a chodníkových ploch. Úprava profilu komunikace dále umožní výsadbu zeleně.
Přínosy	- zvýšení bezpečnosti (omezení rychlosti vozidel) - vyšší architektonická úroveň - podpora cyklistické dopravy - bezbariérové přechody pro chodce
Rizika	- úprava trolejbusové trati - krátké kongesce před křižovatkami v době dopravní špičky

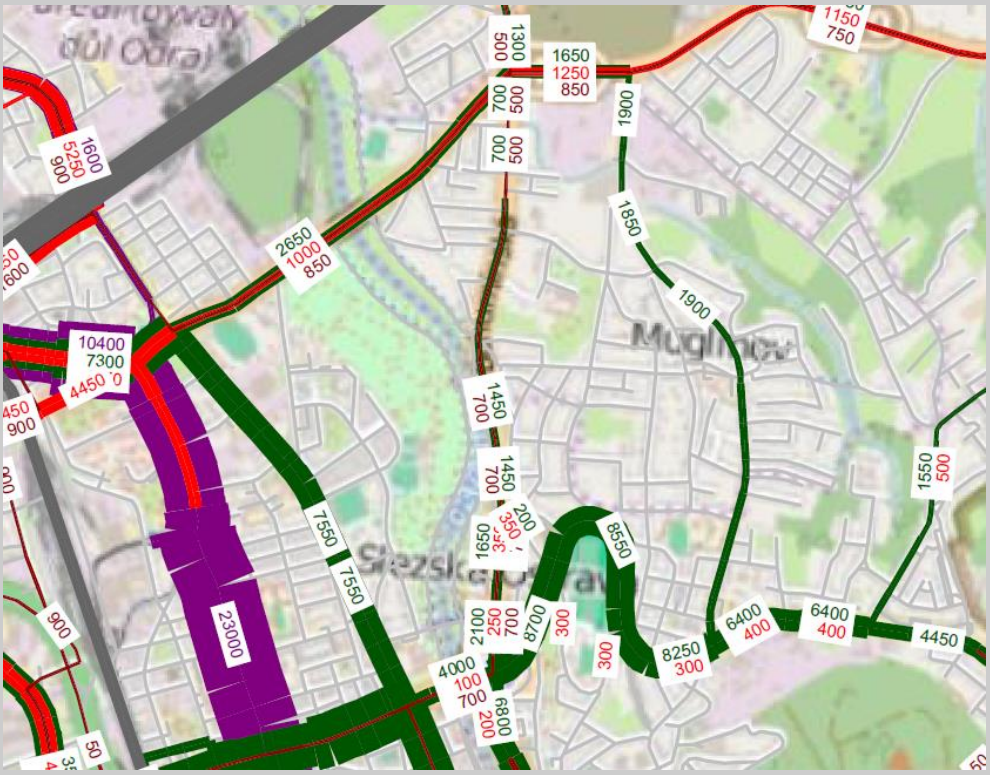
Účinnost stavby v dopravním systému	Dojde ke zklidnění dopravy. Stavba nebude mít vliv na intenzitu dopravy, vybudováním cyklistických pruhů může dojít k nárůstu počtu cyklistů.
Posuzované scénáře	2020 – Ulice Bohumínská – zúžení na 2 pruhy
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

VHD

Současný stav

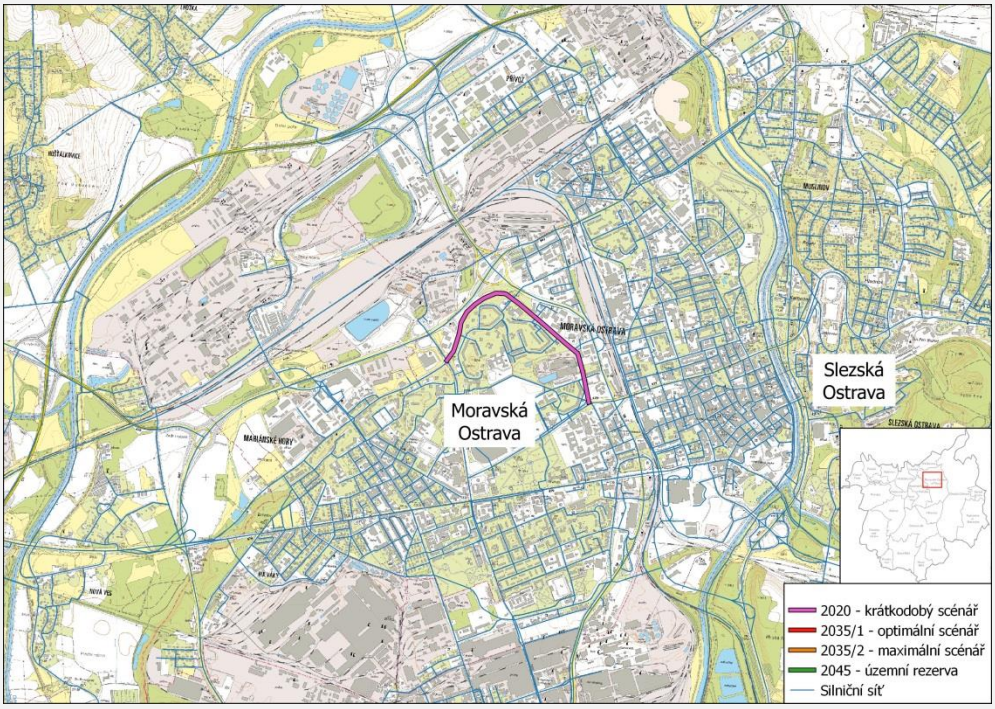


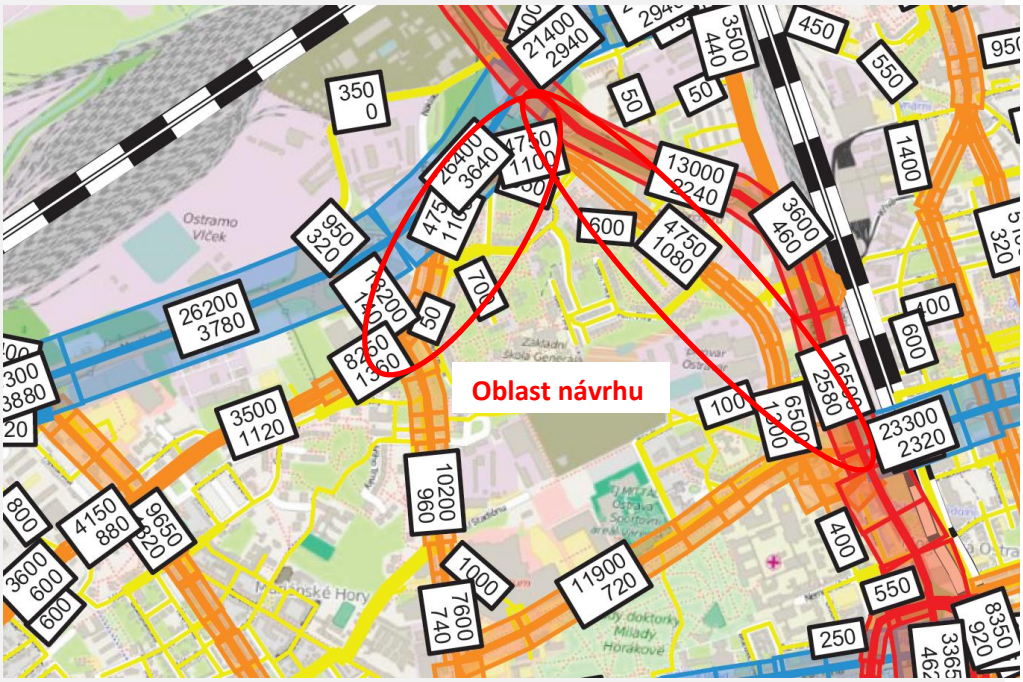
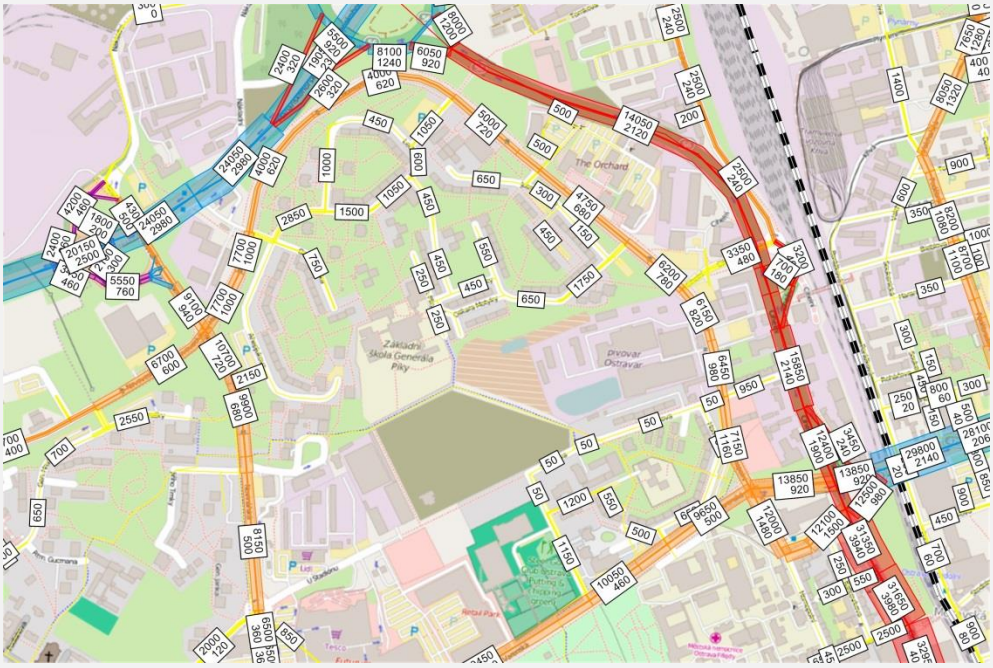
Po dokončení stavby

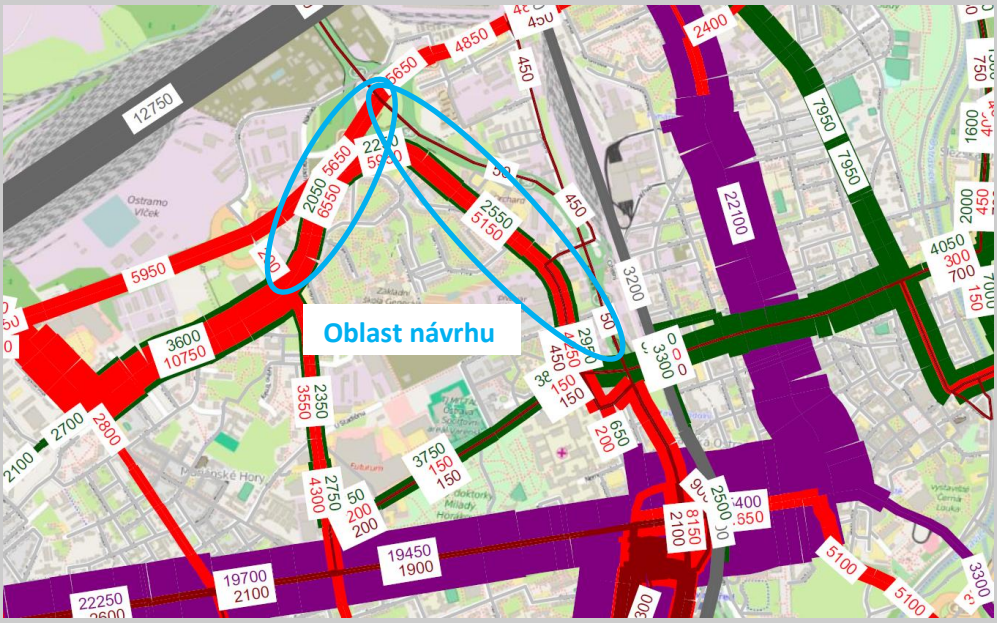
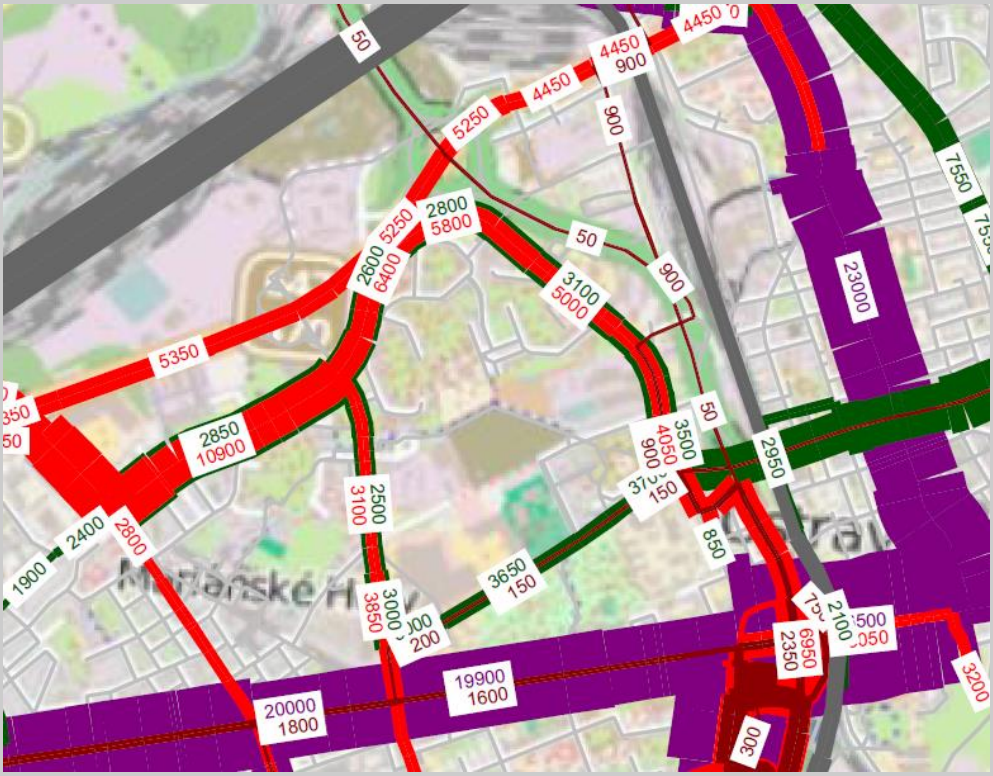


Nemotorová doprava	Po realizaci se uvolní prostor pro vytvoření cyklistických pruhů a rozšíření autobusových a tramvajových zastávek. Bude možné rozšířit i chodníkové plochy pro pěší. Vybudování cyklistické infrastruktury je zařazeno v zásobníku projektů cyklistické dopravy do roku 2020.
Vazba na akční plán	AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklostezek AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy AP 2-1-3 Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací AP 3-2-2 Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility AP 4-4-2 Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Odhad nákladů	5 700 000 Kč
Závěr	Realizací stavby dojde k zvýšení architektonické úrovně v oblasti, zvýšení bezpečnosti, podpoře cyklistické dopravy a zlepšení životního prostředí. Tato stavba se doporučuje zařadit do **krátkodobého scénáře do roku 2020**.

3. ULICE HORNOPOLNÍ – ZÚŽENÍ NA 2 PRUHY

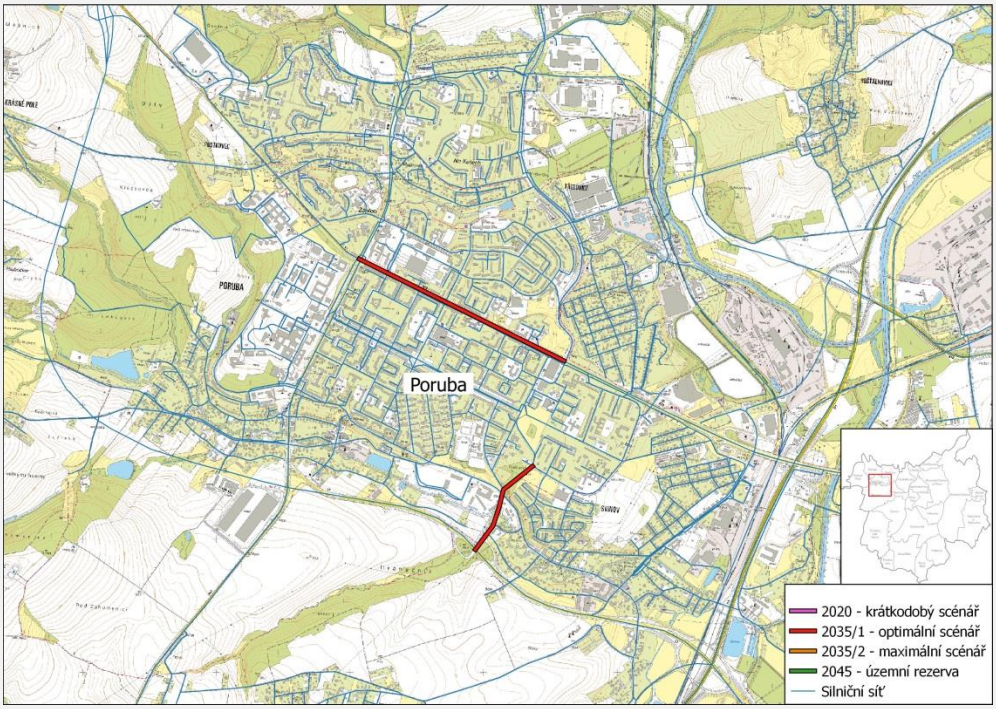
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Nemá vazbu na územní plán.
Stávající stav	Ulice Hornopolní je čtyřpruhová směrově nerozdělená komunikace. Po komunikace je vedena trolejbusová trať se čtyřmi zastávkami. Intenzity dopravy se pohybují okolo 5 500 voz/den. Pro takto nízké hodnoty intenzit je stávající čtyřpruhová komunikace předimenzována. Za posledních 5 let se této komunikaci stalo 60 nehod z toho 27 s následky na zdraví. To odpovídá relativní nehodovosti cca 3,6 nehod/mil voz km a rok (optimální stav relativní nehodovosti je brán do 1 nehod/mil voz km a rok).
Popis návrhu	Vzhledem k faktu, že se nepředpokládá výrazný růst intenzit dopravy v této oblasti, je vhodné ulici Hornopolní přebudovat na dvoupruhovou. Na zbylé ploše bude možné vybudovat cyklokoridor oddělený od ostatního provozu nebo rozšířit plochy zeleně.
Přínosy	- vyšší architektonická úroveň - zvýšení bezpečnosti (omezení rychlosti vozidel) - podpora cyklistické dopravy - bezbariérové přechody pro chodce

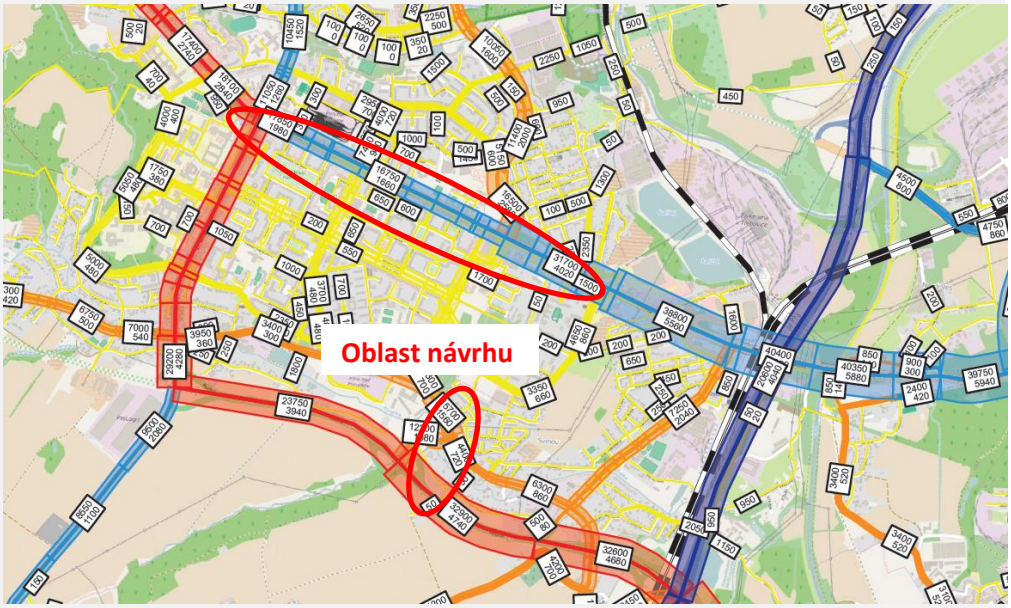
Rizika	- úprava trolejbusové trati
Účinnost stavby v dopravním systému	Dojde ke zklidnění dopravy. Stavba nebude mít vliv na intenzitu dopravy, může dojít k nárůstu počtu cyklistů.
Posuzované scénáře	2020 – Zúžení ulice Hornopolní na 2 pruhy
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

VHD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 
Nemotorová doprava	Při realizaci se uvolní prostor pro vytvoření cyklistických pruhů. Vybudování cyklistické infrastruktury je zařazeno v zásobníku projektů cyklistické dopravy do roku 2020.

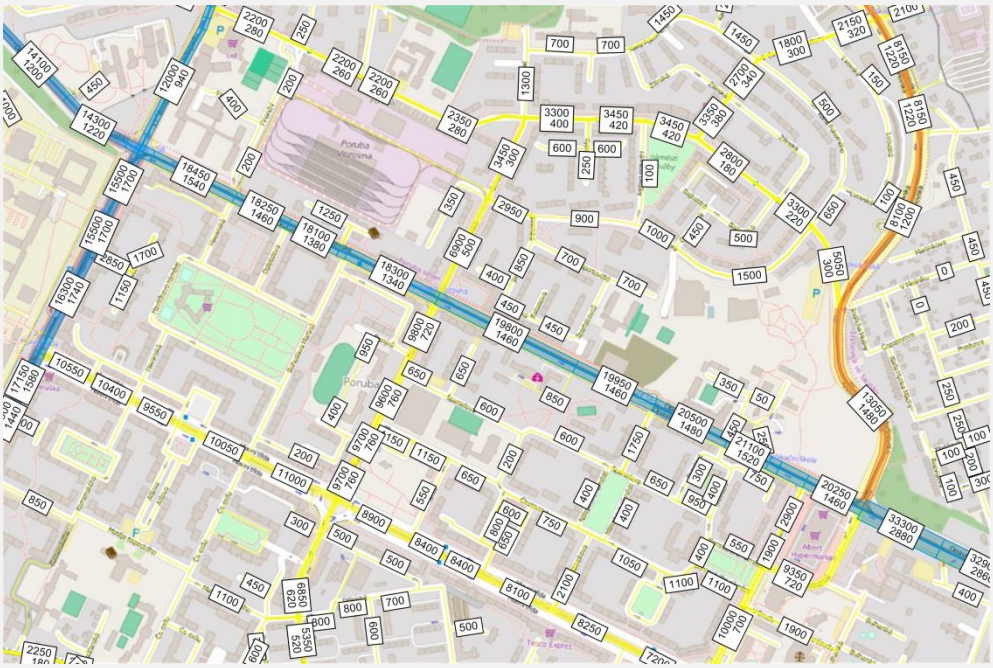
Vazba na akční plán	AP 1-2-3 Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší AP 1-2-6 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu
Odhad nákladů	5 100 000 Kč
Závěr	Realizací stavby dojde k zvýšení architektonické úrovně v oblasti, zvýšení bezpečnosti, podpoře cyklistické dopravy a zlepšení životního prostředí. Tato stavba se doporučuje zařadit do **krátkodobého scénáře do roku 2020**.

4. ZÚŽENÍ UL. OPAVSKÁ A NOVÉ NAPOJENÍ UL. FRANCOUZSKÁ NA PRODLOUŽENOU ULICI RUDNÁ

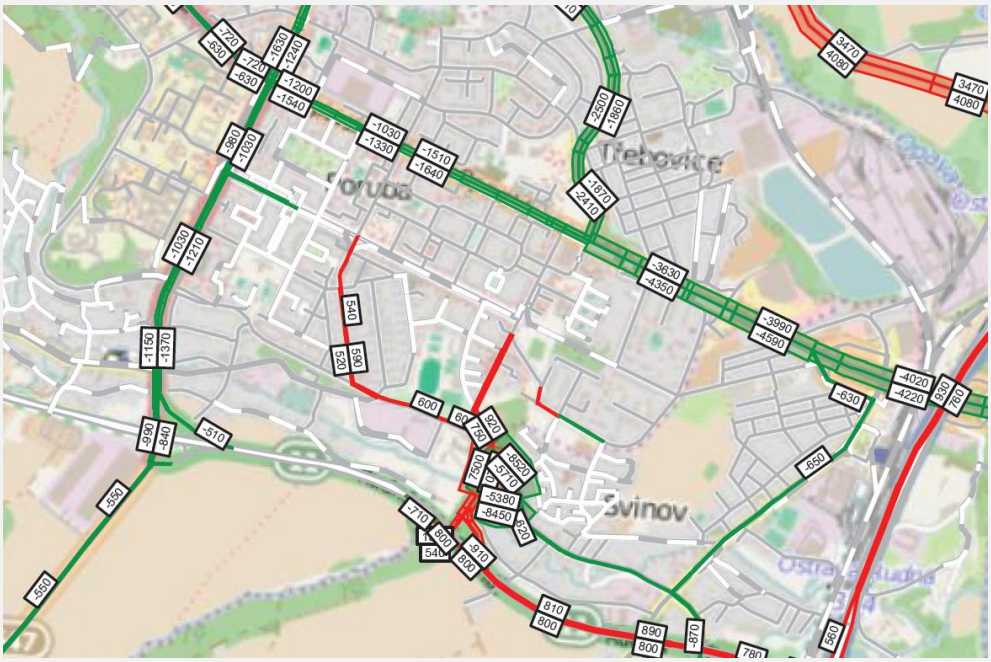
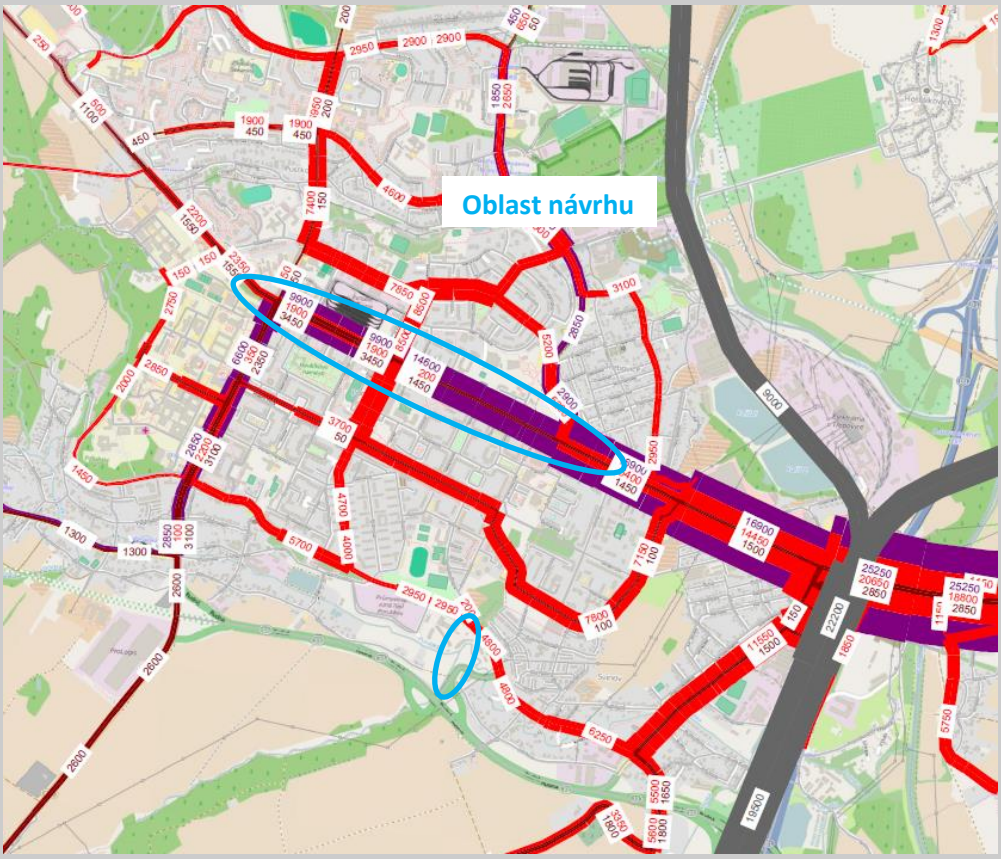
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Prodloužení ulice Rudné (I/11) vychází z platného územního plánu. Pro tuto stavbu je vymezen koridor s označením DK1. Zklidnění ulice Opavské nemá vazbu na územní plán.
Stávající stav	Ulice Rudná tvoří jednu z páteřních komunikací města. Je to čtyřpruhová komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami. V městské části Radvanice se na tuto komunikaci napojuje silnice I/59, která zajišťuje dopravní obsluhu Petřvaldu, Orlové a Karviné. V nejzatíženějším úseku ulice Rudné dosahuje intenzita 49 000 voz/den. Ulice Opavská je čtyřpruhová komunikace s tramvajovým pásem ve středu komunikace. Ve stávajícím stavu je nejzatíženější úsek zatížen intenzitou okolo 40 000 voz/den. Z hlediska VHD je ulice velice zatížena a dle průzkumů je zde nejvyšší počet přepravených cestujících za 24 hod.
Popis návrhu	Při zklidnění ulice dojde k redukci počtu jízdních pruhů ze 4 na 2, dále k úpravě kolejového lože s doplněním tlumících prvků pro snížení hluku od projíždějících tramvají. Takto možné zklidnění je podmíněno výstavbou dvou dopravních staveb.

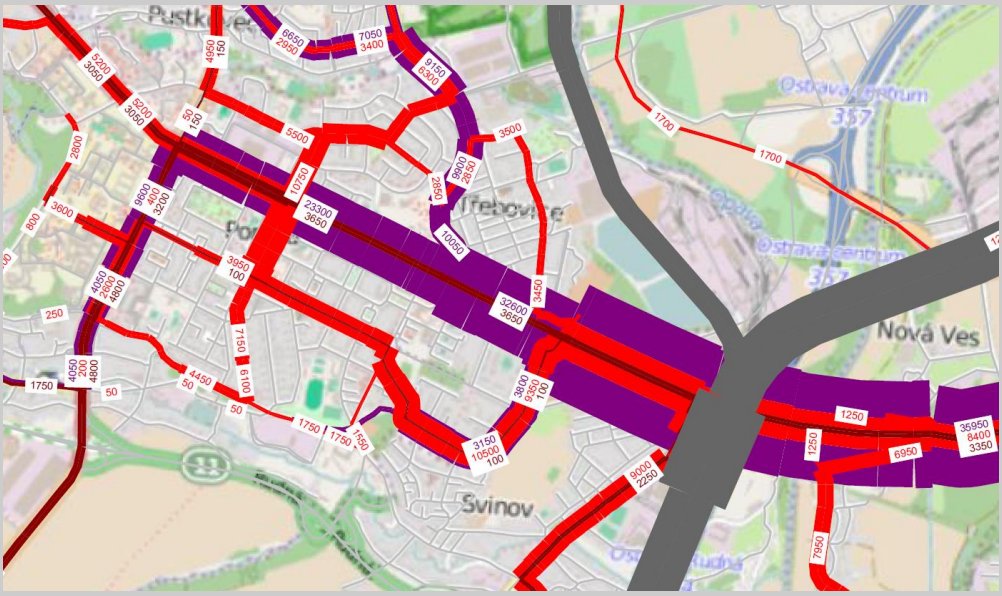
	Jedná se o dobudování ulice Rudné (I/11) a to minimálně mezi obce Velká Polom a Pustkovec a vybudování 1. části Severního spoje od D1 po napojení na ulici Martinovská. Současně s přestavbou ulice Opavská je navrženo prodloužení ulice Francouzské na komunikaci I/11 (Rudná), které napomůže k odvedení dopravy z městské části Poruba a odstraní kapacitní problémy na křižovatkách.
Přínosy	- snížení intenzity v ulici Opavská - zrychlení VHD (vyšší atraktivita) - odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu - zvýšení kvality bydlení (snížení hlukových a výfukových emisí) - možnost využít zklidněné komunikace pro nemotorovou dopravu - zvýšení bezpečnosti na křižovatkách - odstranění kapacitně nevyhovujících křižovatek
Rizika	- podmíněno vybudováním dvou staveb - odliv dopravy z centra města a jeho částí – vymírání centra
Účinnost stavby v dopravním systému	Snížení intenzity dopravy v ulici Opavská a převedení dopravy na kapacitnější komunikace.
Posuzované scénáře	2035/1 – Zúžení ulice Opavská a nové napojení ulice Francouzská na prodlouženou Rudnou
IAD	*Současný stav* 

Po dokončení stavby – ulice Opavská

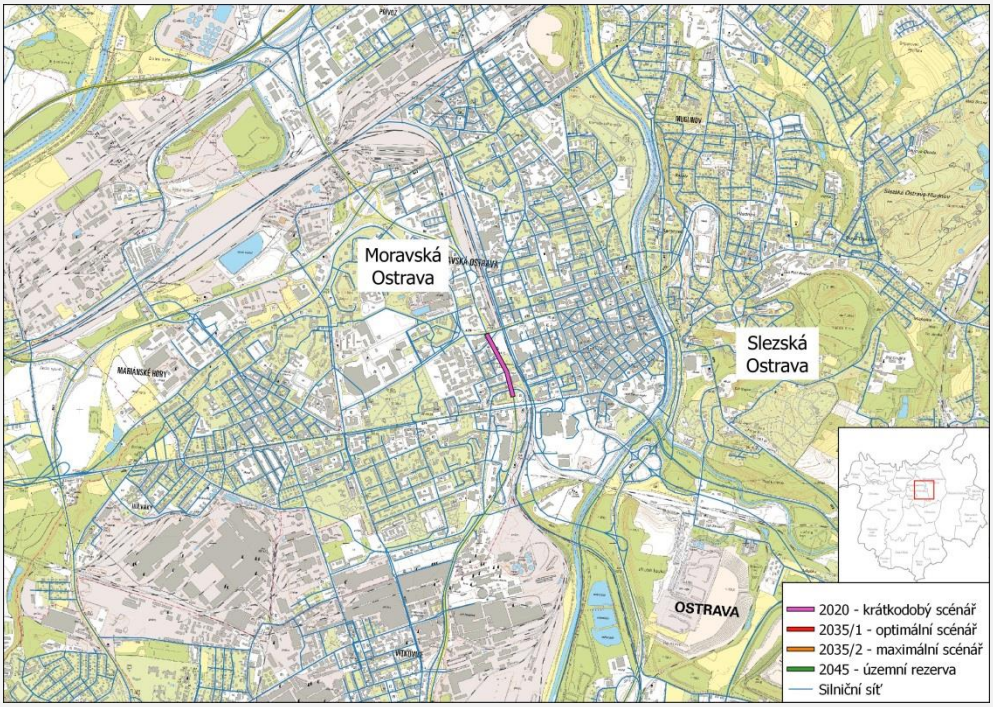


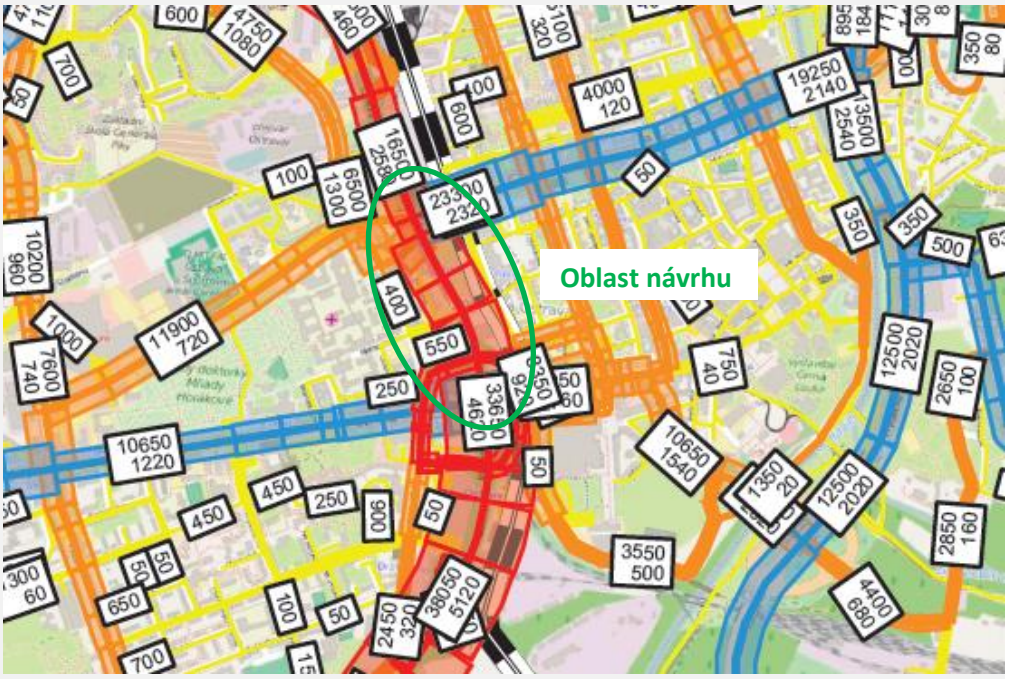
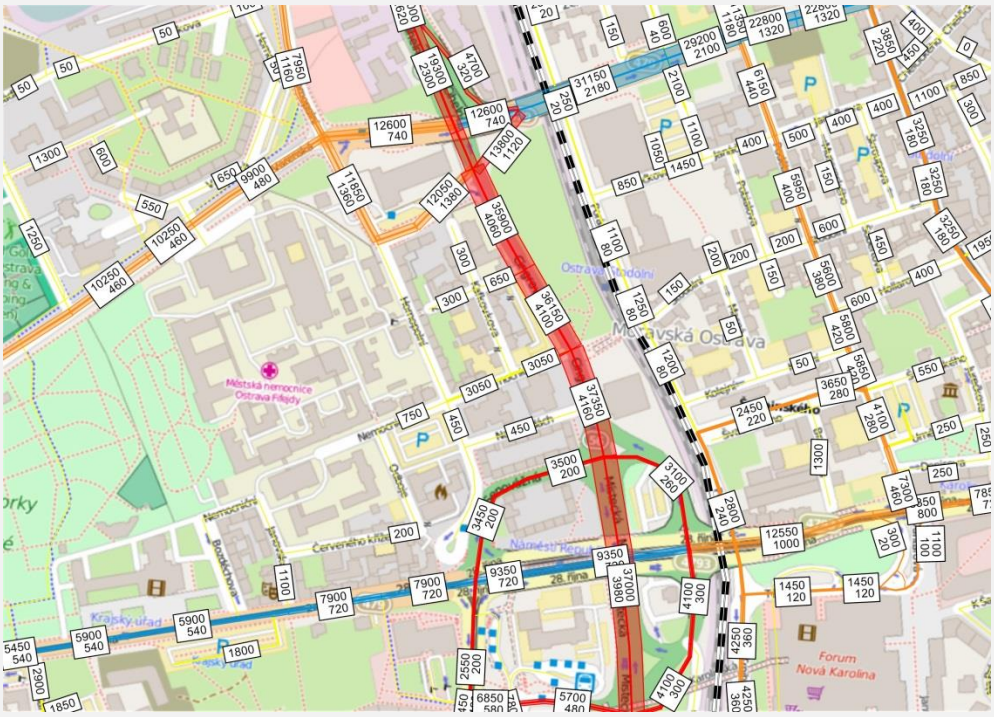
Po dokončení stavby – ulice Francouzská

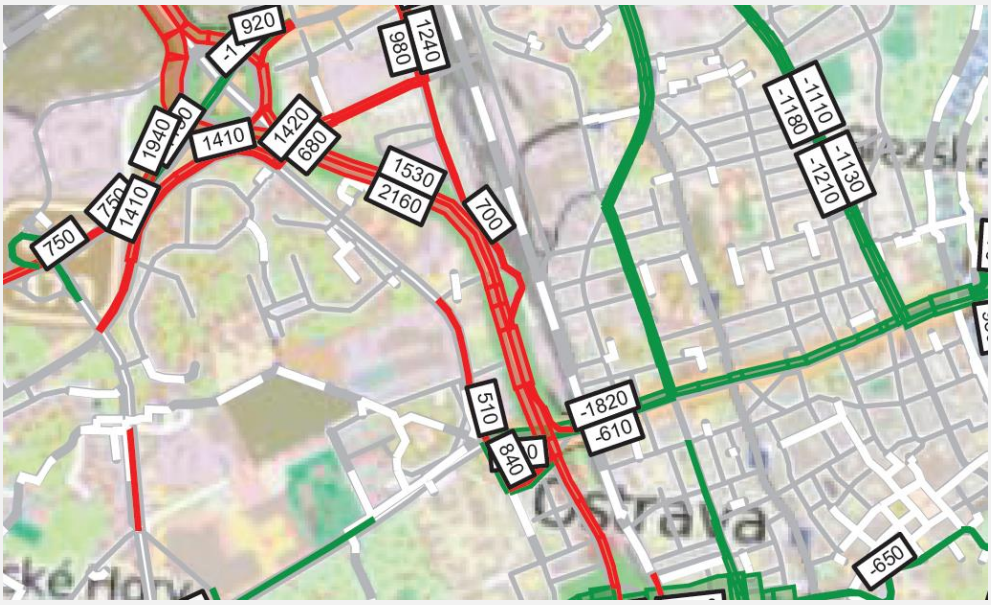
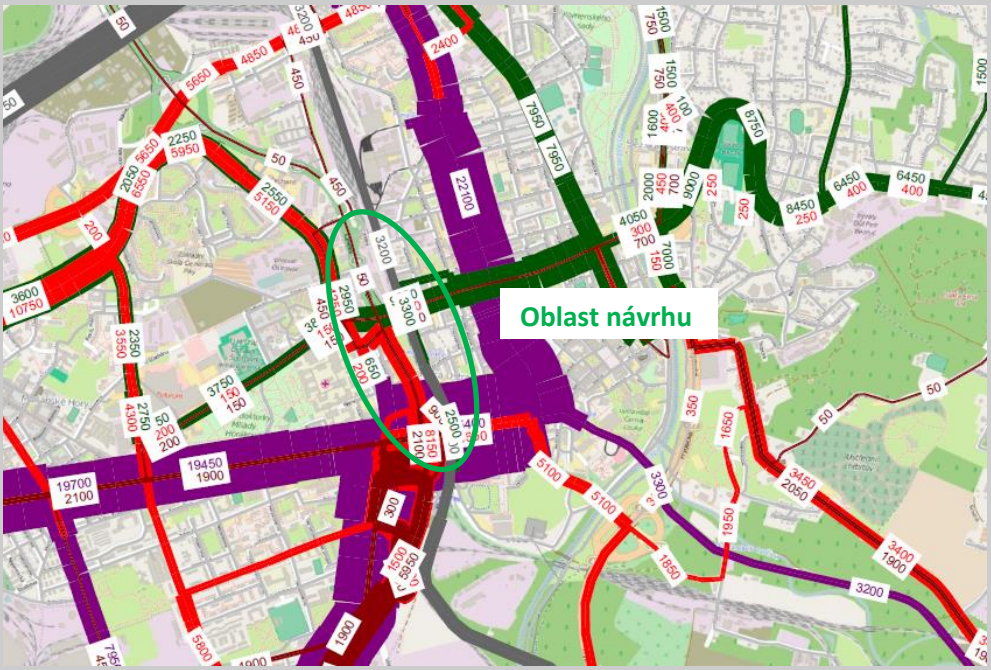
	Rozdíl intenzit 
VHD	*Současný stav* 

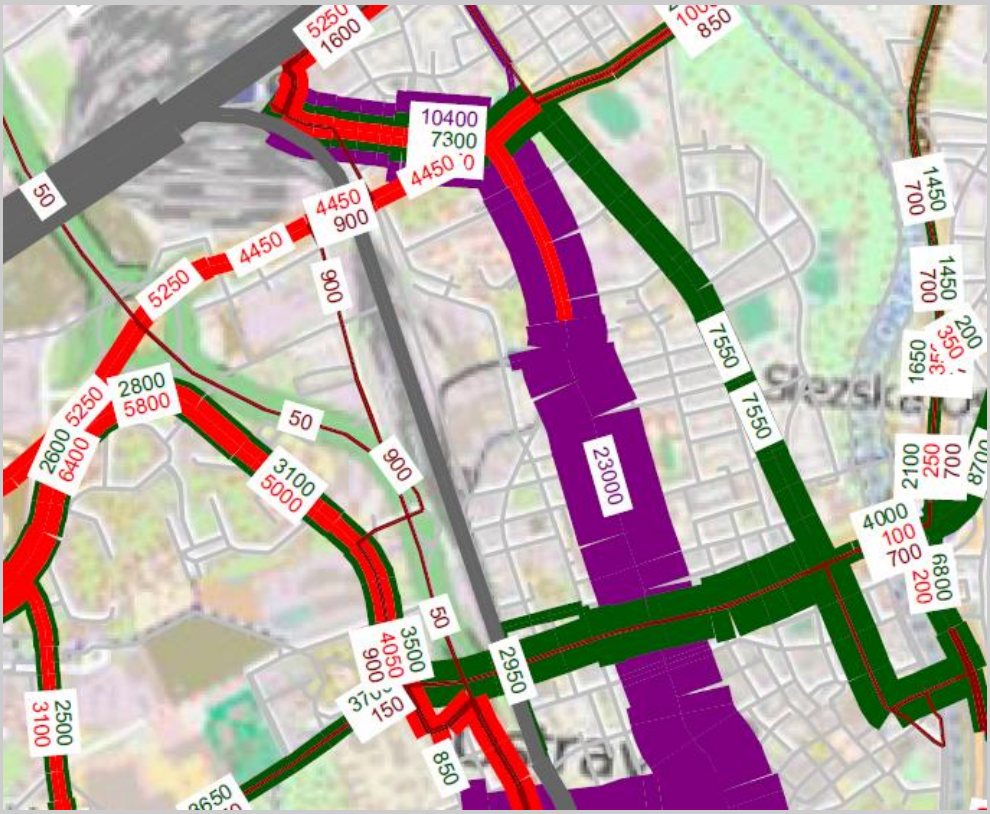
	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	Možnost vedení cyklistické dopravy, vybudováním cyklopruhů.
Vazba na akční plán	AP 1-1-9 Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklostezek AP 1-2-6 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 4-4-2 Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Odhad nákladů	40 100 000 Kč
Závěr	Tato stavba bude mít největší přínos pro městskou část Poruba. Dojde k redukci intenzity dopravy v ul. Opavská až na poloviční hodnoty současné intenzity. S tímto snížením dojde k zlepšení celkové kvality bydlení v blízkém okolí této komunikace v důsledku redukce hlukových a výfukových emisí od projíždějících vozidel. Dojde k zvýšení přepravní rychlosti cestujících a k jejich celkové bezpečnosti. Výstavbou nového napojení ul. Francouzská dojde k přestavbě kapacitně nevyhovujícího napojení a budou odstraněna nehodová místa. Tyto stavby doporučujeme zařadit do **optimálního scénáře pro rok 2035/1.** Zařazení je ovlivněno především požadavkem výstavby staveb, které převedou současnou dopravu.

5. DOSTAVBA ULICE MÍSTECKÁ (I/56) V ÚSEKU ČESKOBRATRSKÁ - SENOVÁŽNÁ

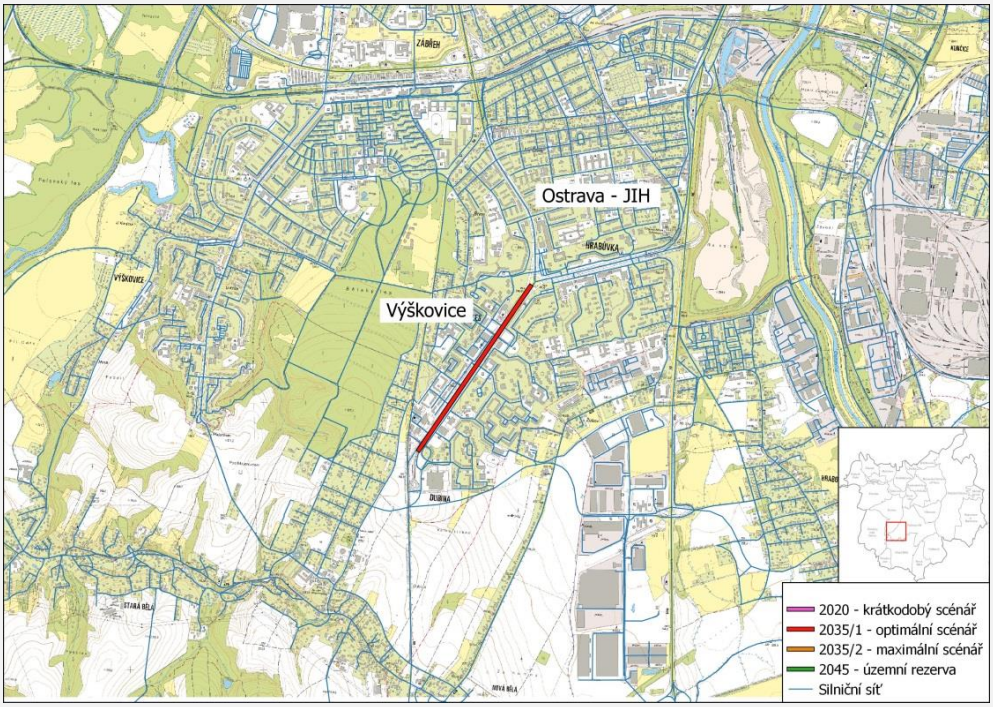
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Dostavba ulice Místecká (I/56) je zanesena v platném územním plánu, pod označením DK130.
Stávající stav	Ulice Místecká je směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace napojující se na rychlostní silnici R56 vedenou od Frýdku-Místku. Místecká ulice je vedena v radiálním směru do centra, kde se napojuje ulice Cingrova. V této části je čtyřpruhová komunikace svedena do dvou směrově nerozdělených jízdních pruhů. V tomto směrovém uspořádání je silnice vedena asi 500 m, kde znovu přechází do směrově rozděleného čtyřpruhu. Za posledních 5 let se v tomto úseku stalo cca 40 nehod, z nichž 13 bylo s následkem na zdraví.
Popis návrhu	S ohledem na význam komunikace je navržena přestavba ulice Cingrovy na směrově rozdělený čtyřpruh.
Přínosy	- zvýšení bezpečnosti - pokles dopravních nehod - zrychlení dopravy - doplnění jednotného profilu komunikace
Rizika	- zvýšení intenzity dopravy

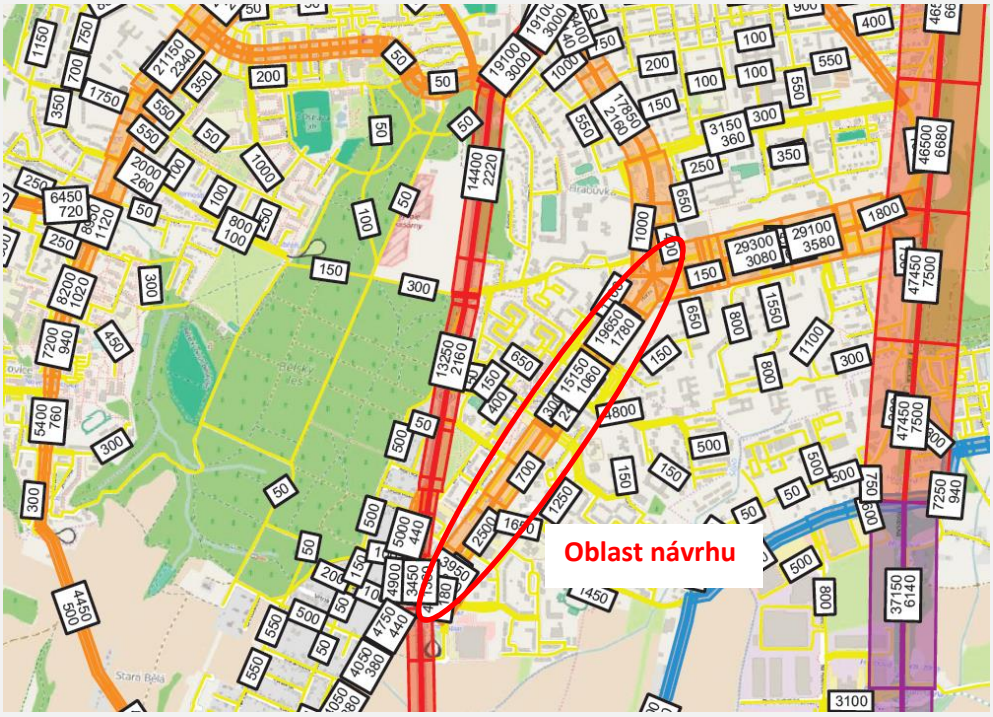
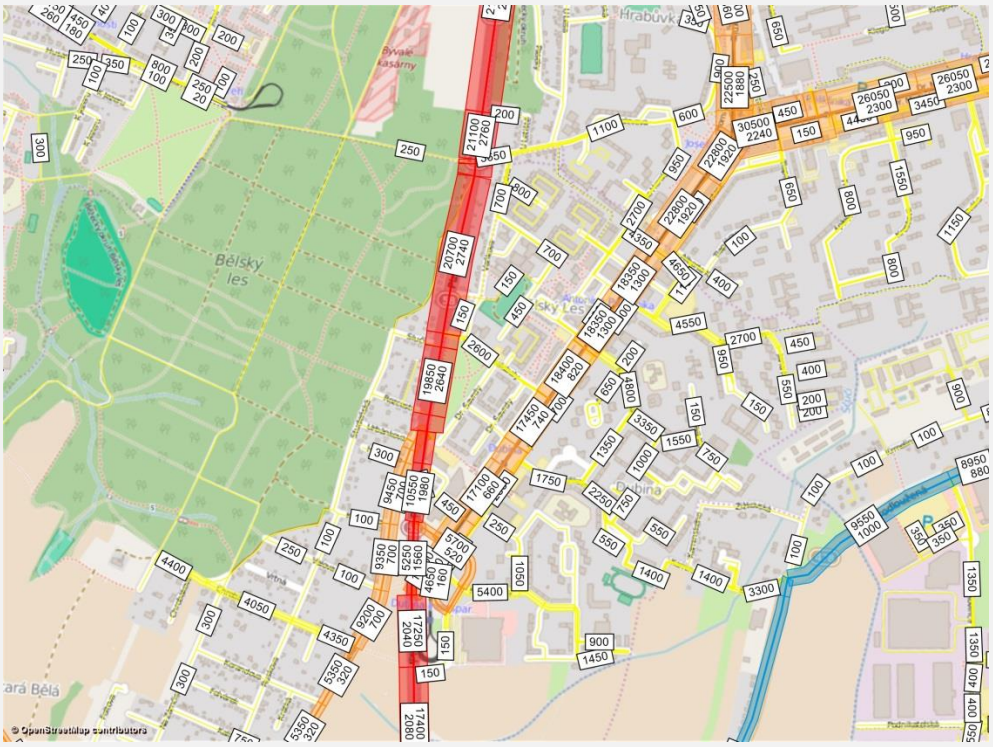
Účinnost stavby v dopravním systému	Rozšířením komunikace dojde k vytvoření uceleného průtahu městem, který na sebe bude indukovat dopravu z okolních ulic. Dojde tím k převedení zbytné dopravy na tuto komunikaci.
Posuzované scénáře	2020 – Dostavba ulice Místecká (I/56) v úseku Českobratrská, Senovážná
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

	Rozdíl intenzity 
VHD	*Současný stav* 

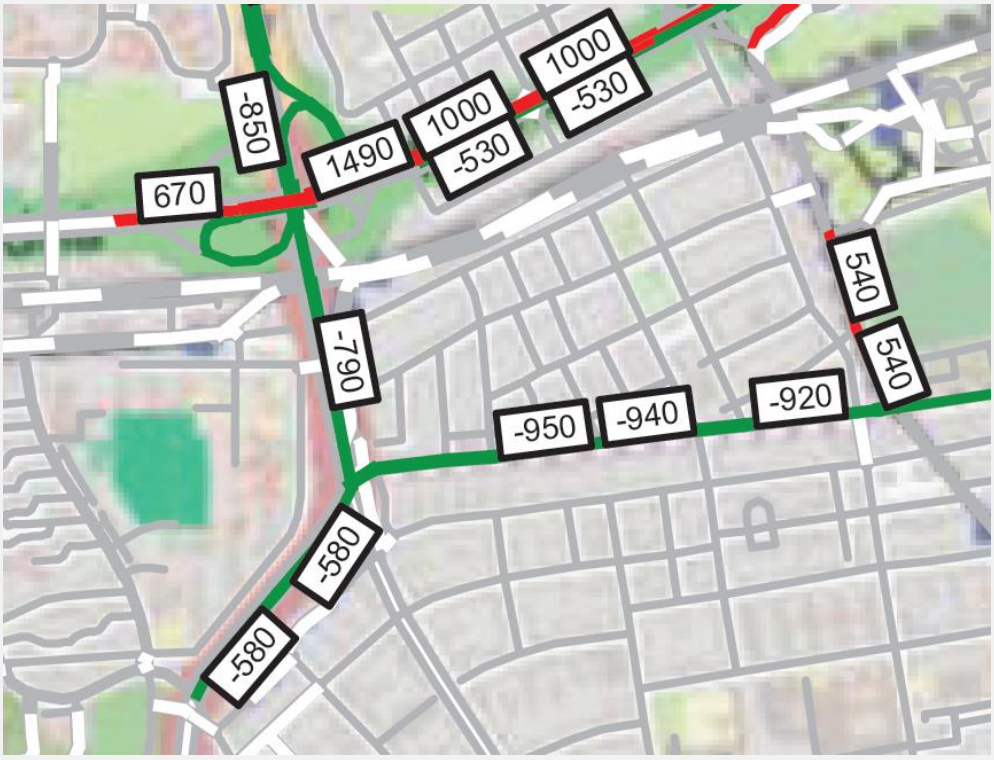
	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-3-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	11 000 000 Kč
Závěr	Realizací stavby dojde k zrychlení průjezdu městem a snížení dopravních nehod v budovaném úseku. S ohledem na přínos se tato stavba doporučuje zařadit do **krátkodobého scénáře do roku 2020**.

6. PŘESTAVBA ULICE HORNÍ V ÚSEKU J. MATUŠKY – FR. FORMANA

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Přestavbu ulice Horní je zanesena v ÚP pod označením DK117.
Stávající stav	Ulice Horní je sběrná čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace, která odděluje městské části Bělský Les, Hrabůvka a Dubina. Uprostřed je vedena tramvajová trať, která zajišťuje dopravní obsluhu přilehlých částí.
Popis návrhu	V rámci přestavby dojde k zlepšení dopravního napojení komunikace, zvýšení bezpečnosti a zkvalitnění uličního prostoru.
Přínosy	- vyšší architektonická úroveň - vytvoření cyklistické stezky - podpora cyklistické dopravy - zvýšení bezpečnosti - zlepšení dopravního napojení
Rizika	- úprava tramvajové trati - finanční náročnost
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba umožní lepší dopravní napojení a umožní vybudování cyklistických pruhů.

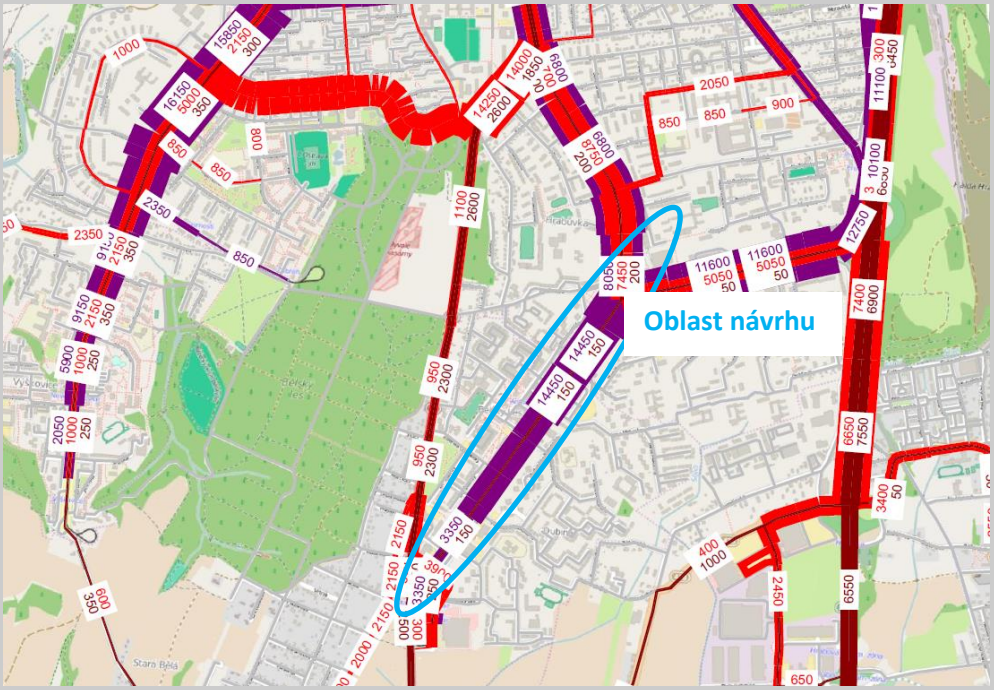
Posuzované scénáře	2035/1 – Přestavba ulice Horní v úseku J. Matušky - Fr. Formana
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

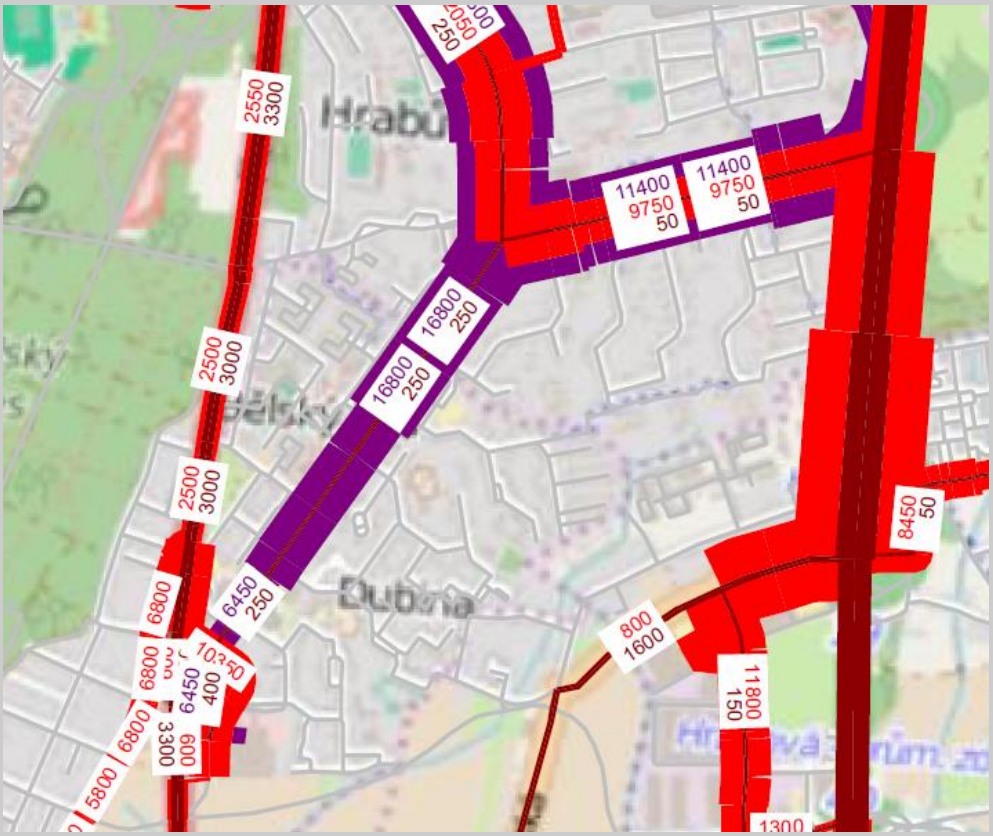
Rozdíl intenzit



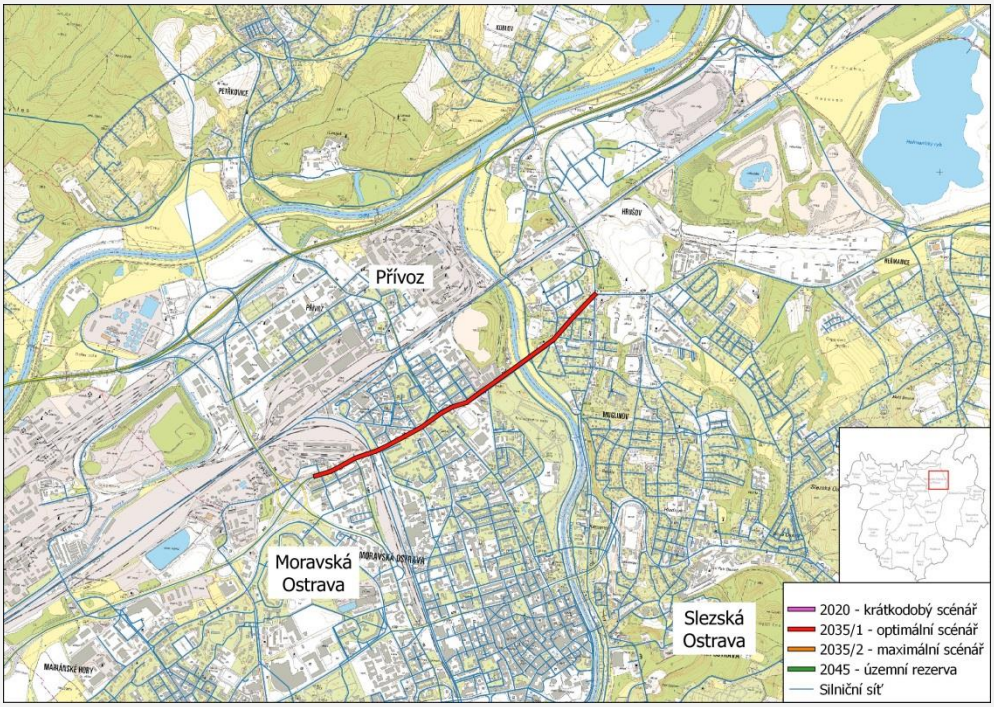
VHD

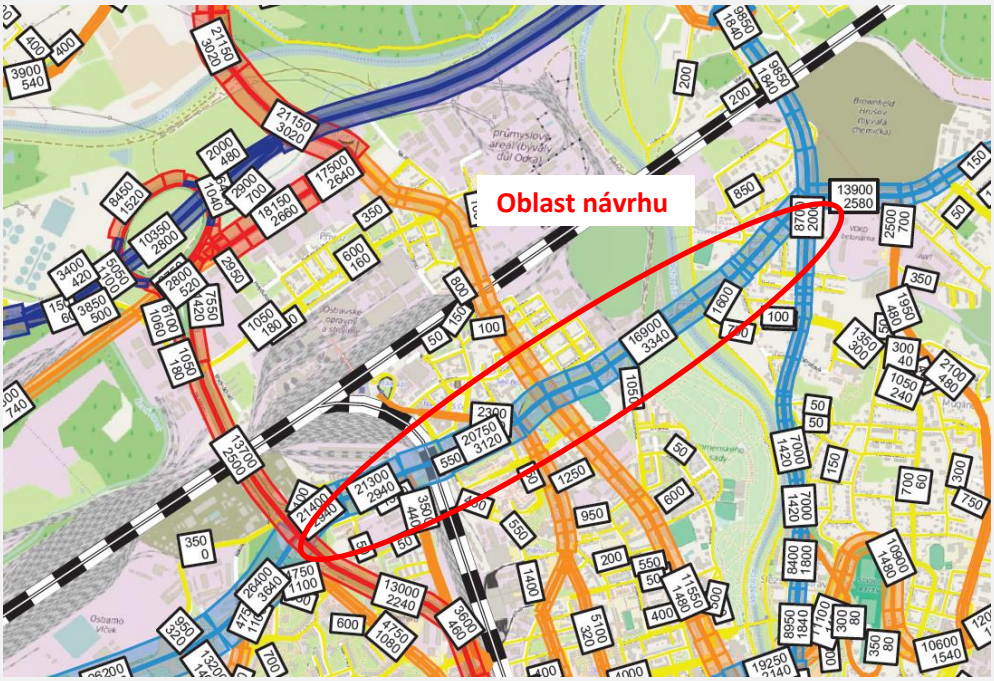
Současný stav



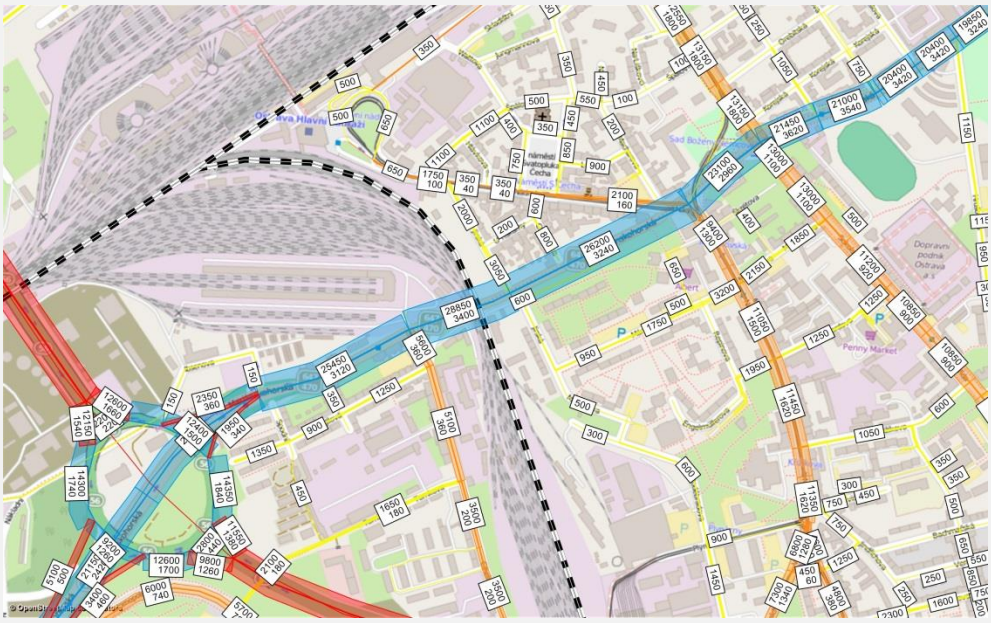
	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	V rámci přestavby budou vybudovány pruhy pro cyklisty. Vybudování cyklistické infrastruktury je zařazeno v zásobníku projektů cyklistické dopravy do roku 2020.
Vazba na akční plán	AP 1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras AP 1-2-6 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy AP 2-1-3 Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací AP 3-2-2 Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility AP 4-4-2 Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Odhad nákladů	100 000 000 Kč
Závěr	Při realizace této stavby dojde k zlepšení dopravního napojení komunikace. Tuto stavbu doporučujeme zařadit do **optimálního scénáře pro rok 2035/1.**

7. PŘESTAVBA ULICE MARIÁNSKOHORSKÉ A MUGLINOVSKÉ

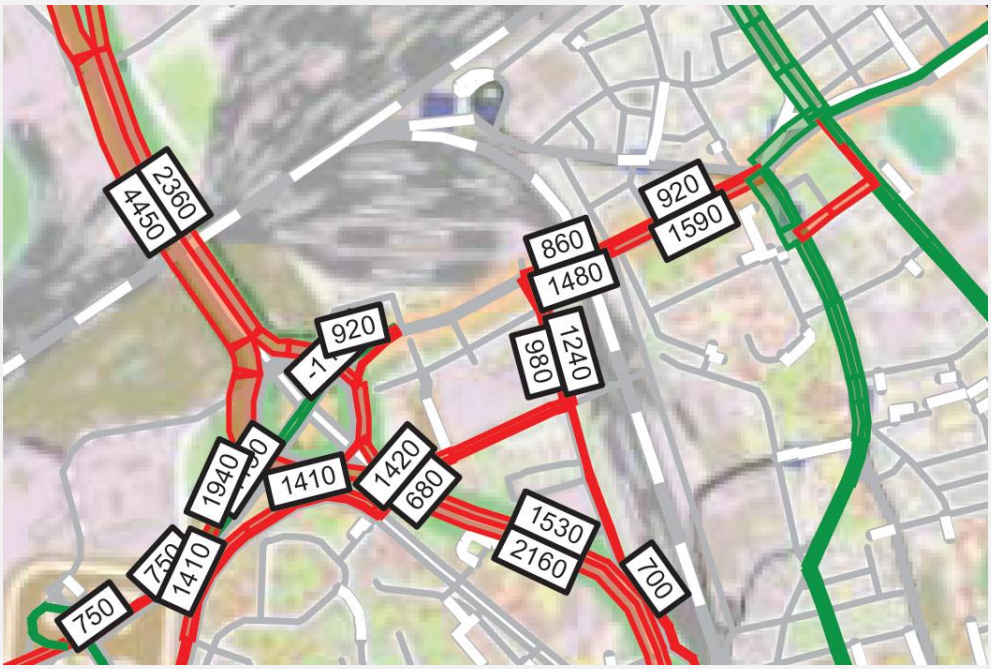
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Přestavba ulice Mariánskohorské je zanesena v územním plánu pod označením DK173.
Stávající stav	Mariánskohorská ulice je část průtahu komunikace II/647, procházející kolem městské části Mariánská Hory a Moravská Ostrava. Od křižovatky s ulicí 28. října a po mimoúrovňovou křižovatku s komunikací I/56 je vedena jako čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace. Intenzity na tomto úseku dosahují až 31 500 voz/den. Od MÚK s komunikací I/56 až po ulici Nádražní je komunikace vedena jako dvoupruhová. Intenzity dopravy však přesahují hodnoty 21 000 voz/den. Ulice Muglinovská je čtyřpruhová směrově nerozdělená komunikace, která navazuje na ulice Mariánskohorská. Intenzity zde dosahují až 17 000 voz/den. Po této komunikaci je vedena trolejbusová trať. Za posledních 5 let došlo v popisovaných úsecích k 154 nehodám, z toho 54 bylo s následkem na zdraví.

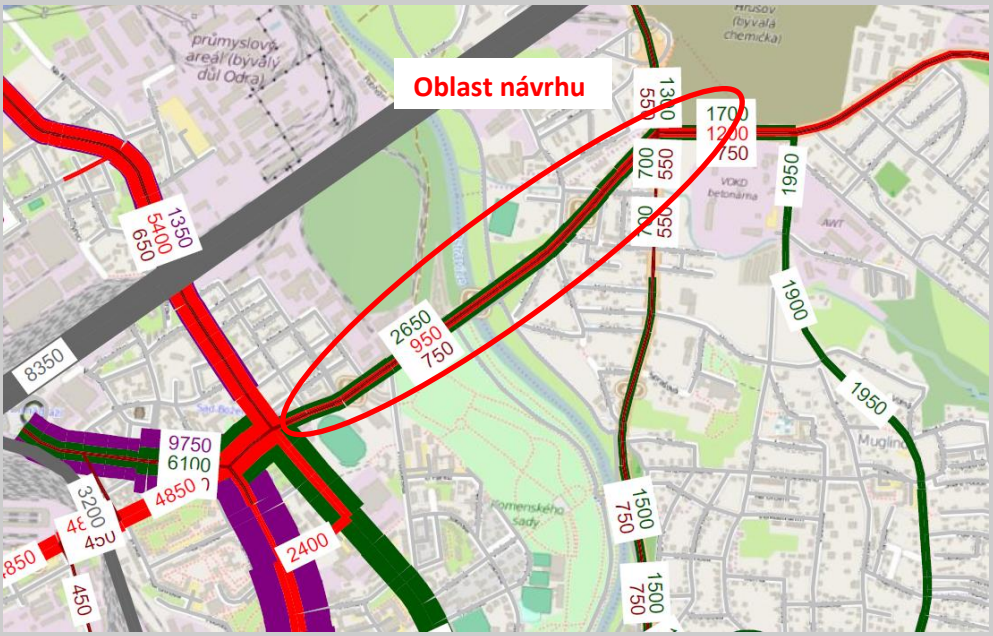
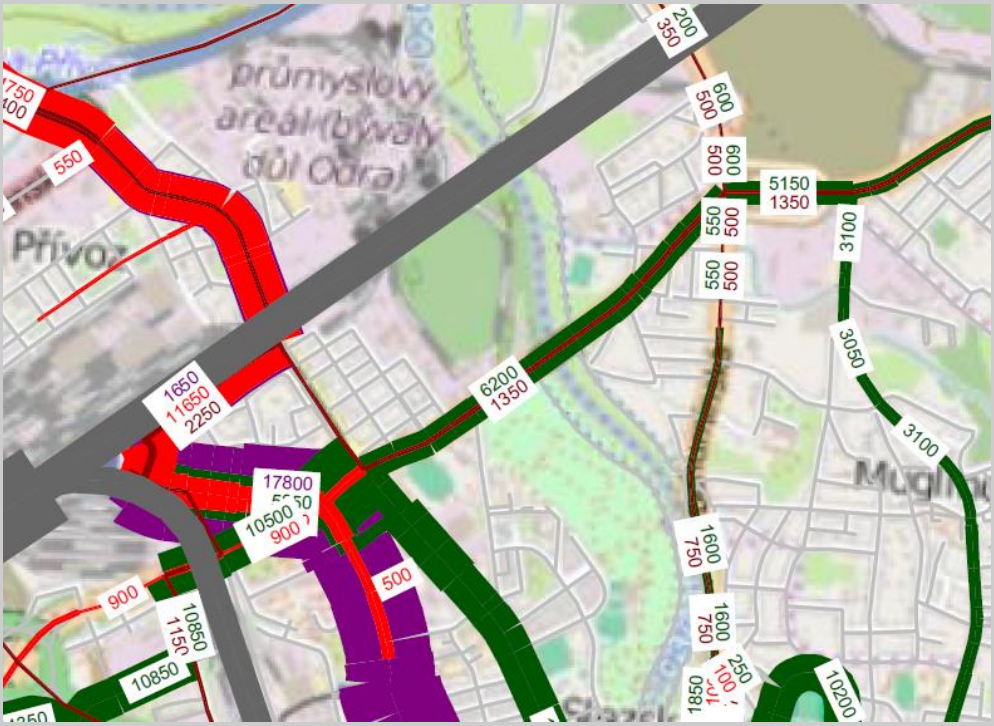
Popis návrhu	Cílem návrhu je zkapacitnění komunikace, zvýšení její bezpečnosti a odstranění problémových míst na komunikaci.
Přínosy	- zvýšení bezpečnosti - pokles dopravních nehod - zkapacitnění komunikace - odstranění problémového podjezdu
Rizika	- zvýšení intenzity dopravy v blízkosti centra města
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba zajisti zrychlení průjezdu městem a snížení počtu dopravních nehod.
Posuzované scénáře	2035/1 – Přestavba ulice Mariánskohorská a Muglinovské
IAD	*Současný stav* 

Po dokončení stavby



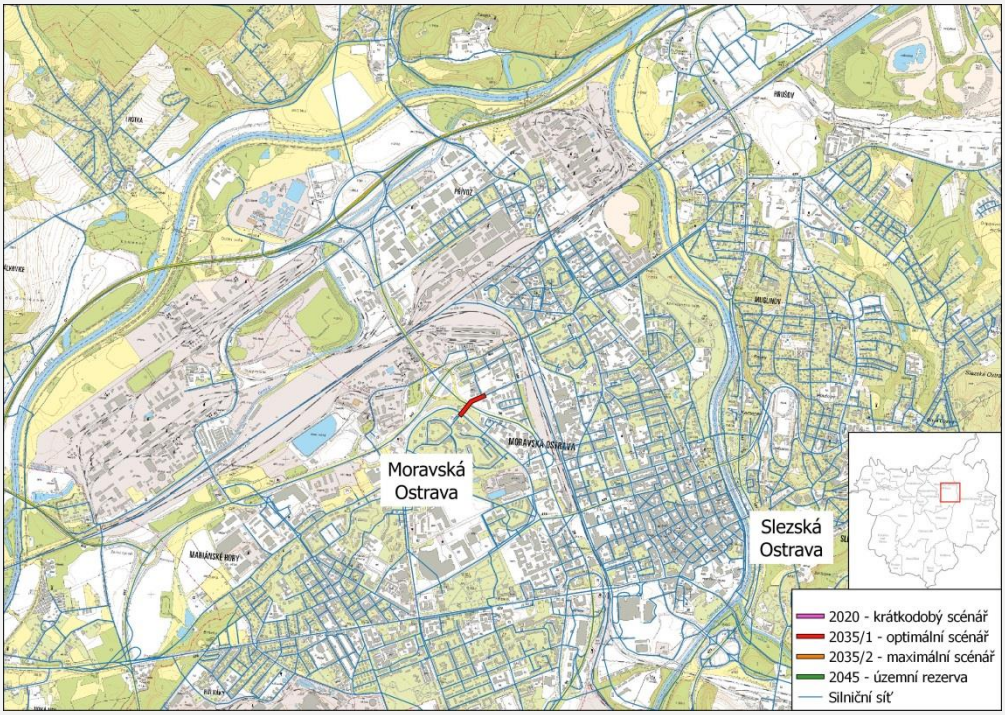
Rozdíl intenzit

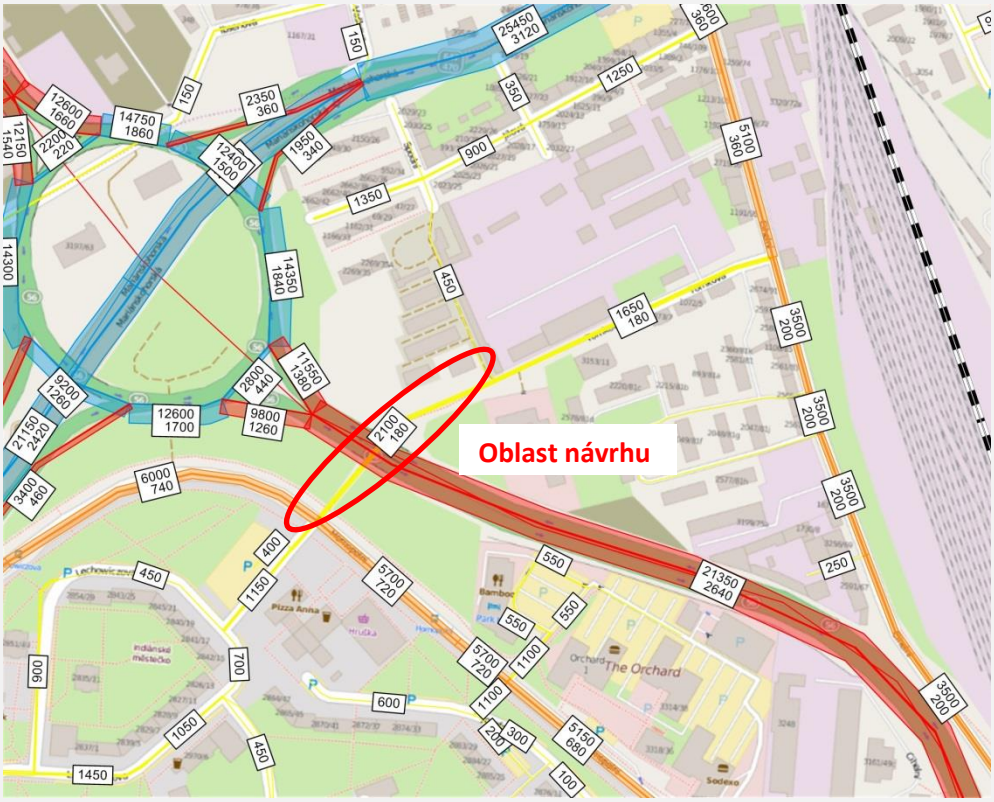


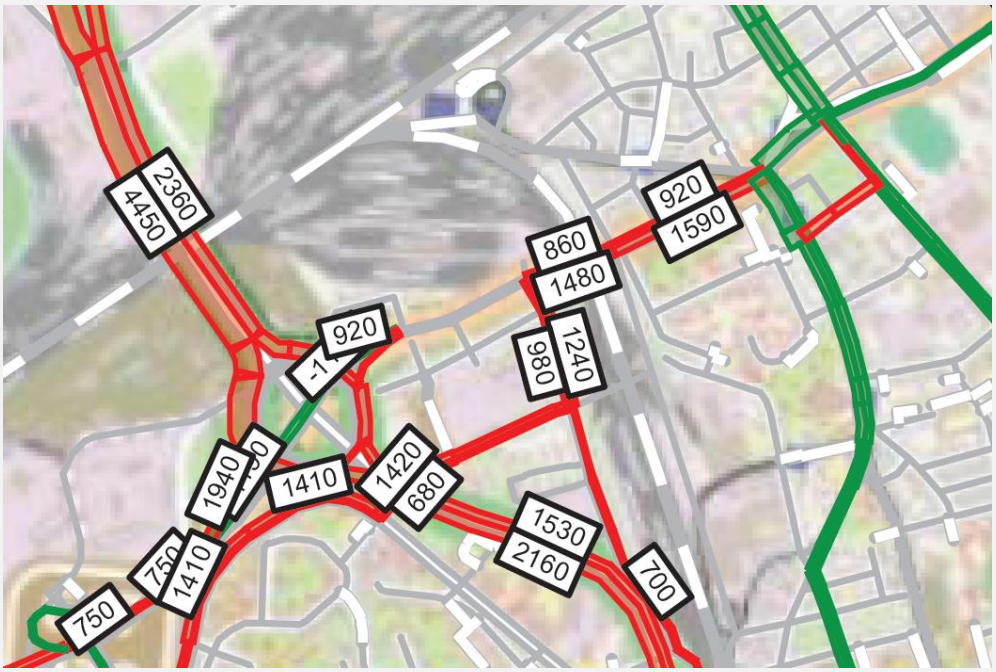
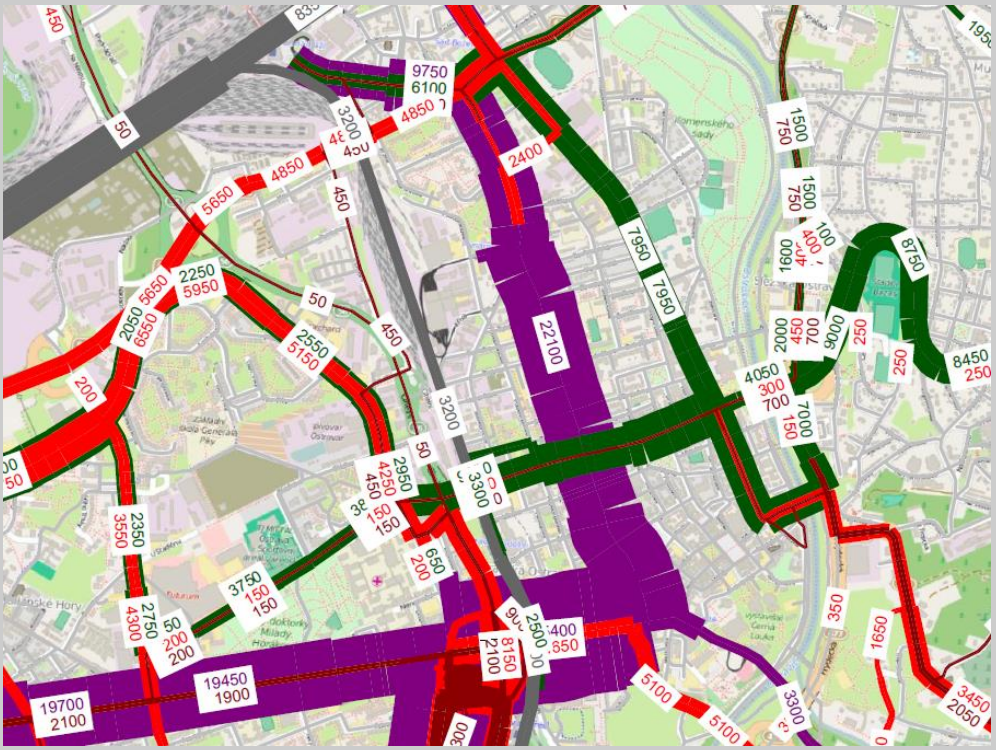
VHD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 4-4-2 Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Odhad nákladů	22 000 000 Kč

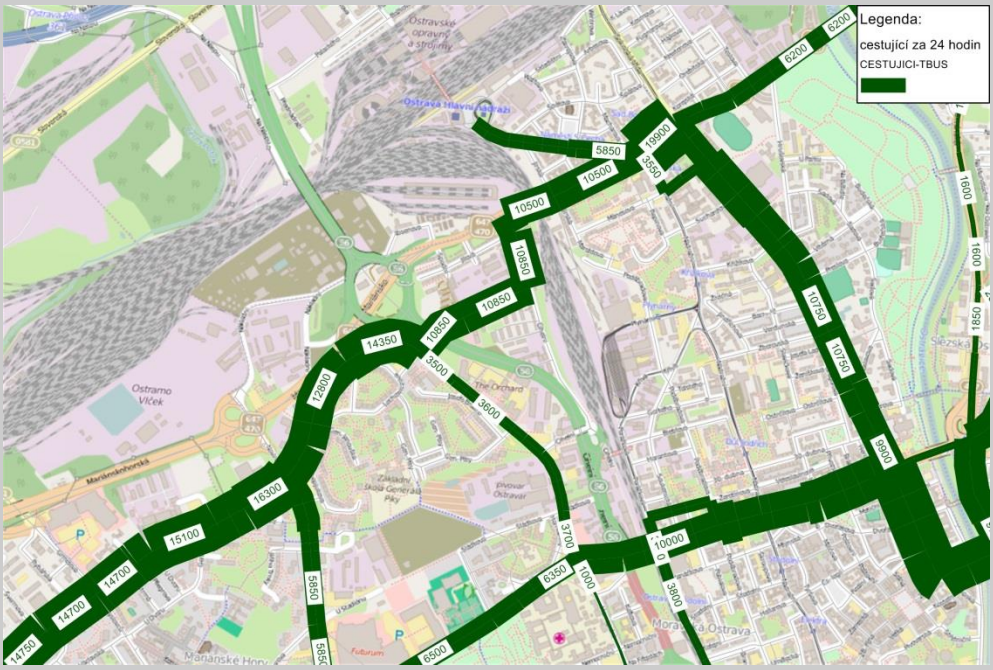
Závěr	Zprovozněním dojde k zmírnění kongescí a snížení dopravních nehod. S ohledem na přínos stavby se doporučuje tuto stavbu zařadit do **optimálního scénáře do roku 2035/1**.

8. PRODLOUŽENÍ ULICE TOMKOVA A VÝSTAVBA TROLEJBUSOVÉ TRATI

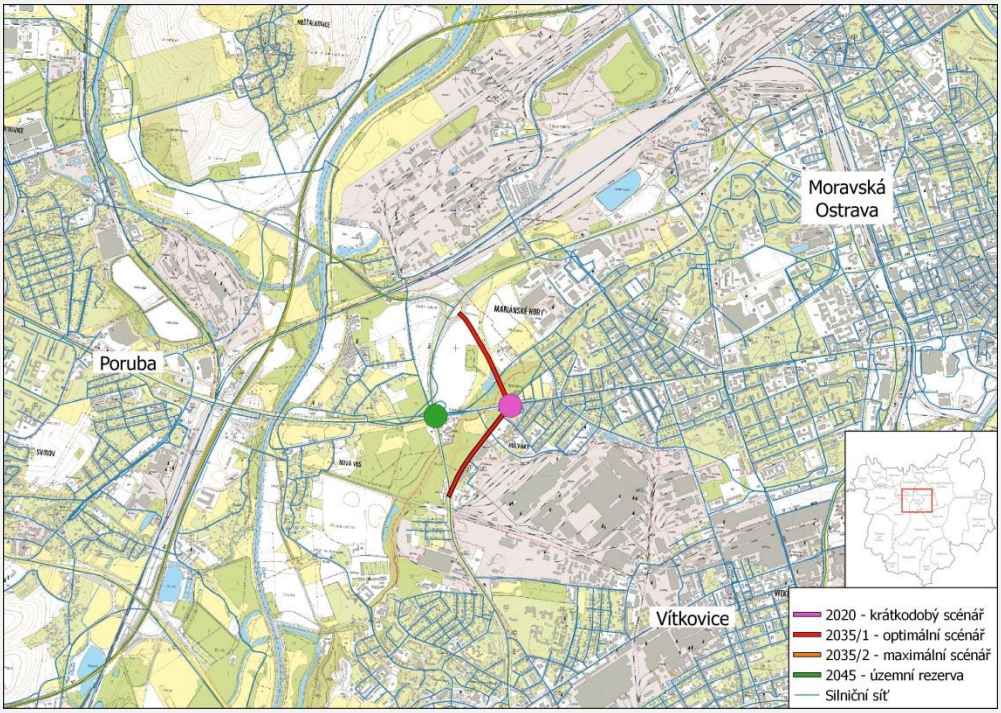
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba je zanesena v územním plánu pod označením DK126.
Stávající stav	Ve stávajícím stavu zde není vybudována žádná komunikace, pouze si zde místní obyvatelé vyšlapali cestu.
Popis návrhu	Předmětem návrhu je vybudování propojení mezi ulicemi Cihelní a Hornopolní. Toto propojení bude realizováno, prodloužením ulice Tomkova. Vzniklou spojkou bude vedena trolejbusová doprava, která se bude napojovat na stávající trolejbusové vedení v ulici nádražní.
Přínosy	- zlepšení dopravních vazeb - propojení sousedních částí města - ekologizace MHD - zlepšení dopravní obsluhy území
Rizika	- finanční náročnost na vybudování trolejbusové trati
Účinnost stavby v dopravním systému	Výstavbou dojde k propojení trolejbusových tratí, které umožní rozšíření trolejbusového provozu a zvýšení kvality dopravní obslužnosti.

Posuzované scénáře	2035/1 – Ulice Tomkova
IAD	*Stávající stav* *Po dokončení stavby* 

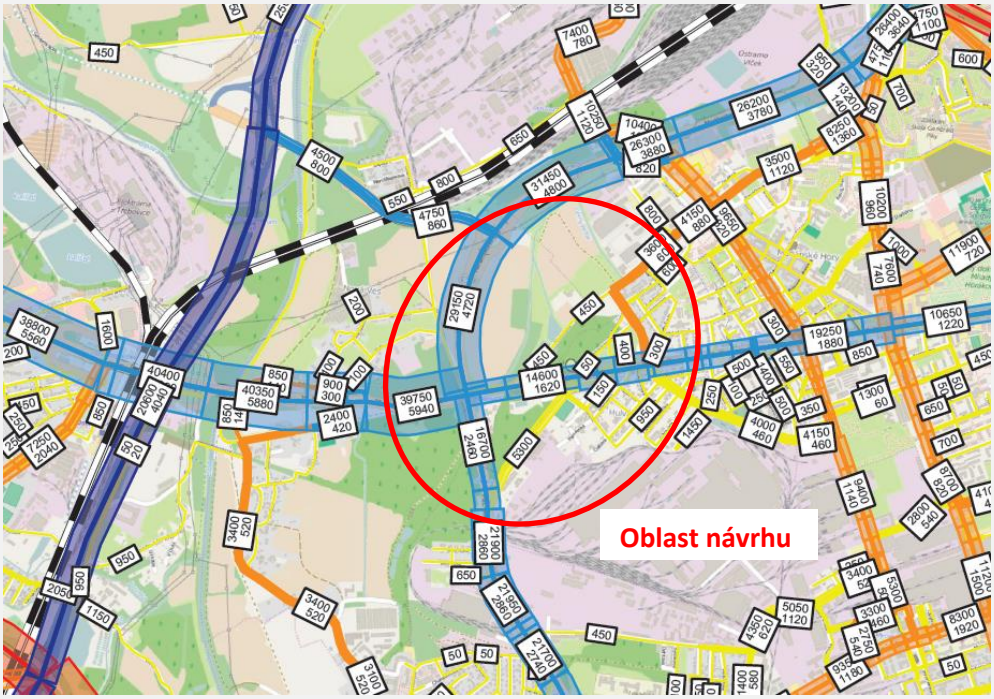
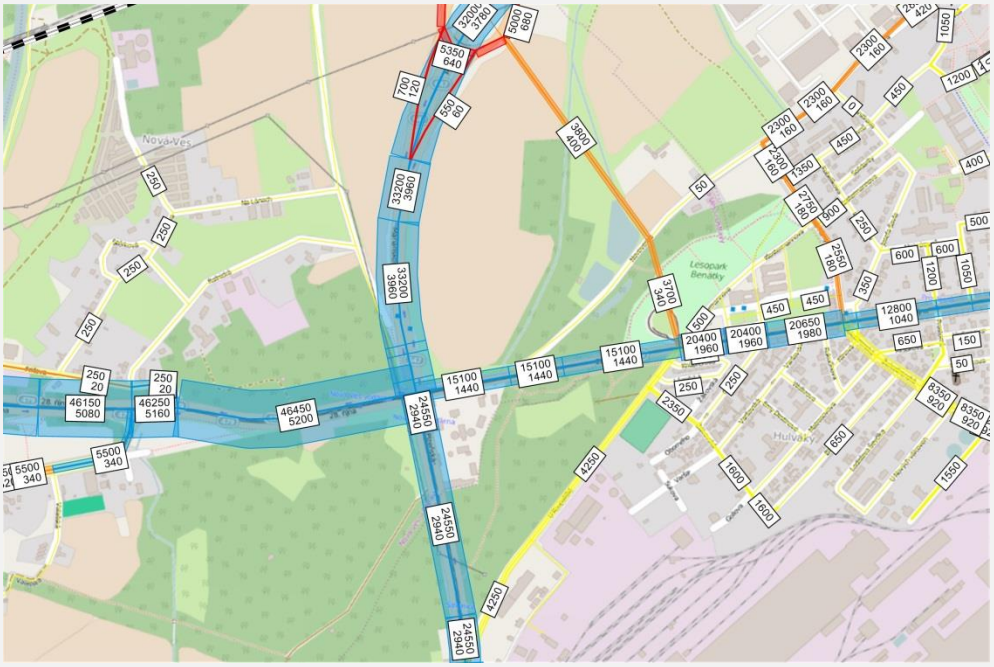
	Rozdíl intenzit 
VHD	*Současný stav* 

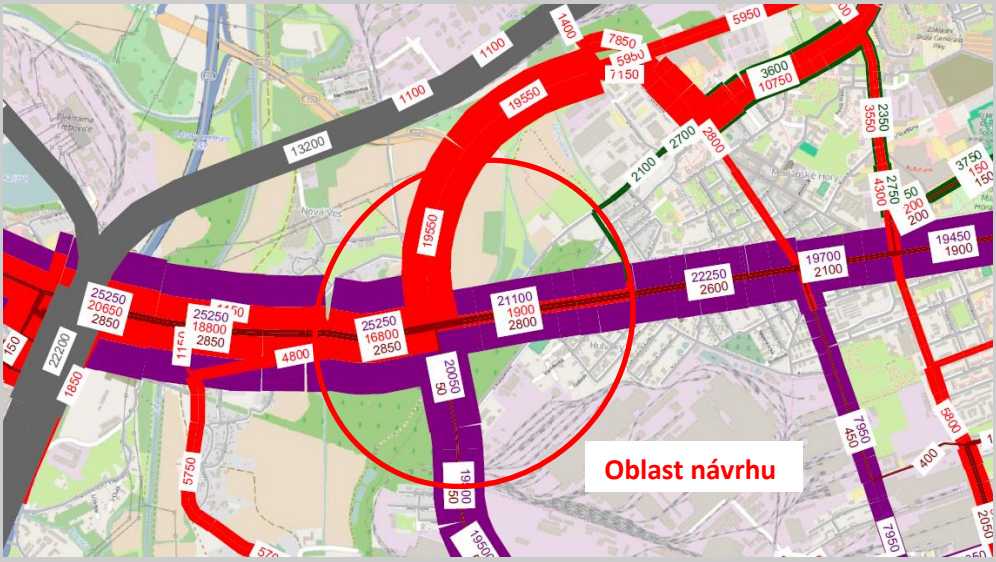
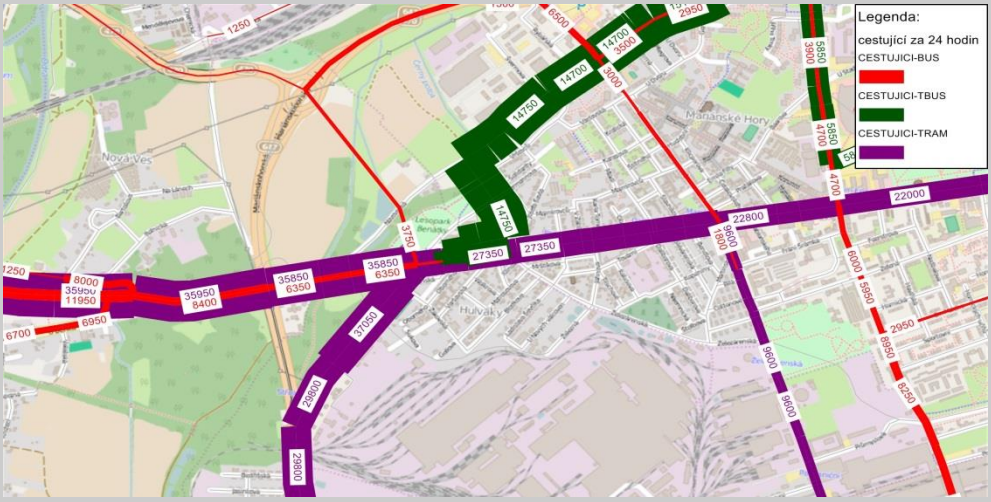
	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
Odhad nákladů	15 000 000 Kč (prodloužení komunikace) 31 330 000 Kč (trolejbusová trať)
Závěr	Tato stavba přinese nové propojení komunikací a dopravní napojení sousedních částí města. Stavba je zařazena do **optimálního scénáře pro rok 2035/1.**

9. VYBUDOVÁNÍ NOVÉ KOMUNIKACE MARIÁNSKOHORSKÁ – 28. ŘÍJNA, TRAMVAJOVÁ TRAŤ V ULICI U KOUPALIŠTĚ, MIMOÚROVŇOVÁ KŘIŽOVATKA NOVÁ VES, VODÁRNA, ROZŠÍŘENÍ PŘESTUPNÍHO UZLU HULVÁKY

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Úprava křižovatka Nová Ves je zanesena v územním plánu pod označením DK144 a DK135/R
Stávající stav	Současné propojení mezi ulicemi Mariánskohorská a 28. října je zajištěno křižovatkou Nová Ves. Tato křižovatka je velice zatížena jak individuální automobilovou dopravou, tak i veřejnou dopravou. Z důvodu vysokých intenzit (z jednoho směru až 40 000 voz/den) je křižovatka řízena pomocí světelné signalizace. Délka cyklu přesahuje hodnotu 120 s a dochází zde k velkému zdržení z jednotlivých směrů. Přes křižovatku je vedena tramvajová trať ve třech směrech. Tramvajový provoz způsobuje větší zdržení a zhoršuje úroveň kvality dopravy. Docházkové vzdálenosti mezi jednotlivými druhy dopravy jsou příliš velké a přestupní uzel neposkytuje dostatečný komfort pro cestující. V blízkosti této křižovatky je budován terminál Hulváky pro trolejbusovou a tramvajovou dopravu, který bude zajišťovat přestup mezi těmito prostředky VHD.
Popis návrhu	Návrh řešení má 2 části. V krátkodobém plánu je třeba vybudovat integrované zastávky, kdy autobusy budou vedeny prostorem tramvajových zastávek. Nejedná

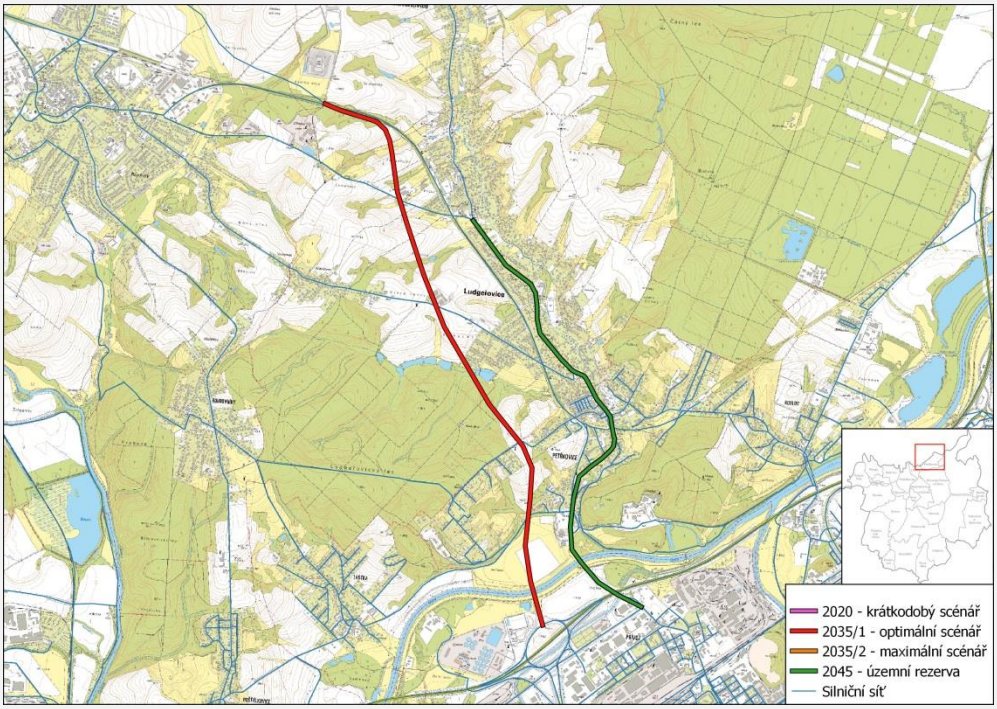
	se o velkou investici, která ale významně vylepší přestupní vazby. Dlouhodobé řešení spočívá v odklonění autobusové dopravy z křižovatky ulic Mariánskohorská a 28. října k budovanému terminálu Hulváky za pomoci nově zbudované komunikace. Tato komunikace bude vedena od mimoúrovňové křižovatky komunikací II/470 a II/647 směrem k terminálu Hulváky, kde bude navazovat na ulici 28. října a na případné prodloužení ulice Železárenská. Vznikne kompaktní přestupní uzel, který bude zajišťovat přestup na ostatní druhy veřejné dopravy a nové spojení směrem do centra města. Dále bude snížena intenzita na křižovatce Nová Ves, vodárna ze směru od Mariánskohorské. Součástí tohoto návrhu je i odklonění tramvajové tratě do ulice U Koupaliště, čímž se v křižovatce Nová Ves, vodárna redukuje jeden ze tří směrů a tramvaje budou jezdit pouze v přímém směru. Tím se sníží dopravní zatížení křižovatky a zlepší se přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy. Jako výhled do roku 2045 je navržena přestavba křižovatka Nová Ves, vodárna na mimoúrovňovou, v souladu s územním plánem.
Přínosy	- snížení intenzity na křižovatce u vodárny - snížení zdržení na křižovatce u vodárny - zrychlení provozu VHD - zatraktivnění VHD - vznik kompaktního přestupního uzlu Hulváky
Rizika	- zábor nové plochy pro komunikaci - nová výstavba tramvajové tratě - finanční náročnost
Účinnost stavby v dopravním systému	Realizací stavby dojde k omezení zdržení na křižovatce Nová Ves. Veřejná doprava bude vedena po nově zbudované komunikaci, k terminálu Hulváky. Vznikne kompaktní uzel, který bude zajišťovat přestup na ostatní druhy veřejné dopravy.
Posuzované scénáře	2020 – Vybudování terminálu Hulváky, přestavba zastávek Nová Ves, vodárna na integrované zastávky

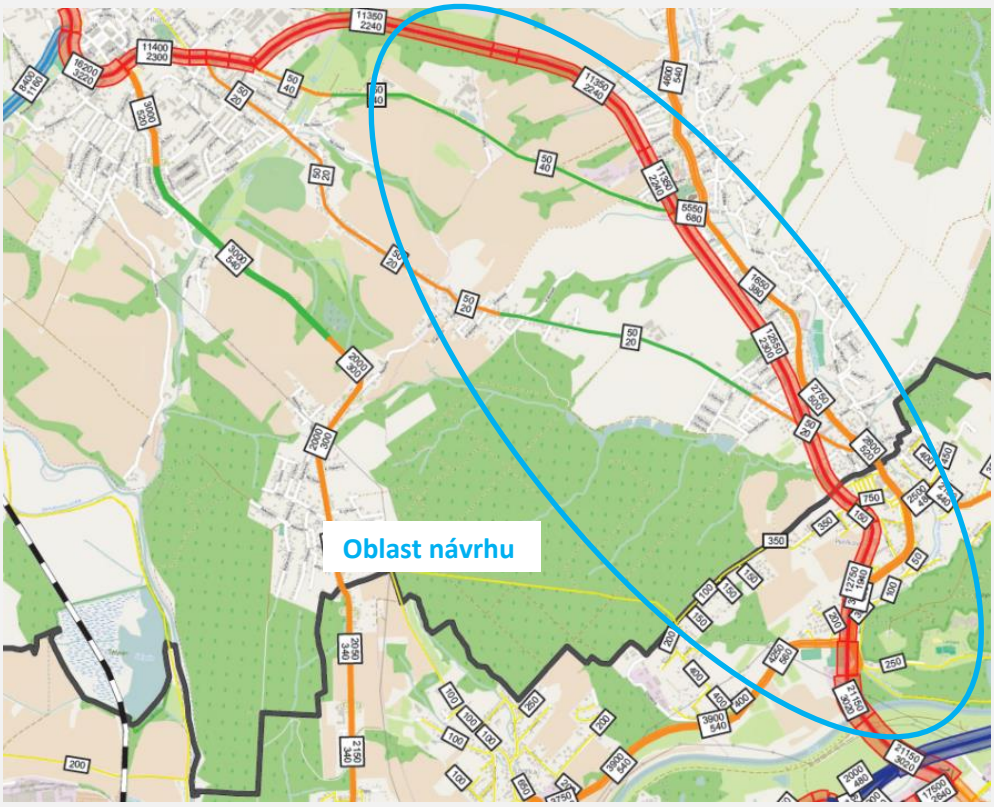
	2035/1 – Vybudování ulice Mariánskohorská – 28. října, odklonění tramvajové trati do ulice U koupaliště 2045 – Mimoúrovňová křižovatka Nová Ves
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby – scénář 2035/1* 

	Po dokončení stavby – scénář 2045
VHD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

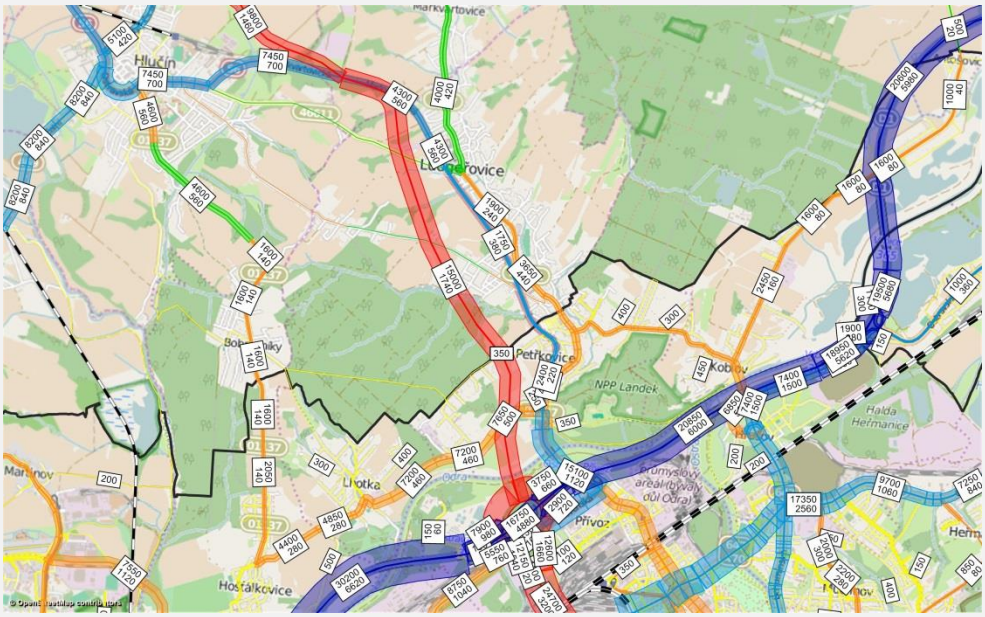
Nemotorová doprava	Cyklistická doprava bude vedena ulicí U koupaliště Dále ne navrženo vedení cyklistické dopravy ulicí Plzeňská a 28. října.
Vazba na akční plán	AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující AP 1-1-5 Zlepšení návaznosti spojů AP 1-1-7 Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují AP 1-1-9 Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
Odhad nákladů	60 000 000 Kč (terminál Hulváky) 206 000 000 Kč (ulice Mariánskohorská – 28. Října, přeložka tramvajové trati) 45 000 000 Kč (MÚK Nová Ves)
Závěr	Realizací stavby dojde ke zlepšení přestupních vazeb v uzlu Nová Ves. V **krátkodobém scénáři 2020** doporučujeme realizovat přestavbu tramvajových zastávek tak, aby jejich prostorem byla vedena i autobusová doprava. Zmírnění intenzit na křižovatce Nová Ves, vodárna, která je v současné době silně zatížena přinese komplexnější přestavba tramvajové trati do ul. U Koupaliště. Veřejná doprava bude z velké části z křižovatky odkloněna a dojde k zrychlení a zatraktivnění VHD. Dále dojde k vybudování kompaktního přestupního uzlu Hulváky, který zaručí cestujícím přestup na ostatní druhy VHD. Tato stavba se doporučuje realizovat v **optimálním scénáři v roce 2035/1.** Vybudováním stavby MÚK Nová ves dojde k odstranění kongescí a zrychlení provozu VHD. Tato stavba se doporučuje zařadit do územní **rezervy pro rok 2045.**

10. PŘELOŽKA SILNICE I/56, VLAKOTRAMVAJ OSTRAVA – HLUČÍN

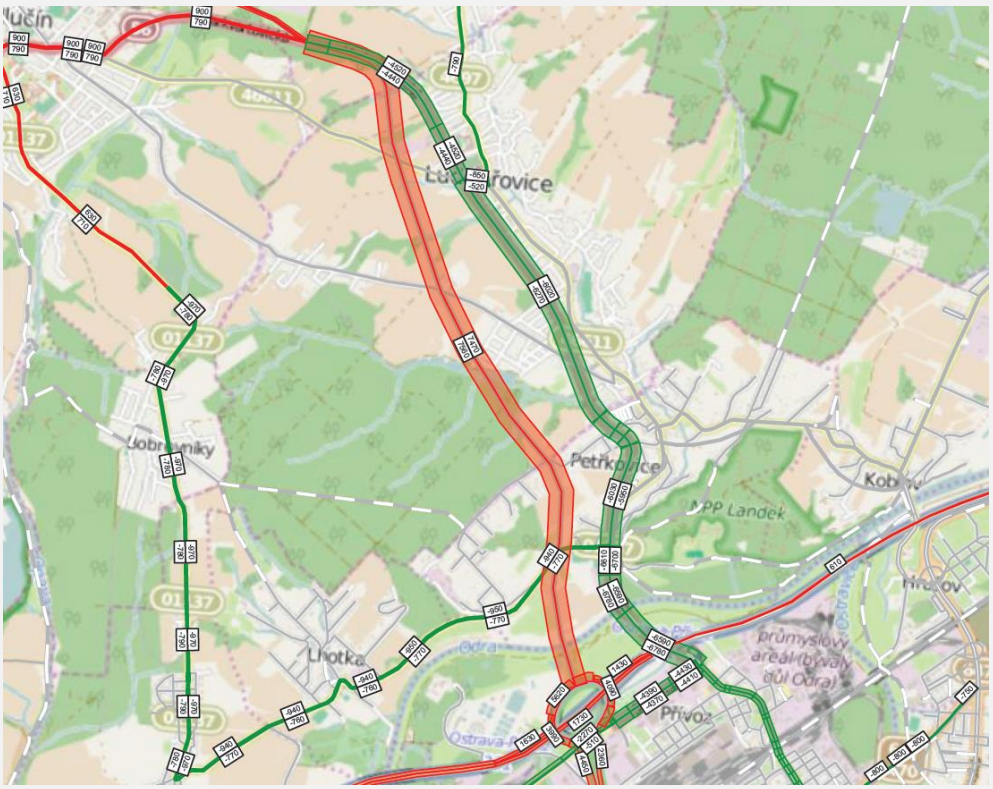
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Vybudování přeložky komunikace I/56 je zaneseno v územním plánu s označením DK52. V územním plánu je vymezena územní rezerva pod označením DZ12/R, pro vedení lehké kolejové dopravy místo současného vedení komunikace I/56.
Stávající stav	Stávající komunikace I/56 je vedena z městské části Přívoz na Petřkovice, Ludgeřovice, Hlučín a dále do Opavy. Přes obce Petřkovice a Ludgeřovice prochází komunikace v těsné blízkosti obytné zástavby, ale je od ní izolována protihlukovými stěnami, valy a vedením silnice v zářezu. Současná intenzita dopravy se pohybuje kolem 13 000 voz/den.
Popis návrhu	Jedná se o výstavbu přeložky silnice I/56 kolem obcí Petřkovice a Ludgeřovice pro odvedení silniční dopravy. Místo stávající silnice bude zřízena kolejová dráha pro vedení lehké kolejové dopravy (vlakotramvaje) z Ostravy do obce Hlučín.
Přínosy	- zvýšení a zrychlení obslužnosti obce Hlučín a okolních obcí - zatraktivnění VHD - nahrazení autobusové dopravy kolejovou - zrychlení veřejné hromadné dopravy - ekologizace veřejné hromadné dopravy - komfortní doprava do centra města

Rizika	- nechuť obyvatel používat VHD - ekonomická náročnost stavby - nákladný provoz - legislativní rámec - zábor nových ploch - projednání s dotčenými orgány a obcemi
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba zkvalitní dopravní obslužnost v okolí vedení lehké kolejové dopravy a celkově přispěje k zatraktivnění MHD. Bude odvedena tranzitní doprava.
Posuzované scénáře	2035/1 – Přeložka I/56 2045 – Vybudování lehké kolejové dopravy do Hlučína
IAD	*Stávající stav* 

Po dokončení stavby

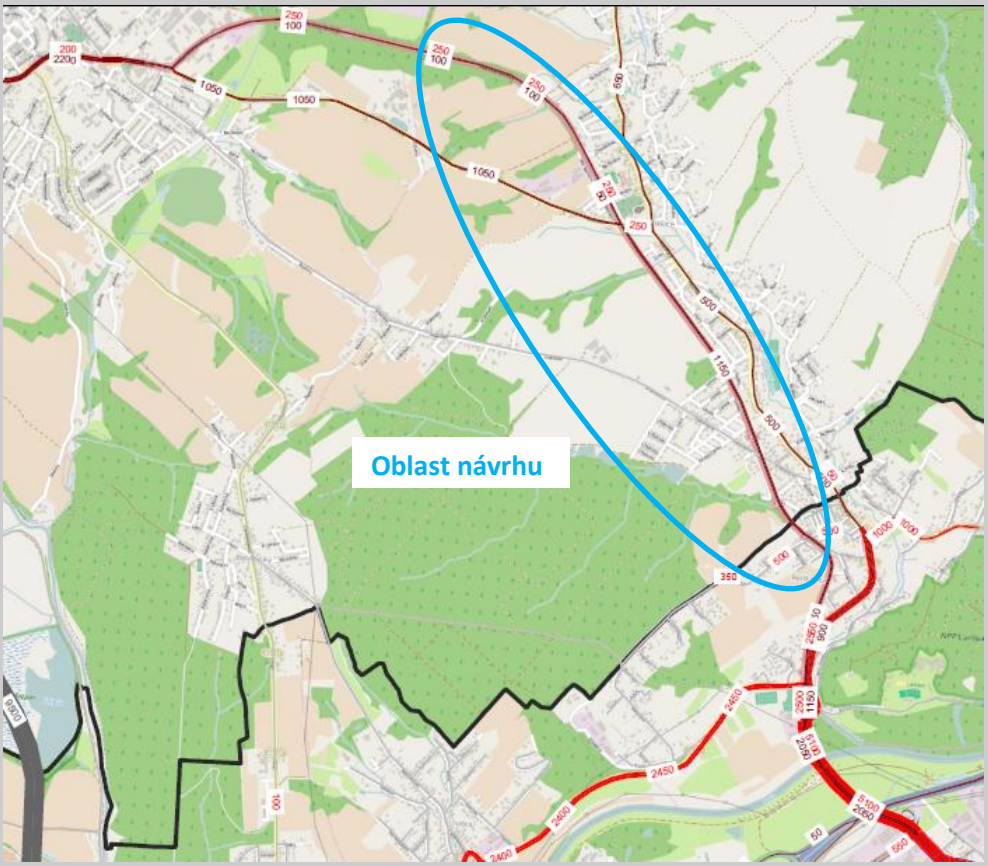


Rozdíl intenzit

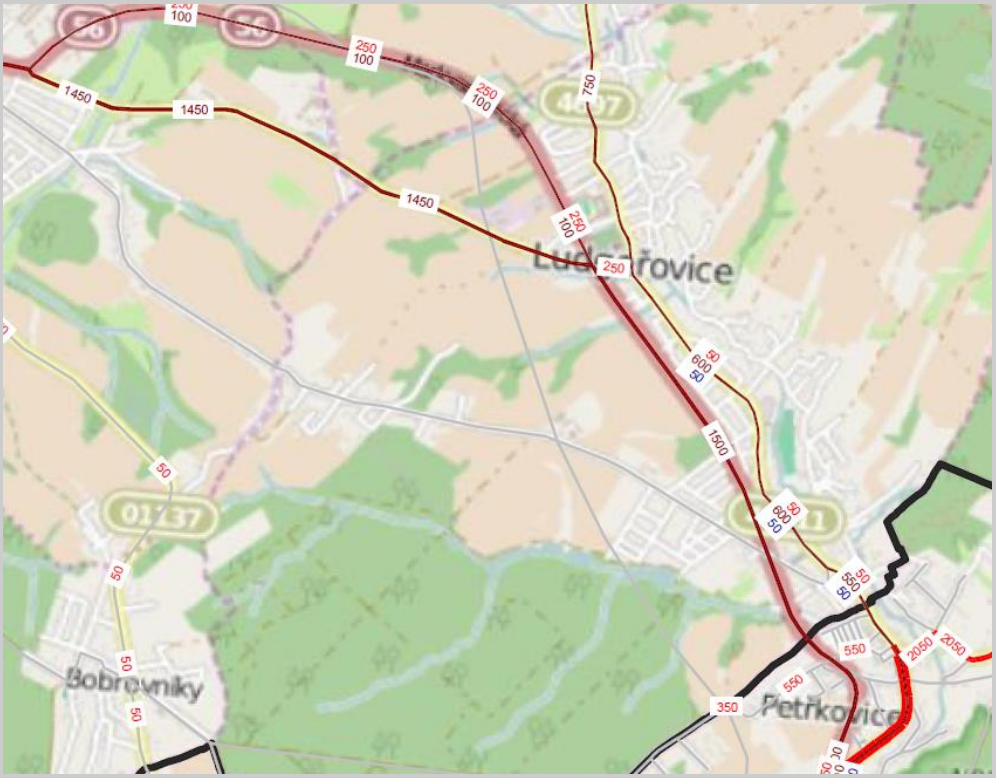


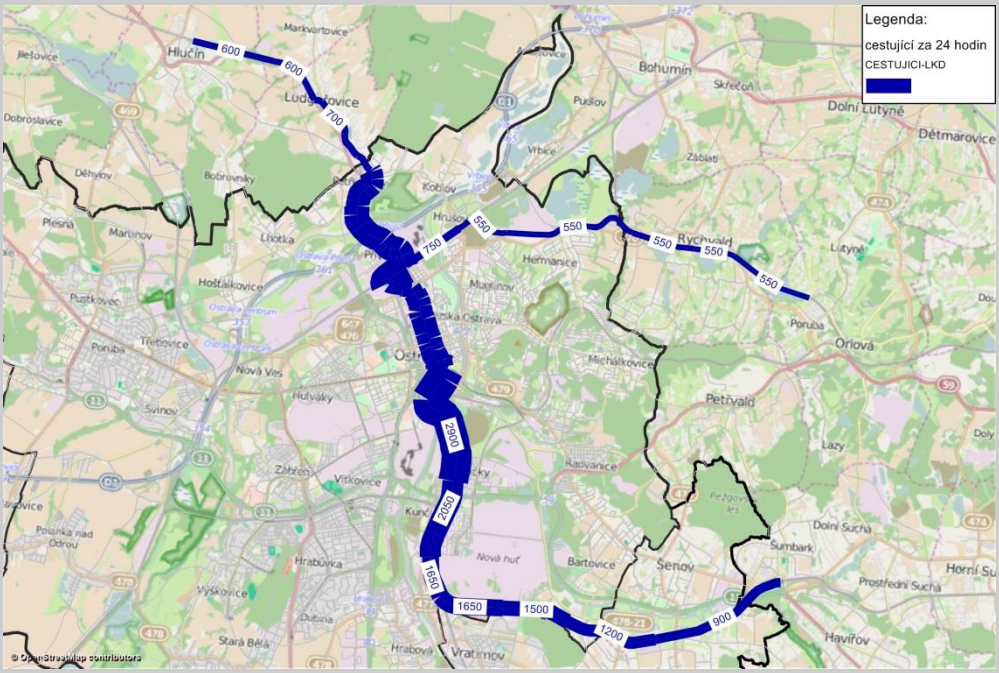
VHD

Současný stav



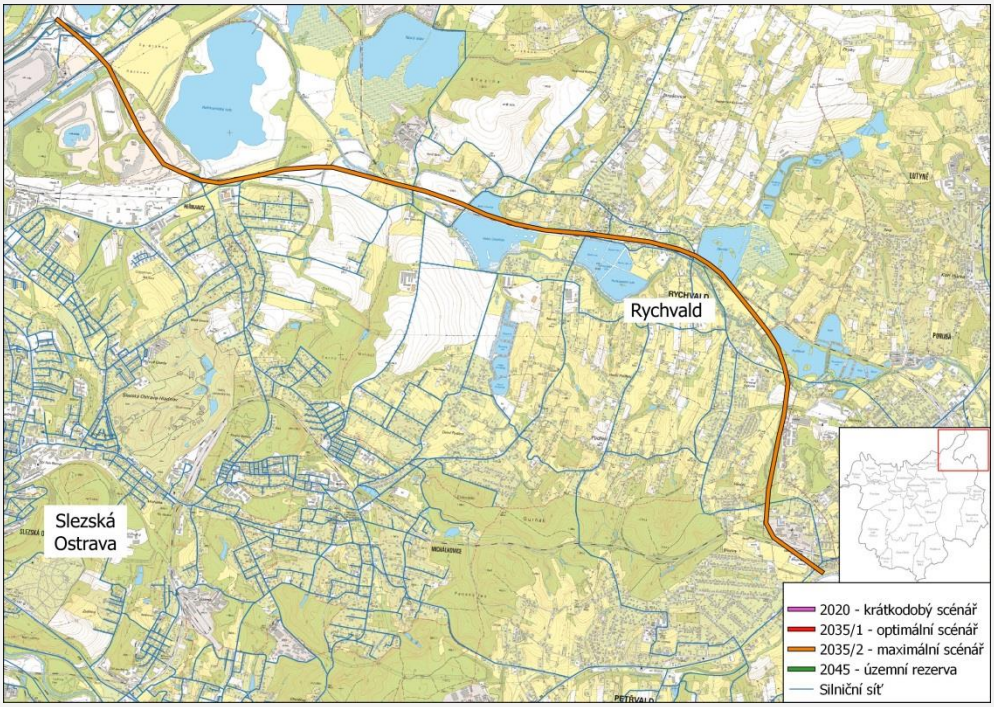
Po dokončení stavby

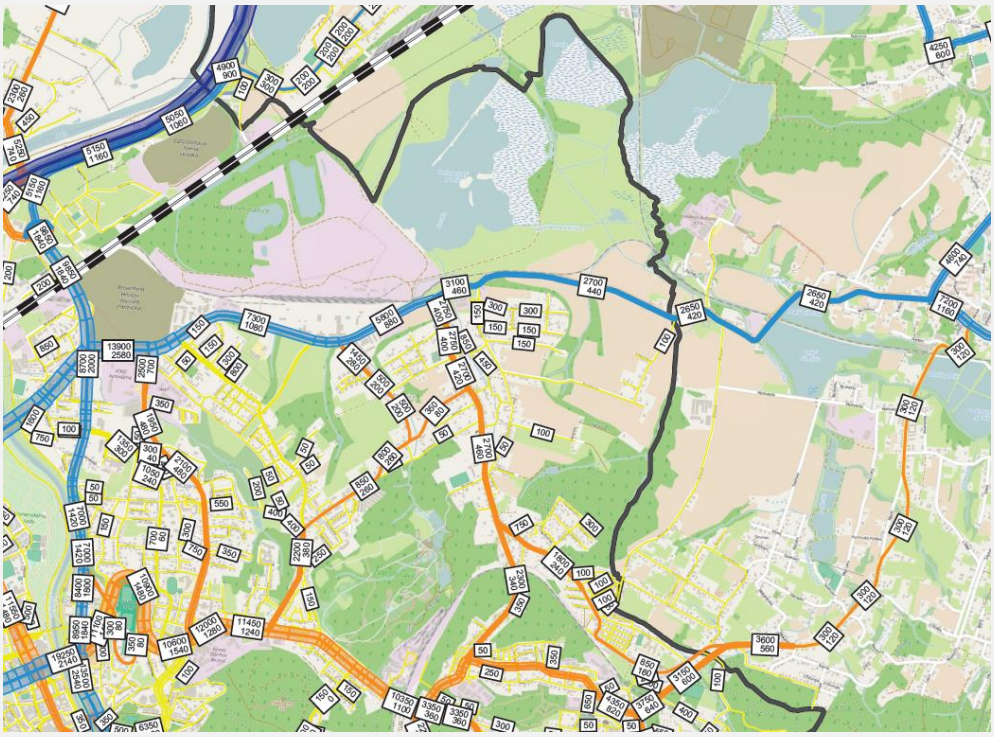
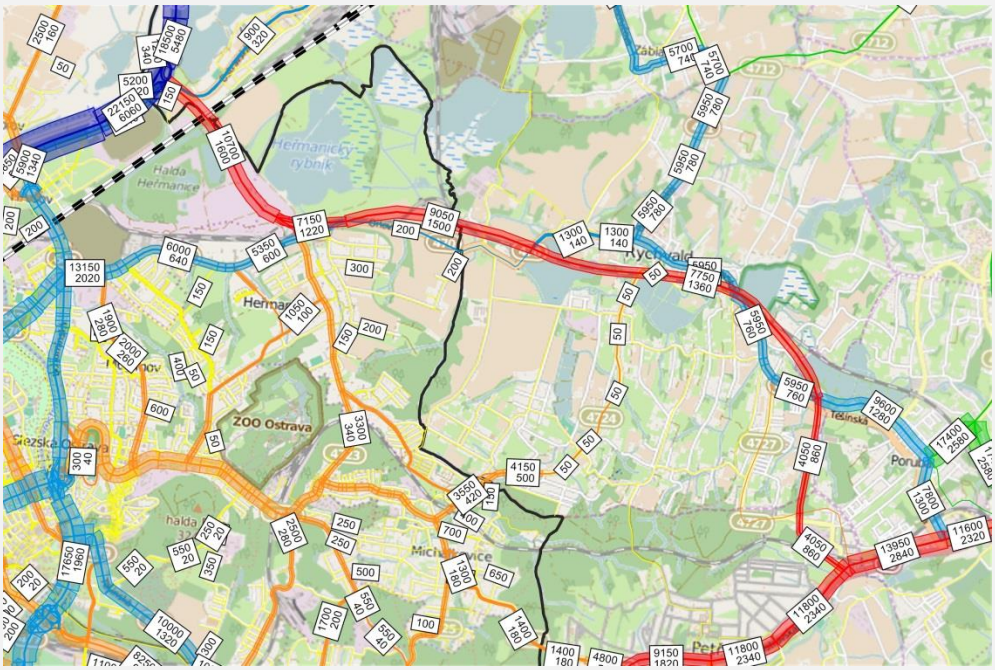


	Intenzita přepravy cestujících využívajících vlakotramvaj – scénář 2045 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-7 Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují AP 1-1-8 Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální lehká kolejová doprava) AP 1-1-9 Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti AP 1-1-10 Rozvoj integrovaného dopravního systému AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a mimo rezidentní území
Odhad nákladů	650 000 000 Kč (přeložka komunikace) 149 000 000 Kč (vlakotramvaj)

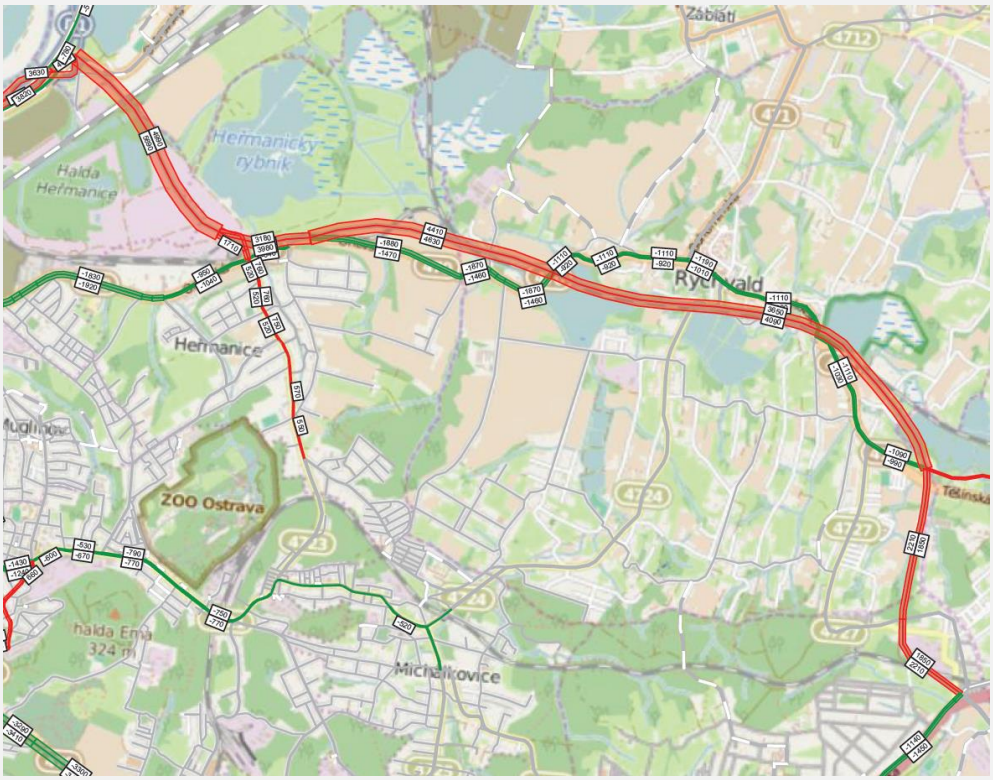
Závěr	Výstavby **přeložky komunikace I/56** mimo obce Petřkovice a Ludgeřovice bude mít za následek redukci intenzity dopravy na stávající komunikaci I/56. Plné zhodnocení přeložky bude až po dokončení stavby vlakotramvaje, která bude vybudována místo současné I/56. Stavbu doporučujeme zařadit do **optimálního scénáře pro rok 2035/2**. Realizace **lehké kolejové dopravy** zkvalitní dopravní obslužnost mezi Ostravou, Hlučínem a obcích ležících na trase. Z důvodu vysoké finanční náročnosti a projednání projektu doporučujeme tuto stavbu zařadit do **územní rezervy pro rok 2045**.

11. VÝSTAVBA SILNICE I/68 V ÚSEKU D1 – OSTRAVSKÁ

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Výstavba komunikace I/68 je zanesena v územním plánu pod označením DK70 a DK87.
Stávající stav	Obce Rychvald a Orlová jsou napojeny komunikací druhé třídy II/470. Doprava z této oblasti je vedena především po zmíněné komunikaci II/470 a po komunikaci první třídy I/59. Tato komunikace je vedena skrz obytnou zástavbu a vytváří tak v obytných částech zbytnou dopravu.
Popis návrhu	Nově navrhovaná komunikace odvede tranzitní dopravu z obytných částí obce a napojí se na dálnici D1.
Přínosy	- převedení zbytné dopravy na kapacitnější komunikace - odlehčení ulice Ostravská - zlepšení životního prostřední v obcích - zvýšení bezpečnosti po odvedení tranzitní dopravy
Rizika	- zábor nových pozemků - projednání s dotčenými orgány a obcemi

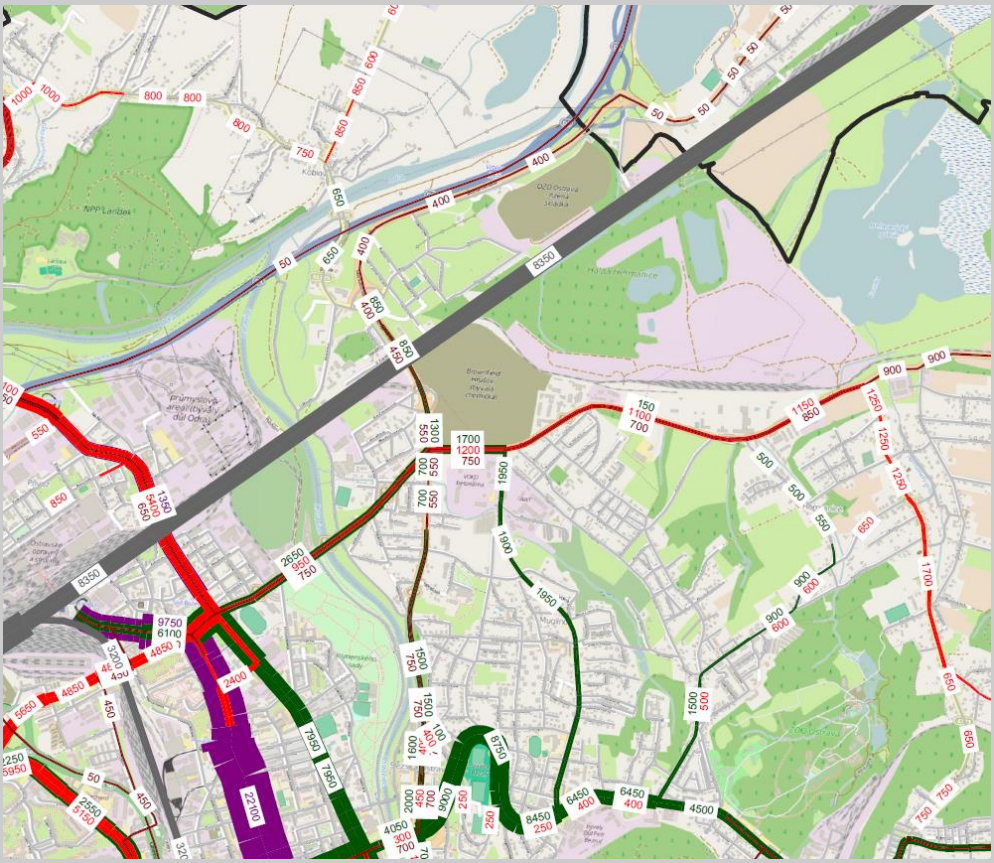
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba zajistí odvedené zbytné dopravy z obytných oblastí.
Posuzované scénáře	2035/2 – Výstavba I/68 v úseku D1 - Vrbická
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

Rozdíl intenzit



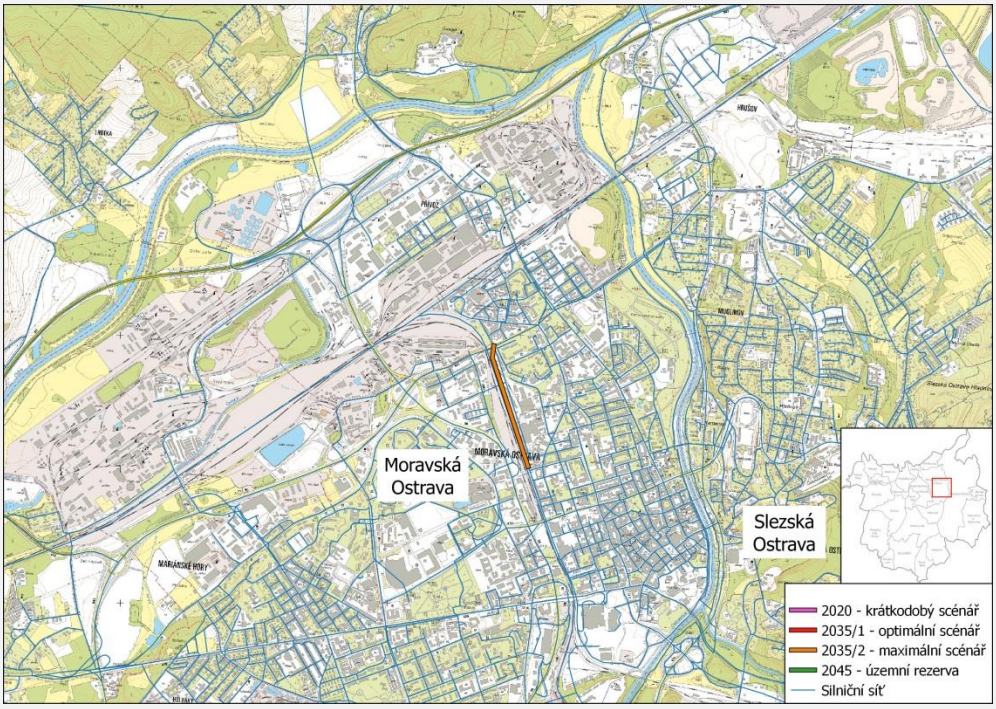
VHD

Současný stav



	Po dokončení stavby
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-3-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy AP 3-3-1 Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (redukce intenzity dopravy) AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	890 400 000 Kč
Závěr	Realizací stavby dojde k odlehčení komunikace I/59 (ulice Ostravská), která je vedena skrze obytné území. Stavba je však vysoce finančně nákladná a proto se doporučuje zařadit do **maximálního scénáře pro rok 2035/2.**

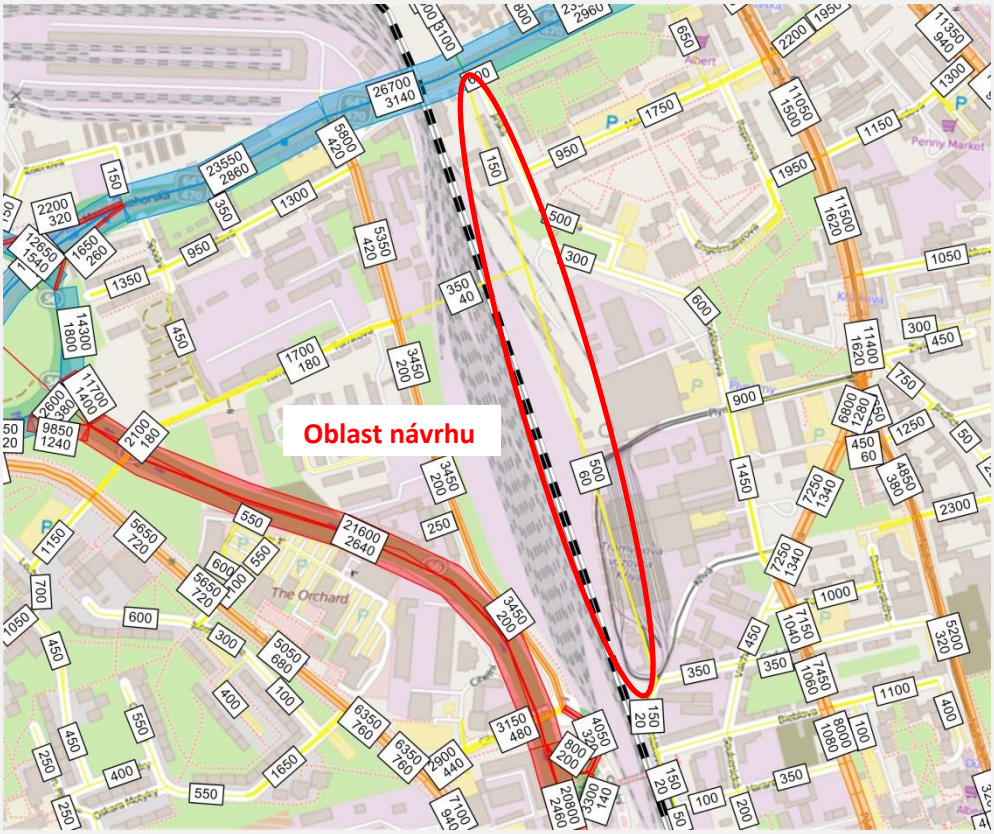
12. DOSTAVBA ULICE NOVÁ PORÁŽKOVÁ

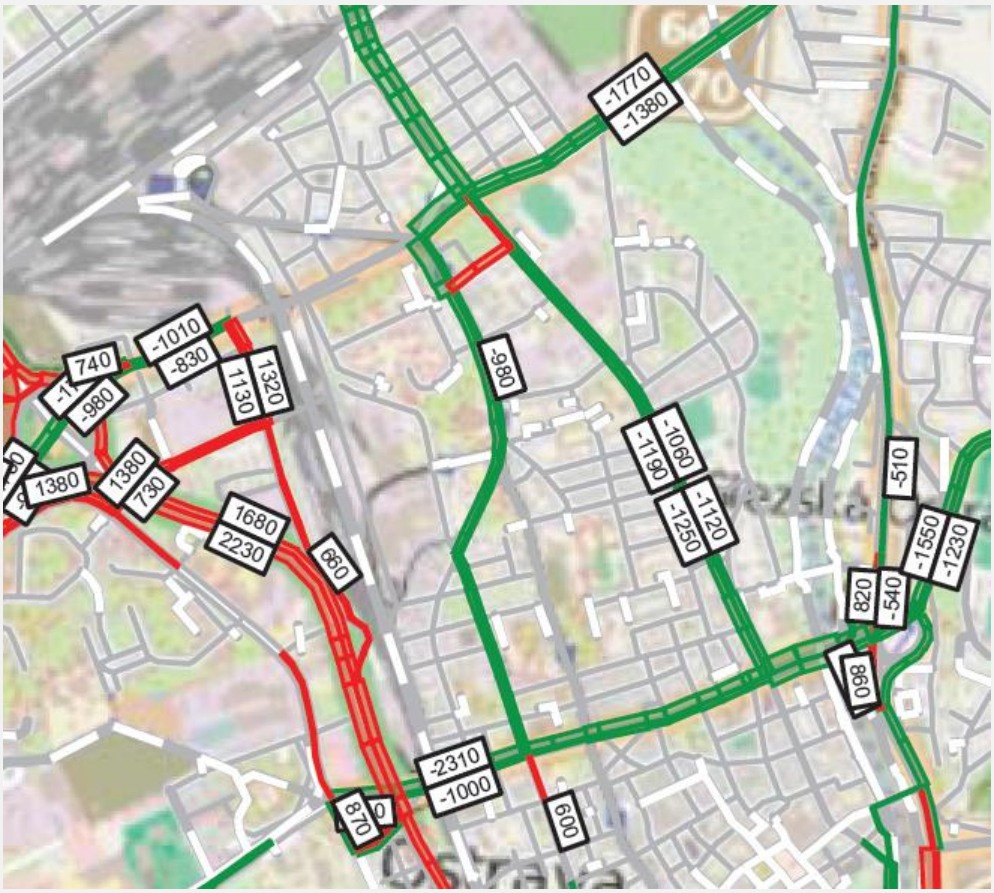
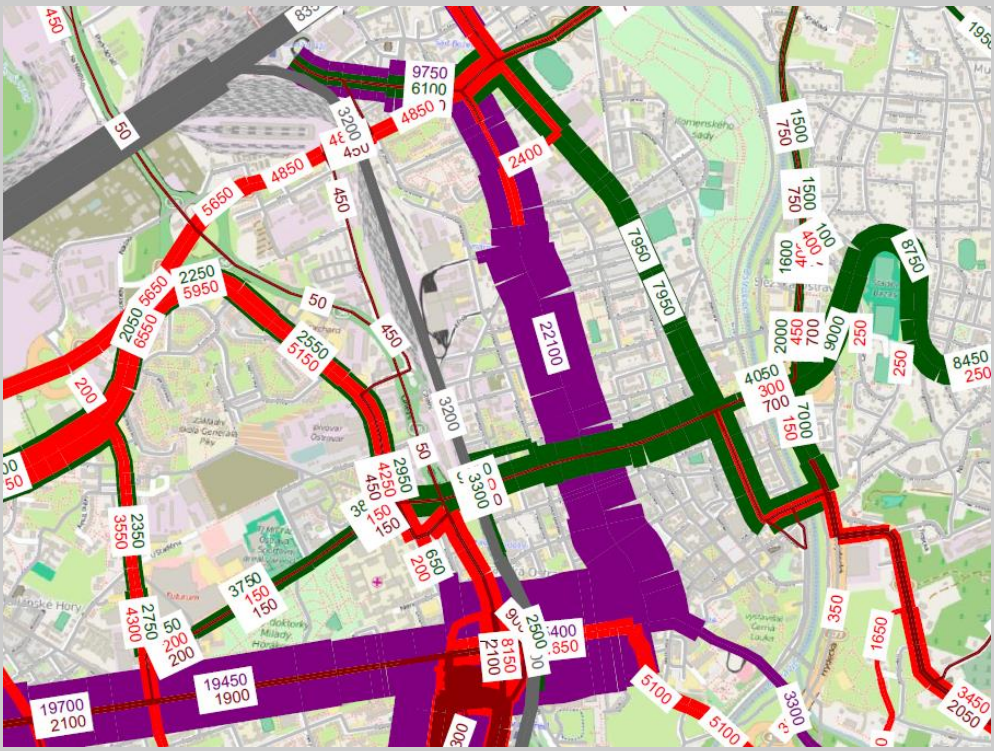
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba je v územním plánu zanesena pod označením DK149.
Stávající stav	Stávající ulice Porážková je od ulice 28. října (na ulici 28. října není napojena) a je vedena severně rovnoběžně s tratí až k nákladovému nádraží.
Popis návrhu	Předmětem návrhu je prodloužení ulice Porážková až k ulici Mariánskohorská. Vznikne tak paralelní ulice k Sokolovské třídě.
Přínosy	- zlepšení dopravních vazeb - propojení sousedních částí města
Rizika	- zvýšení dopravní zátěže v okolí komunikace
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba odlehčí vysoce zatíženou ulici Sokolská. Dojde ke vzniku paralelní ulice.
Posuzované scénáře	2035/2 – Ulice Nová Porážková

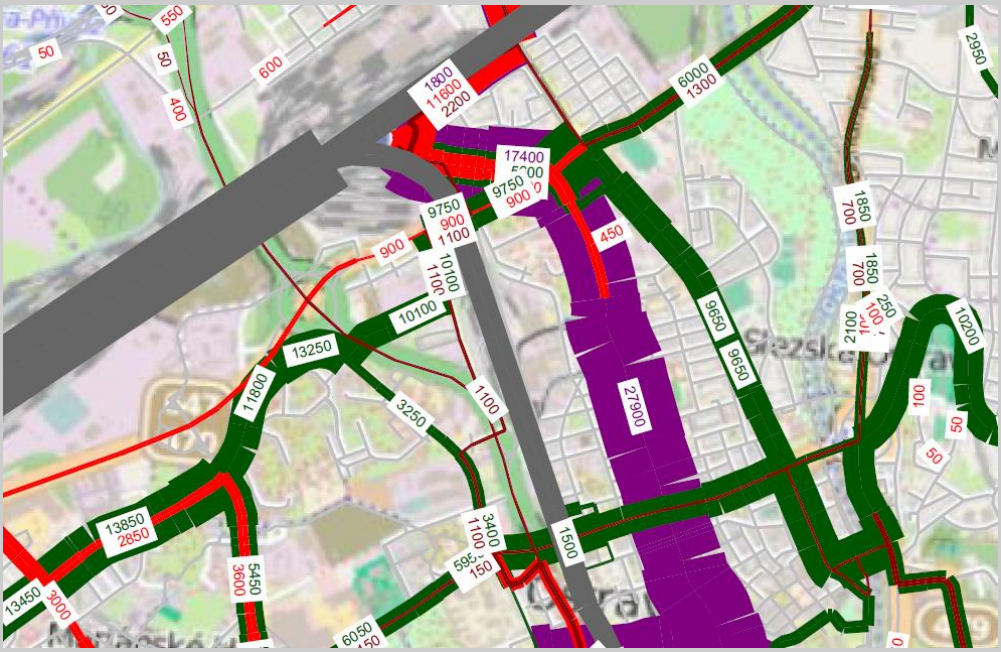
IAD

Současný stav

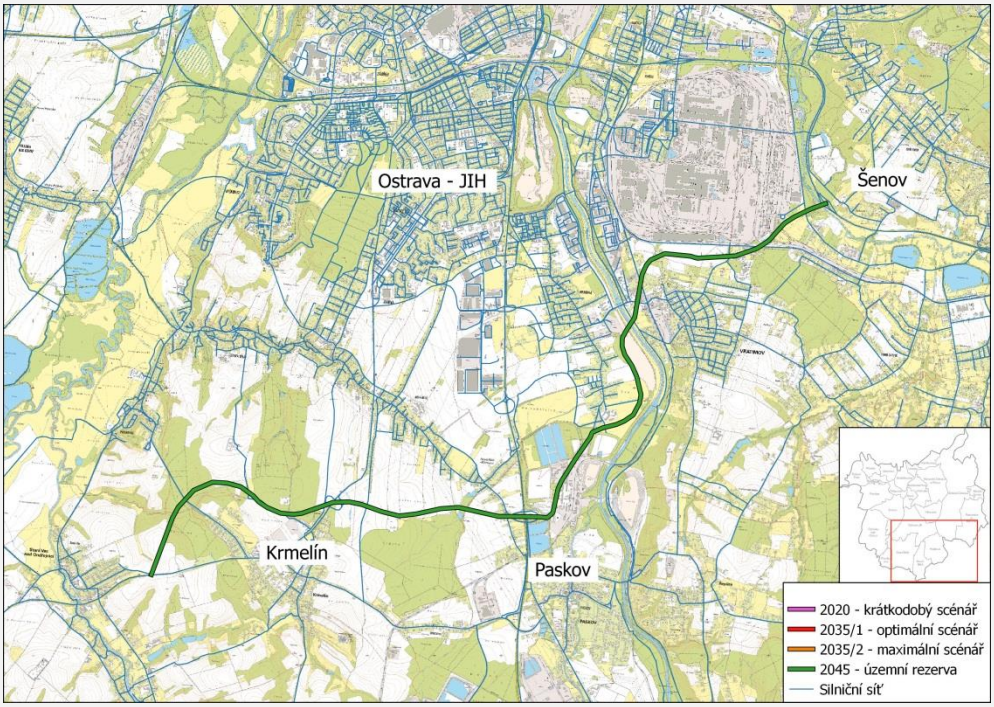
Po dokončení stavby

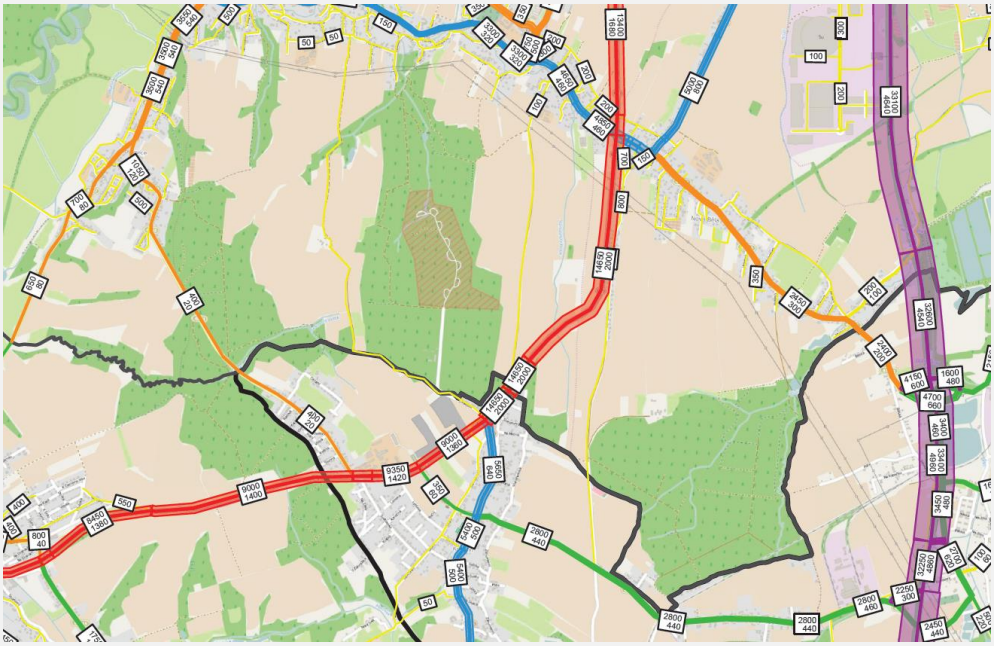
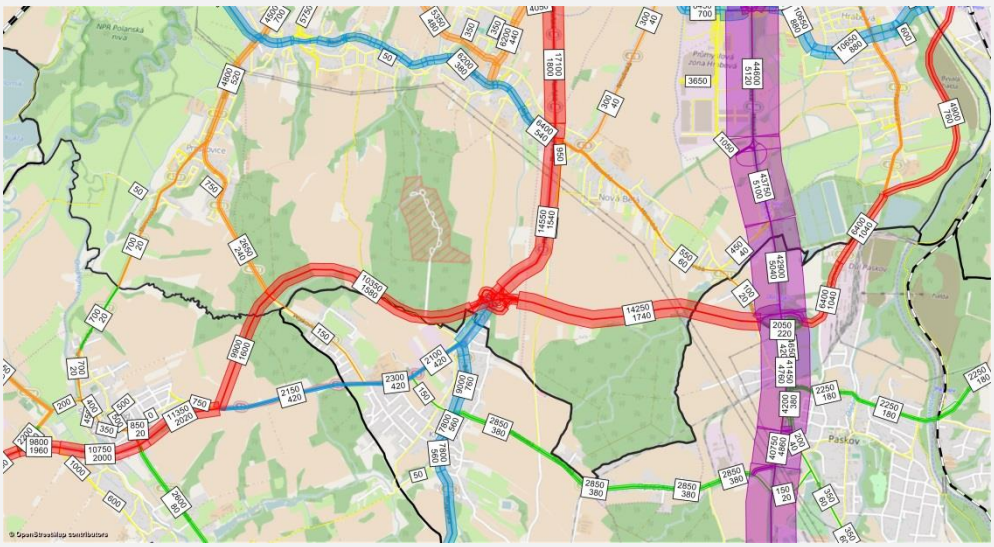


	Rozdíl intenzit 
VHD	*Současný stav* 

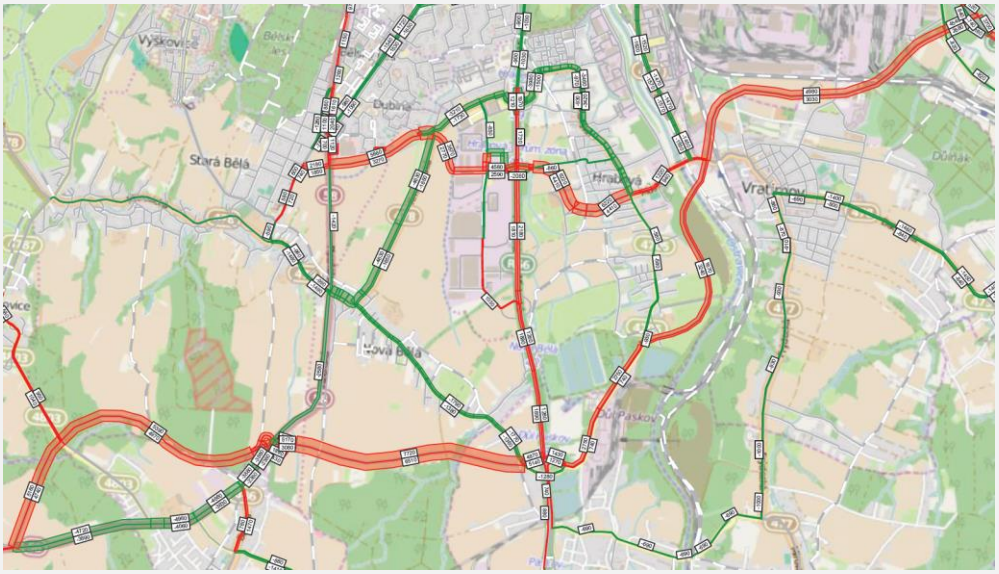
	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	20 000 000 Kč
Závěr	Dle dopravních modelů bude význam komunikace spíše marginální. Z tohoto důvodu se stavba doporučuje zařadit do **maximálního scénáře pro rok 2035/2.**

13. OBCHVAT KRMELÍNA A VÝSTAVBA JIŽNÍ TANGENTY

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Pro stavbu je v územním plánu vymezen koridor pod označením DK98.
Stávající stav	Současná doprava je vedena po komunikaci I/58 skrze Krmelín směrem do Ostravy, kde se napojuje na ulici Rudná. Intenzita dopravy dosahuje necelých 15 000 voz/den.
Popis návrhu	Stavba bude odvádět zbytnou dopravu z obytných částí Krmelína a bude odlehčovat ulici Rudná. Obchvat začíná zhruba 1 km před obcí Krmelín a je veden severně mimo zastavěnou oblast. Na komunikaci I/58 je připojen mimoúrovňovým křížením, které je plánováno asi 0,5 km za Krmelínem. Zde bude napojení jižní tangenty, která bude spojovat komunikace I/58, R56 a silnici I/11. Obchvat Krmelína a propojení I/58 s R56 bude na sebe indukovat dopravu, která odlehčí zastavěným územím v obci a také ulici Rudná, která přenáší velké intenzity dopravy. Propojení R56 a I/11 bude mít dle dopravního modelu spíše marginální význam z hlediska indukce dopravy.
Přínosy	- odstranění zbytné dopravy z obytných částí - redukce nežádoucích hlukových a výfukových emisí - snížení intenzit v ulici Rudná

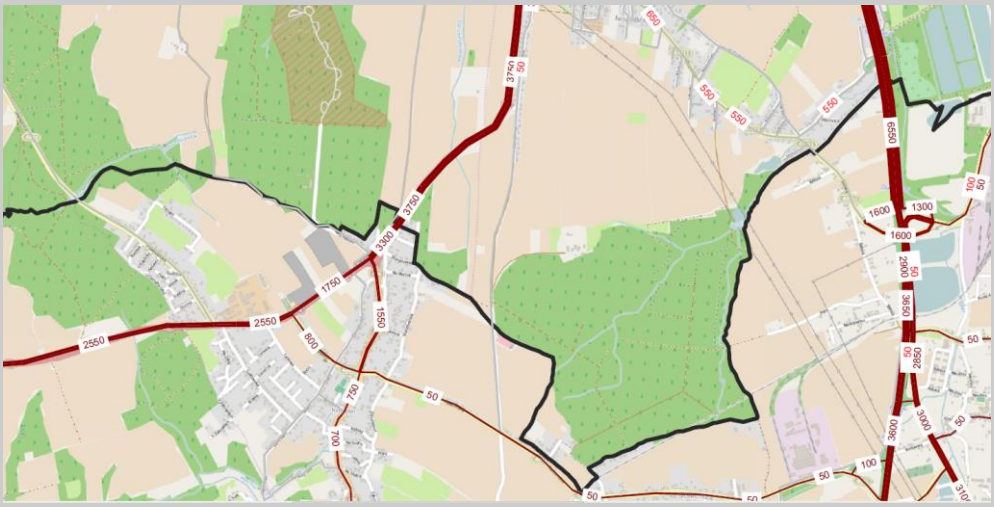
Rizika	- vysoká finanční náročnost - malá dopravní účinnost - zábor nových pozemků
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba na sebe bude indukovat dopravu, dojde k zrychlení průjezdu městem a odvedení zbytné dopravy z obytných částí (Krmelín).
Posuzované scénáře	2045 – Obchvat Krmelína a výstavba jižní tangenty
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

Rozdíl intenzit



VHD

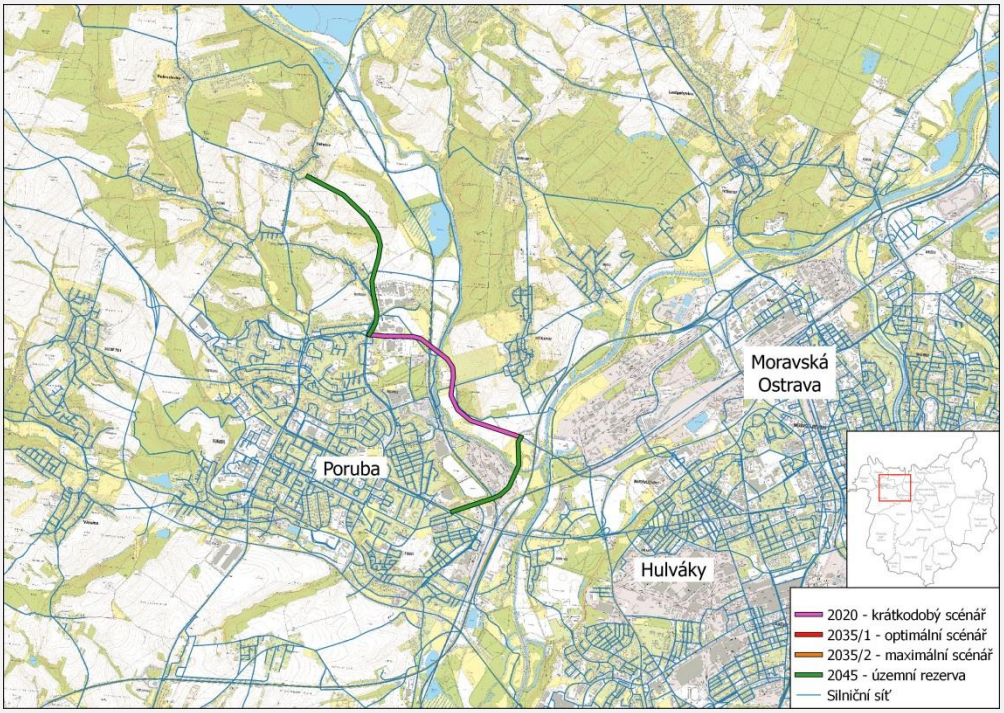
Současný stav



Po dokončení stavby

Nemotorová doprava	U této stavby se neplánuje vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 3-3-1 Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (redukce intenzity dopravy) AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	700 000 000 Kč
Závěr	Výstavbou tohoto projektu dojde k odstranění zbytné dopravy z obytných částí obce Krmelín a odlehčení vysoce zatížené ulice Rudná v centru Ostravy. Vzhledem k vysoké finanční náročnosti a malé dopravní účinnosti doporučujeme stavbu zařadit jako **územní rezervu do roku 2045.**

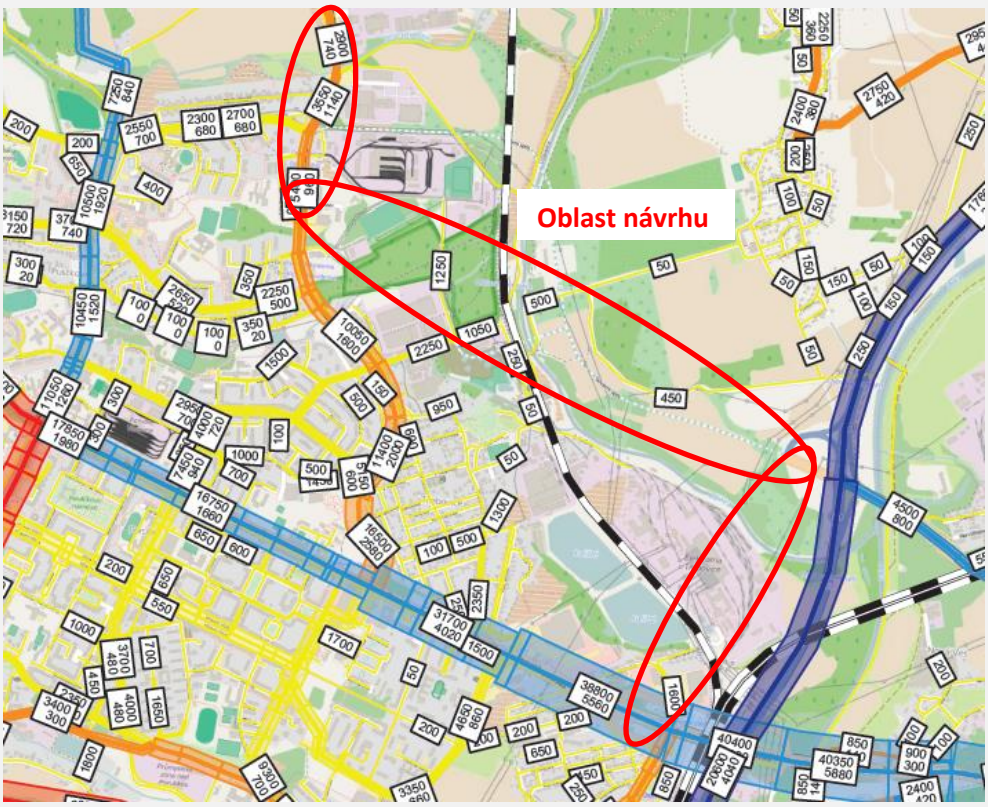
14. VÝSTAVBA SEVERNÍHO SPOJE, PRODLOUŽENÍ UL. BÍLOVECKÁ

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	*Severní spoj* – Pro stavbu je v územním plánu vymezen koridor pod označením DK44, DK12 a DK11. *Prodloužení ul. Bílovická* – Pro stavbu je vymezena v územním plánu rezerva s označením DK19/R.
Stávající stav	V současné době jsou pro relaci centrum města – Martinov využívány ulice Mariánskohorská, 28. října, Opavská, Martinovská. Pro směr od Ludgeřovic, Petřkovic a Hlučína je využívána ulice Slovenská. Dopravní zatížení zejména ulice Opavské je nutné snížit, jedná se o ulici v obytné zástavbě.
Popis návrhu	Vzhledem k předpokládaným výhledovým intenzitám (8 000 voz/24h) je vhodné komunikaci navrhovat jako dvoupruhovou. Stavbu lze rozdělit do 2 částí – první část je v úseku dálnice D1 – ulice Martinovská, druhá část je od ul. Martinovské do Děhylova. Součástí návrhu je i prodloužená ulice Bílovecká, která spojí Severní spoj a ulici Opavská. Po Severním spoji bude vedena autobusová linka ve směru Martinov – centrum.

Přínosy	- snížení intenzity v ulicích Slovenská, 28. října, Opavská, Martinovská a Rudná - zlepšení dopravního napojení oblastí Poruba, Martinov, Hošťálkovice, Moravská Ostrava, Mariánské Hory a Přívoz - odvedení tranzitní dopravy na dálnici D1, mimo obytnou zástavbu - možnost využít odlehčené komunikace pro VHD (zvýšení atraktivity) nebo pro nemotorovou dopravu - vymísení dopravy z centra na okraj - vedení autobusových linek po kapacitní komunikaci
Rizika	- nesouhlas občanů s výstavbou nové komunikace - odliv dopravy z centra města a jeho částí – vymírání centra - převedení pouze nízké intenzity vozidel – prodloužená ul. Bílovecká a druhá etapa Severního spoje - zábor nové plochy
Účinnost stavby v dopravním systému	Severní spoj v úseku D1 – ul. Martinovská převede až 8 000 voz/24h. Stavba odvede až 7 000 voz/24h z ulice 28. října a Opavská. V ulici Martinovská dojde k úbytku cca 5 000 voz/24h. Intenzita dopravy na druhé části Severního spoje v úseku ul. Martinovská – Děhylov bude velmi nízká a její přínos nebude významný. Stavba Prodloužená Bílovecká převede dle modelu v roce 2045 denně okolo 5 500 voz/24h.
Posuzované scénáře	2020 – Stavba 1. části Severního spoje po ul. Martinovská 2045 – Stavba 2. části Severního spoje do Děhylova 2045 – Stavba Prodloužené Bílovecké

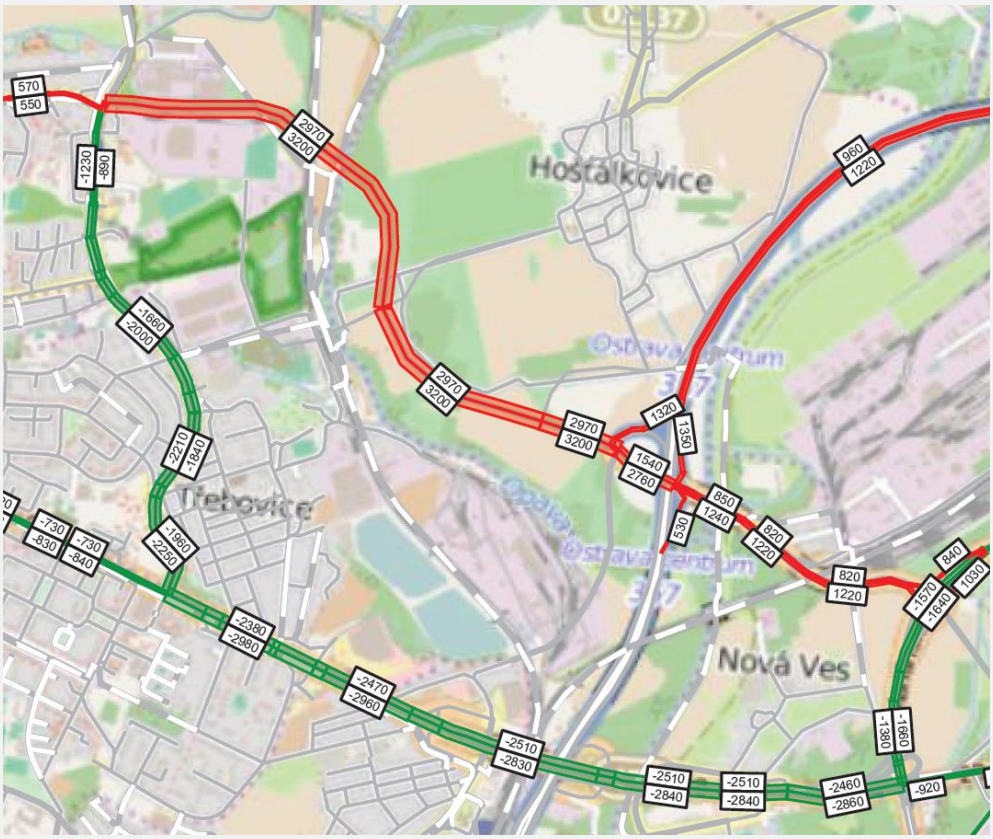
IAD

Současný stav



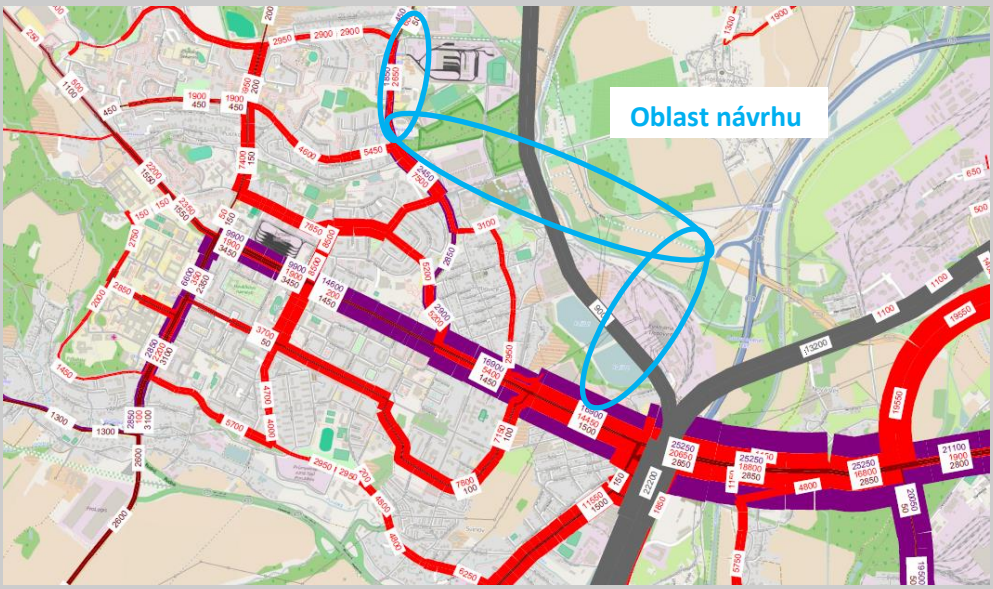
Po dokončení stavby

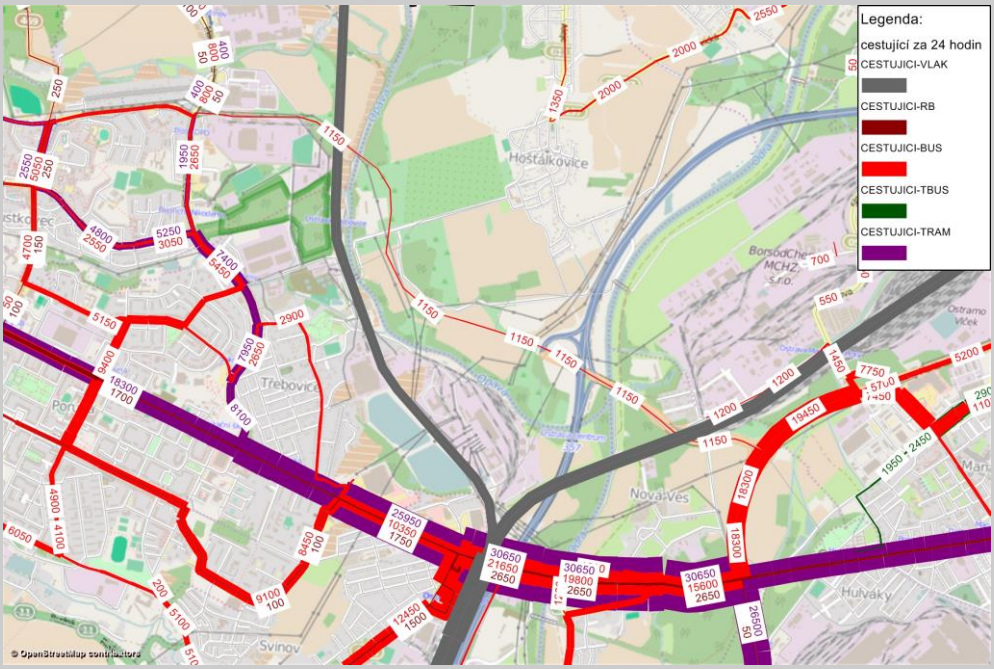
Rozdíl intenzit



VHD

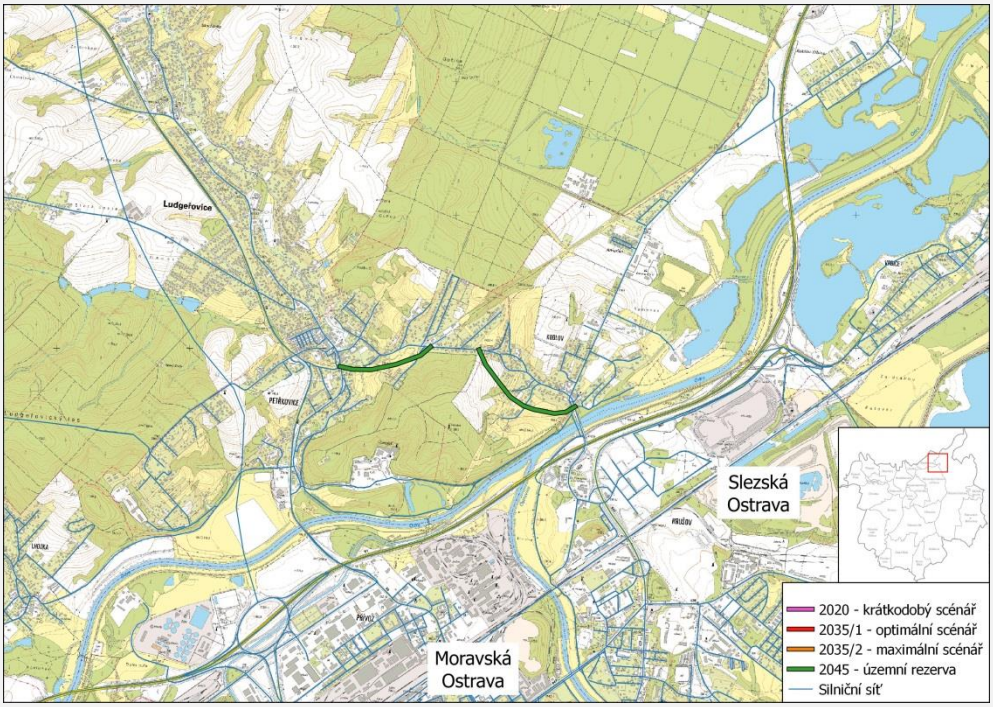
Současný stav

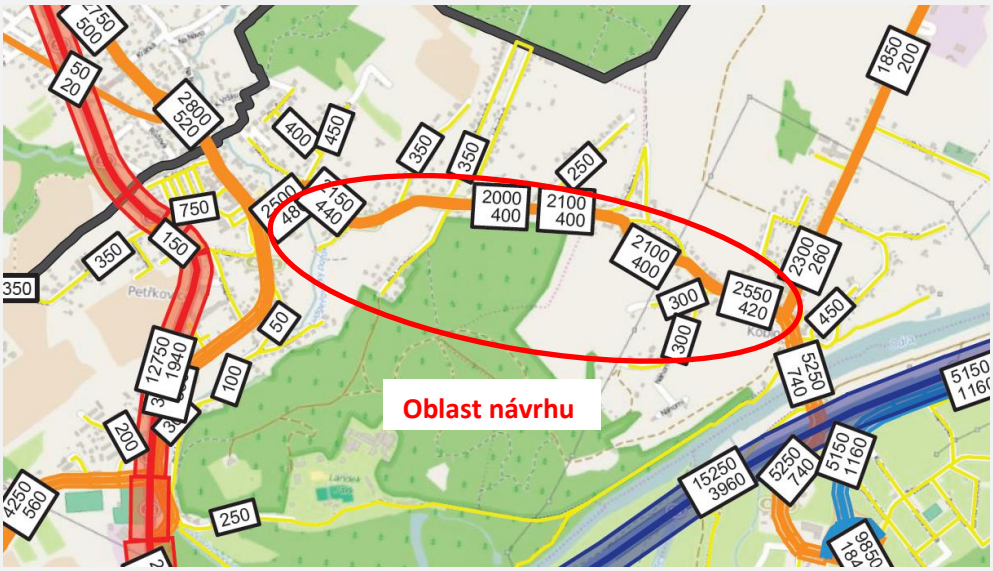
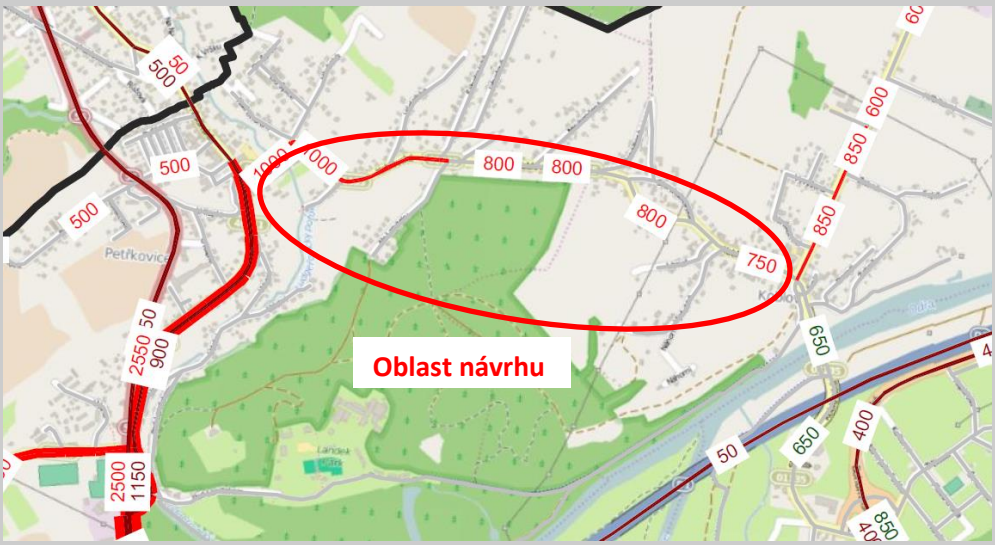


	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy. Po dostavbě Severního spoje bude podporována cyklistická a pěší doprava v dopravně zklidněných komunikacích (28. října, Opavská, Martinovská).
Vazba na akční plán	AP 1-3-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy AP 1-3-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	615 000 000 Kč (Severní spoj I. část) 710 000 000 Kč (Severní spoj II. část, prodloužená Bílovecká)

Závěr	Největší přínos pro dopravu ve městě bude přinášet realizace **1. části Severního spoje**, úsek D1 – ul. Martinovská. Tato stavba se doporučuje zařadit do prioritních akcí a **krátkodobého scénáře (rok 2020),** jejím zprovozněním dojde k výraznému odlehčení komunikací v obytné zástavbě. Zároveň tudy bude vedena autobusová linka ve směru Martinov – centrum a zpět. **Druhá část Severního spoje** v úseku ul. Martinovská – Děhylov bude zatížena pouze velmi malou intenzitou dopravy. V tomto případě nedojde k výraznému odlehčení obytných částí města, proto doporučujeme její stavbu zařadit jako **územní rezervu do roku 2045**. **Prodloužená Bílovecká** nebude mít výrazný dopad na dopravu ve městě, nebude výrazně zatížena intenzitou dopravy. Plochu pro její stavbu doporučujeme jako **územní rezervu do scénáře 2045**.

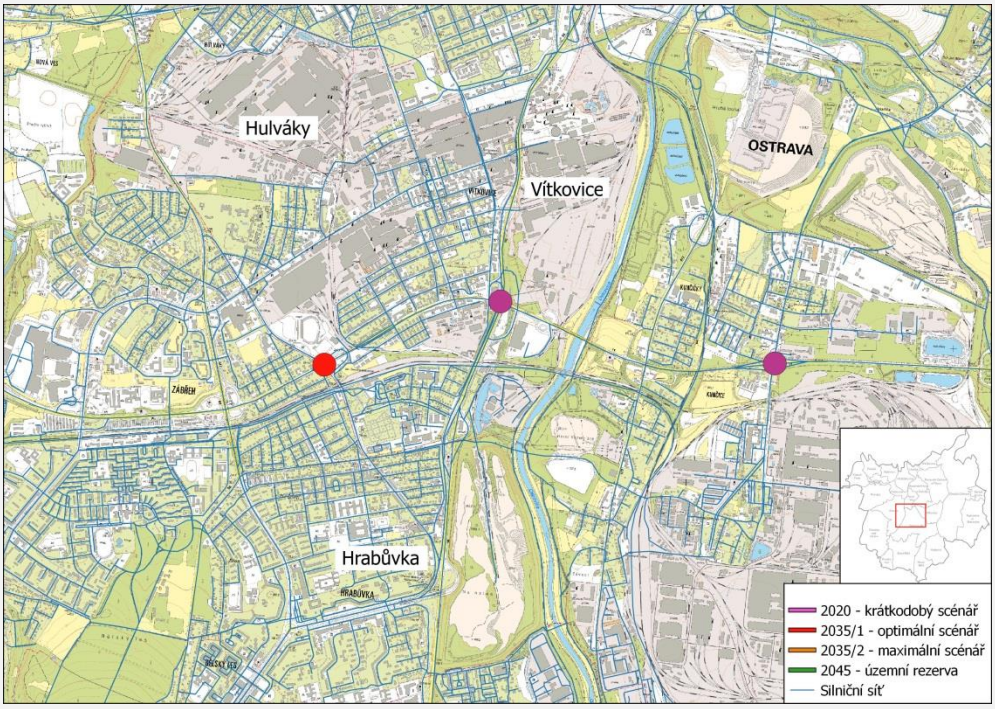
15. PŘELOŽKA SILNICE III/01135 NOVÁ KOBLOVSKÁ

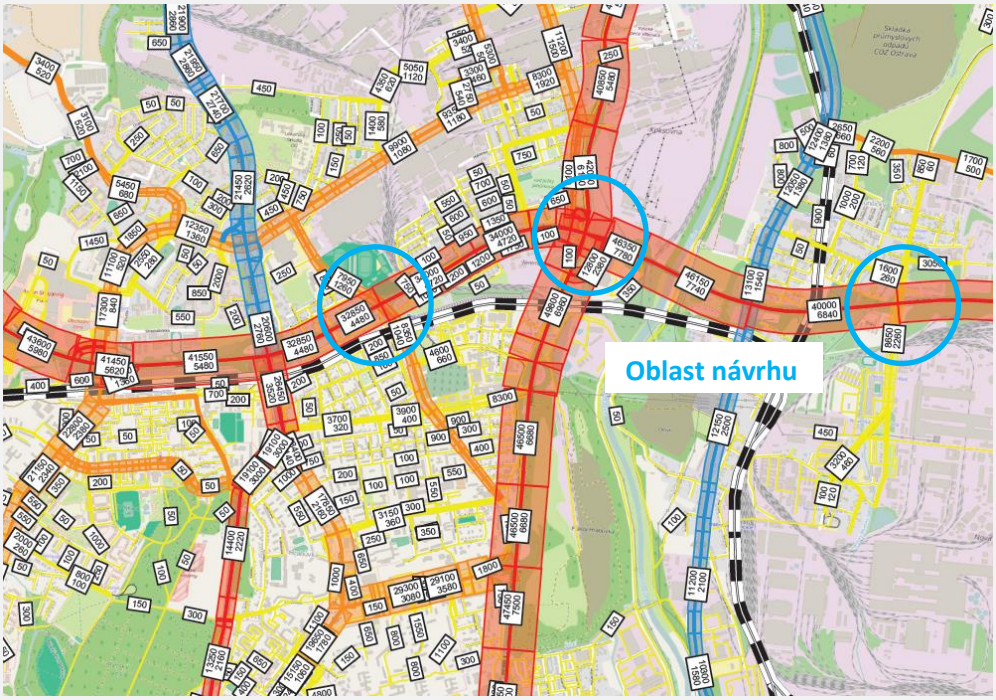
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Přeložka silnice III/01135 je zanesena v územním plánu jako rezerva pod označením DK51/R.
Stávající stav	V současnosti je doprava vedena skrze obytné území obce Koblov. Intenzity dopravy dosahují hodnot kolem 2500 voz/den.
Popis návrhu	Je navržena přeložka silnice III/01135, která je vedena mimo obytné území.
Přínosy	- zvýšení bezpečnosti - vyšší architektonická úroveň - omezení nežádoucích emisí
Rizika	- zábor nových ploch pro komunikace
Účinnost stavby v dopravním systému	Odvedení zbytné dopravy z obytných území.
Posuzované scénáře	2045 – Silnice III/01135 Nová Koblovská

IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby*
VHD	*Současný stav* 

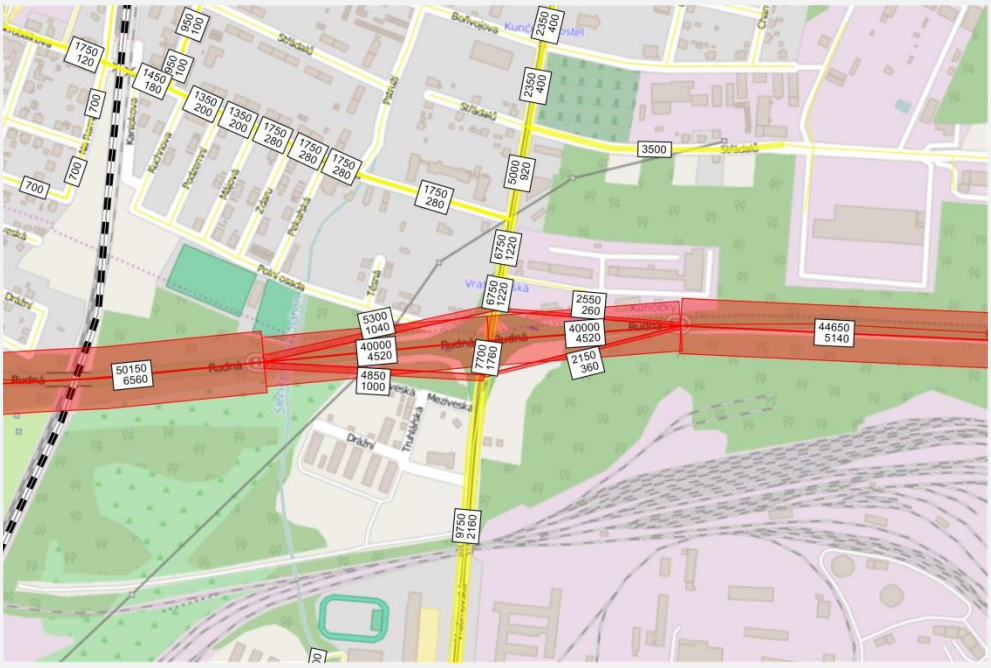
	Po dokončení stavby
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá využití nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 3-3-1 Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (redukce intenzity dopravy) AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	90 000 000 Kč
Závěr	V současné době nebude mít realizace stavby velký dopad na dopravu. Intenzity na komunikaci nedosahují hodnot, pro které by bylo nutné zřizovat obchvat. Tato stavba se doporučuje zařadit jako **územní rezerva pro rok 2045.**

16. VÝSTAVBA MÚK ZÁVODNÍ, KUNČIČKY, DOSTAVBA RAMP MÚK MÍSTECKÁ

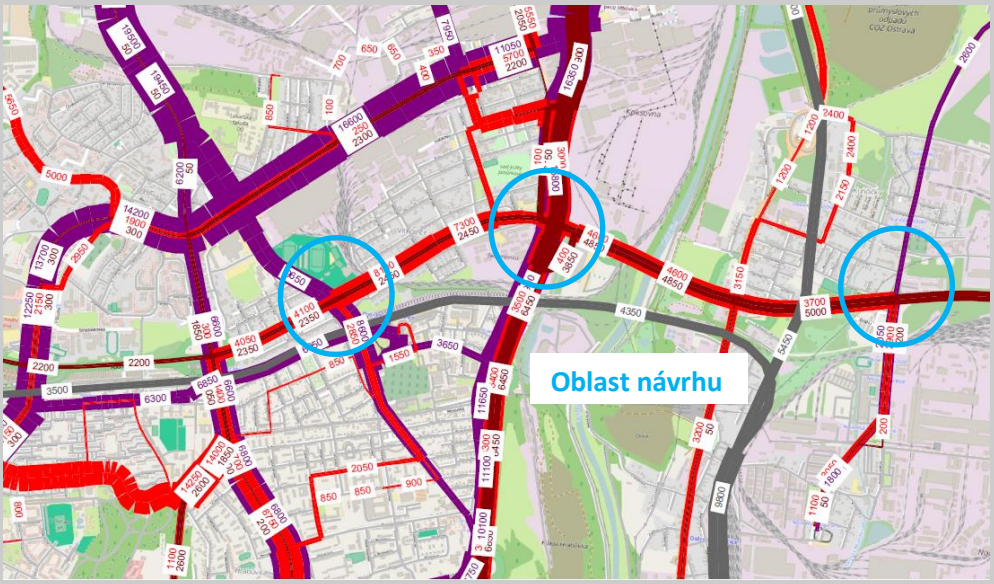
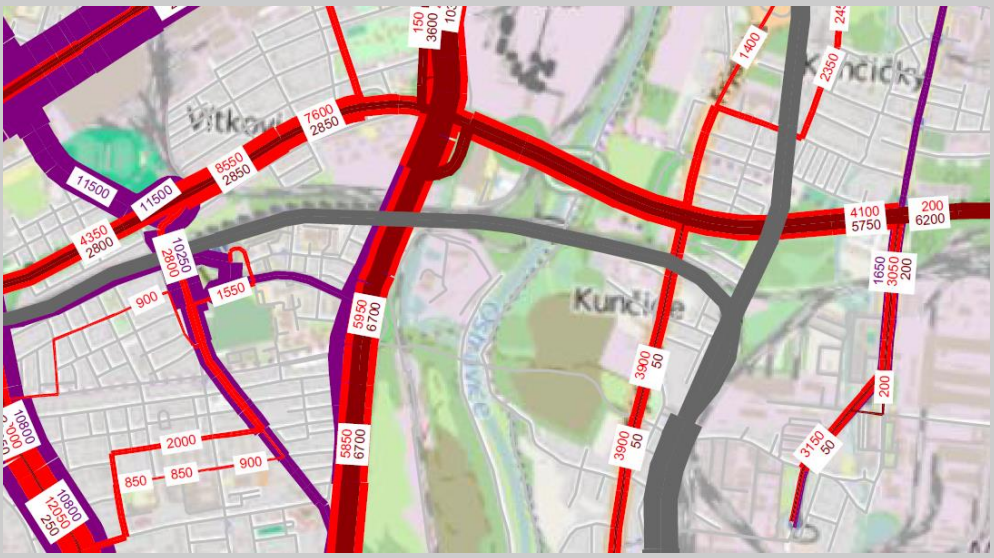
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	*MÚK Rudná x Závodní* – Stavba je v územním plánu vedena pod označením DK125.*Dostavba ramp Rudná x Místecká* – Stavba je v územním plánu vedena pod označením DK132.*MÚK Rudná x Vratimovská* – Stavba je v územním plánu vedena pod označením DK83.
Stávající stav	Ulice Rudná (I/11) je směrově rozdělená čtyřpruhová komunikace tvořící jednu z páteřních komunikací dopravní sítě města Ostravy. Propojuje východní a západní část města. Intenzity v nejzatíženějších místech dosahují až 49 000 voz/den. V současnosti jsou všechny výše uvedené křižovatky řízeny pomocí světelné signalizace.
Popis návrhu	Cílem stavby je zvýšení kapacity ulice Rudné (I/11), aby byla zajištěna plynulost dopravy a odstranění tvorby kongescí. Zkapacitnění bude zajištěno výstavbou dvou mimoúrovňových křižovatek a dostavbou chybějících ramp na stávající MÚK.
Přínosy	- zvýšení kapacity ulice Rudná - odvedení tranzitní dopravy na dálnici D1, mimo obytnou zástavbu - jednotný charakter komunikace

Rizika	- zábor nových pozemků
Účinnost stavby v dopravním systému	Zkapacitnění ulice Rudná, výstavbou mimoúrovňových křižovatek, zvýší plynulost dopravy a zrychlí celkový průjezd městem.
Posuzované scénáře	2020 – MÚK Rudná x Vratimovská a dostavbu chybějících ramp MÚK Rudná x Místecká 2035/1 – MÚK Rudná x Závodní
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby – MÚK Rudná x Místecká*

Po dokončení stavby – MÚK Rudná x Vratimovská

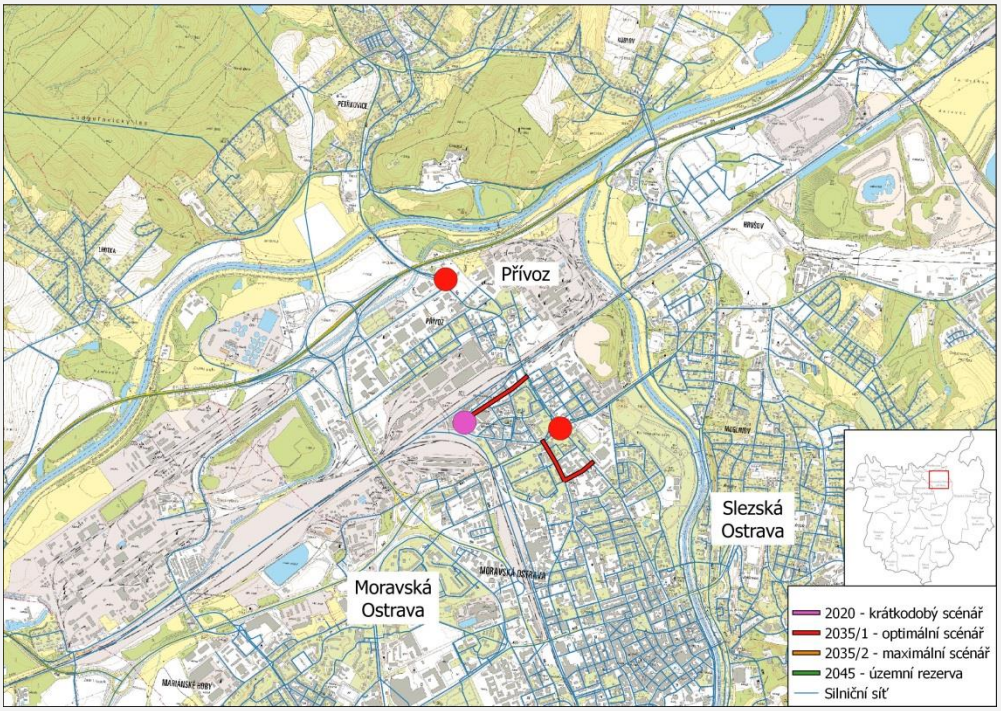


Po dokončení stavby – MÚK Rudná x Závodní

VHD	*Současný stav*  *Po dokončení staveb* 
Nemotorová doprava	U křižovatky Rudná x Závodní je v zásobníku projektů pro cyklistickou dopravu počítáno vybudováním cyklistické infrastruktury do roku 2020.
Vazba na akční plán	AP 1-3-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	100 000 000 Kč (MÚK Rudná x Vratimovská a dostavbu chybějících ramp MÚK Rudná x Místecká) 45 000 000 Kč (MÚK Rudná x Závodní)

Závěr	Výstavbou MÚK Závodní, MÚK Vratimovská a dostavbou ramp na stávající MÚK s ulicí Místeckou dojde k zvýšení kapacity ulice Rudné. To povede k zmírnění kongescí a zdržení především individuální dopravy. Jednotlivé křižovatky se doporučují rozdělit do dvou scénářů. Stavbu **MÚK Rudná x Vratimovská a dostavbu chybějících ramp MÚK Rudná x Místecká** se doporučuje zařadit do **krátkodobého scénáře pro rok 2020.** Výstavbu **MÚK Rudná x Závodní** se doporučuje zařadit do **optimálního scénáře pro rok 2035/1.**

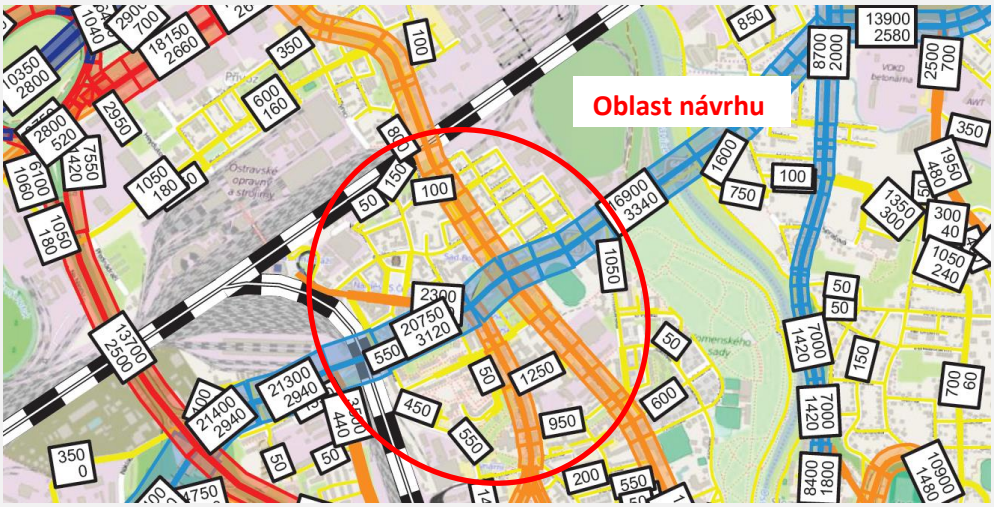
17. PŘESTUPNÍ TERMINÁL HLAVNÍ NÁDRAŽÍ, PROPOJENÍ ULICE SKLADIŠTNÍ

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Část navrhované stavby je na ploše pro posouzení územní studií (US13), která má vyhodnotit, zda oblast je vhodná pro bydlení a občanské vybavení.
Stávající stav	Terminál Hlavní nádraží již prošel 1. fází rekonstrukce, kdy bylo zrekonstruováno vedení tramvajové a trolejbusové dopravy. V současné době slouží jako hlavní přestupní uzel v této oblasti Sad B. Němcové, který je z pohledu přestupních vazeb zcela nevyhovující. Ulice Skladištní je obslužná jednosměrná místní komunikace, která se nachází v těsné blízkosti hlavního nádraží. Je využívána hlavně jako spojovací úsek mezi ulicemi Wattova a Zákrejsova.
Popis návrhu	Návrh spočívá v propojení ulice Skladištní se Sokolskou třídou. Vzniklým propojením budou vedeny příměstské a městské autobusy ze směru Hlučín, které budou končit na terminálu Hlavní nádraží. Vznikne tak jednotný dopravní uzel, který bude zajišťovat přestup na ostatní druhy dopravy. Hlavní nádraží bude takto plnit funkci terminálu pro směr ze severu, který je zároveň blízko centra města. Zároveň bude dokončena rekonstrukce přednádraží, aby přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy byly bezbariérové.

	Nedoporučujeme proto stavbu přestupního terminálu Černý potok (Hlučínská). Zde u tramvajové zastávky Hlučínská doporučujeme vybudování parkoviště P+R, které bude vhodné pro obyvatele, kteří dojíždějí do Ostravy. Návrh zároveň zahrnuje výstavbu tramvajové tratě v nové ulici Skladištní. Výstavba tramvajové tratě nahradí vedení tramvaje přes Sad B. Němcové, tato trať bude následně zrušena. Návrh zohledňuje i přestup mezi trolejbusy a tramvajemi. Pro linky ve směru centrum – Muglinov, které projíždějí přes Sad B. Němcové, bude nově vybudována trolejbusová trať v ulici Suchardova a linky budou zastavovat v zastávce Muglinovská, která umožní přestup mezi oběma druhy dopravy. Dále je plánována rekonstrukce železničního uzlu Hlavní nádraží Ostrava, kterou připravuje SŽDC.
Přínosy	- zkvalitnění VHD - zkrácení přestupů - vytvoření jednoho přestupního terminálu se všemi druhy dopravy - revitalizace přestupního bodu - integrované zastávky MHD - zvýšení bezpečnosti
Rizika	- zábor nových ploch pro komunikaci - velký zásah do systému MHD -
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba vytvoří kompaktní přestupní uzel na ostatní druhy dopravy, jak městské tak dálkové. Dále zajistí celkové zkvalitnění veřejné dopravy.
Posuzované scénáře	2020 – dokončení přestavby přednádraží (bezbariérové nástupiště) 2035/1 – propojení ulice Skladištní, výstavba trolejbusu v ulici Suchardova, zrušení tramvajové trati přes Sad B. Němcové, P+R Hlučínská

IAD

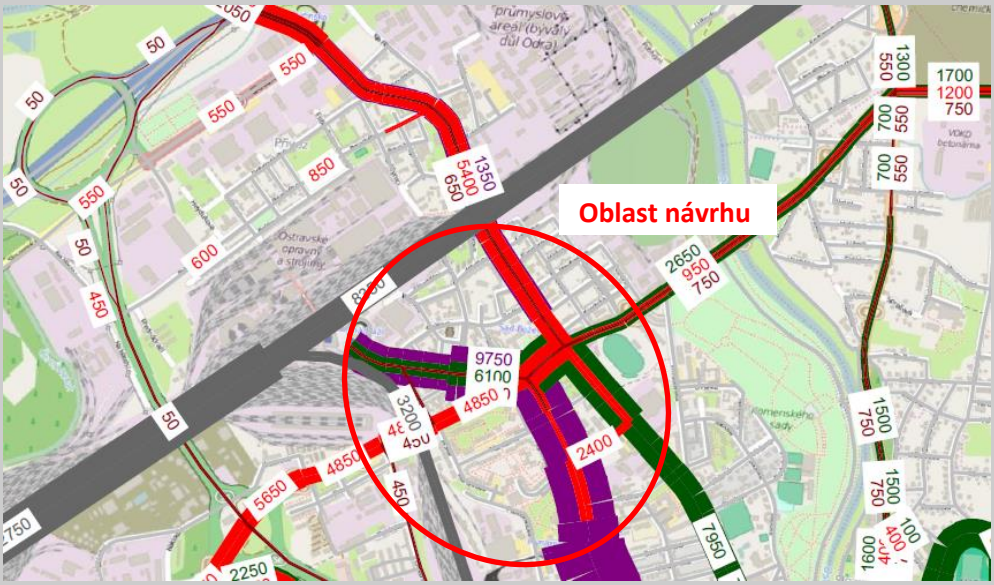
Současný stav



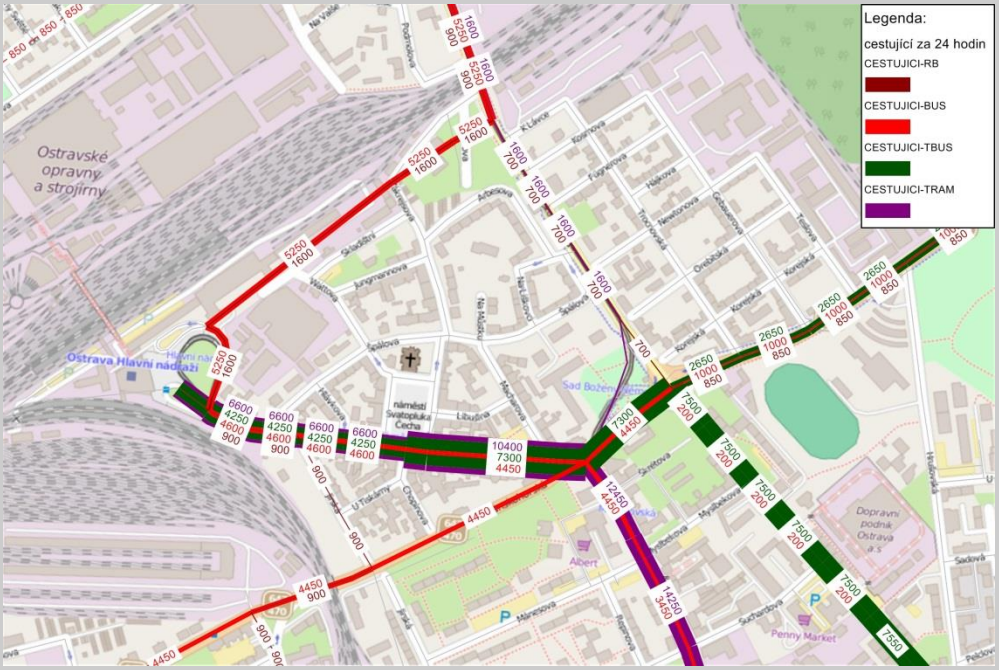
Po dokončení stavby

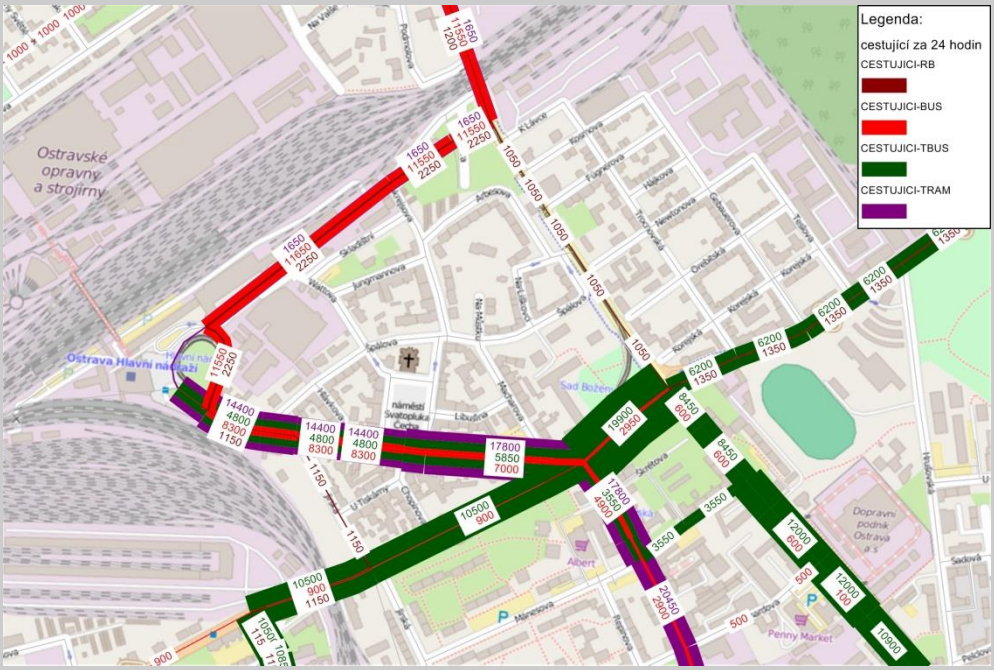
VHD

Současný stav

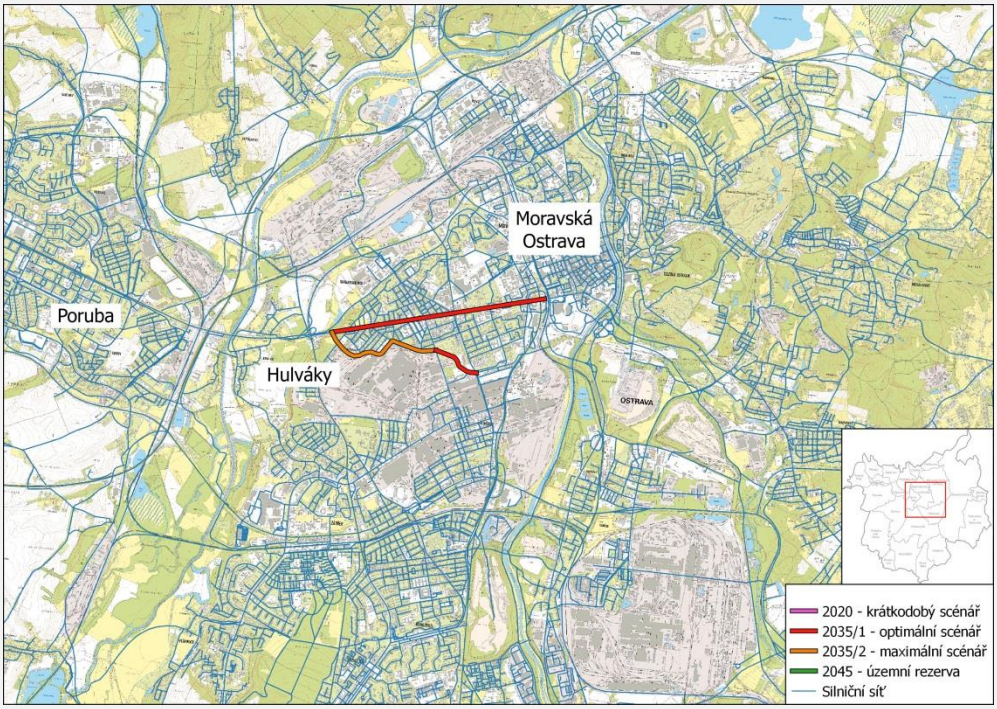


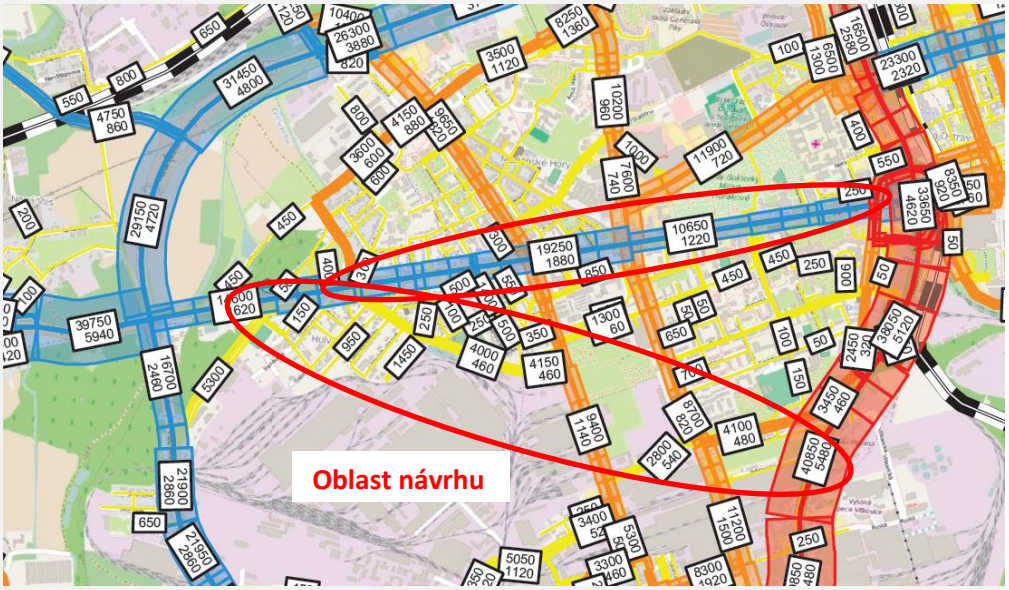
Po dokončení stavy – scénář 2020



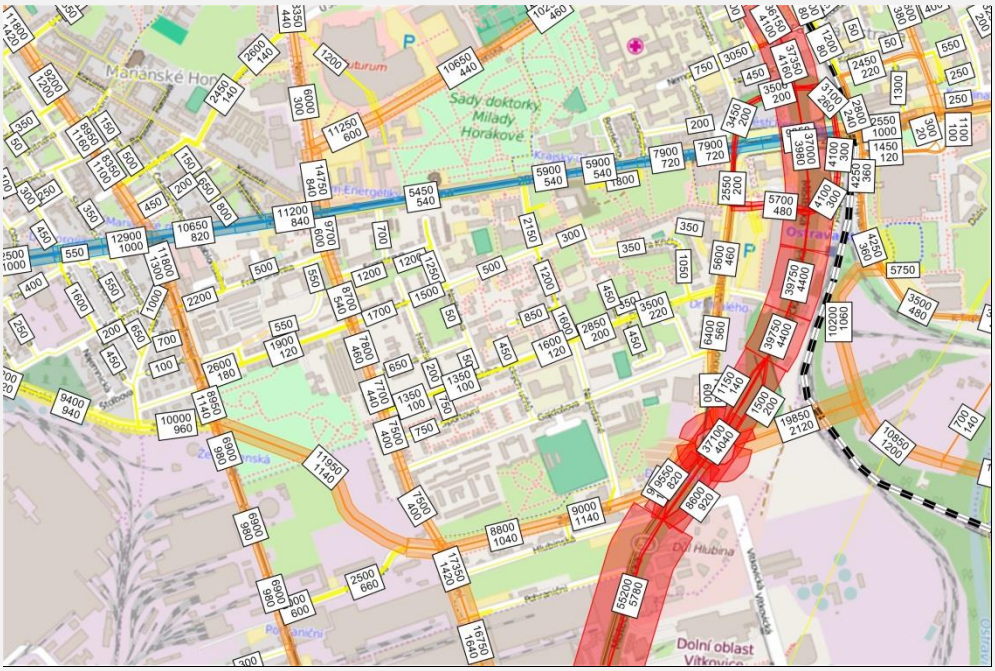
	Po dokončení stavy – scénář 2035/1 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-5 Zlepšení návaznosti spojů AP 1-1-10 Rozvoj integrovaného dopravního systému AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 1-3-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů
Odhad nákladů	23 000 000 Kč (Bezbariérové nástupiště) 11 000 000 Kč (Skladištní) 127 000 000 Kč (Přestavba železničního uzlu Hlavní nádraží Ostrava)
Závěr	Realizací výše popsaných staveb dojde ke zlepšení přestupního terminálu a celkově ke zlepšení přestupních vazeb v dané oblasti. **Dokončení přestavby Hlavního nádraží** doporučujeme zařadit do roku **2020**. Další stavby se doporučují zařadit do **optimálního scénáře do roku 2035/1.**

18. ZKLIDĚNÍ ULICE 28. ŘÍJNA, VÝSTAVBA ULICE ŽELEZÁRESKÁ

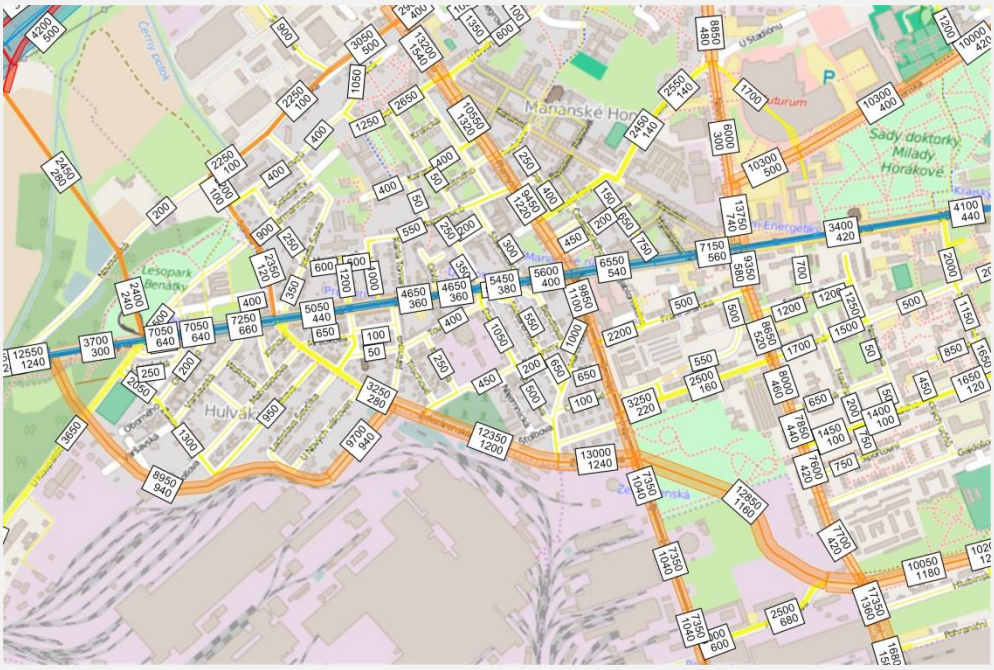
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Přestavba ulice Železárenská je zanesena v územním plánu pod označením DK142 a DK133.
Stávající stav	Ulice 28. října je dvoupruhová komunikace s tramvajovým pásem ve středové části. Komunikace prochází částí Hulváky, kterou rozděluje na dvě části. Počet přepravených cestujících tramvajovou dopravou se pohybuje okolo 23 000 cestujících/den. Ostatní druhy VHD na této komunikaci mají oproti tramvajové dopravě malý význam. V současné době se staví přestupní terminál Hulváky pro tramvajovou a trolejbusovou dopravu na křižovatce s ulicemi Železárenská a Sokola Tůmy. Ulice Železárenská je rozdělena na dvě samostatné části. První část propojuje ulice 28. října a 1. máje. Druhá část se nachází okolo 700 m od první a propojuje ulice Průmyslová, Vítkovická.
Popis návrhu	Přestavba ulice Železárenské bude rozdělena na dvě fáze. První fáze spočívá v protažení ulice od křižovatky s Výstavní po ulici 1. máje. Vybudování této části zajistí odvedení dopravy z ulice 1. máje na komunikaci I/56 (Místecká ulice). Druhá fáze spočívá ve výstavbě paralelní komunikace s ulicí 28. října, která by odvedla zbytnou dopravu.

Přínosy	- snížení intenzity IAD v ulici 28. října - zrychlení VHD (vyšší atraktivita) - možnost využít zklidněné komunikace pro nemotorovou dopravu - snížení hlukových a výfukových emisí
Rizika	- nesouhlas občanů se zklidňováním ulic pro IAD
Účinnost stavby v dopravním systému	Odvedení zbytné dopravy z ulice 28. října a umožní zklidnění ulice.
Posuzované scénáře	2035/1 – Zklidnění ulice 28. října a vybudování 1. fáze ulice Železárenská 2035/2 – Vybudování 2. fáze ulice Železárenská
IAD	*Současný stav* 

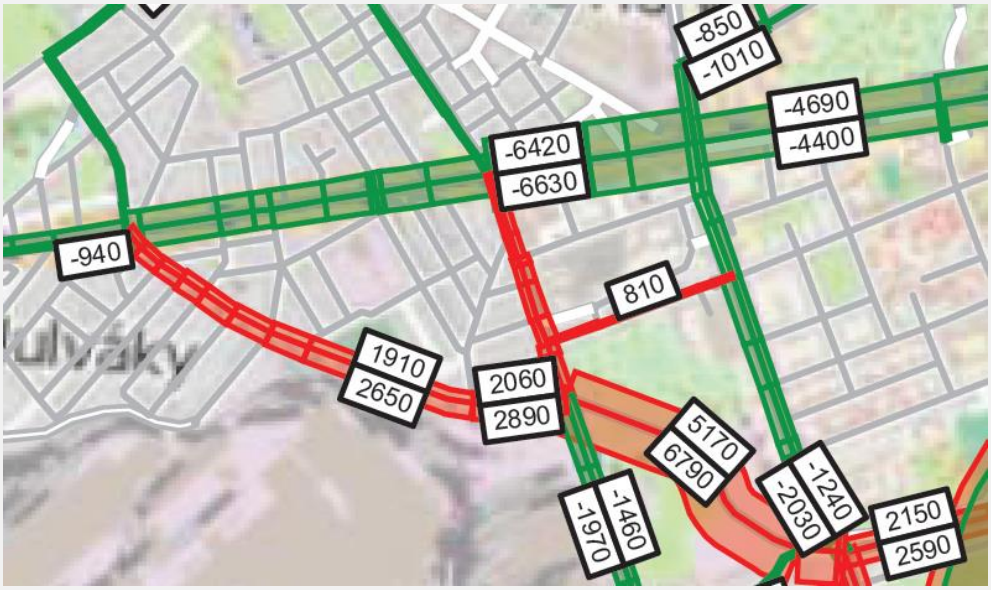
Po dokončení stavby – scénář 2035/1



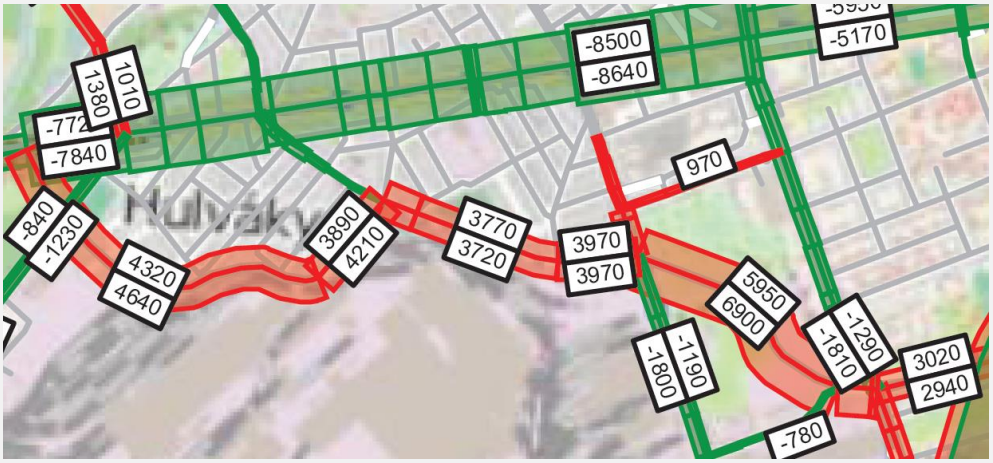
Po dokončení stavby – scénář 2035/2



Rozdíl intenzit – scénář 2035/1

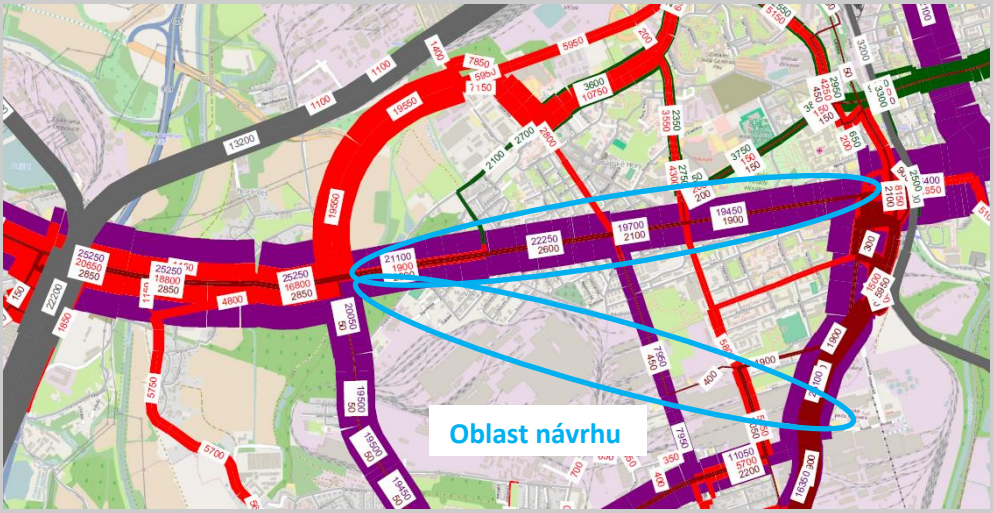


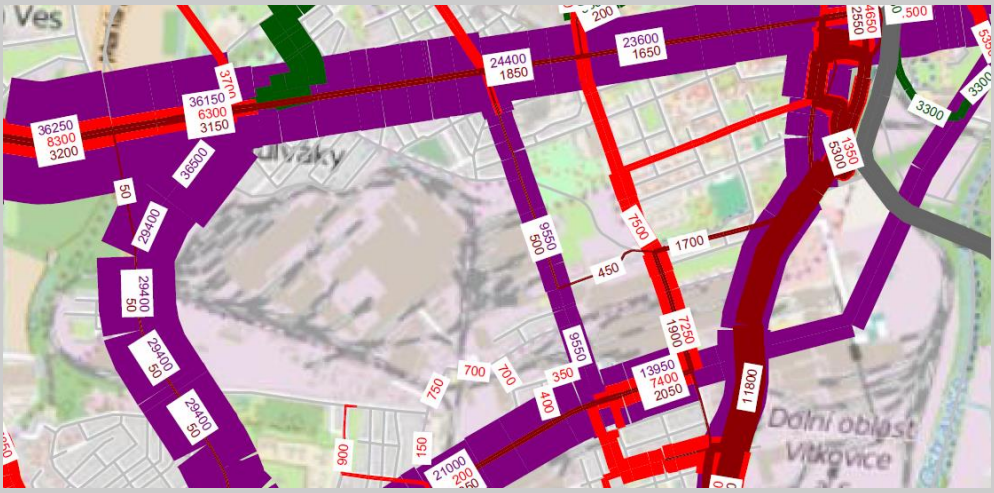
Rozdíl intenzit – scénář 2035/2



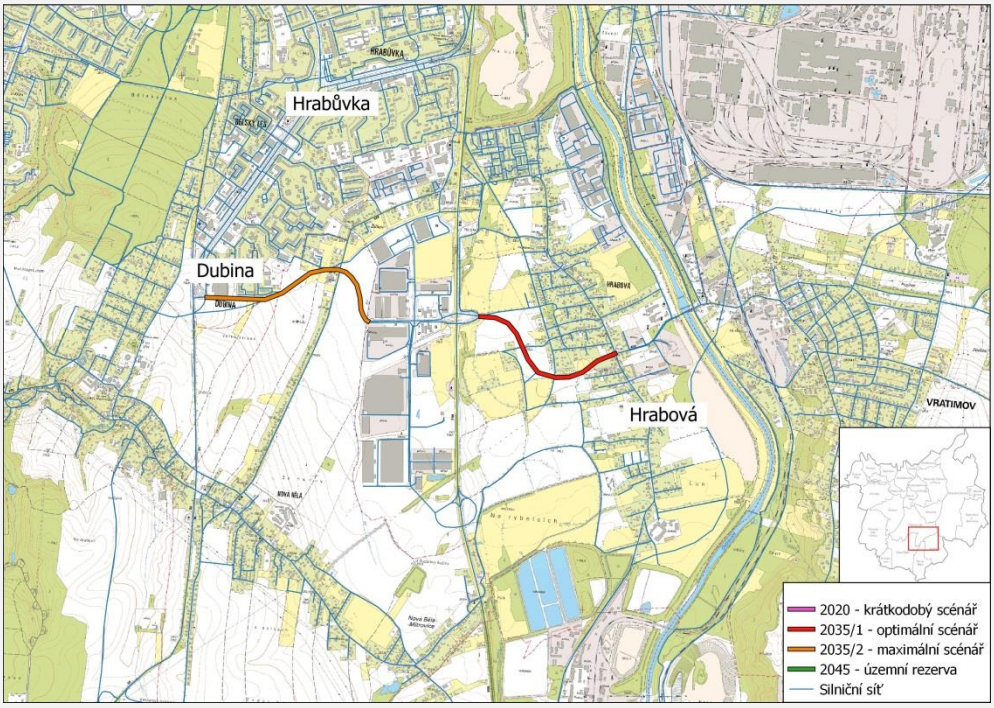
VHD

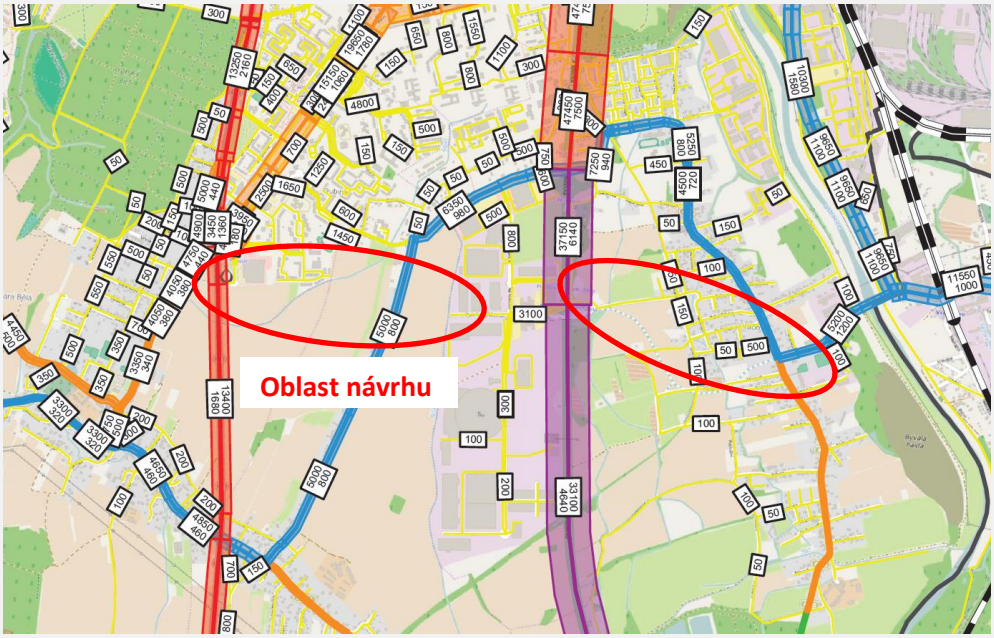
Současný stav



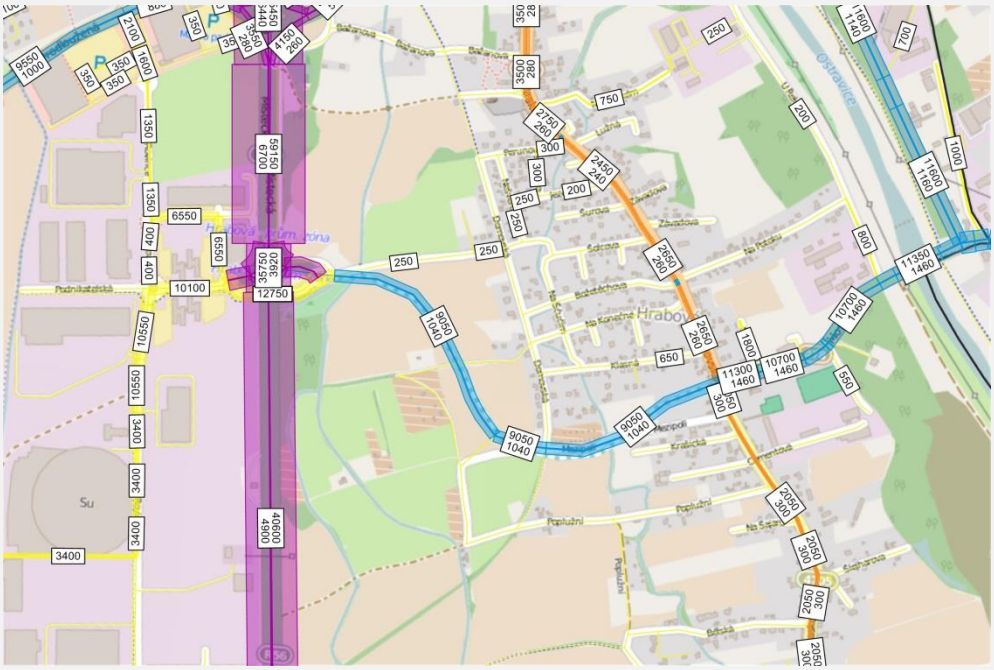
	Po dokončení stavby – scénář 2035/1 
Nemotorová doprava	Při zklidnění ulice dojde k možnosti rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Ulicí Železárenská je v zásobníku projektů pro cyklistickou dopravu počítáno s vybudováním cyklistických pruhů do roku 2020. Ulicí Železná je předpokládáno vybudování cyklistických pruhů do roku 2045.
Vazba na akční plán	AP 1-2-3 Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší AP 1-2-6 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu AP 2-1-3 Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací AP 3-3-1 Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (redukce intenzity dopravy) AP 3-3-2 Odhlučnění MHD AP 4-4-2 Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů
Odhad nákladů	2035/1 – 79 000 000 Kč (Železárenská, zklidnění 28. Října) 2035/2 – 50 000 000 Kč (Železárenská)
Závěr	Zklidnění dopravy bude mít za následek redukci intenzity dopravy v ulici 28. října. Doprava bude převedena na kapacitnější komunikace. Dobudování **ulice Železárenská (1. fáze) se doporučuje zařadit do optimálního scénáře pro rok 2035/1 společně se stavbou zklidnění komunikace 28. října.** Oproti tomu výstavbu **2. fáze ulice Železárenské** se doporučuje zařadit do **maximálního scénáře pro rok 2035/2**. Tato stavba bude odvádět nižší intenzity.

19. JIŽNÍ PROPOJENÍ SILNICE R56 A SILNICE II/477, PROPOJENÍ KOMUNIKACE I/58 A ZÓNY HRABOVÁ

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Jižní propojení silnice R56 a II/477 je zaneseno v územním plánu pod označením DK103. Propojení komunikace I/58 se zónou Hrabová je zaneseno v územním plánu pod označením DK104 a DK116.
Stávající stav	Zóna Ostrava-Hrabová je dynamicky rozvíjející se průmyslová a obchodní oblast, která vytváří zdrojovou i cílovou dopravu. Vhodné dopravní napojení je nezbytně nutné pro další rozvoj této průmyslové zóny. Hlavní napojení je v současnosti řešeno pomocí komunikace R56, která je vedena směrem od Frýdku-Místku směrem do centra Ostravy. Současné intenzity dosahované na této komunikaci se pohybují okolo 23 000 voz/den a v následujících letech lze očekávat jejich zvýšení.
Popis návrhu	Cílem návrhu je propojení komunikací II/477 a I/58 se zónou Hrabová a odstranění tranzitní dopravy z dotčených oblastí. Návrh je rozdělen do tří scénářů. V optimálním scénáři je vybudování propojení komunikace II/477 s R56. Cílem je odvést tranzitní dopravu, která je v současné době vedena skrze obytné území.

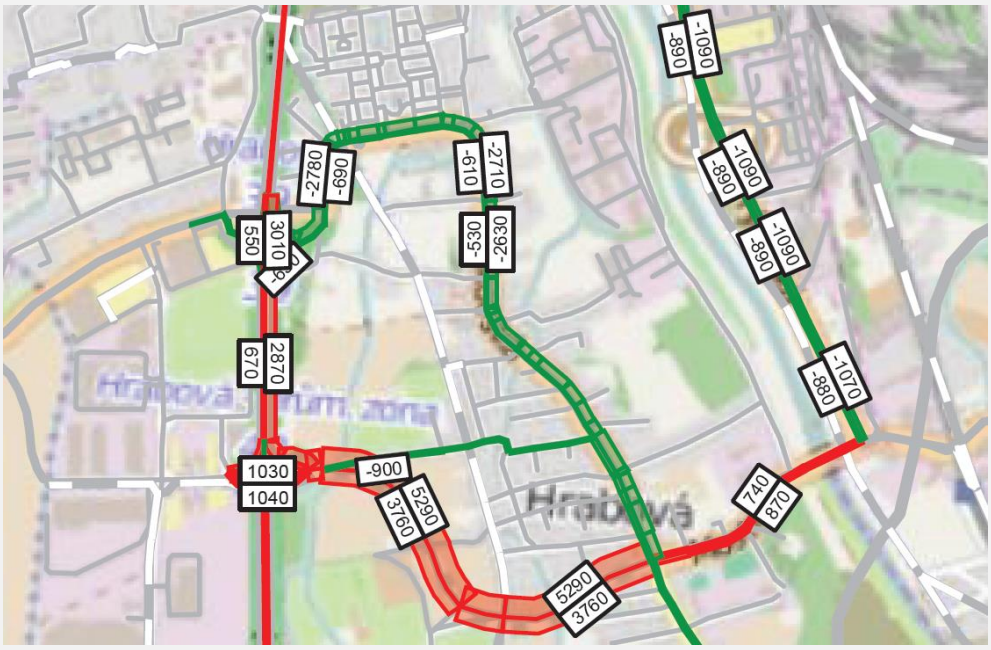
	Do scénáře 2035/2 je zařazeno vybudování propojení I/58 se zónou Hrabová.
Přínosy	- zlepšení dopravní obslužnosti průmyslové zóny Hrabová - odstranění tranzitní dopravy z obytných oblastí Hrabová a Nová Bělá - zatraktivnění průmyslové a obchodní zóny - odstranění nežádoucích výfukových a hlukových emisí v obytných částech - zvýšení kvality bydlení v částech Hrabová a Nová Bělá
Rizika	- zábor nových ploch (orná půda) pro vytvoření komunikací
Účinnost stavby v dopravním systému	Vedení tranzitní dopravy po kapacitních komunikacích mimo obytnou zástavbu. Dojde k zlepšení napojení obchodní a průmyslové zóny Hrabová.
Posuzované scénáře	2035/1 – Propojení II/477 s R56 2035/2 – Propojení I/58 s průmyslovou zónou Hrabová
IAD	*Současný stav* 

Po dokončení stavby – scénář 2035/1

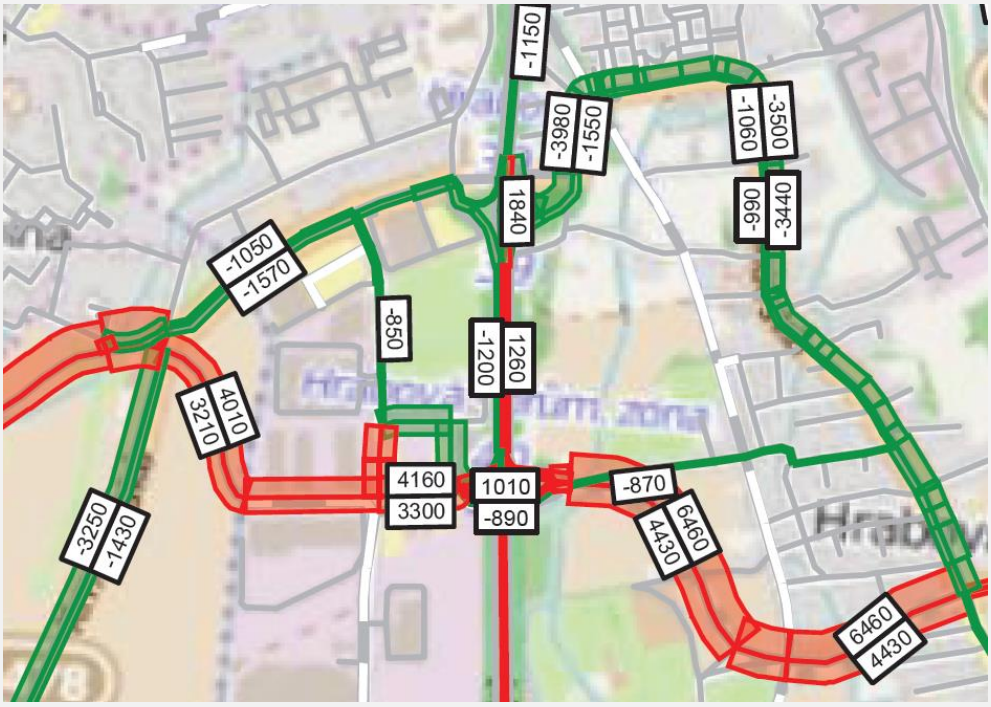


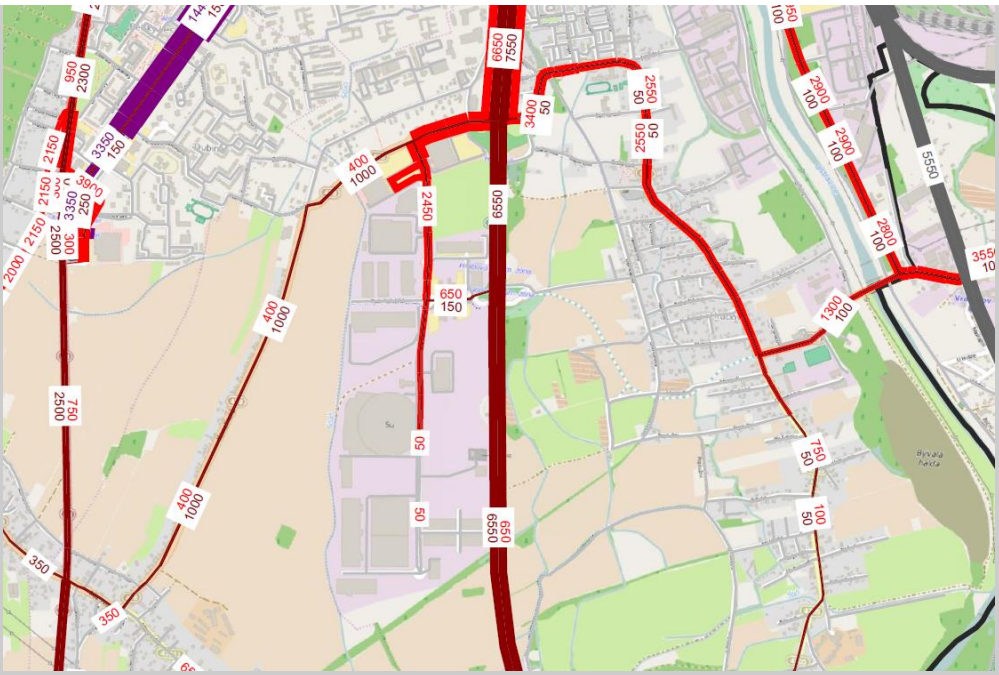
Po dokončení stavby – scénář 2035/2

Rozdíl intenzit – scénář 2035/1

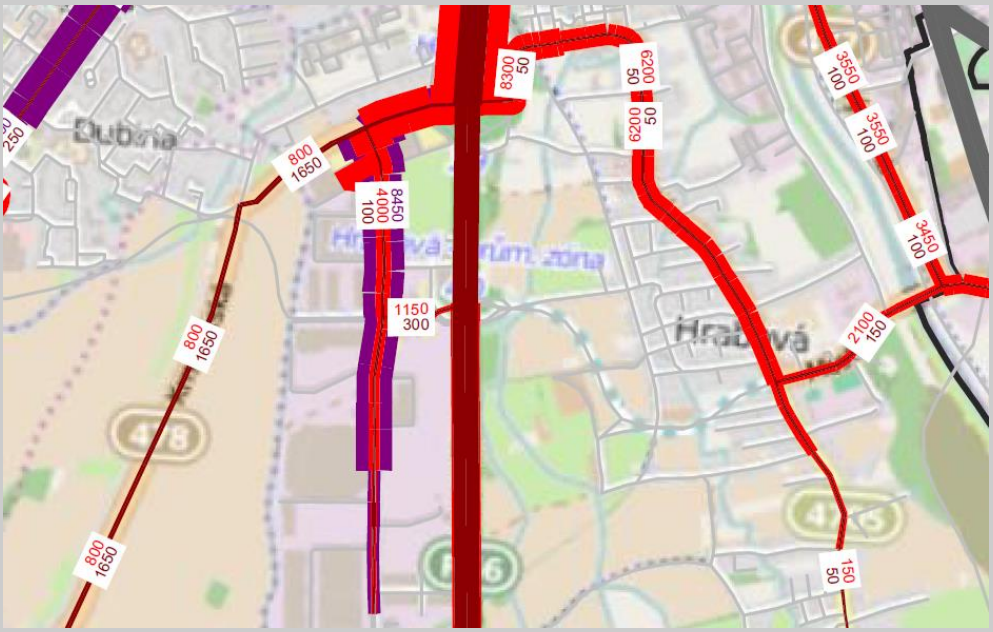


Rozdíl intenzit – scénář 2035/2





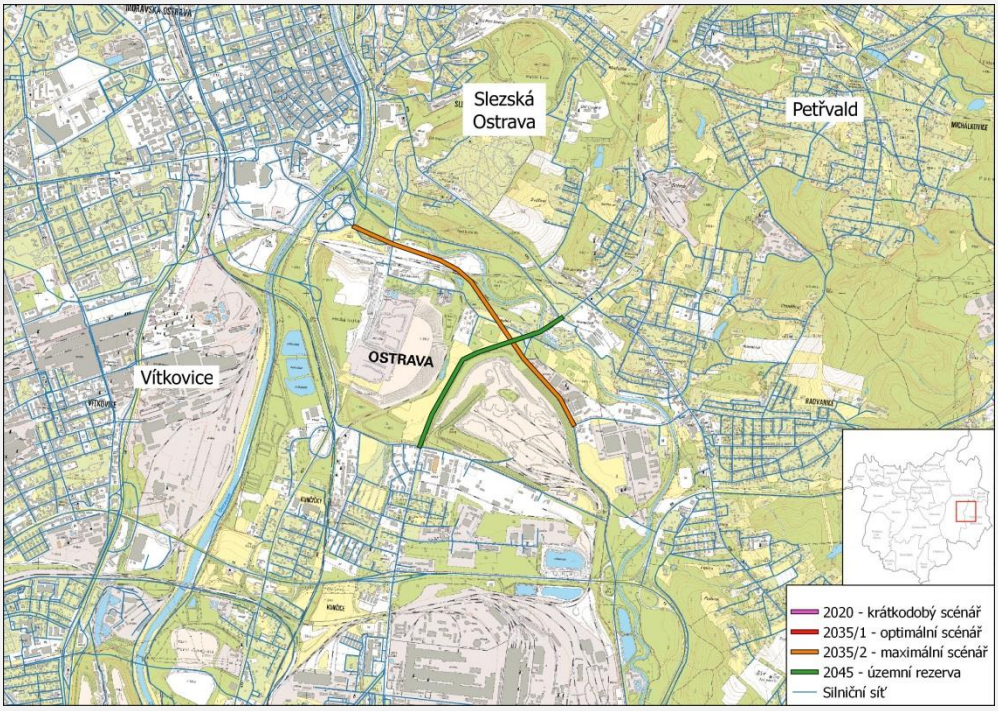
Po dokončení stavby – scénář 2035/2

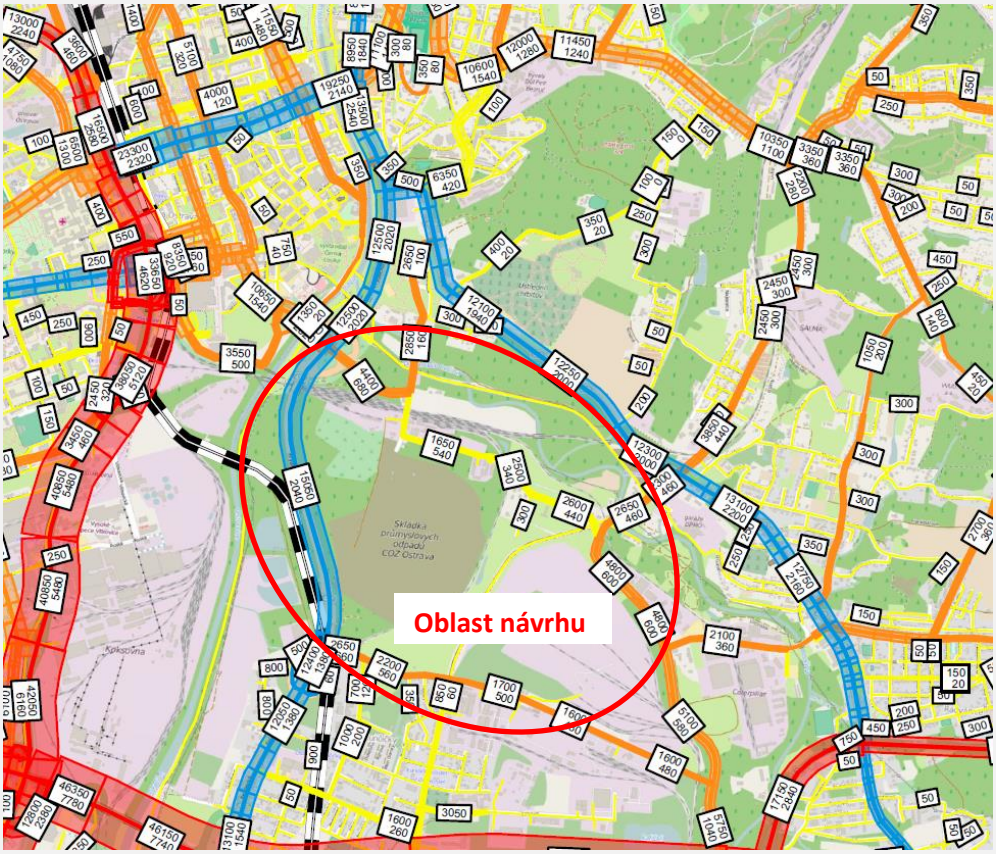


Nemotorová doprava	V zásobníku cyklistické dopravy je do roku 2020 předpokládáno vybudování cyklopruhů.
Vazba na akční plán	AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentní území
Odhad nákladů	2035/1 – 20 000 000 Kč 2035/2 – 350 000 000 Kč

Závěr	Vytvoření **propojení II/477 s R56** dojde k odstranění zbytné dopravy v současné době vedené skrze obytnou zástavbu. Z tohoto důvodu se tato stavba doporučuje zařadit do **optimálního scénáře pro rok 2035/1.** Do **maximálního scénáře pro rok 2035/2** se doporučuje zařadit **propojení I/58 se zónou Hrabová**.

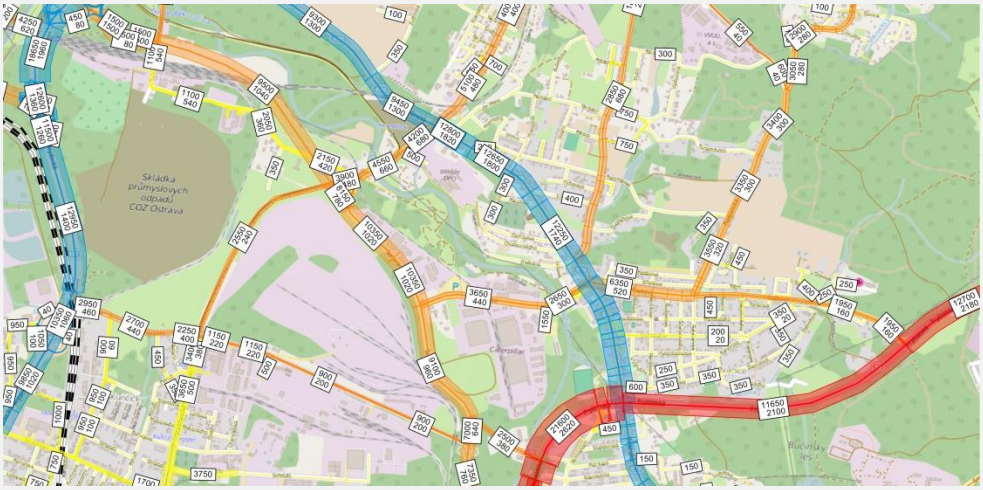
20. PŘELOŽKA ULICE ŠENOVSKÁ, PROPOJENÍ ULICE LIHOVARSKÁ – HRANEČNÍK

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Přeložka ulice Šenovská je zanesena v územním plánu pod označením DK62 a DK63. Propojení ulice Lihovarské a části Hranečník je v územním plánu zaneseno pod označením DK64.
Stávající stav	V současné době je doprava vedena zastavěným územím po ulici Těšínská v městské části Radvanice. Intenzity dopravy na této komunikaci dosahují hodnot 13 000 voz/den. Vysoké dopravní zatížení produkuje nežádoucí hlukové a výfukové emise, které nepříznivě působí na okolní zástavbu.
Popis návrhu	Je navrženo vytvoření přeložky, která odvede tranzitní dopravu z obytných částí a zvýší tak kvalitu bydlení v Těšínské ulici. Celý návrh je rozdělen do dvou částí. První část je vybudování přeložky, která bude navazovat na ulice Šenovská a bude napojena na mimoúrovňovou křižovatku Frýdecká x Na Karolíně. Ve druhé části je propojení ulice Lihovarská s ulicí Slívova.
Přínosy	- odstranění zbytné dopravy z obytných částí - snížení intenzit v ulici Rudná - odlehčení dopravy v centru

Rizika	- zábor nové plochy pro komunikace - nesouhlas občanů s novou výstavbou
Účinnost stavby v dopravním systému	Přeložka ulice Šenovská odvede asi 7 000 voz/24 hod z obytných částí. Přeložka ulice Lihovarské bude mít spíše marginální význam, neboť odvede okol 2 500 voz/24 hod.
Posuzované scénáře	2035/2 – Přeložka ulice Šenovská 2045 – Propojení Lihovarská – Hranečník
IAD	*Současný stav* 

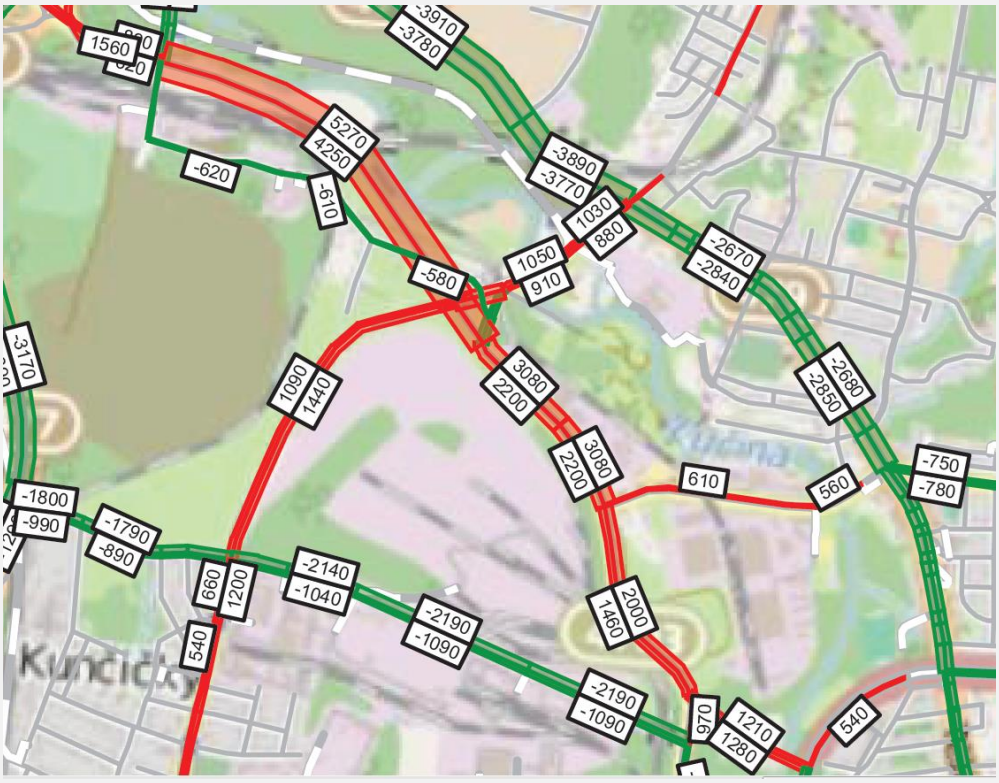
Po dokončení stavby – scénář 2035/2

Po dokončení stavby – scénář 2045



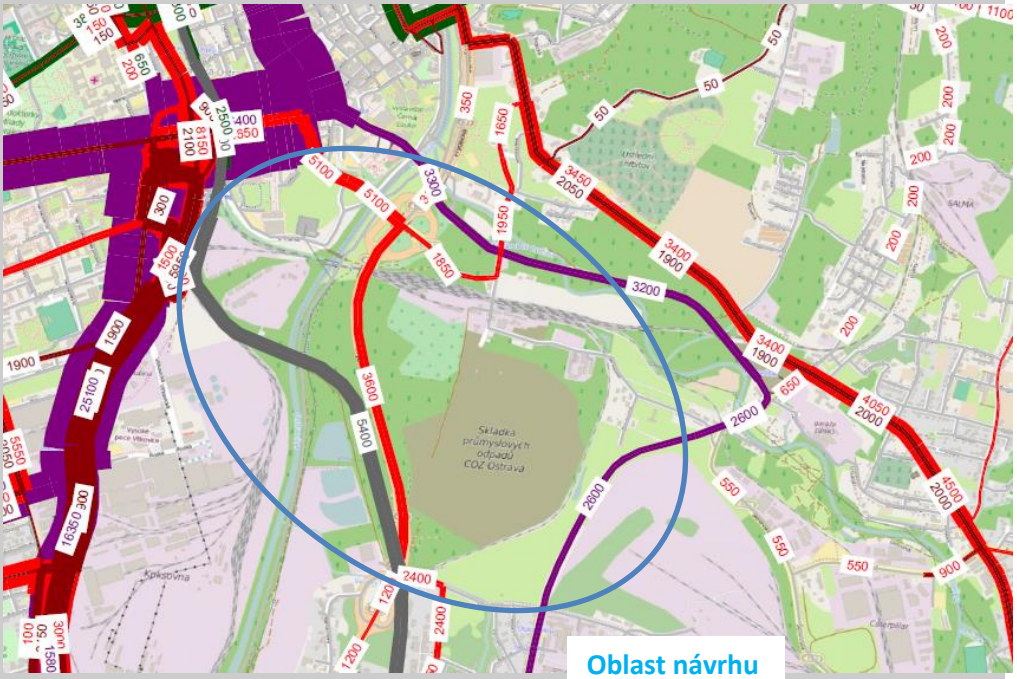
Rozdíl intenzit – scénář 2035/2

Rozdíl intenzit – scénář 2045

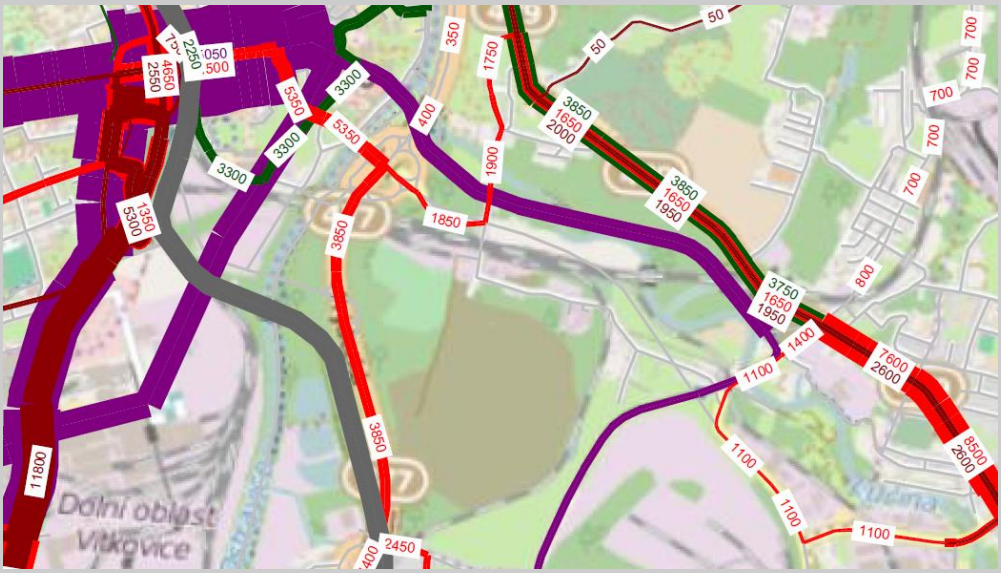


VHD

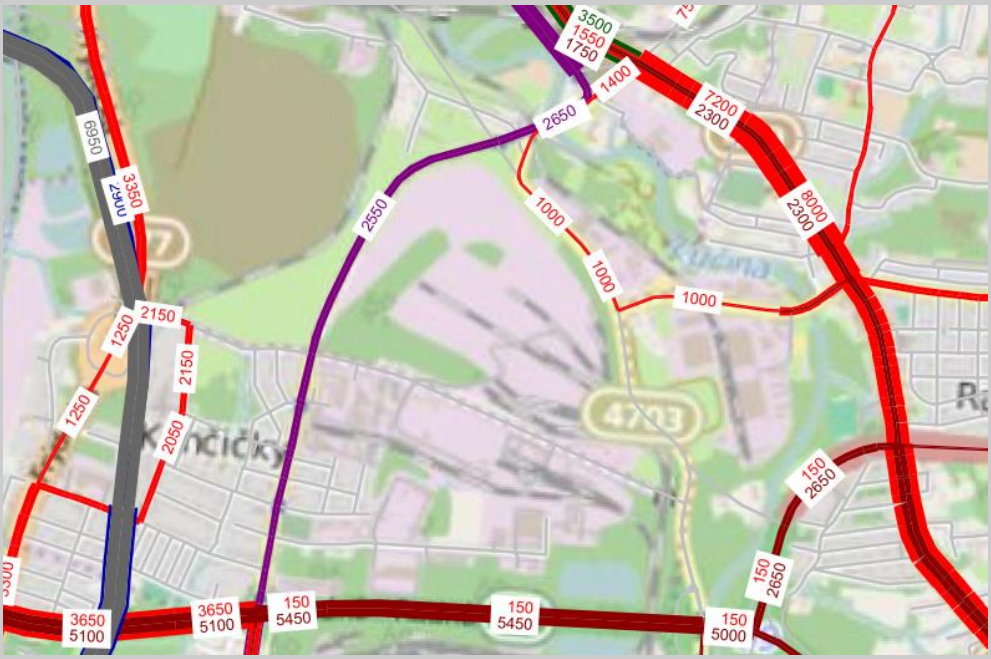
Současný stav



Po dokončení stavby – scénář 2035/2



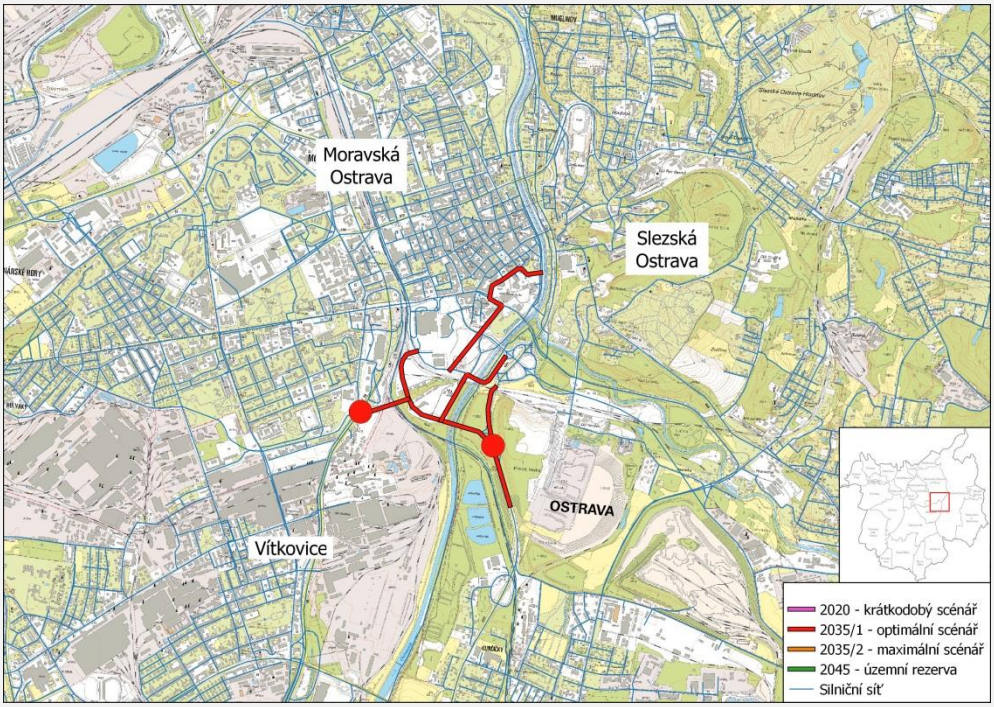
Po dokončení stavby – scénář 2045

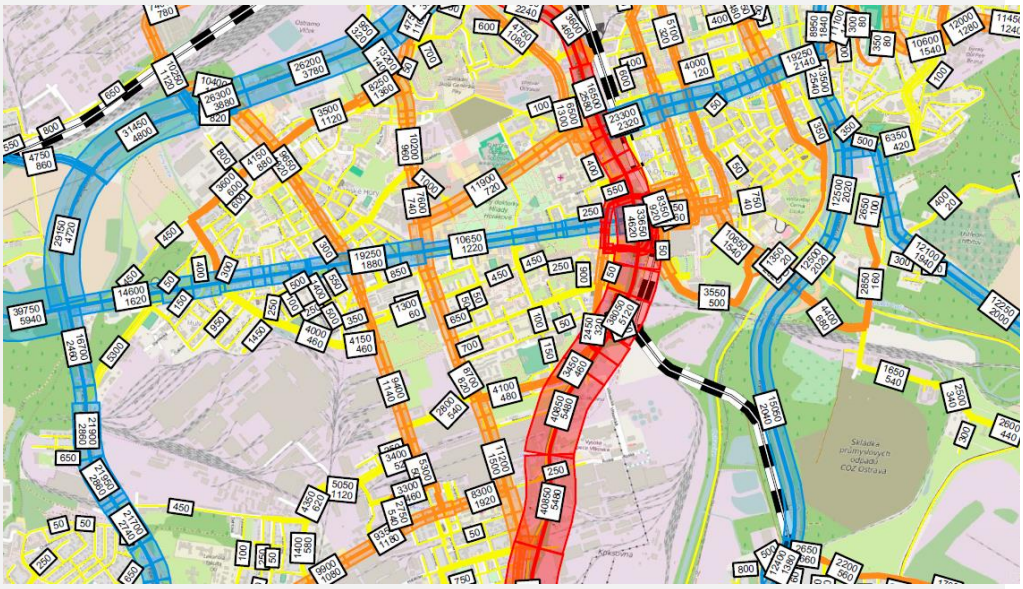
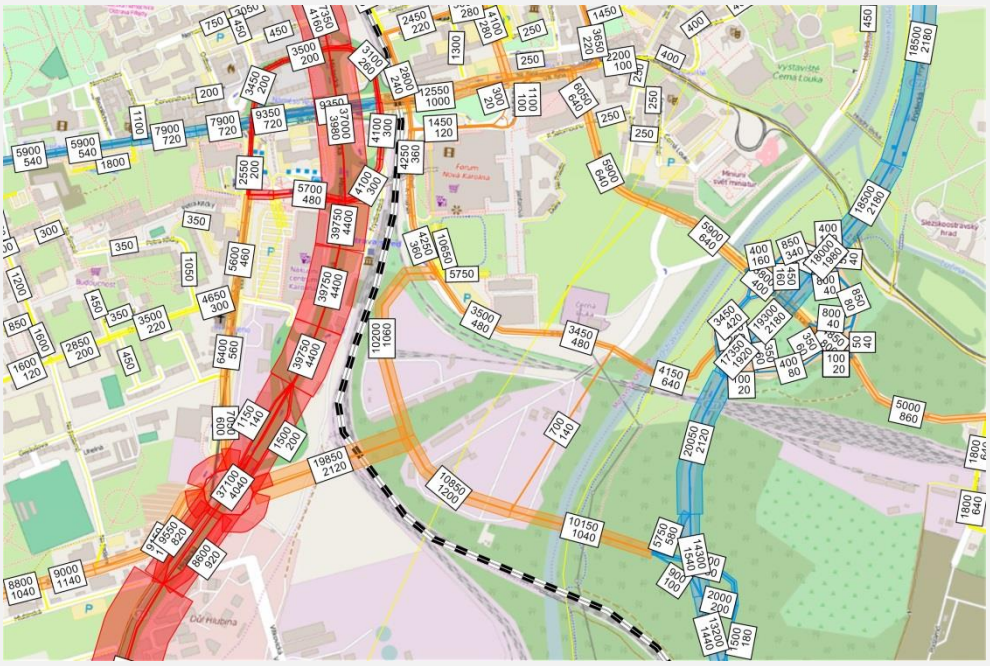


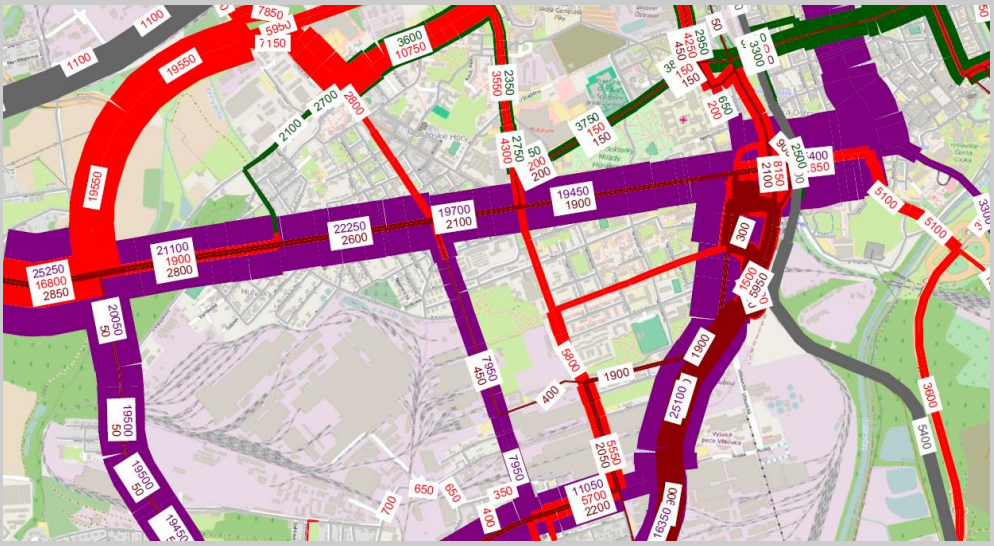
Nemotorová doprava	U této stavby se neplánuje vedení nemotorové dopravy
Vazba na akční plán	AP 1-3-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy AP 3-3-1 Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (redukce intenzity dopravy) AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a v rezidentním území
Odhad nákladů	56 000 000 Kč (přeložka ulice Šenovská) 28 000 000 Kč (přeložka ulice Lihovarská)

Závěr	Při realizaci tohoto projektu dojde k odlehčení ulice Těšínské a ke zkvalitnění dopravního napojení oblasti Karoliny. Projekt je rozdělen do dvou scénářů. Výstavba **přeložky ulice Šenovská** se doporučuje zařadit do **maximálního scénáře pro rok 2035/2.** Propojení ulic Lihovarská a Slívova se doporučuje zařadit jako **územní rezervu pro rok 2045**.

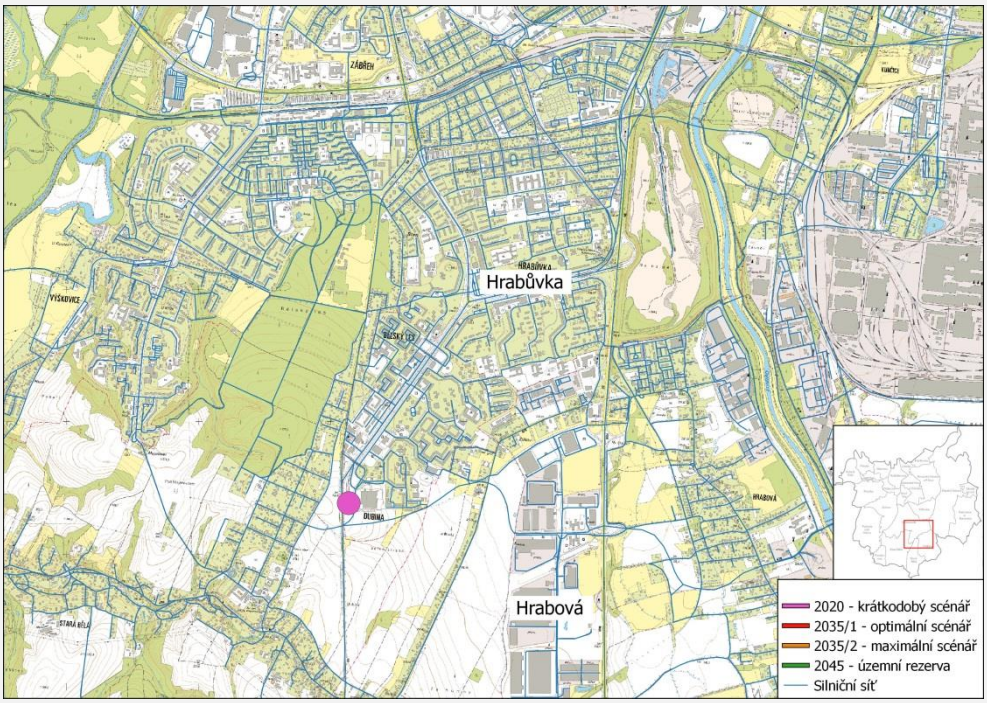
21. PROPOJENÍ DOLNÍ OBLASTI VÍTKOVICE, KAROLINY A ULICE FRÝDECKÁ

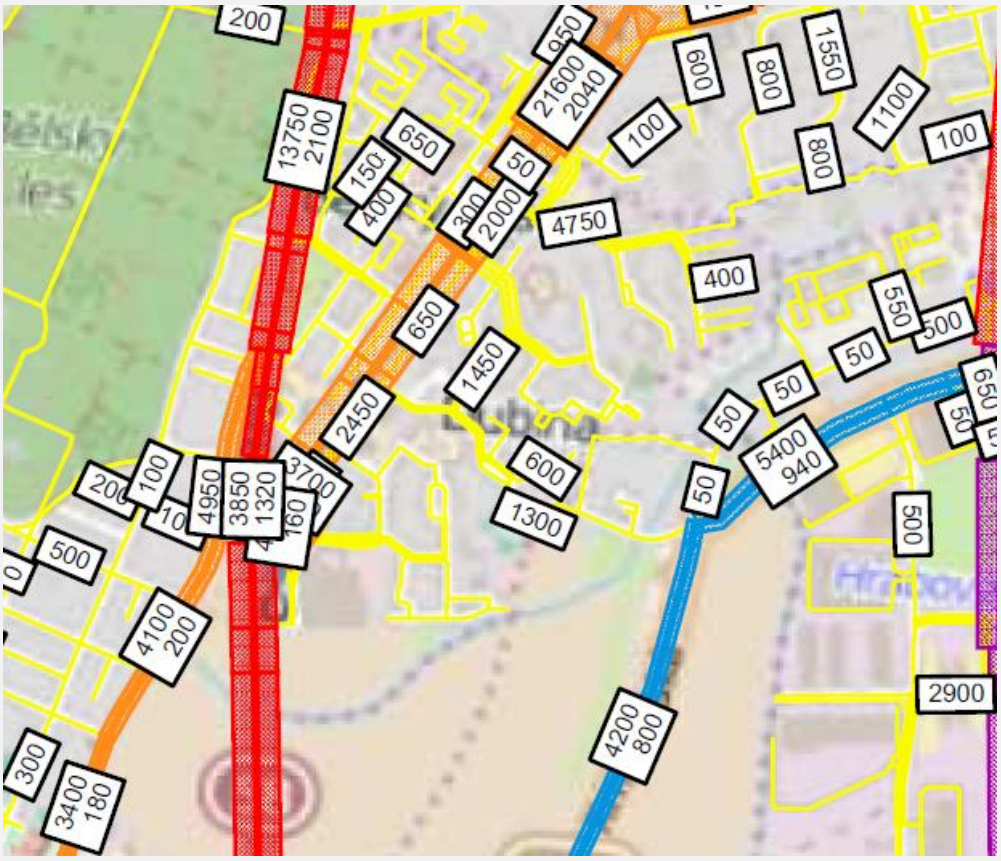
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Jednotlivá propojení jsou zaneseny v územním plánu pod označením DK153, DK154, DK156, DK157 a DK159.
Stávající stav	Oblast Nová Karolina je umístěna asi 500 m od historického centra Ostravy a jedná se o aktivně se rozvíjející část města. V současné době je napojena dvěma vjezdy z ulic Na Karolíně a 28. října a ulicí Porážková.
Popis návrhu	Vybudování jednotlivých propojení zajistí nezbytné napojení Dolní oblasti Vítkovice a Nové Karoliny, které by zajišťovalo napojení automobilovou a veřejnou dopravou. V rámci zajištění kvalitní dopravní dostupnosti je potřeba vybudovat propojení ulic Místecká a Frýdecká s navrženými mimoúrovňovými křižovatkami a napojením na oblast Nová Karolina a DOV. Toto propojení povede k odlehčení křižovatky 28. Října a Na Karolíně.
Přínosy	- rozvoj oblastí Karolina a DOV - nové napojení a propojení městských částí přes řeku - zvýšení bezpečnosti automobilového provozu - zlepšení dostupnosti
Rizika	- zábor nových pozemků

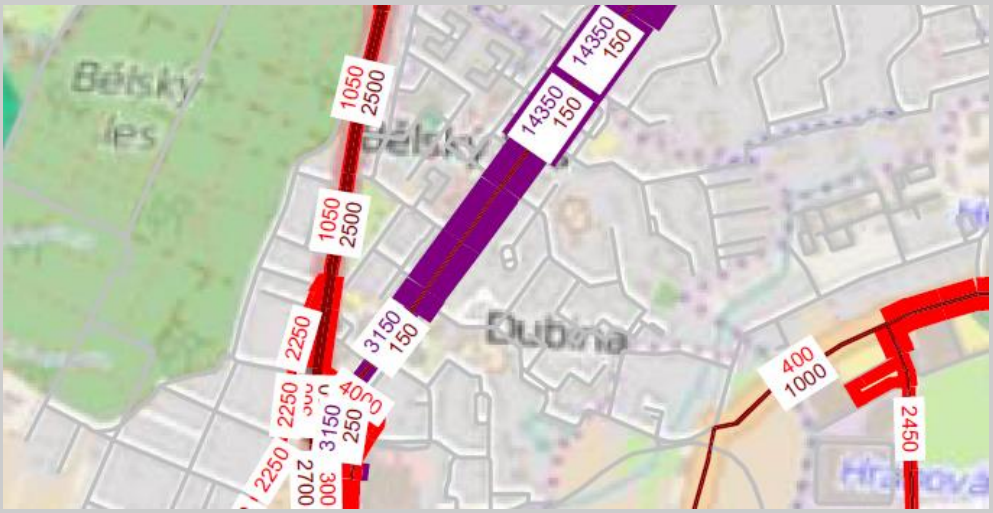
Účinnost stavby v dopravním systému	Realizací jednotlivých propojení bude zajištěno kvalitní napojení oblasti Karoliny. Dojde k zvýšení plynulosti a zmírnění dopravních kongescí.
Posuzované scénáře	2035/1 – Propojení DOV Karoliny
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

VHD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby*
Nemotorová doprava	Skrze oblast Nová Karolina je v zásobníku projektů pro cyklistickou dopravu počítáno s vedením cyklistické dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 1-3-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy
Odhad nákladů	273 260 000 Kč
Závěr	Realizací propojení jednotlivých ulic vznikne ucelené napojení oblasti Nová Karolina. Toto napojení zajistí další rozvoj této oblasti. Celá koncepce se doporučuje zařadit do **optimálního scénáře pro rok 2035/1.**

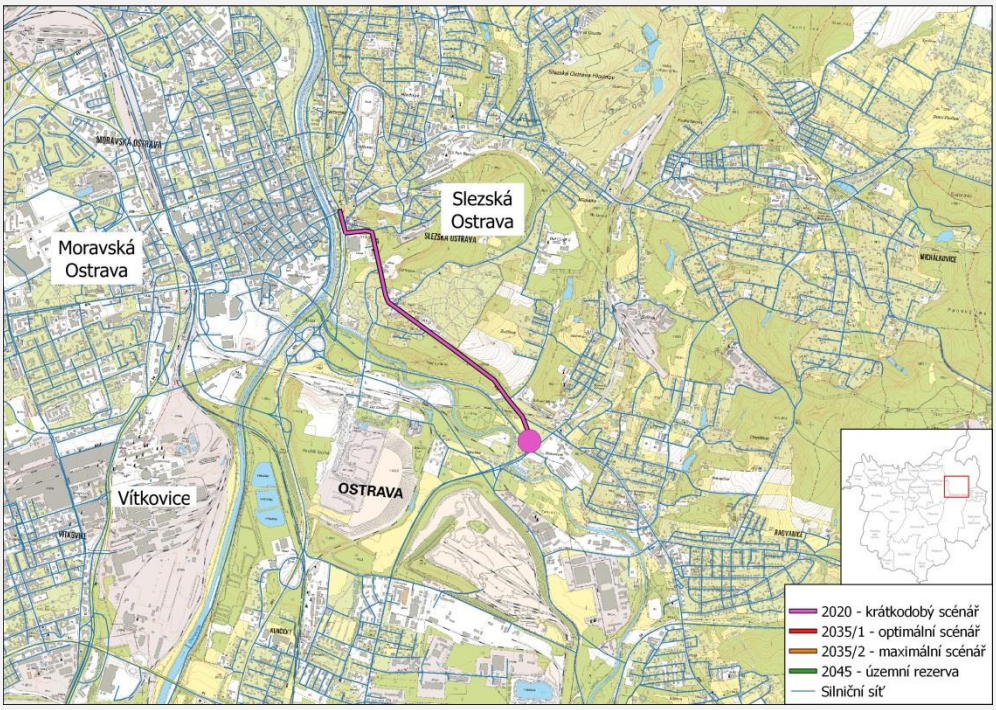
22. TERMINÁL DUBINA

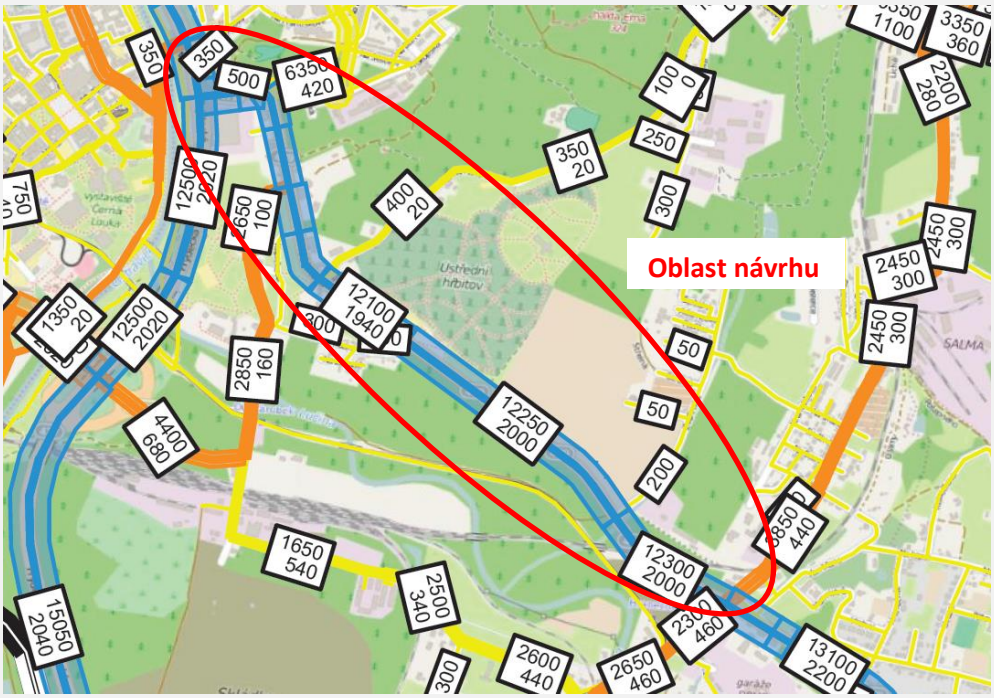
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba je v územním plánu zanesena pod označením DK105.
Stávající stav	V současnosti jsou zde autobusové a tramvajové zastávky Dubina, Interspar. Tramvaje zde mají konečnou zastávku. Autobusy mají buď zastávku jako konečnou nebo z této zastávky pokračují dál.
Popis návrhu	Terminál bude vybudován mezi autobusovými a tramvajovými zastávkami a bude vybaven bezbariérovými nástupišti a odstavnými stáními. Terminál bude sloužit jako přestupní bod ze směru Příbor a Brušperk (linky přijíždějící po I/58) zejména o víkendu, v týdnu budou regionální autobusy nadále zajíždět do centra města.
Přínosy	- zlepšení přestupních vazeb - odstranění souběhů regionálních autobusů a MHD, zejména o víkendu - zlepšení životního prostředí
Rizika	- neatraktivní přestupní vazba pro cestující - odliv cestujících z VHD do IAD
Účinnost stavby v dopravním systému	Terminál zajistí přestupní vazby meziměstské dopravy ze směru Příbor a Brušperk.

Posuzované scénáře	2020 – Terminál Dubina
IAD	*Současný stav* *Po dokončení stavby* 

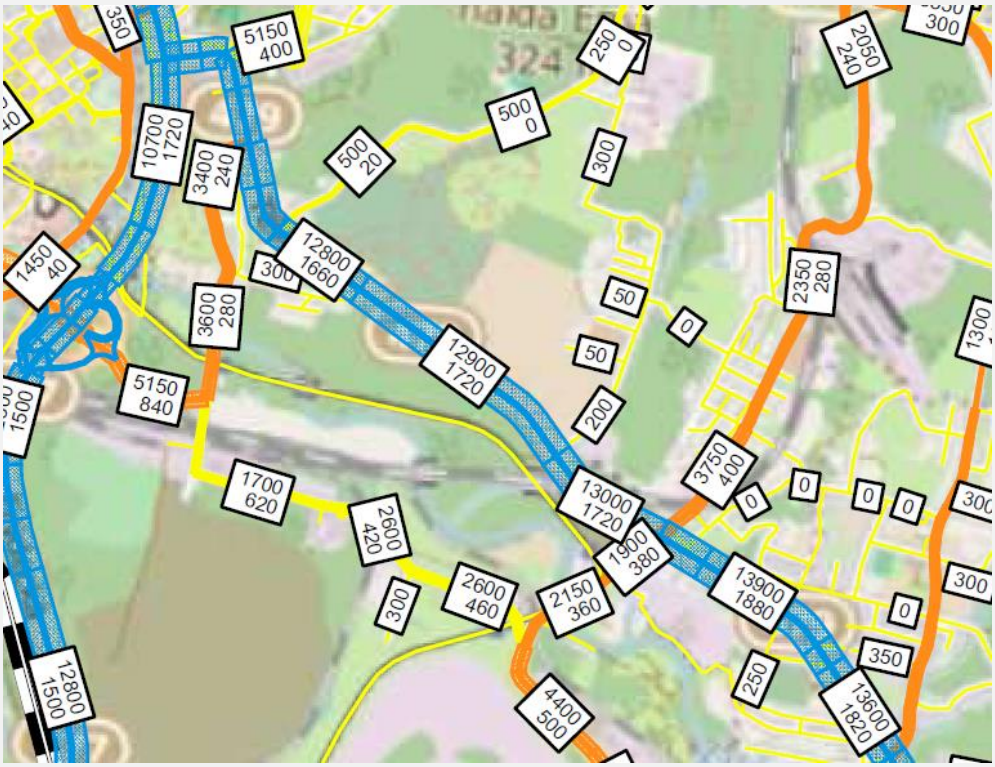
VHD	*Současný stav* *Po dokončení stavby* 
Nemotorová doprava	Zlepšení pěších vazeb a komfortu přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující AP 1-3-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů AP 3-4-1 Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
Odhad nákladů	8 100 000 Kč
Závěr	Stavbu doporučujeme zařadit do **krátkodobého scénáře 2020** vzhledem k tomu, že výstavba terminálu již probíhá. Dále doporučujeme sledovat účinnost stavby v dopravním systému města a zhodnotit její přínosy.

23. TROLEJBUSOVÁ TRAŤ A TERMINÁL HRANEČNÍK

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba terminálu je v územním plánu zanesena pod označením DK164.
Stávající stav	Současná trolejbusová síť je situována do severní části města Ostravy a okolí. Trolejbusová doprava zajišťuje dopravní obslužnost území Mariánské Hory, Ostrava Střed, Slezská Ostrava, Muglinov a Hrušov. Příměstské autobusové linky ze směru od Havířova, Karviné, Bohumína a Orlové jsou v současné době vedeny do zastávek Náměstí J. Gagarina a Most Pionýrů. Obě zastávky umožňují cestujícím přestup na MHD.
Popis návrhu	K realizaci návrhu je nutná dostavba terminálu Hranečník, který bude vytvářet cílovou stanici pro příměstskou autobusovou dopravu z Havířova a jeho okolí. Pro zajištění kvalitní návaznosti přestupujících cestujících na MHD je nutné vybudování trolejbusové tratě, která bude napojena na současnou trolejbusovou síť. Toto napojení zajistí rychlou dopravu do centra města. Navrhované rozšíření je vedeno od plánovaného terminálu Hranečník po Těšínské ulici směrem do k Náměstí J. Gagarina, kde se bude napojovat na současné vedení. Trasa je vedena radiálně do centra města. Autobusové linky budou ukončeny na terminálu a cestující budou do centra města

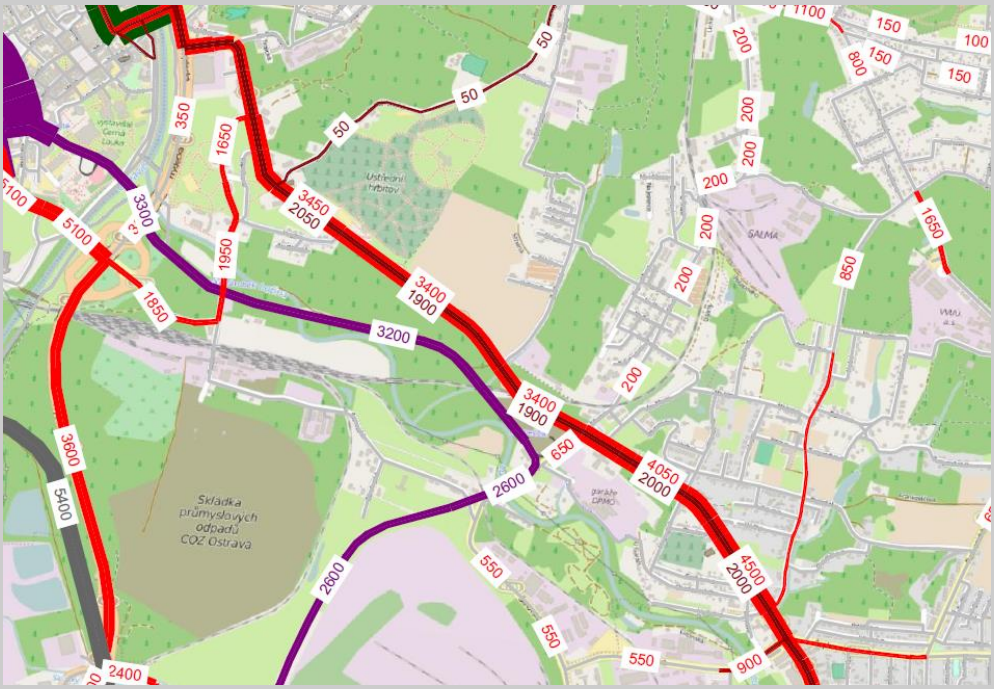
	pokračovat tramvajovou nebo trolejbusovou dopravou. Součástí návrhu je i parkoviště P+R.
Přínosy	- napojení terminálu Hranečník na MHD - zlepšení přestupní vazby - odstranění souběhů regionálních autobusů a MHD - zlepšení životního prostředí - vybudování P+R - vybudování půjčovny jízdních kol
Rizika	- neatraktivní přestupní vazba pro cestující - odliv cestujících z VHD do IAD
Účinnost stavby v dopravním systému	Terminál zajistí přestupní vazbu mezi příměstskými linkami a MHD. Dojde k zrychlení dostupnosti centra města z této oblasti.
Posuzované scénáře	2020 – Trolejbusová trať Hranečník 2020 – Terminál Hranečník
IAD	*Současný stav* 

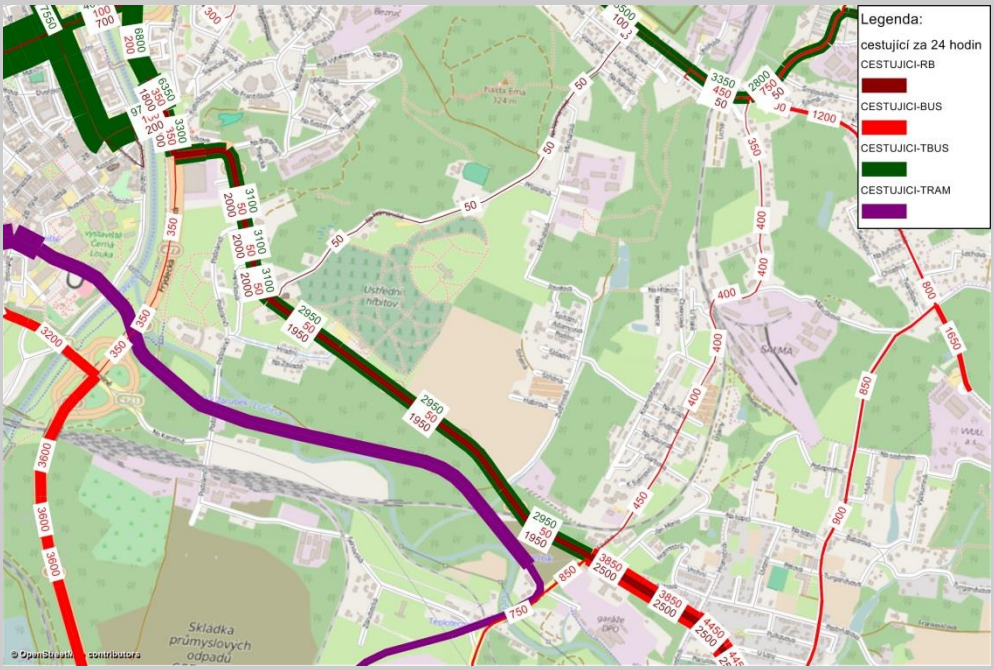
Po dokončení stavby



VHD

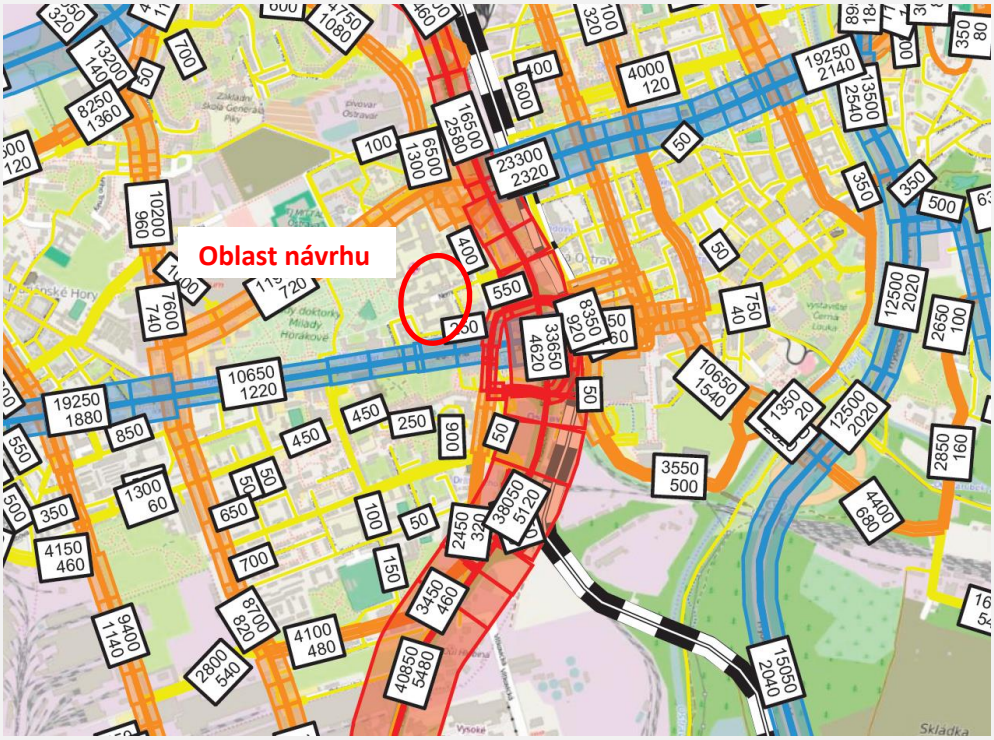
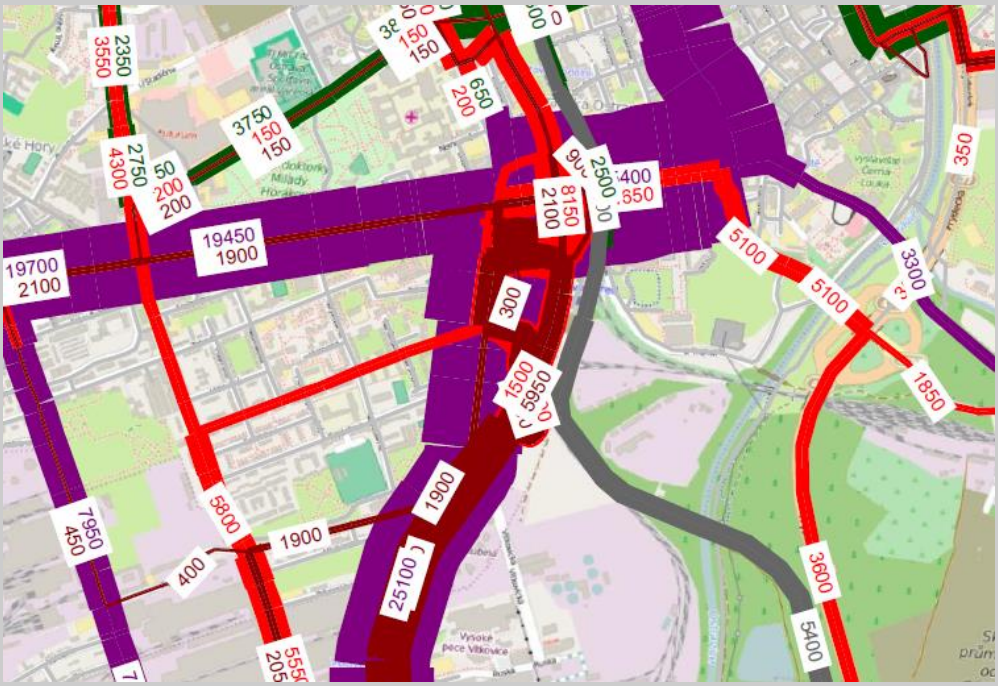
Současný stav



	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	Budou zde zlepšeny pěší vazby. Bude zde vybudována půjčovna jízdních kol (bikesharing), který bude využíván pro dopravu ve městě.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 1-3-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy AP 3-4-1 Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
Odhad nákladů	56 000 000 Kč (Trolejbusová trať) 130 000 000 Kč (Terminál Hranečník)
Závěr	Stavbu doporučujeme zařadit do **krátkodobého scénáře 2020** vzhledem k tomu, že výstavba terminálu a trolejbusové tratě již probíhá. Dále doporučujeme sledovat účinnost stavby v dopravním systému města a zhodnotit její přínosy.

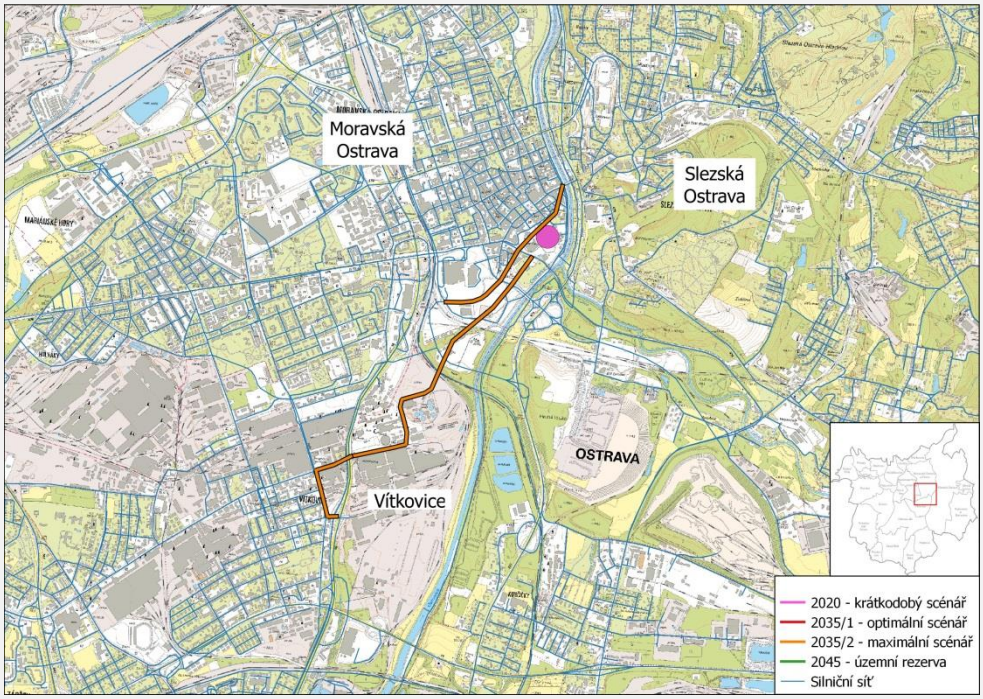
24. PŘESTUPNÍ UZEL NÁMĚSTÍ REPUBLIKY

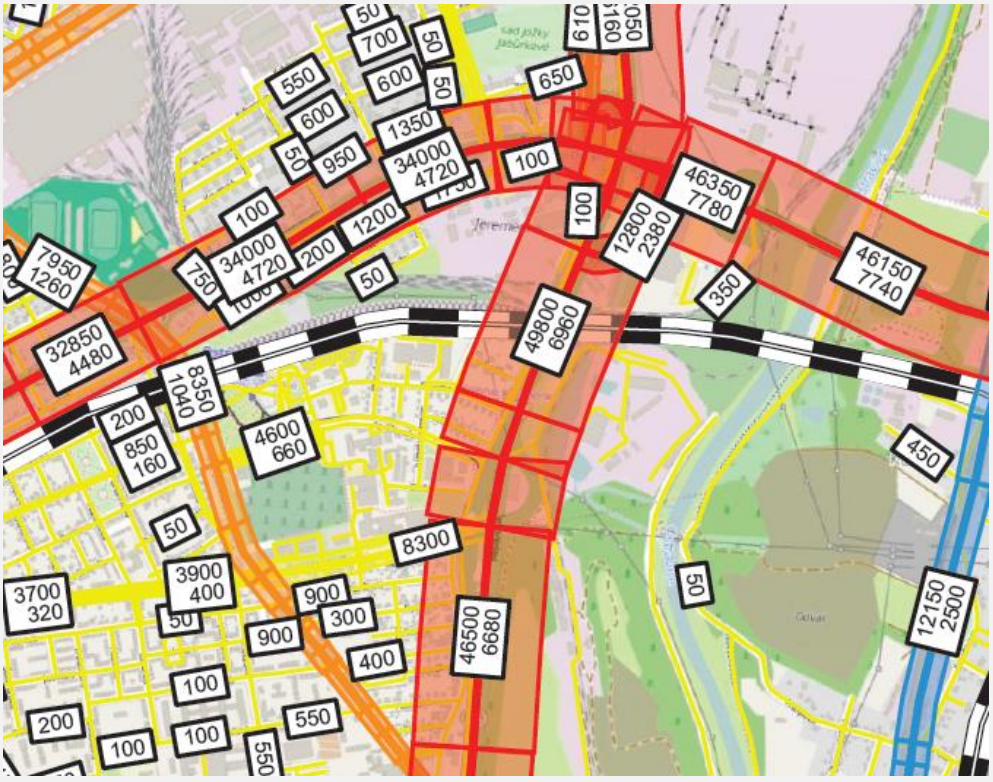
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba nemá vazbu na územní plán.
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je přestupní uzel z hlediska kvality přestupu nevyhovující. Jsou zde neopravované, neudržované podchody vedoucí k tramvajovým zastávkám a nerekonstruovaná smyčka autobusů. Chybí zde obchody a služby.
Popis návrhu	Návrh spočívá v revitalizaci přestupního uzlu. Jedná se o zvýšení kvality přestupu, rekonstrukci podchodů a zastávek, zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti cestujících. Měly by zde být vybudovány prostory pro malé obchody a služby.
Přínosy	- zvýšení kvality přestupního bodu - zvýšení bezpečnosti cestujících - zvýšení komfortu pro cestující
Rizika	- finanční náročnost - uzavírka přestupního uzlu v centru při rekonstrukci
Účinnost stavby v dopravním systému	Stavba nebude mít vliv na počet cestujících v přestupním uzlu. Stavba bude mít vliv na spokojenost a komfort cestujících.

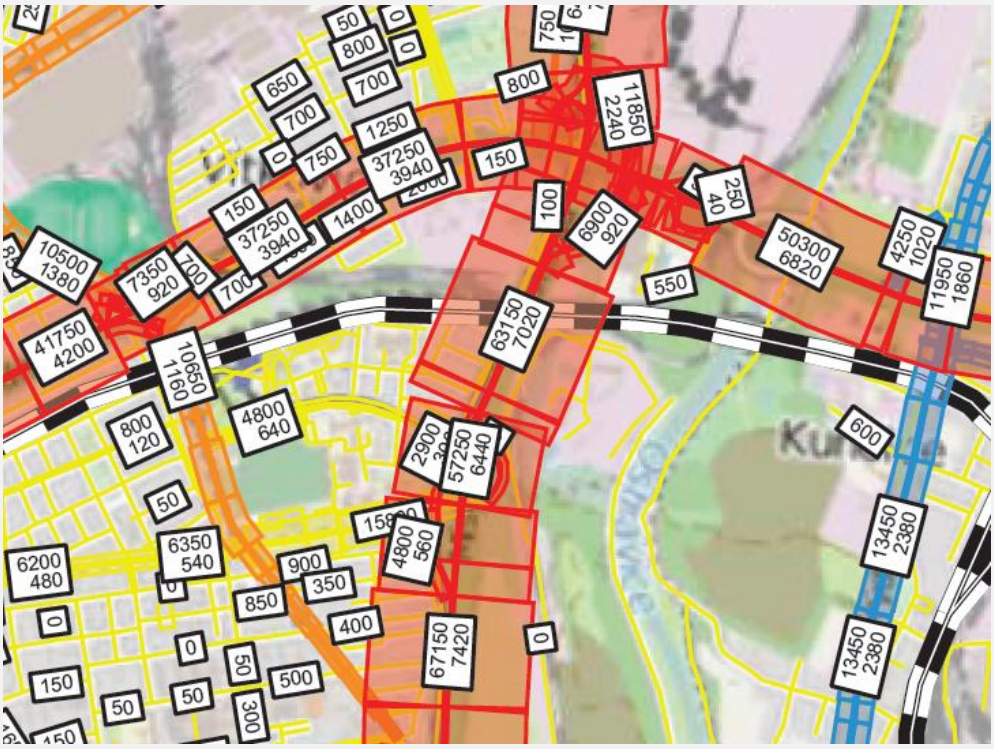
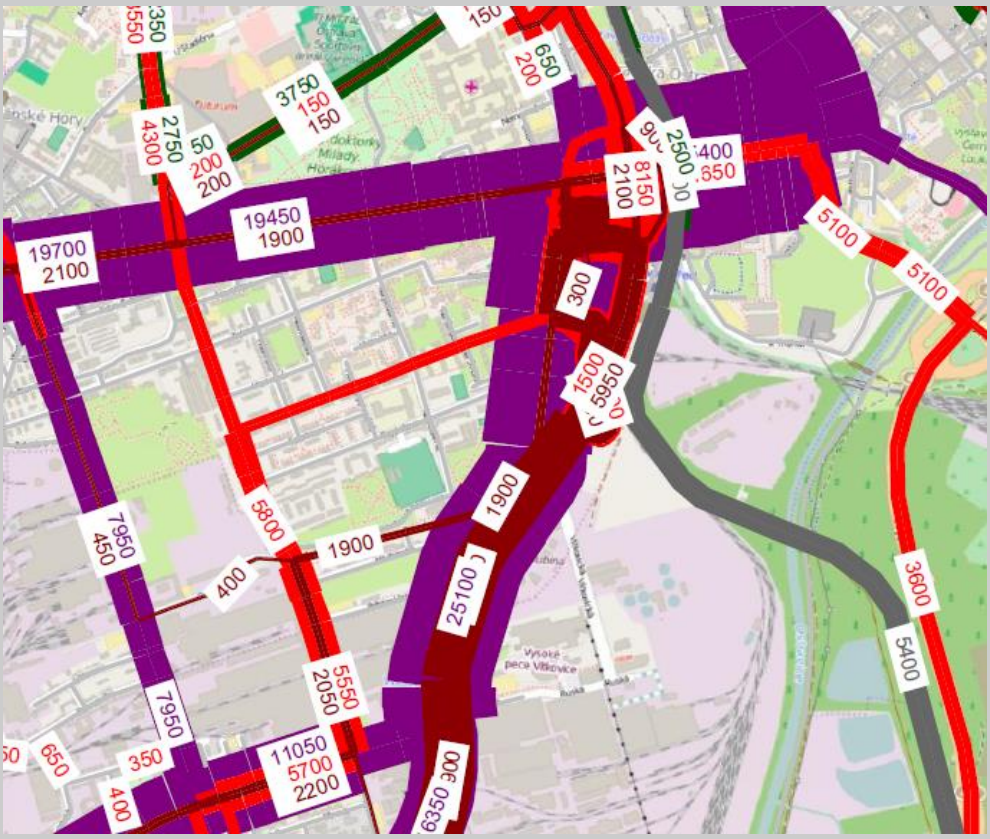
Posuzované scénáře	2020 – Přestupní uzel Náměstí republiky
IAD	*Současný stav* 
VHD	*Současný stav* 

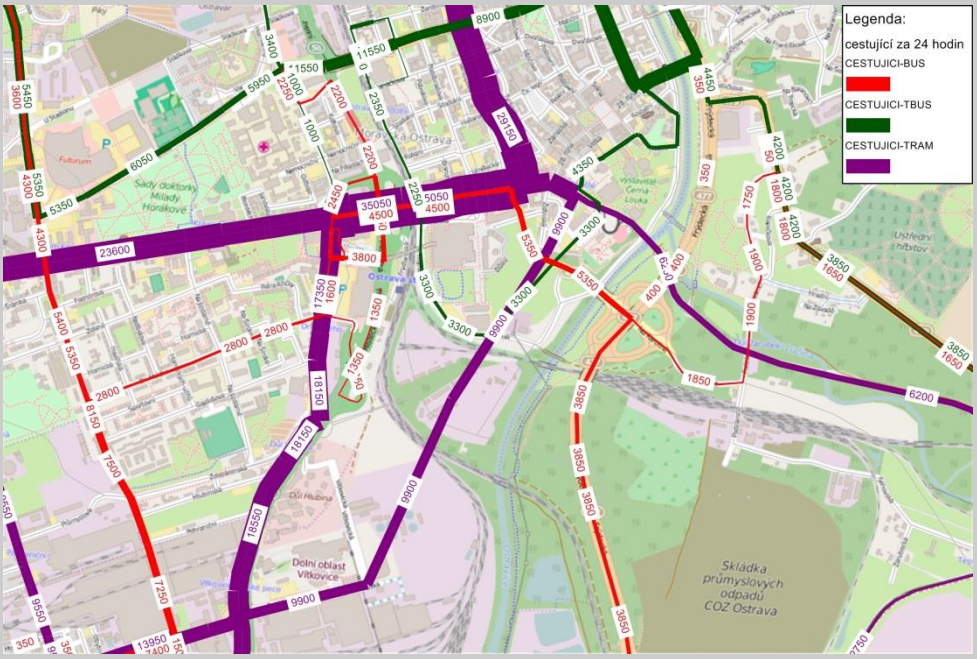
Nemotorová doprava	Stavbou dojde ke zlepšení pěších vazeb v přestupním uzlu.
Vazba na akční plán	AP 1-3-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů AP 3-4-1 Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
Odhad nákladů	300 000 000 Kč
Závěr	Stavbu vzhledem k její potřebnosti doporučujeme zařadit do **krátkodobého scénáře rok 2020**.

25. TRAMVAJOVÁ TRAŤ VÍTKOVICE – KAROLINA – VÝSTAVIŠTĚ, TROLEJBUS KAROLINA – 28. ŘÍJNA PO ULICI PIVOVARSKÁ, REVITALIZACE ČERNÉ LOUKY

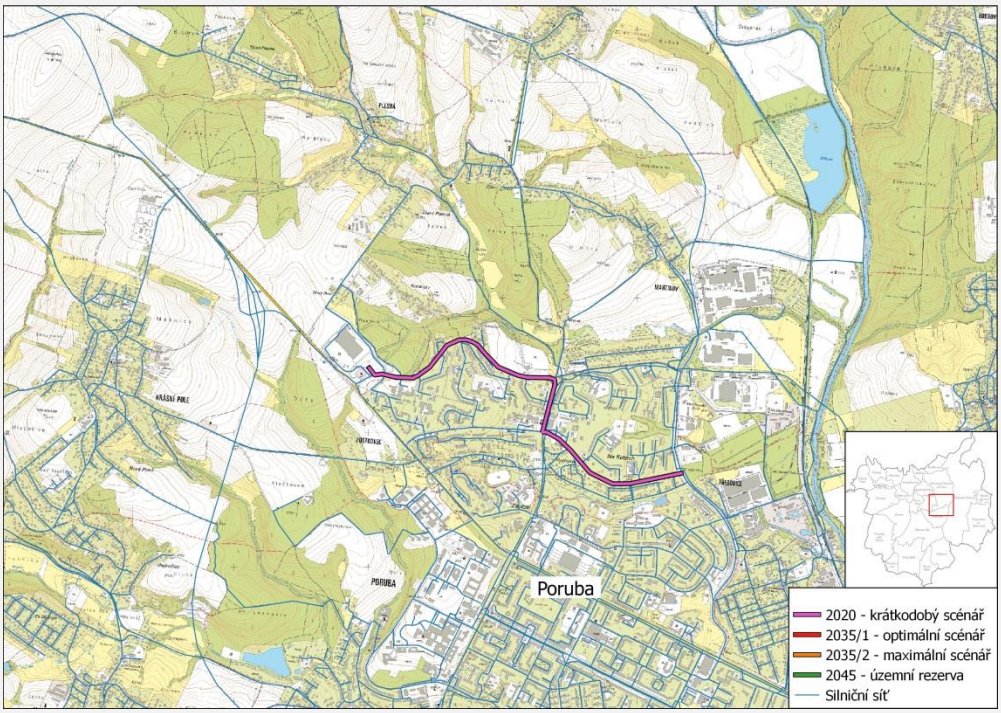
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba tramvajové trati z oblasti Dolních Vítkovic je zanesena v územním plánu pod označením DK174.
Stávající stav	Oblast Karolina je v současné době kvalitně napojena pomocí MHD pouze v severní části. Nově rozvíjející se části nejsou doposud napojeny a bude nutné v nejbližší době zajistit jejich dopravní obslužnost.
Popis návrhu	Cílem návrhu je vytvoření nové tramvajové trati, která bude zajišťovat dopravní obslužnost oblasti Karoliny a propojí centrum města a Dolní oblast Vítkovice. Trať je plánována ulicí Ruská, přes oblast Dolní Vítkovice do oblasti Karoliny, kde se bude napojovat na současnou tramvajovou síť. Součástí návrhu je i trolejbusová trať, která propojí Karolinu se zastávkami Most M. Sýkory přes ulici Pivovarská. Návrh obsahuje dále revitalizaci oblasti Černá louka, kdy tramvajová smyčka bude vymístěna za řeku směrem k ul. Frýdecká a celá oblast bude revitalizována.

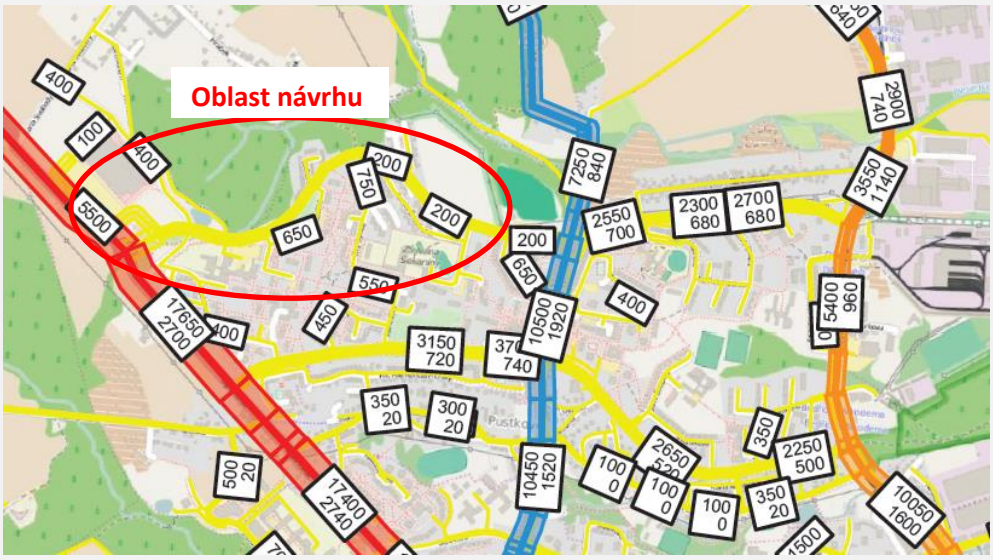
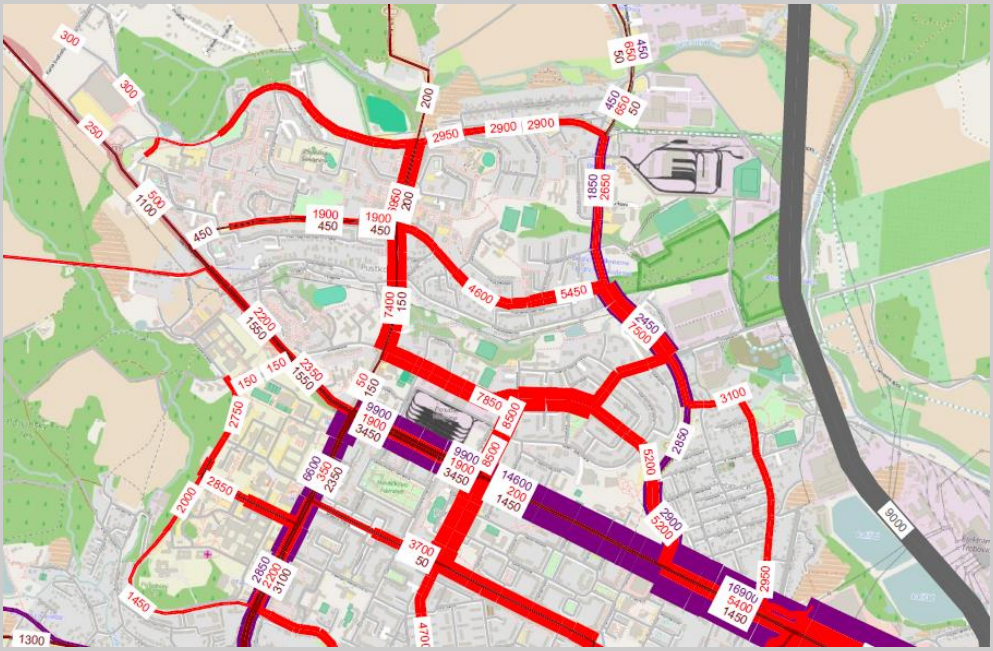
Přínosy	- zlepšení dopravní obslužnosti území Karolina a centra - přímé propojení Dolní oblasti Vítkovice – Karolina - ekologická doprava - zlepšení životního prostředí - zvýšení kvality veřejného prostoru Černá louka
Rizika	- souběh s tramvajovou tratí v ul. Vítkovická - ekonomicky neefektivní stavba tramvajové tratě - vysoká finanční náročnost staveb
Účinnost stavby v dopravním systému	Dojde k zlepšení dopravního spojení v oblasti Dolních Vítkovic a Karoliny.
Posuzované scénáře	2020 – Revitalizace Černá louka 2035/2 – Tramvajová a trolejbusová trať
IAD	*Současný stav* 

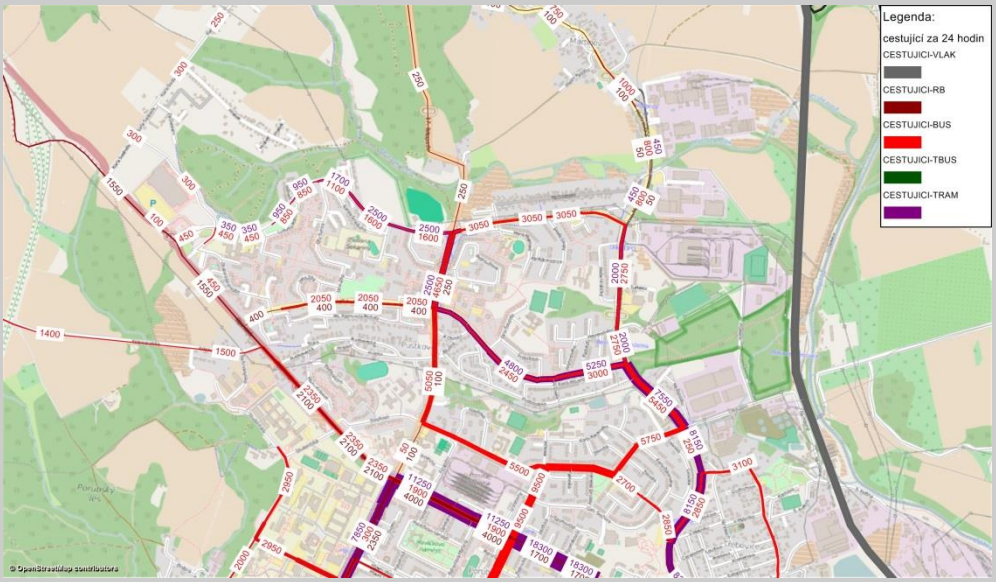
	Po dokončení stavby 
VHD	*Současný stav* 

	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	543 380 000 Kč
Závěr	Vzhledem k potřebnosti, efektivnosti a finanční náročnosti doporučujeme revitalizaci Černé louky zahrnout do **krátkodobého scénáře 2020**, výstavbu tramvajové a trolejbusové trati doporučujeme zařadit do **maximálního scénáře 2035/2.**

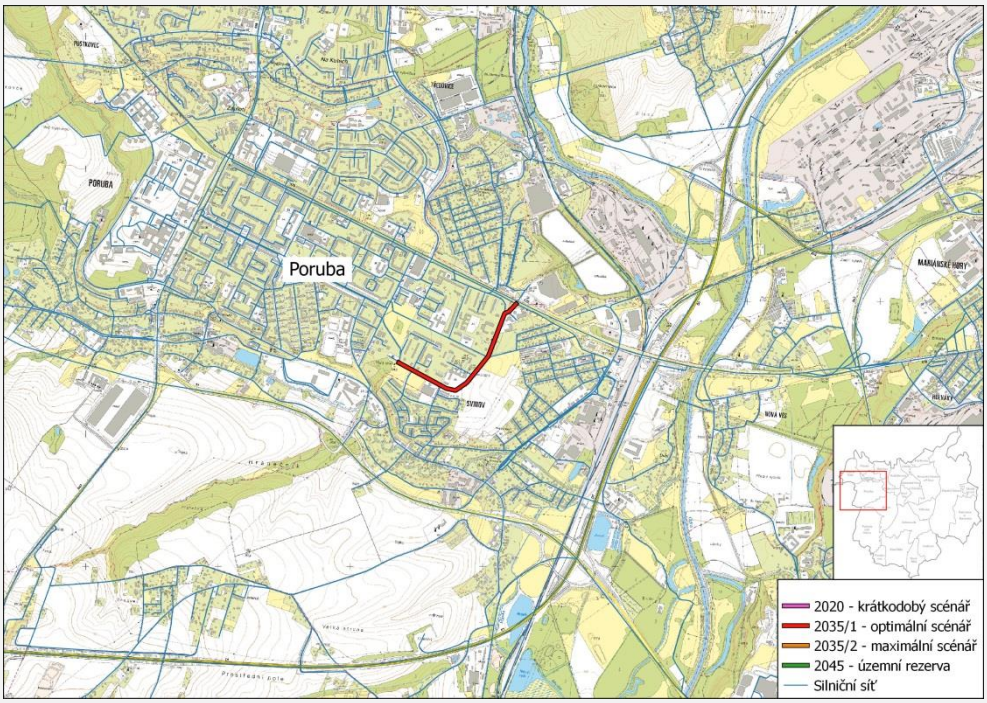
26. TRAMVAJOVÁ TRAŤ PORUBA, SMĚR MARTINOVSKÁ – GLOBUS

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Část stavby je zanesena v územním plánu pod označením DK160.
Stávající stav	Obsluha severní oblasti městské části Poruba je v rámci MHD zajišťována autobusovou dopravou.
Popis návrhu	Návrh vytváří nové vedení tramvajové trati ulicemi Bedřicha Nikodéma, 17. listopadu a Průběžná.
Přínosy	- rychlé napojení městské části - zajištění kvalitní dopravní obslužnosti - ekologická doprava - zvýšení atraktivity MHD
Rizika	- ekonomická náročnost stavby - neochota využívat MHD
Účinnost stavby v dopravním systému	Zvýšení kvality dopravní obsluhy v okolí tramvajové tratě.
Posuzované scénáře	2020 – Tramvajová trať Poruba – směr Globus Poruba

IAD	*Současný stav* 
VHD	*Současný stav* 

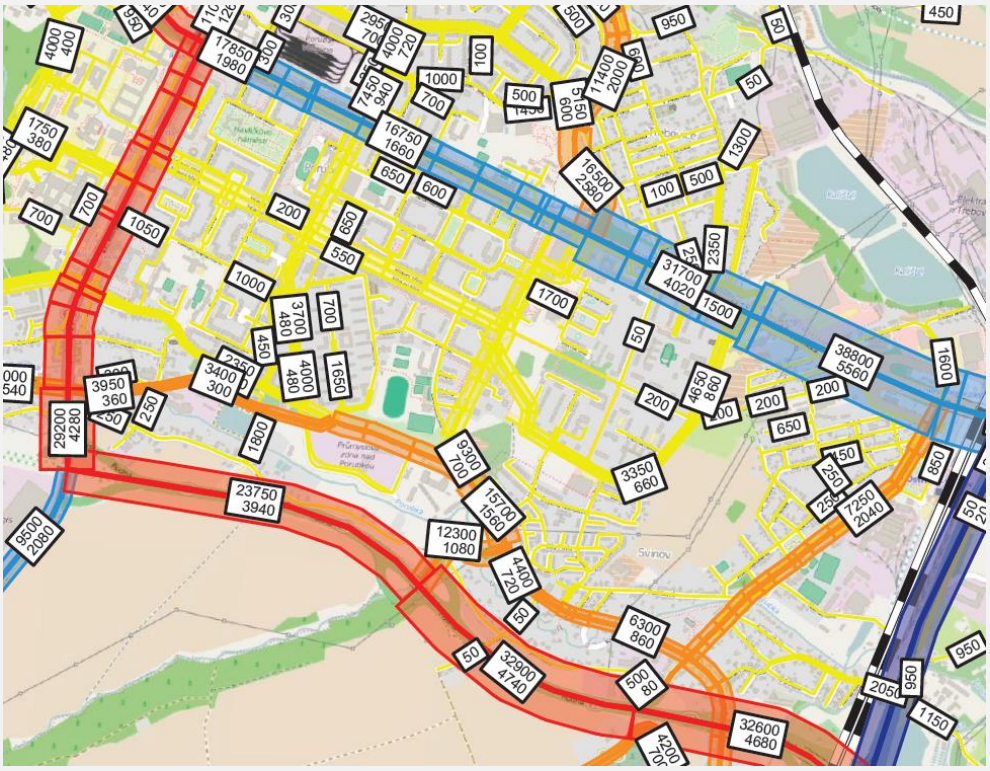
	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	Částí ulice Průběžná je v zásobníku projektů pro cyklistickou dopravu počítáno s vybudováním cyklistických pruhů.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	640 000 000 Kč
Závěr	Stavbu doporučujeme zařadit do **krátkodobého scénáře roku 2020**, jelikož je již dlouho připravovanou stavbou, která odlehčí životnímu prostředí a zvýší komfort přepravy pro cestující.

27. TRAMVAJOVÁ TRAŤ PORUBA – ULICE POLSKÁ

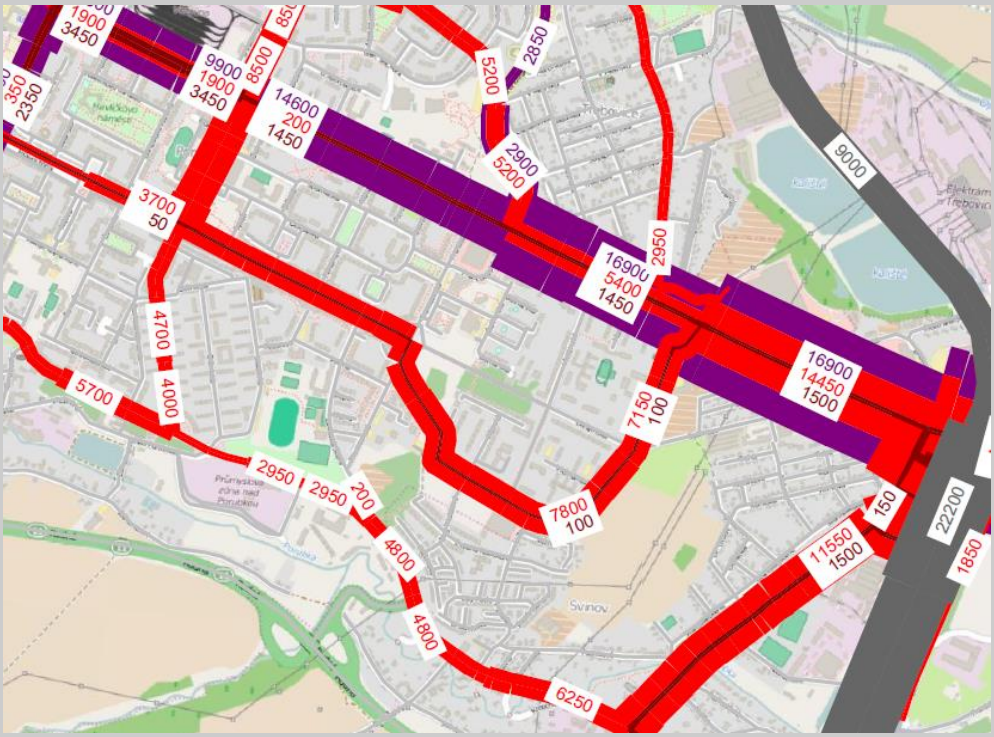
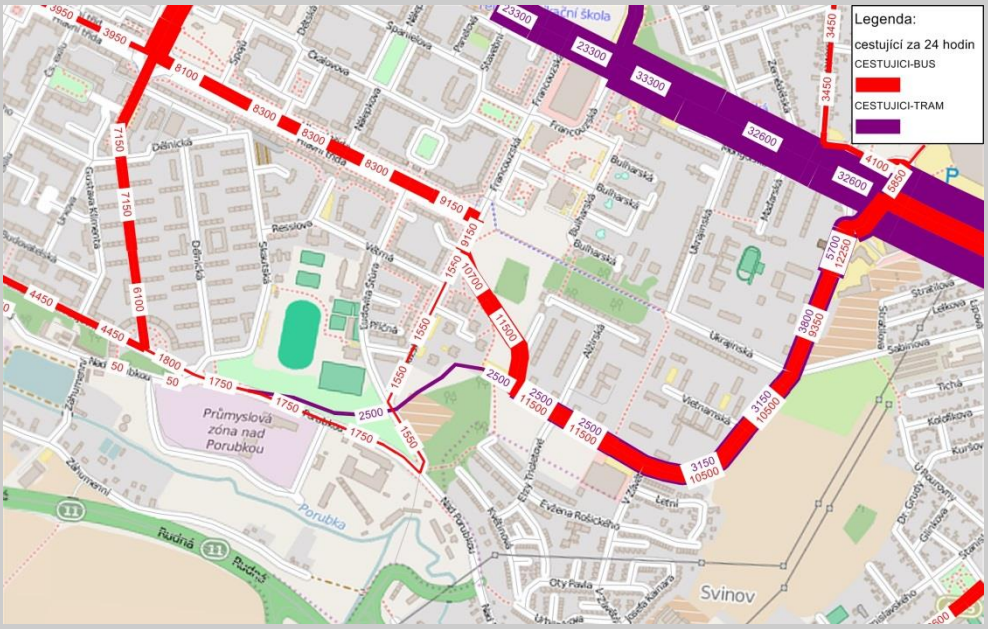
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba je v územním plánu zanesena pod označením DK161.
Stávající stav	V současném stavu je jižní část Poruby obsluhována výhradně autobusovou dopravou.
Popis návrhu	Tramvajová trať je navržena ulicemi Polská a Mongolská, kde bude napojena na stávající tramvajovou síť. Vytvořením trati dojde ke zkvalitnění dopravní obslužnosti a přímé napojení s centem.
Přínosy	- zvýšení kvality dopravní obslužnosti - úspora provozních nákladů - ekologická doprava - zvýšení komfortu přepravy
Rizika	- neochota využívat MHD - finanční náročnost stavby
Účinnost stavby v dopravním systému	Zvýšení kvality dopravní obsluhy v okolí vedení tramvajové tratě.
Posuzované scénáře	2035/1 – Tramvajová trať Poruba – ulice Polská

IAD

Současný stav

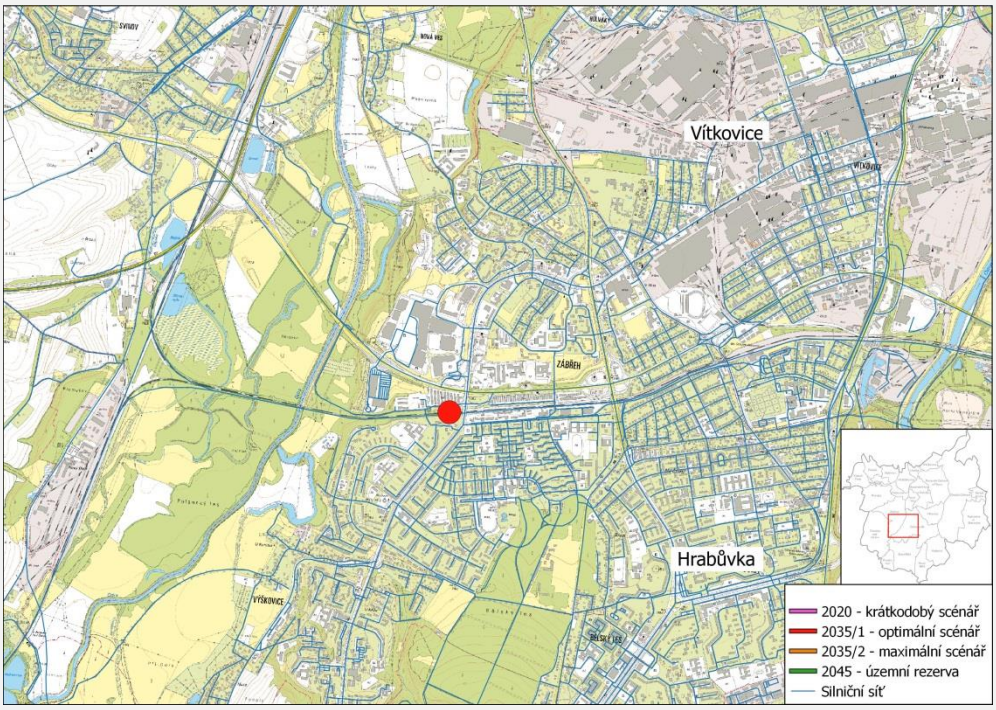


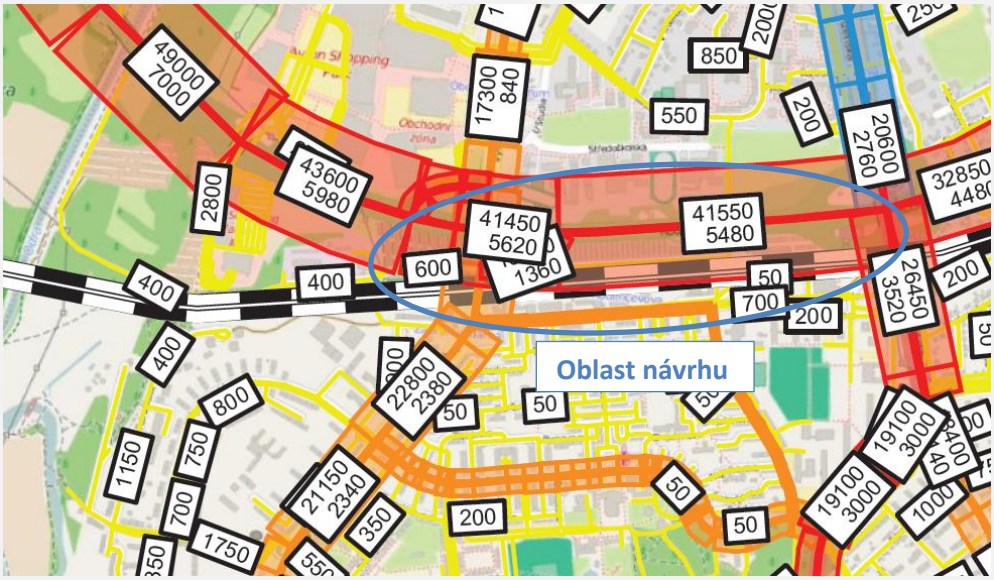
Po dokončení stavby

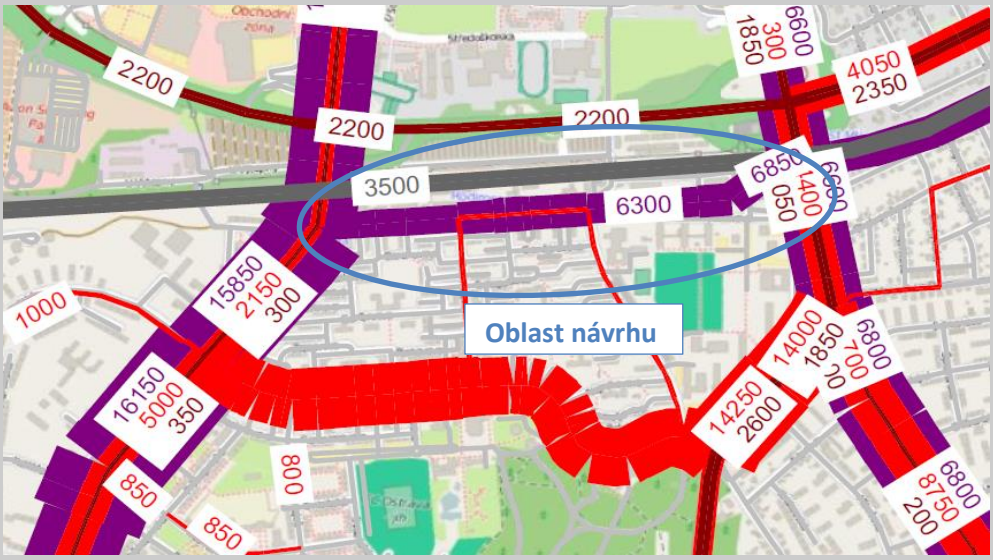
VHD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy

Odhad nákladů	400 000 000 Kč
Závěr	Stavbu doporučujeme zařadit do optimálního scénáře 2035/1, jelikož její stavbou dojde ke zlepšení kvality životního prostředí a zvýšení komfortu přepravy.

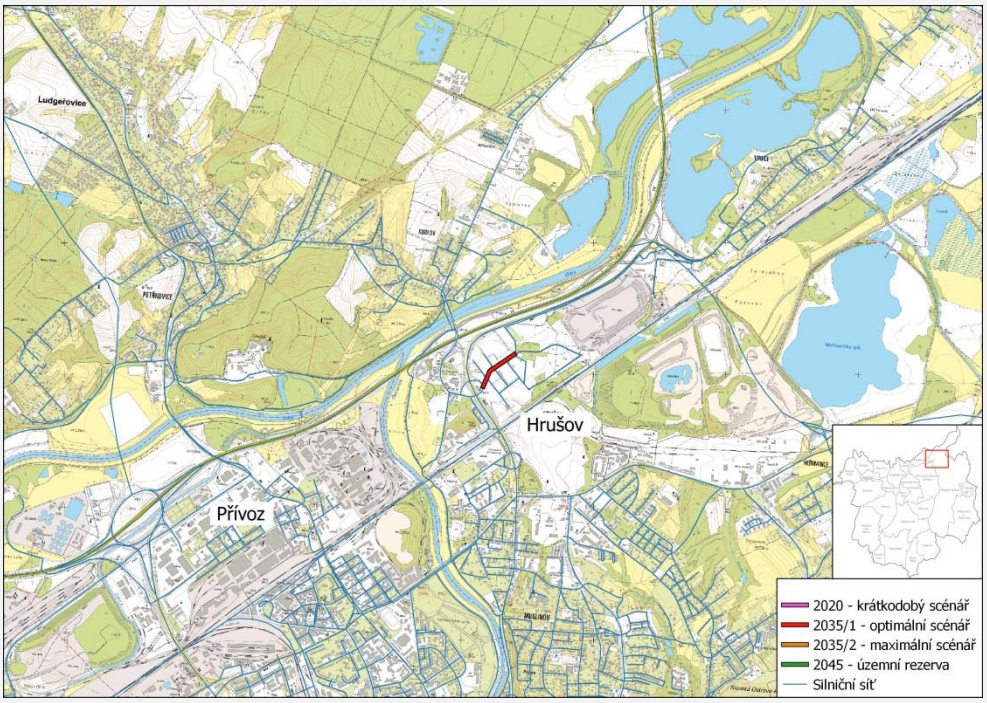
28. ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA OSTRAVA ZÁBŘEH

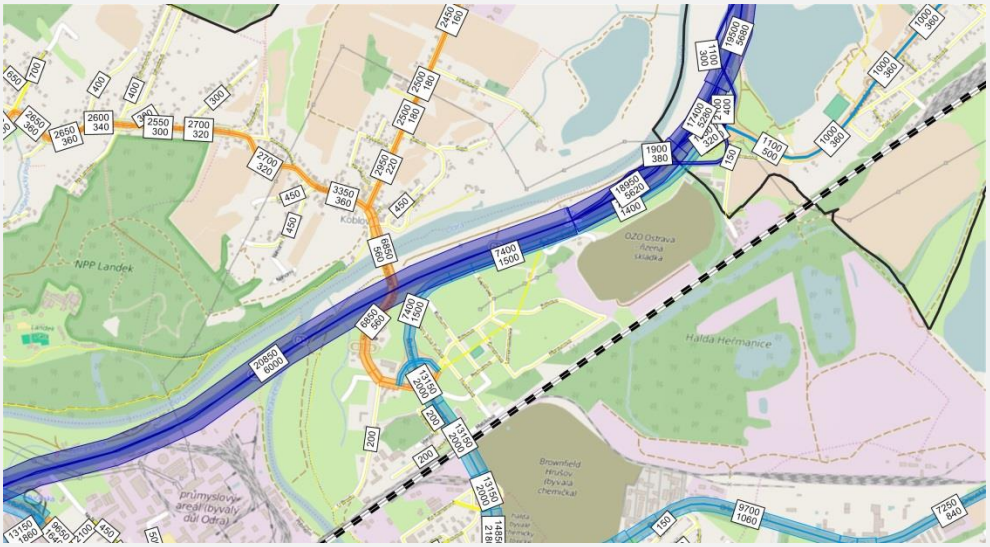
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Vybudování zastávky Ostrava Zábřeh je zanesena v platném územním plánu pod označením DZ5.
Stávající stav	Ve stávajícím stavu se zde nenachází železniční zastávka, nejbližšími zastávkami jsou Ostrava – Vítkovice a Ostrava – Svinov. Na trati je vedena linka č. 1 systému Esko Český Těšín – Opava.
Popis návrhu	Navrhovanou stavbou je zastávka Ostrava – Zábřeh, která bude vybudována na stávající železniční trati. Zastávka bude umístěna na pomezí mezi městským obvodem Zábřeh a Ostrava – Jih. Tato zastávka obslouží zejména obytné celky obvodu Ostrava – Jih a Shopping Park.
Přínosy	- zlepšení dopravní obsluhy území - podpora ekologické dopravy
Rizika	- velká docházková vzdálenost k bydlení - finanční náročnost
Účinnost stavby v dopravním systému	Vyšší kvality obsluhy v okolí železniční zastávky.

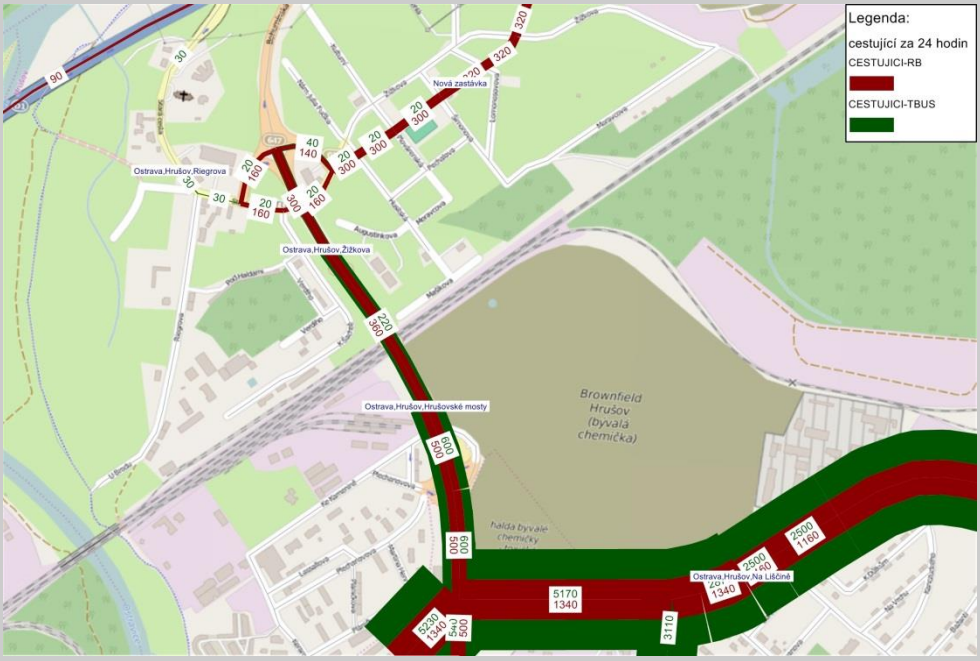
Posuzované scénáře	2035/1 – Železniční zastávka Ostrava Zábřeh
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby*

VHD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby*
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-1-8 Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální lehká kolejová doprava) AP 1-1-10 Rozvoj integrovaného dopravního systému AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
Odhad nákladů	20 000 000 Kč
Závěr	Stavbu se doporučuje zařadit do **optimálního scénáře 2035/1**.

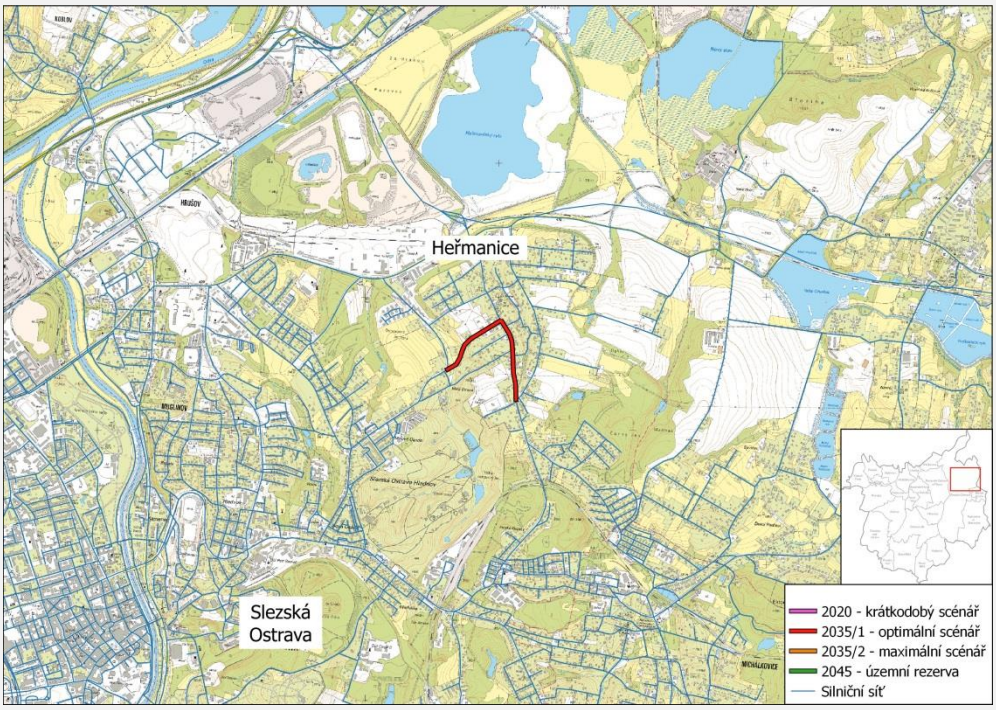
29. TROLEJBUSOVÁ TRAŤ – PRŮMYSLOVÁ ZÓNA HRUŠOV

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba je součástí návrhu zaneseného v územním plánu pod označením DK73.
Stávající stav	Průmyslová zóna Hrušov se nachází v severovýchodní části města, v těsné blízkosti dálnice D1. V současné době není trolejbusová trať do průmyslové zóny vedena.
Popis návrhu	Pro zajištění dopravní obslužnosti bude nutné při vybudování průmyslové zóny postavit i trolejbusovou trať, která se bude napojovat na současné vedení v Žižkově ulici. Pro zajištění otočení trolejbusů je v návrhu předpokládána výstavba okružní křižovatky.
Přínosy	- zajištění dopravní obslužnosti průmyslové zóny Hrušov - ekologická doprava
Rizika	- menší využití
Účinnost stavby v dopravním systému	Zajištění dopravní obslužnosti průmyslové zóny Hrušov.
Posuzované scénáře	2035/1 – Trolejbus – průmyslová zóna Hrušov

IAD	*Současný stav* *Po dokončení stavby* 
VHD	*Současný stav*

	Po dokončení stavby 
Nemotorová doprava	Průmyslovou zónou Hrušov je v zásobníku cyklistické dopravy počítáno s vybudováním cyklistické infrastruktury do roku 2020.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	9 640 000 Kč
Závěr	Stavba se doporučuje zařadit do **optimálního scénáře 2035/1**.

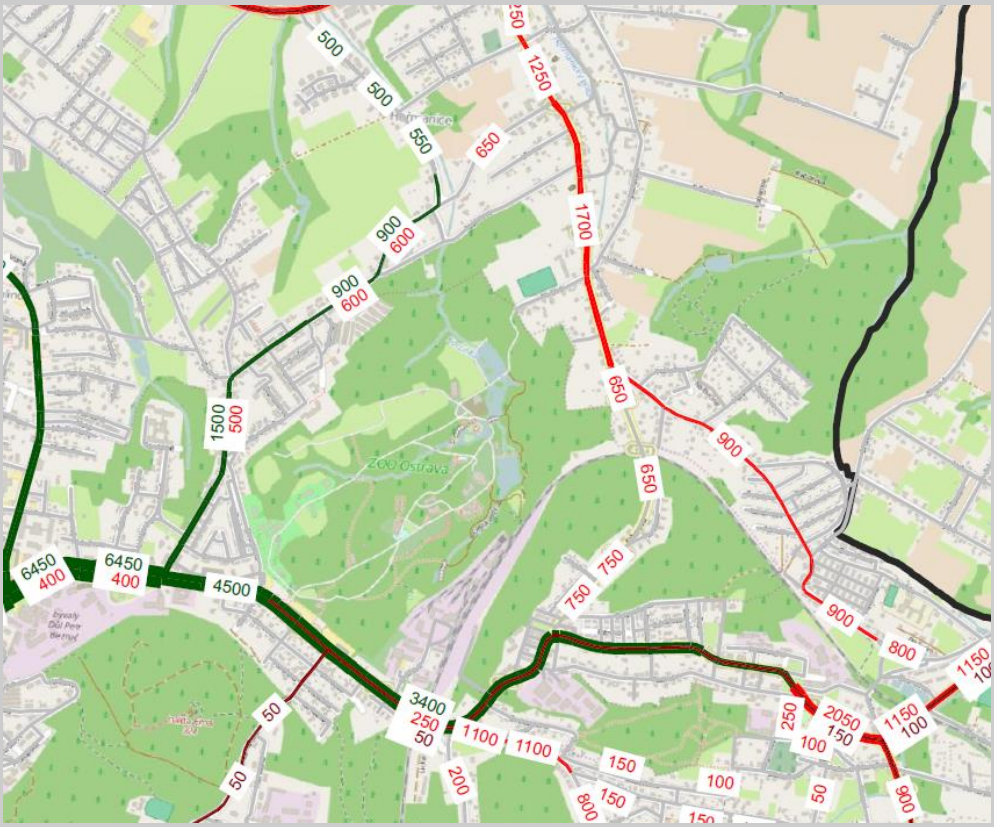
30. TROLEJBUSOVÁ TRAŤ – HEŘMANICE

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba není zanesena v územním plánu.
Stávající stav	Dopravní obslužnost oblasti Heřmanic je v současné době zajištěna, pomocí autobusové tak trolejbusové veřejné dopravy. Do oblasti je vedeno celkově 5 linek, z toho 2 autobusových a 3 trolejbusové.
Popis návrhu	V návrhu je řešeno prodloužení trolejbusové trati ze zastávky Chrustova, přes zastávku Pošta do zastávky Záblatská. Realizací návrhu dojde ke snížení provozních nákladů, z důvodu možnosti úpravy linkového vedení trolejbusové a autobusové dopravy.
Přínosy	- snížení provozních nákladů - ekologičnost dopravy - snížení emisí
Rizika	- nižší využití
Účinnost stavby v dopravním systému	Ekologizace veřejné hromadné dopravy a zvýšení atraktivity.

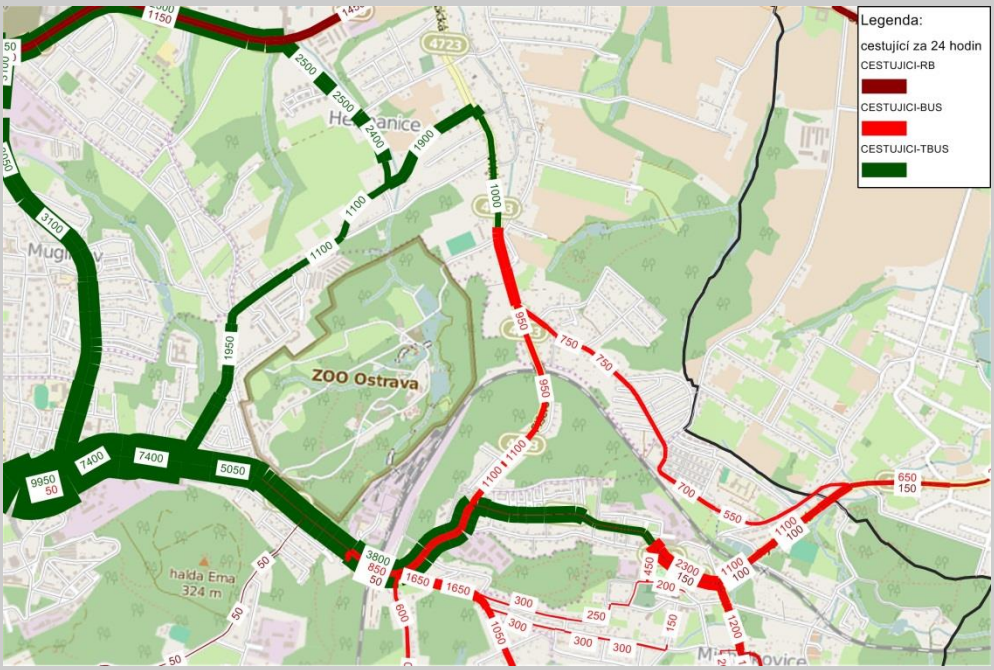
Posuzované scénáře	2035/1 – Trolejbusová trať Heřmanice
IAD	*Současný stav* *Po dokončení stavby*

VHD

Současný stav

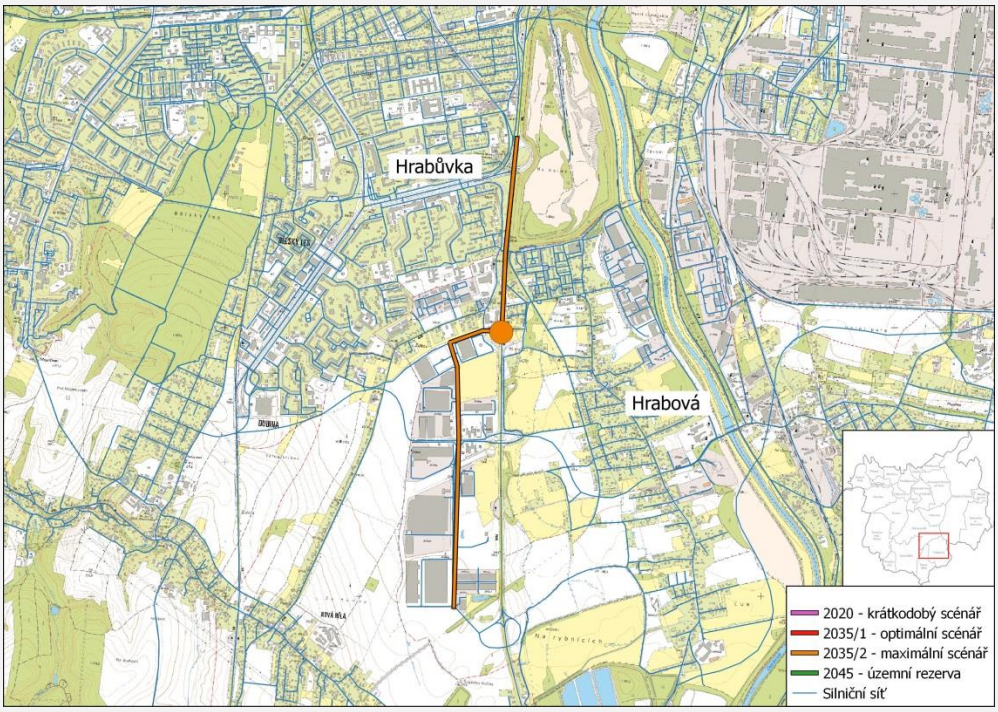


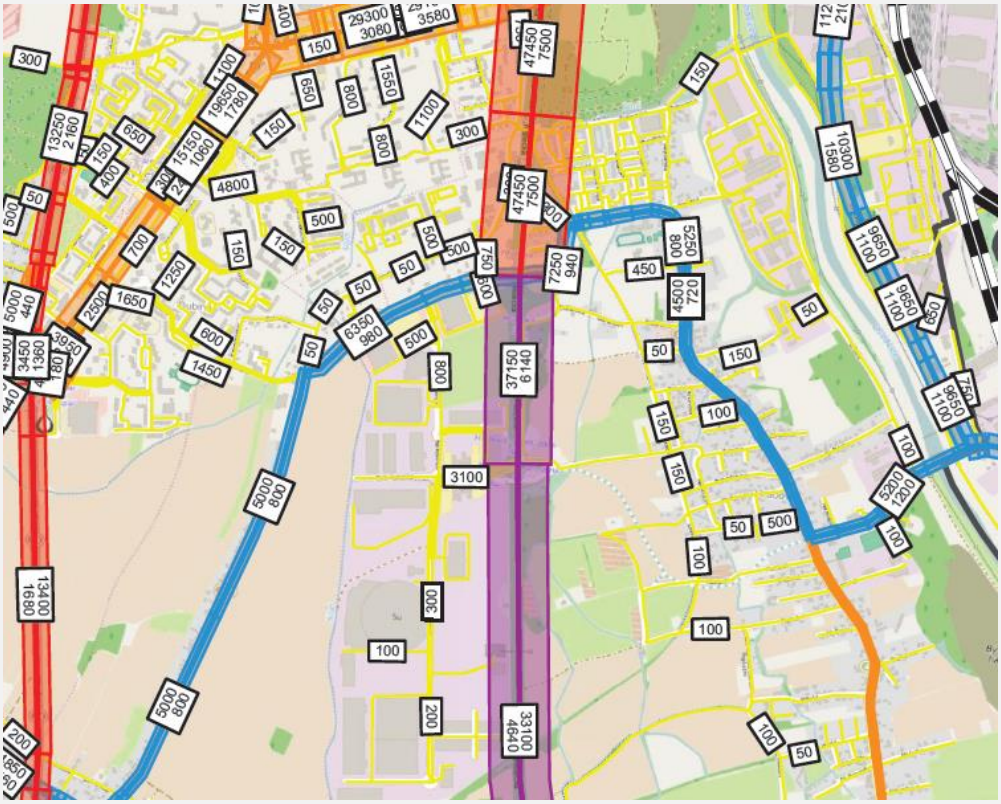
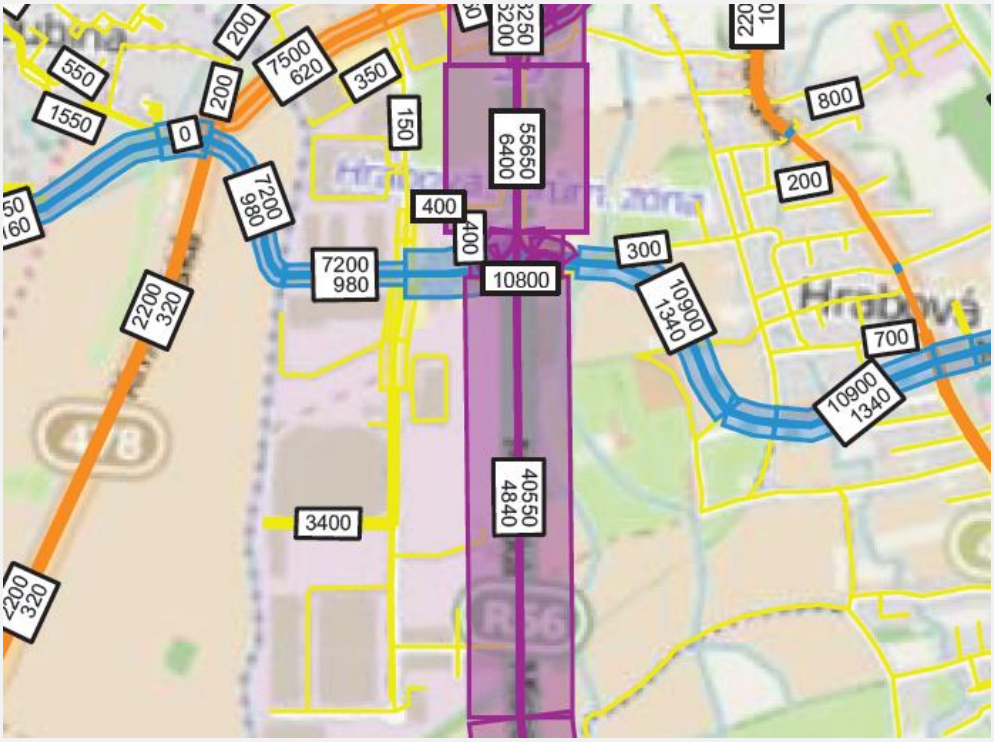
Po dokončení stavby



Nemotorová doprava	Částí ulicí Koněvova je v zásobníku pěší dopravy počítáno s vedením pěší dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	28 920 000 Kč
Závěr	Stavba se doporučuje zařadit do **optimálního scénáře v roce 2035/1.**

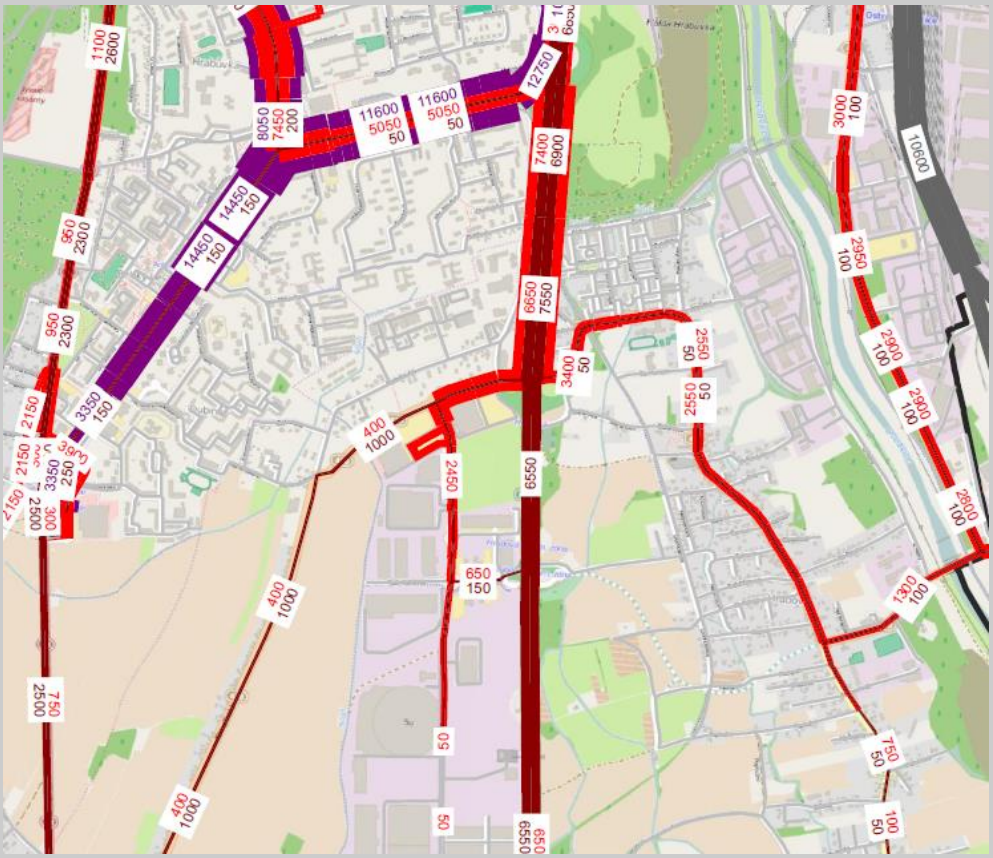
31. TRAMVAJOVÁ TRAŤ – NÁKUPNÍ CENTRUM A ZÓNA HRABOVÁ, PŘESTUPNÍ TERMINÁL

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Není zaneseno v územním plánu.
Stávající stav	Průmyslová zóna Hrabová je obsluhována pouze autobusovou dopravou.
Popis návrhu	Je navrženo prodloužení tramvajové linky v ulicích Místecká, Prodloužená a Na Rovince. Zároveň bude vybudován přestupní terminál pro linky od Frýdku – Místku, které jsou do města vedeny po silnici I/56. Tyto linky budou na novém terminálu ukončeny a cestující budou dále do města pokračovat tramvajovou dopravou.
Přínosy	- rychlé a kapacitní napojení průmyslové a obchodní zóny - podpora ekologické dopravy - zvýšení dopravní obslužnosti oblasti - odstranění souběhů linek regionální autobusů a MHD
Rizika	- ekonomická náročnost - neochota využívat MHD
Účinnost stavby v dopravním systému	Rychlé a kapacitní napojení obchodní a průmyslové zóny Hrabová. Ekologizace dopravy.

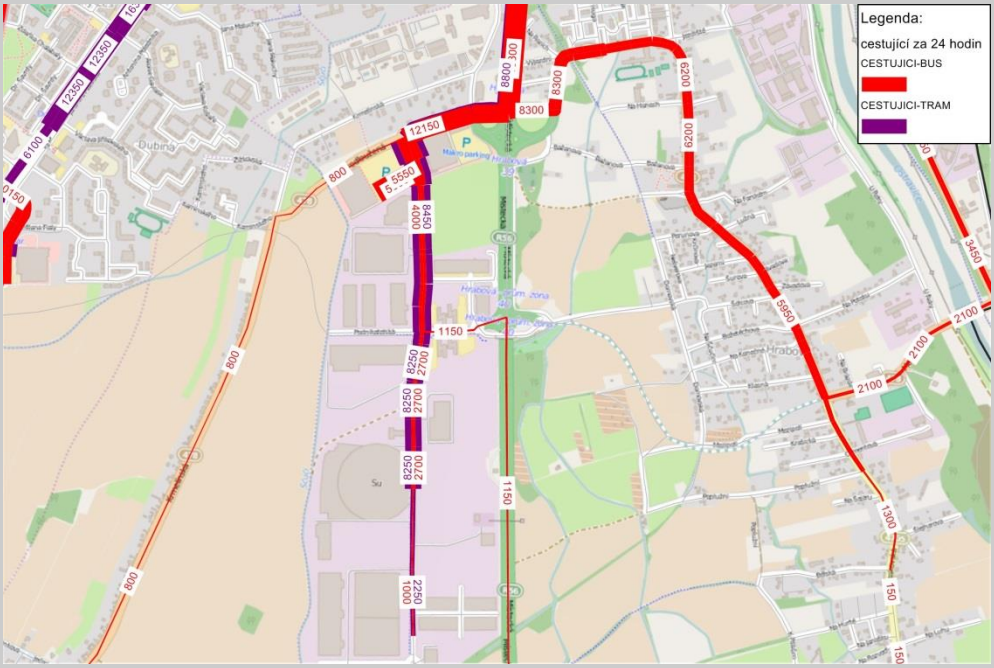
Posuzované scénáře	2035/2 – Tramvajová trať – nákupní centrum a průmyslová zóna Hrabová, Terminál pro autobusy
IAD	*Současný stav*  *Po dokončení stavby* 

VHD

Současný stav

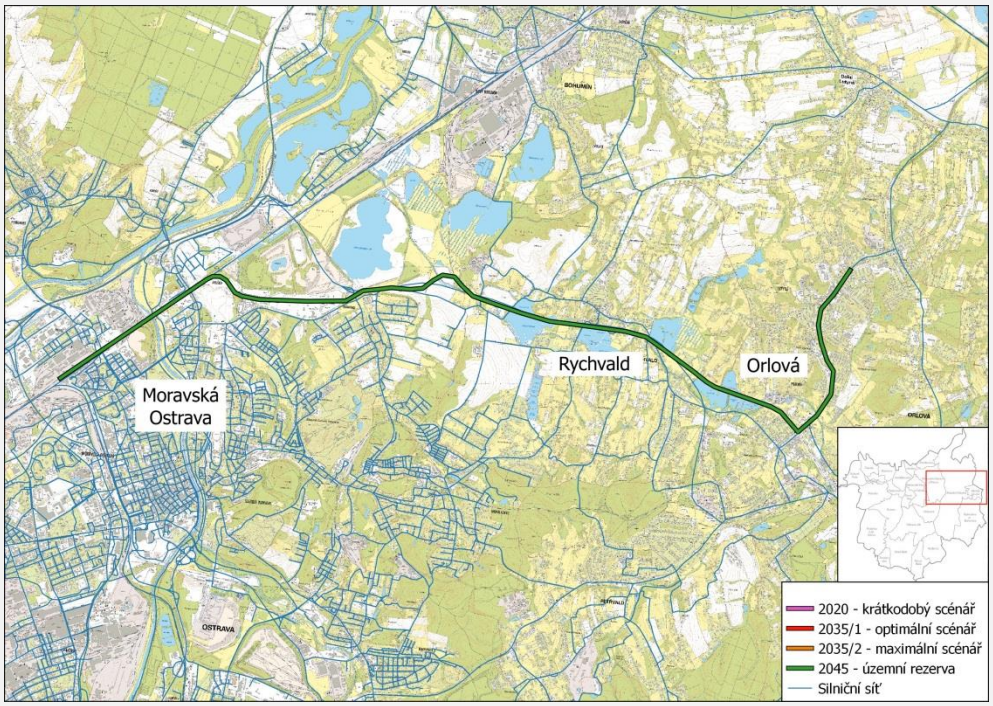


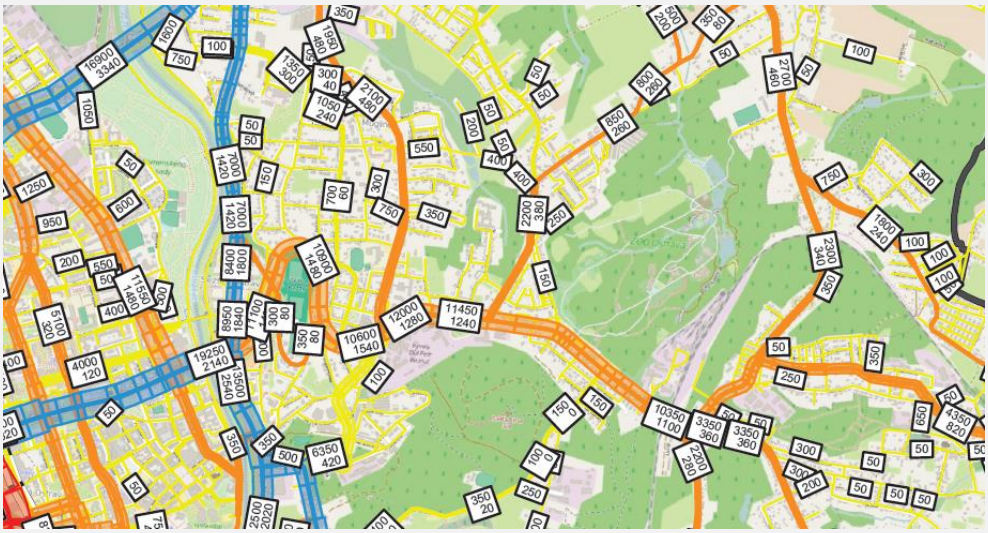
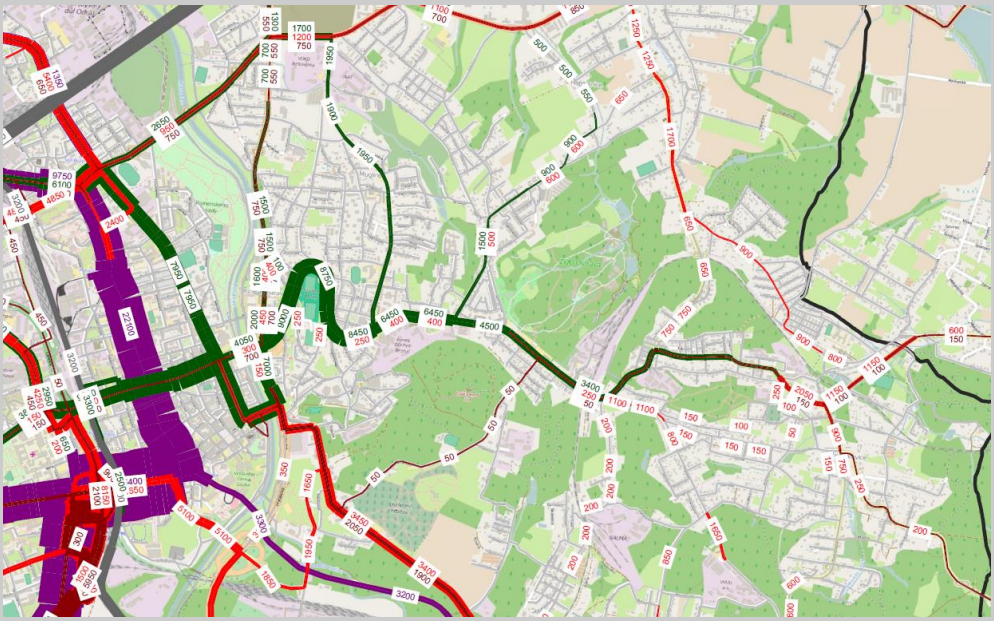
Po dokončení stavby

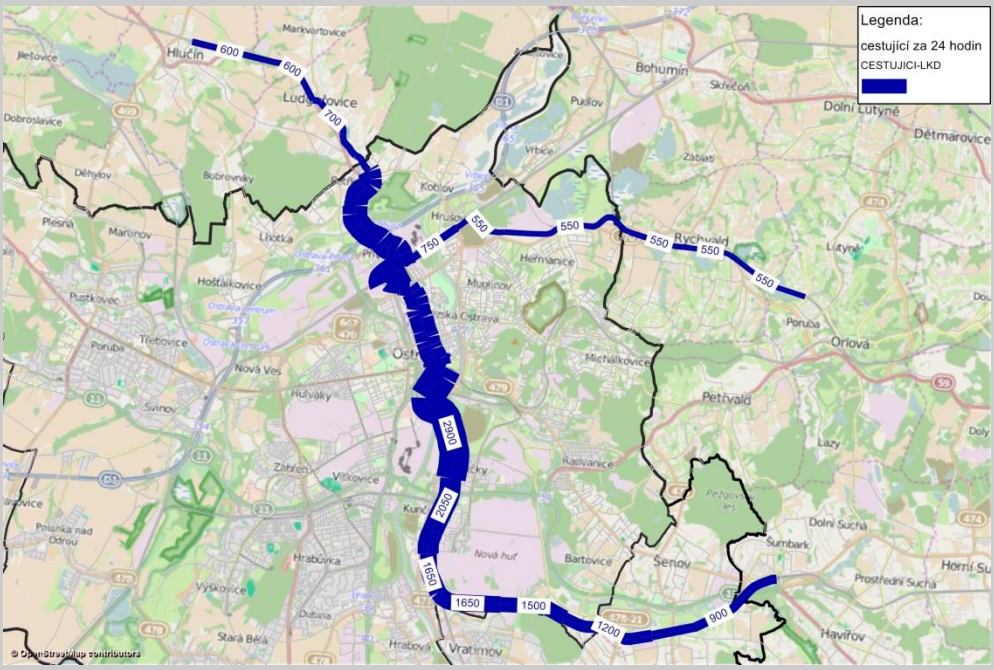


Nemotorová doprava	V ulici Na Rovince v průmyslové zóny Hrabová je počítáno s vybudováním cyklopruhů.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	740 000 000 Kč
Závěr	Stavbu doporučujeme vzhledem k finanční i stavební náročnosti zařadit do **maximálního scénáře 2035/2**.

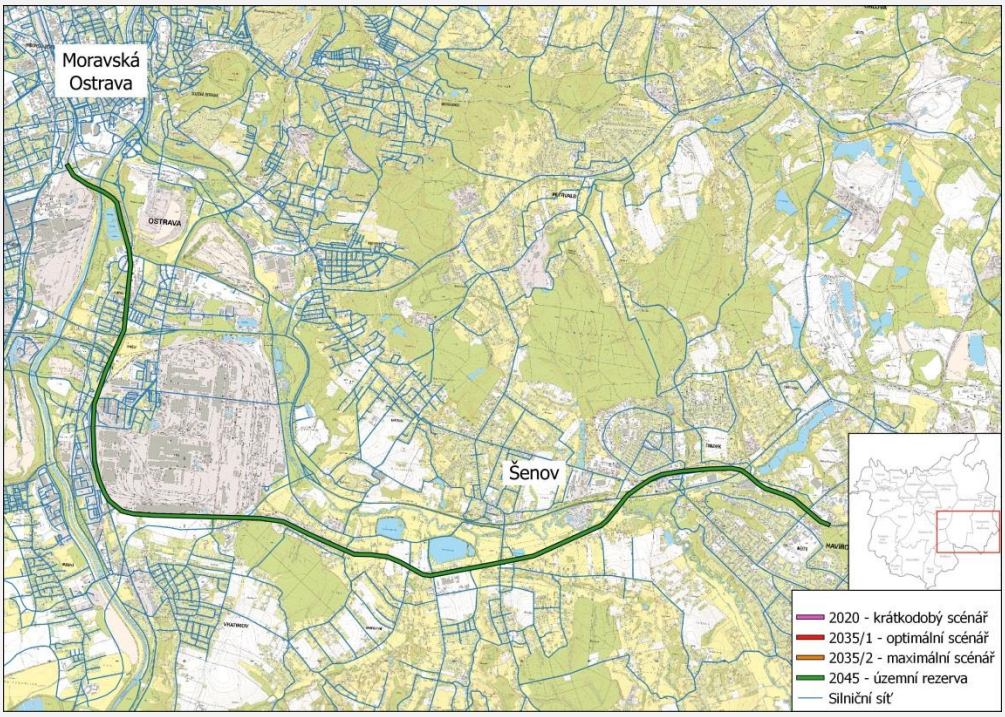
32. LEHKÁ KOLEJOVÁ DOPRAVA OSTRAVA – ORLOVÁ

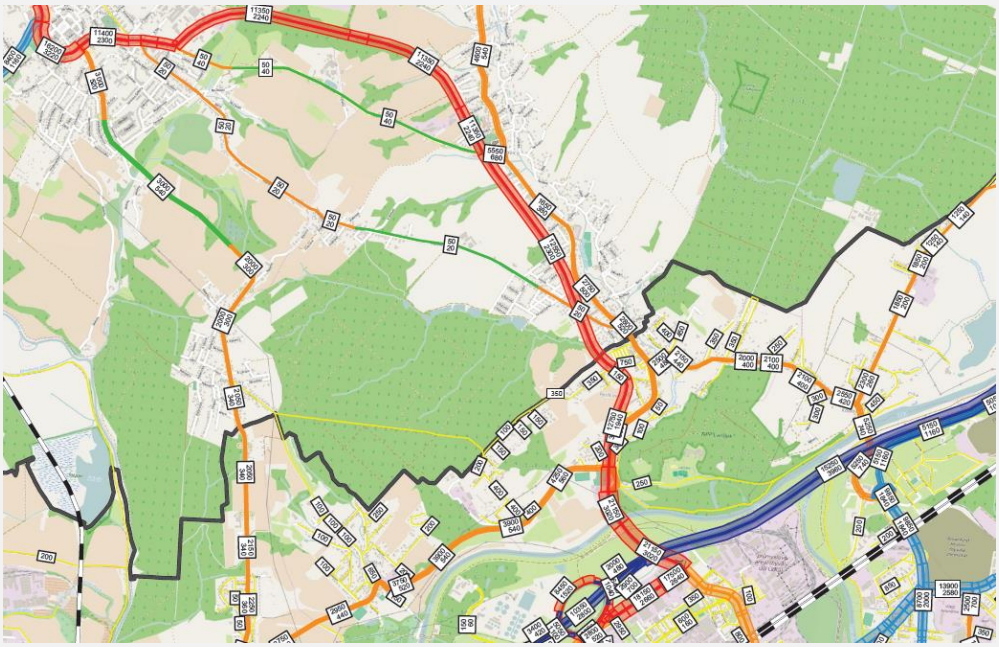
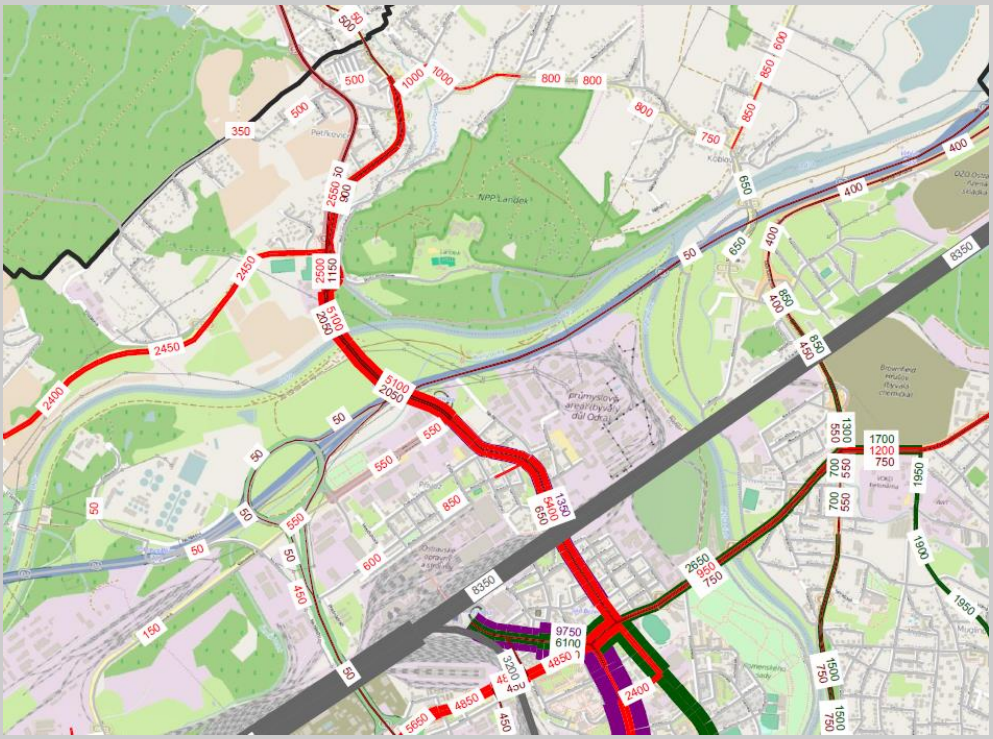
Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Stavba je v územním plánu města Ostravy jako rezerva pod označením DZ10/R a DZ11/R.
Stávající stav	Dopravní obsluha obce Orlové a přilehlého okolí je zajišťována autobusovou dopravou.
Popis návrhu	Vytvoření lehké kolejové dopravy mezi Ostravou a Orlovou je vedeno po železniční vlečce kolem Rychvaldu. Dojde ke zvýšení komfortu pro cestující a zlepšení životního prostředí.
Přínosy	- zajištění dopravní obslužnosti průmyslové zóny Hrušov - nahrazení autobusové dopravy kolejovou - zrychlení veřejné hromadné dopravy - ekologizace veřejné hromadné dopravy - komfortní doprava do centra města - využití vlečkových a nepoužívaných kolejí
Rizika	- ekonomická náročnost stavby - nákladný provoz - legislativní rámec

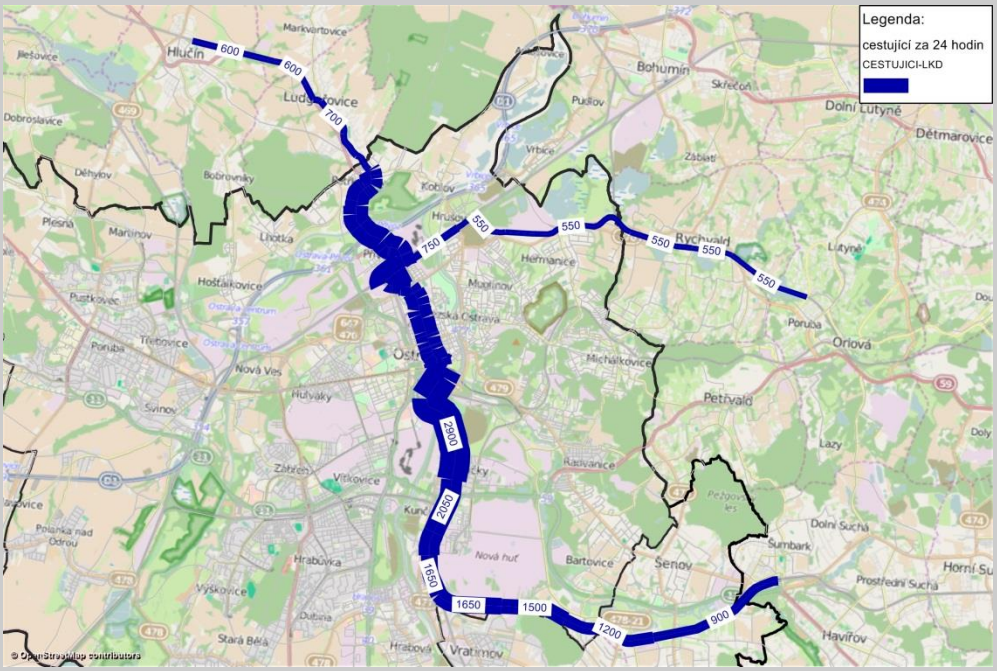
Účinnost stavby v dopravním systému	Rychlá a kapacitní obsluha částí v okolí vedení trati. Zvýšení atraktivity a ekologizace veřejné dopravy.
Posuzované scénáře	2045 – LKD Ostrava – Orlová
IAD	*Současný stav* 
VHD	*Současný stav* 

	Intenzita přepravy cestujících využívajících vlakotramvaj – scénář 2045 
Nemotorová doprava	U stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-7 Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují AP 1-1-8 Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální lehká kolejová doprava) AP 1-1-10 Rozvoj integrovaného dopravního systému AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	832 000 000 Kč
Závěr	Stavbu doporučujeme vzhledem k ekonomické náročnosti a složitému projednání zařadit do **územní rezervy, rok 2045**.

33. LEHKÁ KOLEJOVÁ DOPRAVA OSTRAVA – HAVÍŘOV

Přehledná situace	
Vazba na územní plán	Část stavby je v územním plánu města Ostravy zaneseno pod označením DZ9/R.
Stávající stav	Současné napojení města Havířov s Ostravou je pomocí autobusové a železniční dopravy.
Popis návrhu	Pro zvýšení komfortu cestujících a zlepšení životního prostředí je navrženo zřízení lehké kolejové dopravy (vlakotramvaj), která bude vedena v trase stávající železnice.
Přínosy	- zajištění dopravní obslužnosti Havířova - nahrazení autobusové dopravy kolejovou - zrychlení veřejné hromadné dopravy - ekologizace veřejné hromadné dopravy - komfortní doprava do centra města - využití stávající železniční sítě
Rizika	- ekonomická náročnost stavby - nákladný provoz - legislativní rámec

Účinnost stavby v dopravním systému	Rychlá a kapacitní obsluha částí v okolí vedení trati. Zvýšení atraktivity a ekologizace veřejné dopravy.
Posuzované scénáře	2045 – LKD Ostrava - Havířov
IAD	*Současný stav* 
VHD	*Současný stav* 

	Intenzita přepravy cestujících využívajících vlakotramvaj – scénář 2045 
Nemotorová doprava	U této stavby se nepředpokládá vedení nemotorové dopravy.
Vazba na akční plán	AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících AP 1-1-7 Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují AP 1-1-8 Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, regionální lehká kolejová doprava) AP 1-1-10 Rozvoj integrovaného dopravního systému AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
Odhad nákladů	950 000 000 Kč
Závěr	Stavbu doporučujeme vzhledem k ekonomické náročnosti a složitému projednání zařadit do **územní rezervy, rok 2045**.