

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OPAVA

Návrhová část



Ing. Petr Macejka a kol.
UDIMO spol. s r. o.

2023

OBSAH

OBSAH	1
POUŽITÉ ZKRATKY:.....	3
SEZNAM TABULEK.....	3
1. PŘEDMLUVA.....	5
2. ÚVOD	5
3. DOBRÁ PRAXE	5
3.1. DEN BEZ AUT	5
3.2. PROPAGACE MHD – JMÉNA VOZIDEL.....	6
3.3. ZÓNY 30	6
3.4. CYKLOSTEZKA MALÉ HOŠTICE - HLUČÍNSKÁ.....	7
3.5. PARTICIPATIVNÍ ROZPOČET	7
3.6. DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ K PARKOVÁNÍ	7
3.7. PROPOJENÍ DOPRAVNÍHO A STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ.....	8
4. SCÉNÁŘE NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ REAGUJÍCÍ NA VÝVOJ DOPRAVNÍ POPTÁVKY.....	9
4.1. STŘEDNÍ SCÉNÁŘ.....	10
4.2. OPTIMISTICKÝ SCÉNÁŘ.....	10
4.3. PESIMISTICKÝ SCÉNÁŘ.....	16
5. MODEL DOPRAVY.....	17
6. OPATŘENÍ.....	21
7. NÁVRH AKTIVIT PRO OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE „ZLEPŠENÍ MOBILITY A DOSTUPNOSTI MĚSTA“ 23	
8. NÁVRH AKTIVIT PRO OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE "ZVÝŠENÍ DOPRAVNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY OBYVATEL".....	49
9. NÁVRH AKTIVIT PRO OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE "ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI A EFEKTIVITY PŘEPRAVY OSOBY A ZBOŽÍ"	75
10. NÁVRH AKTIVIT PRO OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE "ZVÝŠENÍ KVALITY ŽIVOTA VE MĚSTĚ"	90

11. NÁVRH AKTIVIT PRO OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE " EKONOMICKÝ A SPOLEČENSKÝ ROZVOJ MĚSTA "	108
12. NÁVRH AKTIVIT PRO OPATŘENÍ STRATEGICKÉHO CÍLE " ZLEPŠENÍ IMAGE MĚSTA "	112
13. AKČNÍ PLÁN PUMM OPAVA NA ROKY 2023 - 2027	119
13.1. SOUHRN AKTIVIT Č. 1 – PODPORA MHD	119
13.2. SOUHRN AKTIVIT Č. 2 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY PŘESTUPNÍHO BODU OPAVA VÝCHOD	119
13.3. SOUHRN AKTIVIT Č. 3 – ODVEDENÍ TRANZITNÍ DOPRAVY	120
13.4. SOUHRN AKTIVIT Č. 4 – PARKOVACÍ POLITIKA	120
13.5. SOUHRN AKTIVIT Č. 5 – SNÍŽENÍ POČTU NEHOD V KŘÍŽOVATCE NÁKLADNÍ X OBLOUKOVÁ	121
13.6. SOUHRN AKTIVIT Č. 6 – DROBNÁ A ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	121
13.7. SOUHRN AKTIVIT Č. 7 – POVOLENÍ OBOUSMĚRNÉ JÍZDY CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH	121
13.8. SOUHRN AKTIVIT Č. 8 – ZŘÍZENÍ ZÓN 30 V OBYTNÝCH OBLASTECH	122
13.9. SOUHRN AKTIVIT Č. 9 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY ULICE OLOMOUCKÁ	123
13.10. SOUHRN AKTIVIT Č. 10 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY CYKLISTŮ NA ULICI ZÁMECKÝ OKRUH A TĚŠÍNSKÁ	124
13.11. SOUHRN AKTIVIT Č. 11 – PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA	124
13.12. SOUHRN AKTIVIT Č. 12 – BESIP	124
13.13. SOUHRN AKTIVIT Č. 13 – ÚDRŽBA A REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ	124
13.14. SOUHRN AKTIVIT Č. 14 – KOMUNIKACE	124
14. MONITORING A SLEDOVANÉ INDIKÁTORY	129
14.1. INDIKÁTORY	129
14.2. INDIKÁTORY VÝSLEDKU A ÚČINKU	130
14.3. INDIKÁTORY VÝSTUPU	133
14.4. VSTUPNÍ INDIKÁTORY	135
15. ZAJIŠTĚNÍ PROCESU PUMM	136
15.1. ZPRACOVÁNÍ A AKTUALIZACE	136
15.2. LEGISLATIVA	136
16. FINANCOVÁNÍ	137
16.1. SOUČASNÝ STAV FINANCOVÁNÍ PUMM	137
16.2. VÝHLEDOVÝ STAV FINANCOVÁNÍ PUMM	137

16.3.	FINANCOVÁNÍ Z FONDŮ EU	137
16.4.	NÁRODNÍ ZDROJE.....	138
16.5.	NOVÉ MOŽNOSTI PRO VÝSTAVBU CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	140
17.	ZAPOJENÍ MINISTERSTEV	140
18.	PŘEDSTAVA MINISTERSTVA DOPRAVY K ROLI KRAJŮ.....	142
19.	ROLE MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE A KOORDINÁTORA IDS	143

Použité zkratky:

ČOV - čistírna odpadních vod

DÚR - dokumentace pro územní řízení, územní řízení

DSP - dokumentace pro stavební povolení, stavební povolení

EIA - proces posuzování vlivu na životní prostředí

ETM - Evropský týden mobility

EU - Evropská unie

IAD - individuální automobilová doprava

IDS - integrovaný dopravní systém

MDPO - Městský dopravní podnik Opava a.s.

MěÚ - městský úřad

MHD - městská hromadná doprava

MPOL - Městská policie Opava

MSK - Moravskoslezský kraj

OC - obchodní centrum

PAD - příměstská autobusová doprava

PUMM - Plán udržitelné městské mobility (anglická zkratka SUMP)

ŘSD - Ředitelství silnic a dálnic ČR

SSZ - semafor, světelně signalizační zařízení

SŽ - Správa železnic, státní organizace

ÚP - územní plán

VHD - veřejná hromadná doprava

VPS - veřejně prospěšná stavba

ZPS - zóna placeného stání

Seznam tabulek

Tabulka 1	Scénáře možného vývoje dělby přepravní práce do roku 2038	9
Tabulka 2	Návrhy optimistického scénáře.....	11
Tabulka 3	Opatření A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město	23
Tabulka 4	Opatření A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť.....	33
Tabulka 5	Opatření A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce	35

Tabulka 6 Opatření A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené.....	38
Tabulka 7 Opatření A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování, zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování	40
Tabulka 8 Opatření A6 Podpora revitalizace oblastí s převažující obytnou zástavbou s přiměřeným nárůstem parkovacích a odstavných stání.....	44
Tabulka 9 Opatření A7 Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál..	46
Tabulka 10 Opatření B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek.....	49
Tabulka 11 Počty hlášených nehod v křižovatce Nákladní x Oblouková	50
Tabulka 12 Opatření B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům.....	52
Tabulka 13 Opatření B3 Bezpečně přecházení, úprava přechodů pro chodce.....	61
Tabulka 14 Opatření B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami.....	63
Tabulka 15 Opatření B5 Tvorba organizačních a technických podmínek pro řešení přestupků v dopravně nebezpečných místech	65
Tabulka 16 Opatření B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón	66
Tabulka 17 Opatření B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy.....	70
Tabulka 18 Opatření B8 Rekonstrukce komunikací a mostů	72
Tabulka 19 Opatření B9 Vytvoření podmínek pro bezpečné odstavení kola	74
Tabulka 20 Opatření C1 Udržení standardu a rozvoje MHD.....	75
Tabulka 21 Návrh kompenzace a provozní dotace MHD městem Opavou v jednotlivých letech	76
Tabulka 22 Opatření C2 Úprava zastávek veřejné dopravy	77
Tabulka 23 Opatření C3 Preference vozidel MHD.....	81
Tabulka 24 Opatření C4 Spolujízda a spolusdílení vozidel.....	83
Tabulka 25 Opatření C5 Obnova a modernizace světelně signalizačních zařízení.....	84
Tabulka 26 Opatření C6 Rozšíření, obnova IT systému ve veřejné dopravě.....	85
Tabulka 27 Opatření C6 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy.....	87
Tabulka 28 Opatření C7 Podpora odstranění bariér pro logistické řetězce při obsluze města...	89
Tabulka 29 Opatření D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy	90
Tabulka 30 Opatření D2 Podpora veřejných prostranství	93
Tabulka 31 Opatření D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic...	95
Tabulka 32 Opatření D4 Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v intravilánu města....	97
Tabulka 33 Opatření D5 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách	98
Tabulka 34 Opatření D6 Rozšíření rezidentních zón.....	100
Tabulka 35 Opatření D7 K+R u škol	102
Tabulka 36 Opatření D8 Podpora Bikesharingu (sdílení kol).....	103
Tabulka 37 Opatření D9 Snižování negativních vlivů hluku z dopravy	105
Tabulka 38 Opatření D10 Městské elektromobily.....	107
Tabulka 39 Opatření E1 Služba "Seniortaxi".....	108
Tabulka 40 Opatření E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou...	109
Tabulka 41 Opatření E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků.....	110
Tabulka 42 Opatření F1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy	112
Tabulka 43 Opatření F2 Komunikace s veřejností v rámci MA21.....	113
Tabulka 44 Opatření F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS	115
Tabulka 45 Opatření F4 Dopravní výchova a osvěta.....	116
Tabulka 46 Opatření F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava.....	117
Tabulka 47 Akční plán na roky 2023 - 2027	125

1. Předmluva

Opava je krásné město, které dlouhodobě pracuje na podpoře udržitelné dopravy. Dík patří týmu lidí, kteří zde denně řeší problémy s prosazováním a přípravou staveb. Překonání omezeného pohledu na věc pomáhá a bude pomáhat tvořit město lepší pro život. Velmi si cením lidského přístupu, který v Opavě panuje i v dobách, kdy v jinde je situace mnohem horší. Ochota přijmout argumenty, přemýšlet o nich, komunikovat je a zpětně hodnotit své postoje je principem nejen strategického plánování dopravy, ale i nutností v realizační fázi, která vyžaduje maximální nasazení při vysvětlování záměrů.

Plánování strategie dopravy vychází ze stávající situace, kterou jsme schopni v dlouhodobém měřítku změnit pouze částečně. Opava se bude dále vyvíjet v bezpečnější a modernější město, které si obyvatelé přejí. Možná zde v té době už budou jiné lidé, kteří budou na plánu pokračovat a stopa, kterou zde zanechal PUMM 2022 bude historií stejně jako PUMM 2015.

Děkuji tímto řídicí a pracovní skupině i veřejnosti za spolupráci.

Ing. Petr Macejka Ph.D.

2. ÚVOD

Návrhová část Plánu udržitelné městské mobility Opava (dále jen „PUMM“) navazuje na část strategickou a analytickou, ve které jsou vytyčeny vize, strategické cíle, opatření a hodnocení stávajícího stavu. Jedná se o aktualizaci strategického dokumentu z roku 2015, schválený usnesením Zastupitelstva města 132/7 ZM 15 ze dne 22.6.2021, který je tímto nahrazen. Cílem návrhové části je navržení strategické koncepce rozvoje dopravy ve městě Opava do podrobnosti aktivit s vazbou na spádové území, v souladu s podmínkami a potřebami územního plánování.

Návrhová část rozpracovává prognózu dopravy dle projednaných scénářů vývoje pro horizonty let 2027, 2038. Tím je naplněn krátkodobý a dlouhodobý horizont pro potřeby územního plánování.

Akční plán PUMM je součástí návrhové části. Obsahuje souhrn akcí návrhu a priority pro krátkodobý horizont do roku 2027.

Vyhodnocení dopadu navržených opatření je dán indikátory.

Schválením aktualizace PUMM je město hlásí k závazku udržitelnosti, který je zohledněn při zpracování návrhů.

Dle závěru zjišťovacího řízení SEA ke koncepci "Plán udržitelné městské mobility Opava" ze dne 24.04. 2023 nemá koncepce významný vliv na životní prostředí a nebude dále posuzována podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

3. Dobrá praxe

Aktivity již realizované ve městě Opava, které jsou kladným příkladem a je vhodné je dále rozvíjet v podobě nových implementací.

3.1. Den bez aut

Každoroční iniciativa Evropské komise „Evropský týden mobility“ (ETM) se ve většině velkých českých měst stala tradiční akcí zasvěcené udržitelné dopravě. Pravidelně se koná třetí týden v září a jejím vyvrcholením je mezinárodní Den bez aut, který se slaví 22. září. Do aktivit této

iniciativy neodmyslitelně patří také MDPO, a.s. Městský dopravní podnik Opava se samozřejmě také zapojuje do Týdne mobility, a to svou prezentací na Dni čisté dopravy v sobotu 18. září 2021 na Dolním náměstí v Opavě. Další akcí byl Den bez aut, pokud se cestující prokázal při jízdě malým technickým průkazem vozidla, měl jízdu zdarma.

3.2. Propagace MHD – jména vozidel

Již od roku 2014 mohou děti opavských základních škol pojmenovávat nové trolejbusy. Takže v opavských ulicích se můžeme setkat se jmény Městobus, Andělský, Opaváček, Dračák, ale i s Mařenkou. Pojmenovávání je součástí dlouhodobé kampaně „Děti a mládež do MHD“. Jejím cílem je ukázat již dětem, že za prací, do školy i za zábavou se využívá MHD jako běžná součást každodenního života. Hlavní snahou akce je přilákat veselou formou děti již od útlého věku, do vozidel MHD s přesvědčením, že když dítě rádo jezdí „městskou“ bude rádo jezdit i jako „dospělák“.

Od roku 2007 MDPO získal dotace ve výši 466 milionů korun, za které bylo pořízeno 20 autobusů a 28 trolejbusů. Všechna vozidla jsou nízkopodlažní a od roku 2018 také i plně klimatizována.



Obrázek 1 Trolejbus jménem Městobus.

3.3. Zóny 30

Plošné zklidnění většiny obslužných ulic v rezidentních oblastech mimo hlavní průjezdné trasy automobilové dopravy je dobrou praxí z mnohých měst, kde toto bylo realizováno. Příkladem mohou být města Kladno, Ostrava, Kunovice, Vyškov a další města. Zřízení lokality s omezenou rychlostí se provádí zónovou značkou. V Opavě je takto řešeno například centrum města nebo část Kylešovic. V rámci zpracování plánu mobility byly zaznamenány ohlasy z lokality ulice Englišova, kde by obyvatelé chtěli zónu 30 rozšířit.

Zvýšení bezpečnosti provozu je zajištěno především vysokou pravděpodobností odvrácení kolize a výrazným snížením následků případné nehody. Pokud o dvě zaparkovaná auta před vámi někdo vstoupí do vozovky, stačí zabrzdit: z rychlosti 30 km/h totiž řidič stihne zastavit na vzdálenost 13 m, zatímco v rychlosti 50 km/h nestihne ani začít brzdit. Navíc i v případě srážky s chodcem se při rychlosti 30 km/h pravděpodobnost těžkého zranění snižuje o 70 % a úmrtí dokonce o 90 % oproti rychlosti 50 km/h.

Zlepšování dopravní obsluhy území je zajištěno díky snížené rychlosti, která umožňuje volnější a přirozenější pohyb v ulicích pěšky či na kole obdobně, jak to bylo možné dříve. Automobilová doprava je pouze zklidněna, nikoliv omezena: možnosti průjezdů i parkování automobilů zůstávají zachovány.

Snížení hlučnosti při rychlosti do 30 km/h oproti 50 km/h bývá zpravidla o 2–3 dB, ulice by měly být tišší.

Emise jsou v městské zástavbě výsledně prakticky srovnatelné: při konstantní rychlosti 30 km/h v dlouhých úsecích by sice byly částečně zvýšené oproti 50 km/h, avšak s ohledem na množství křižovatek mezi domovními bloky umožňuje nižší rychlost plynulejší jízdu, s mírnějšími rozjezdy a dobrždováním.

3.4. Cyklostezka Malé Hoštice - Hlučinská

Stavba realizovaná v roce 2022 odstraňuje bariéru pro cyklistickou dopravu vzniklou výstavbou obchvatu. Propojuje Opavu s Malými Hošticemi přímou trasou. První část tohoto úseku byla spolufinancována ze Státního fondu dopravní infrastruktury částkou

2 960 058,71 Kč a její délka činí 410 metrů. Zbývající část trasy byla realizována výhradně z rozpočtových prostředků statutárního města Opavy, délka této etapy je cca 250 metrů.

3.5. Participativní rozpočet

Již 7 let Opava provozuje participativní rozpočet. V roce 2022 bylo připraveno 1,5 mil. Kč. Projekty jsou po podání přihlášek rozděleny na malé s realizační cenou do 100 tis. Kč a velké s realizační cenou od 100 tis. do 400 tis. Kč. Nápady situované do městských částí nebo týkající se městských příspěvkových organizací musí mít kladné stanovisko starosty či ředitele organizace. Hlasování o nápadech, které prošly všemi fázemi hodnocení, probíhá elektronicky na stránce www.opava-city.cz/napadyproopavu. Nápady mohou obyvatelé aktuálně podávat od 16. 01. 2023 od 12:00 hodin do 01. 03. 2023 do 12:00 prostřednictvím online formuláře, který je od roku 2023 na stránkách [Nápady pro Opavu - Opava \[si ty\] \(opava-city.cz\)](http://www.opava-city.cz/napadyproopavu).



Obrázek 2 Sběr nápadů participativního rozpočtu v roce 2023, zdroj: www.opava-city.cz/sity

3.6. Dotazníkové šetření k parkování

Opava dlouhodobě provádí dotazníkové šetření k parkování vozidel. V roce 2022 provedla dotazníkové šetření v Kateřinkách, kde byli občané tázáni na ochodu zakoupení parkovacího

místa v parkovacím domě. Kladně na otázku odpověděly 4 % dotázaných, kteří by si místo koupili za tržní cenu.

V rámci tohoto dotazníkového šetření bylo zjištěno, že potřebu vybudování nových parkovacích míst v Kateřinkách považuje za důležitou 82 % respondentů. V případě vybudování parkovací věže na ulici Antonína Sovy by zde mělo zájem parkovat pouze 43 % obyvatel Kateřinek. Co se týká možnosti si koupit parkovací místo za částku v rozmezí 400 000 – 600 000 korun – této možnosti by využilo pouze 4 % respondentů, 19 % respondentů by bylo ochotno koupit si parkovací místo za nižší částku, nejčastěji v rozmezí 100 000 – 200 000 korun. Zhruba 6 % respondentů pak uvažuje o případném pronájmu parkovacího stání.

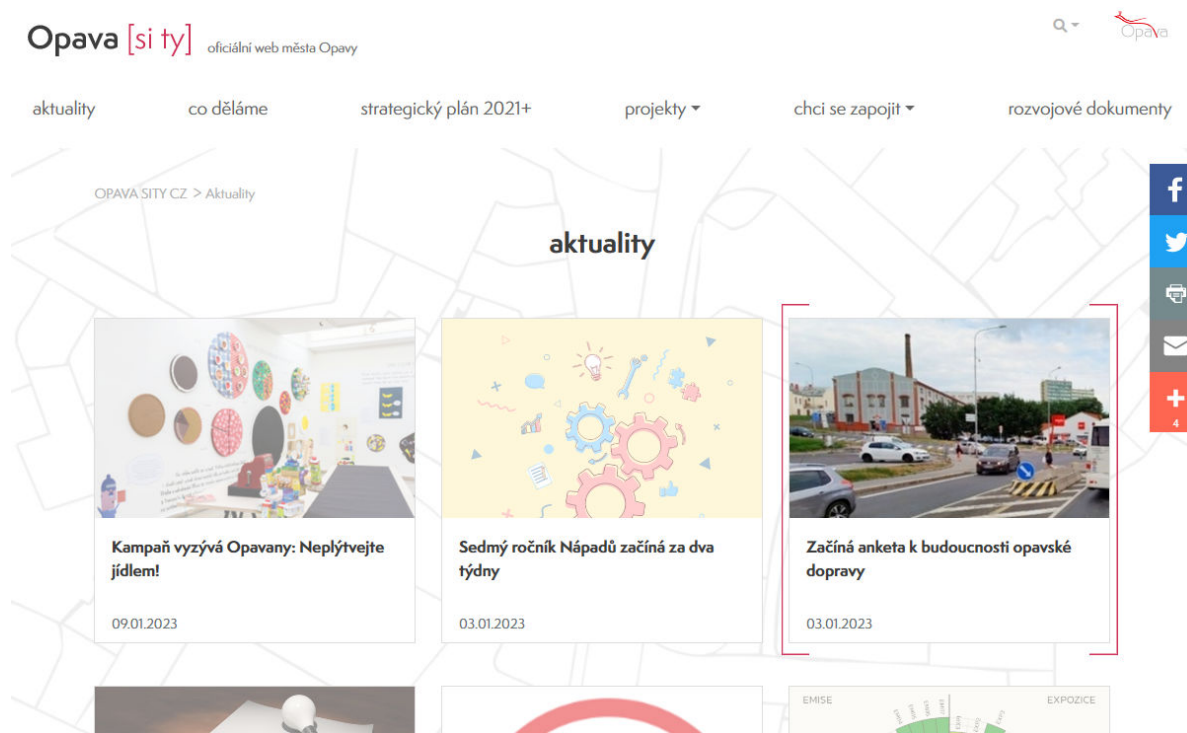
Víme, že docházková vzdálenost od garáže musí být do 5 minut. V docházkové vzdálenosti ulice Antonína Sovy bydlí cca 4 000 obyvatel. V případě realizace parkovacího domu by si teoreticky zakoupilo parkovací místo 80 obyvatel a 120 obyvatel by si stání pronajalo. Tržní cena měsíčního stání v parkovacím domě pro pokrytí nákladů na výstavbu a provoz je cca 1500 Kč měsíčně.

3.7. Propojení dopravního a strategického plánování

Město v roce 2022 začlenilo aktivity Plánu udržitelné městské mobility pod hlavičku Opava [si ty] v rámci strategického cíle Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura. Naplňování a monitoring aktualizovaného Plánu udržitelné mobility města Opava je jedním z opatření strategického plánu.

Současně musí dojít ke sjednocení komunikačních kanálů, aktivit a akčního plánu při sledování v realizační fázi. Toto sjednocení je prováděno postupnými kroky.

Aktivity participace plánu mobility jsou správně prezentovány také jako aktivity strategického plánu.



Obrázek 3 Participační aktivita Plánu udržitelné městské mobility Opava prezentovaná také jako aktivita strategického plánu.

4. Scénáře navržených opatření reagující na vývoj dopravní poptávky

Návrh PUMM je zpracován v souladu se zákonem o obcích, který říká, že **Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem.**

V rámci participace řídicí skupiny byly projednány možnosti řešení scénářů vývoje. Zpracovatelem byly navrženy 3 možné přístupy.

Prvním je provedení scénářů dle dělby přepravní práce. Jedná se o standardní řešení scénářů pro města, kdy město bez podpory MHD vybírá v rámci participace nemotorový scénář. Město s preferencí MHD pak scénář veřejné dopravy nebo kombinovaný scénář, který zahrnuje podporu jak veřejné dopravy, tak zahrnuje i podporu nemotorové dopravy.

Scénáře dle podpory módů udržitelné dopravy:

Trend / Nemotorový / Veřejné dopravy / Kombinovaný

Další možností přípravy scénářů je pojetí dle finančních možností města. Každé město má omezené finanční možnosti. Dle množství dostupných finančních prostředků na rozvoj udržitelné dopravy jsou scénáře rozděleny do 3 kategorií.

Scénáře dle dostupných finančních prostředků:

Trend / Optimistický / Střední aktivní / Pesimistický

Takovéto dělení bylo provedeno také v rámci PUM 2015.

V poslední době můžeme sledovat odklon od klasického pojetí dopravy s posílením podpory nedopravních záležitostí a odklon od komplexního řešení celého systému. V rámci řešení pak hledáme spíše estetické hledisko, bezpečnost či efektivitu jednotlivostí.

Scénáře inspirované posledními módními trendy v řešení koncepcí dopravy:

Trend / Estetický / Bezpečný / Efektivní

V rámci řešení dopravních scénářů byla podpořena varianta dle PUMM 2015 pro zachování kontinuity. Scénáře jsou provedeny pro Pesimistický/Střední a Optimistický scénář.

Tabulka 1 Scénáře možného vývoje dělby přepravní práce do roku 2038

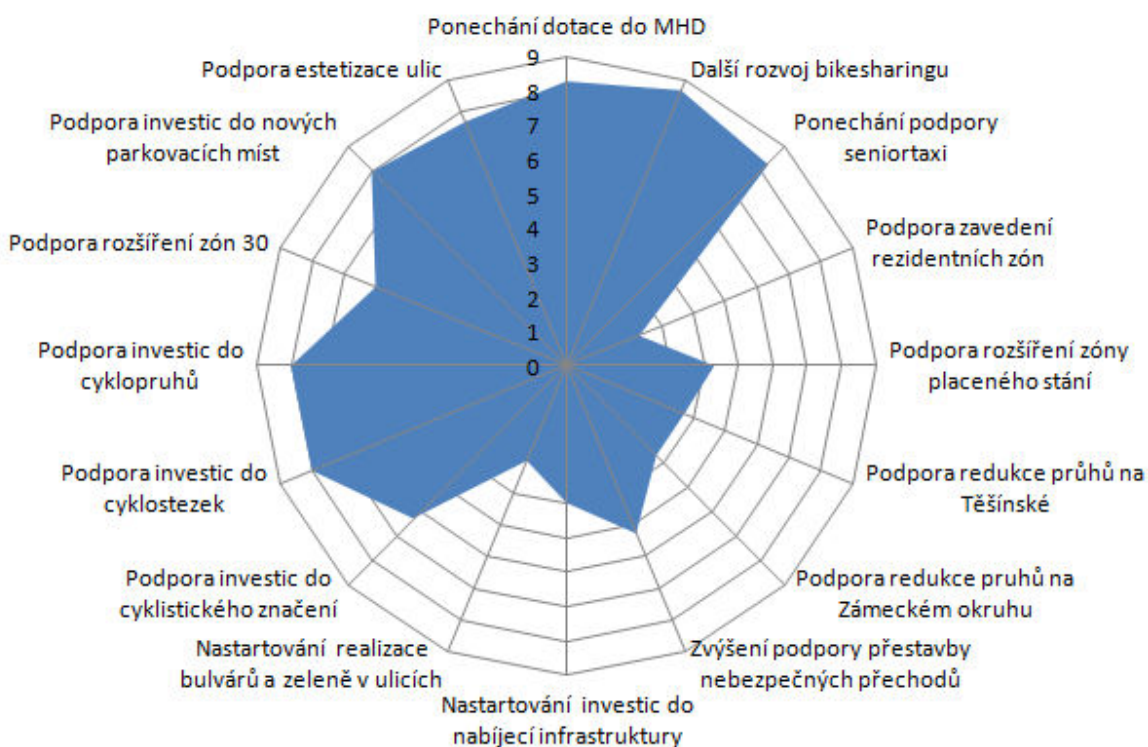
Období	2015	Stav 2022	Rok 2038		
			Pesimistický	Střední	Optimistický
Scénář					
Auto	37%	38%	43%	37%	31%
MHD (VHD)	24%	21%	18%	20%	21%
Kolo	4%	13%	13%	15%	16%
Pěšky	35%	28%	26%	28%	32%

4.1. Střední scénář

Střední scénář je rozpracován v akčním plánu. Jsou zde navrženy aktivity, které jsou průnikem finančních možností města a požadovaných aktivit. Současně je respektována kapacita přípravy projektů městem. Ve středním scénáři jsou navrženy aktivity v objemu 273 mil. ročně. Nejvýznamnějším nákladem je provoz MHD 681 mil. korun za 5 let.

Scénář je sestaven na základě projednání variant rozvoje, zachování stavu a redukce pro zásadní oblasti návrhu.

Bylo dohodnuto zachování podpory veřejné hromadné dopravy, rozvoj zón placeného stání, rozvoj cyklistické dopravy, podpora zón 30, podpora estetizace uličních profilů, podpora pěších. Nejmenší podpora byla přidělena rozvoji elektromobility. To odráží nízkou připravenost na nadcházející změny v pohonu osobních vozidel.



Obrázek 4 Výsledek hodnocení podpory variant pro sestavení návrhu středního scénáře

4.2. Optimistický scénář

Optimistický scénář je navržen hypoteticky pro případ neomezených finančních zdrojů, souží současně jako zásobník projektů v případě, že bude akční plán vyčerpán nebo se jeho část ukáže v realizační fázi jako neproveditelná ve zvoleném čase. Realizací optimistického scénáře by bylo možné připravit a realizovat všechny významné stavby pro cyklistickou dopravu a zvýšit bezpečnost na vybraných přechodech pro chodce. Bylo by také možno uvolnit 300 mil. na

výstavbu nabíjecích stanic a snížit produkci CO₂ o 12 tis. tun CO₂ ročně při nasazení elektromobilů místo vozidel se spalovacím motorem. V tomto scénáři je do udržitelné dopravy pumpováno 425 milionů korun ročně, což představuje 35% rozpočtových prostředků města. Reálný předpoklad realizace je za horizontem roku 2038.

Tabulka 2 Návrhy optimistického scénáře

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil.]	Realizace	Akční plán
IAD	A2		Podpora Sdružení pro výstavbu komunikace I/11 - I/57		5.76	2023-2038	
IAD	F4		BESIP		7.5	2023-2038	
IAD	B8		Údržba komunikací vč. Pěších a cyklistů		383	2023-2038	
IAD	B8		Zimní údržba		90	2023-2038	
IAD	B8		Čistění komunikací		102	2023-2038	
VHD	F3		Náklady na dopravní obslužnost (IDS)		24	2023-2038	
VHD	C1		Provoz MHD 2024 - 2028		2557	2023-2038	
VHD	E1		SeniorTaxi		9.5	2023-2038	
St.dopr.	A5		Zajištění fungování zóny placeného stání v centru města		18	2023-2038	
St.dopr.	A5		Provoz parkovacích domů		23	2023-2038	
Pěši	E3		Rekonstrukce chodníků		70.8	2023-2038	
Pěši	A4		Bezbariérová pěší zóna			2023-2038	
Pěši	B4		Zajištění služby strážce přechodu	MPOL		2023-2038	
Cyklo	D8		Provoz bikesharingu		38.0	2023-2038	
Cyklo	D5		Povolení cyklistů v jednosměrkách		1.0	2023-2038	
VHD	D1		Obnova vozového parku trolejbusů MHD (3 ks)	MDPO	27	2023	
VHD	C1		Provoz MHD 2023		125 mil.	2023	
VHD	C6		Realizace a obnova infoterminálů	MSK		2023	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7871 ulice Těšínská	SŽ		2023	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7806 ulice Bilovecká	SŽ		2023	
Cyklo	B2	C8	Stezka pro chodce a cyklisty Krnovská - Žižkova (Organizačně)		0.1	2023	
IAD	A1	2	Dostavba I/11 Opava - severní obchvat, západní část (ŘSD)	ŘSD		2024	
St.dopr.	A5		Rozšíření zóny placeného stání ZPS+ 25 parkovacích automatů		7.5	2024	
St.dopr.	A5		Rozšíření zóny placeného stání ZPS+ úprava značení		2	2024	
St.dopr.	A6		Výstavba rozšíření parkoviště u OC Katka		5	2024	
Pěši	B3		Nový přechod pro chodce na ulici Vančurova		0.5	2024	
Pěši	B4		Úprava přechodu pro chodce přes Hlavní u Ruské		0.5	2024	
Pěši	B3		Bezpečnostní úprava přechodu na Jánské		0.5	2024	
Cyklo	A3	C47	Společná stezka pro pěší a cyklisty Jaselská - III/01129		6.0	2024	
Cyklo	A3	C62	Společná stezka pro pěší a cyklisty Malé Hoštice - Chlebičov		7.9	2024	

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil.]	Realizace	Akční plán
Cyklo	B2	C9	Propoj stezky Palhanecká (Organizačně)		0.1	2024	
Cyklo	B2	C10	Stezka prodloužená Palhanecká - Rolnická (Organizačně)		0.1	2024	
Cyklo	B2	C12	Stezka pro chodce a cyklisty Ratibořská (Vodní - Nákladní organizačně)		0.1	2024	
Cyklo	B2	C23	Příprava a realizace stezky Kateřinky (Katka - Terasa)		0.1	2024	
IAD	B8	58	Rekonstrukce silnice III/01129	MSK		2025	
VHD	D1	67	Výstavba a obnova trolejového vedení Praskova	MDPO	19	2024-2026	
IAD	B6		Zřízení zón 30 v obslužných komunikačních oblastech bydlení		10	2024-2030	
St.dopr.	A6		Legalizace stávajícího stání místní úpravou		1	2024-2038	
St.dopr.	A6		Příprava a revitalizace sídlišť s oboustranným kolmým stáním		50	2025-2038	
IAD	B8	59	Rekonstrukce mostu Vávrovice - Wiechowice	MSK		2027	
IAD	B8	60	Rekonstrukce mostu Držkovice - Dzerżkowice	MSK		2027	
VHD	D1		Nabíjecí stanice elektrobusů Depo Kylešovice	MDPO	10	2025	
VHD	D1		Nabíjecí stanice elektrobusů točna Koupaliště	MDPO	10	2025	
VHD	D1		Obnova autobusového parku MHD elektrobusy (10ks)	MDPO	130	2025	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7869 ulice Sportovní	SŽ		2025	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7870 ulice Slezská, Malé Hoštice	SŽ		2025	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7807 ulice Gudrichova	SŽ		2025	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7770 ulice Krnovská	SŽ		2025	
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7744 Komárov"	SŽ		2025	
Pěší	B4		Úprava přechodu pro chodce přes tř. Spojenců na Vaškově nám.		0.5	2025	
Pěší	B4		Úprava přechodu pro chodce přes ulici Zámecký okruh při ulici Komárovská		0.5	2025	
Cyklo	A3	C48	Společná stezka pro pěší a cyklisty Komárov - Nové Sedlice - (Štítina)		5.0	2025	
Cyklo	B2	C27	Příprava a realizace piktogramového koridoru Hobzíkova		0.0	2025	
IAD	A4	61	Propoj Stromovka - Olomoucká		21.1 05	2026	
Cyklo	B2	C35	Příprava a realizace stezky Otická (Purkyňova - Rooseveltova)		3.9	2026	
IAD	A1	3	Příprava a realizace Silnice I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká (ŘSD)	ŘSD+spol uřinancová ní	62	2027	
IAD	A1	3	Příprava a realizace Přeložky silnice II/443 - Obchvat Otice (MSK)	MSK		2027	
IAD	D2	23	Výstavba nové lokality Stromovka		92	2027	
IAD	B1	32	Příprava a realizace OK Nákladní x Oblouková	MSK+ spolufinan cování	15	2027	
IAD	C5	47	Sněmovní x Praskova		10	2027	

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil.]	Realizace	Akční plán
IAD	C5	48	SSZ Ratibořská x Zámecký okruh x Nádražní		15	2027	
IAD	B1	62	Příprava a realizace SSZ Těšínská x Anenská		20	2027	
VHD	A4	63	Točna Stromovka		3	2027	
VHD	A7	6	Výstavba autobusového nádraží při nádraží Opava východ		200	2027	
VHD	D1		Obnova vozového parku příměstské dopravy elektrobuses nebo vodíkovými autobusy	MSK		2027	
VHD	C3		Preference VHD na křižovatce Těšínská x Anenská		1	2027	
VHD	C3		Preference vozidel VHD na křižovatkách SSZ		5	2027	
VHD	E2	61	Nová zastávka Stromovka, květinová		1	2027	
VHD	E2	62	Nová zastávka Stromovka, Náplatky		1	2027	
VHD	E2	65	Nová zastávka Stromovka, křižovatka		1	2027	
VHD	E2	64	Nová zastávka Vančurova Kasárna		1	2027	
Pěši	E2		Chodíky Stromovka		21	2027	
Pěši	B3		Úprava přechodu Těšínská v křižovatce s Anenskou		0.5	2027	
Pěši	B3		Přechody pro chodce v lokalitě Stromovka 6 ks		1.2	2027	
Cyklo	A3	C36	Využití tělesa silnice II/443 pro cyklisty v úseku Otice - Olomoucká		1.0	2027	
Cyklo	A3	C37	Společná stezka pro pěší a cyklisty Bílovecká - Raduň		16.8	2027	
Cyklo	B2	C17	Propoj cyklostezky Těšínská - Komárov		8.0	2027	
Cyklo	B2	C28	Příprava a realizace lávky (8. května - Jiráskova)		20.0	2027	
Pěši	B3		Úprava přechodů pro chodce a míst pro přecházení		105	2027-2038	
IAD	A1	6	Příprava a realizace Silnice I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská (ŘSD)	ŘSD		2028	
St.dopr.	D3		Výstavba pilotních o projektu rezidentního nabíjení nabíjení		1	2028	
Cyklo	B2	C15	Příprava a realizace propoje cyklistického pruhu Zámecký okruh		3.1	2028	
Cyklo	B2	C44	Příprava a realizace stezky Okruhy - Minigolf - sady podél toku Velká		15.5	2028	
Cyklo	B2	C46	Příprava a realizace stezky Stříbrné jezero - Fifejdy podél řeky Opavy		4.3	2028	
Cyklo	B2	C52	Příprava a realizace obslužné komunikace Hradecká - Horní hráz		12.6	2028	
Cyklo	B2	C57	Příprava a realizace stezky Karlovecká - Komenského sady		0.2	2028	
VHD	D1		Obnova vozového parku trolejbusů MHD (27ks)	MDPO	243	2028-2035	
VHD	D1		Obnova autobusového parku MHD elektrobuses (24ks)	MDPO	312	2028-2035	
St.dopr.	D3		Výstavba rezidentních nabíjecích stanic pro osobní vozy		300	2028-2035	
IAD	A1	5	Příprava a realizace I/11 Obchvat Komárov, jižní obchvat (ŘSD)	ŘSD		2029	
IAD	A1	55	I/11 Nové Sedlice - severní obchvat	ŘSD		2029	

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil.]	Realizace	Akční plán
IAD	A2	5,55	Dostavba silnice I/11 v úseku Ostrava - Opava ve čtyřpruhovém vedení (ŘSD)	ŘSD		2029	
IAD	A1	56	Příprava a realizace přeložky silnice II/467 Štítina (MSK)	MSK		2029	
IAD	B7	7	Těšínská snížení počtu pruhů na 2		6	2029	
IAD	B7	8	Zámecký okruh snížení počtu pruhů na 2		4	2029	
IAD	D4		Omezení provozu nákladních vozidel nad 12t		0.5	2029	
VHD	C6		Projekty na zvýšení kybernetické bezpečnosti	MDPO		2029	
Pěši	B5		Zajištění bezpečnosti provozu na ulici Bilovecká při zastávce Krofova		1	2029	
Cyklo	A3	C41	Společná stezka pro pěši a cyklisty Pavlovského - Střelnice - Olomoucká		5.9	2029	
Cyklo	A3	C61	Úprava polní komunikace Oldřišov - Opava, podél Kateřinského potoka		12.6	2029	
Cyklo	B2	C31	Příprava a realizace stezky Bilovecká (TQM - 8. května)		1.3	2029	
Cyklo	B2	C49	Příprava a realizace stezky podél Pištského potoka		0.8	2029	
Cyklo	B2	C51	Příprava a realizace cyklopiktogramového koridoru Horní hráz		0.2	2029	
IAD	B7	17	Zjednosměrnění ulice Na Horní Hrázi		0.1	2030	
IAD	A4	18	Propojení ulice Na Horní Hrázi a ulice Slovenská a Wintrova		0	2030	
IAD	D2	24	Propoj Na Pomezí - Hlavní		0	2030	
IAD	B1	31	Příprava a realizace OK Olomoucká v Vančurova	(ŘSD)	25	2030	
VHD	A2		Modernizace koridoru Ostrava-Opava-Krnov-Bartultovice-Opole (SŽ)	SŽ		2030	
VHD	A4	3	Točna Prachovník		3	2030	
VHD	A4	33	Englišova		0.5	2030	
VHD	A4	44	Chvalíkovice Obecní		0.5	2030	
VHD	A4	16	Kateřinky		0.5	2030	
VHD	A4	35	Komárov Komás		0.5	2030	
VHD	A4	37	Komárov střed		0.5	2030	
VHD	A4	18	Kylešovice Škola		0.5	2030	
VHD	A4	38	Mostní		0.5	2030	
VHD	A4	46	Nemocnice (PAD),		0.5	2030	
VHD	A4	31	Otice škola		0.5	2030	
VHD	A4	41	Podvihov hostinec		0.5	2030	
VHD	A4	13	Raduň škola		0.5	2030	
VHD	A4	47	Ratibořská (PAD)		0.5	2030	
VHD	A4	32	Slavkov Černá cesta		0.5	2030	

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil.]	Realizace	Akční plán
VHD	A4	30	Suché Lazce střed		0.5	2030	
VHD	A4	25	Vaškovo nám.		0.5	2030	
VHD	A4	25	Vávrovice, Cukrovar (zrušit záliv)		0.5	2030	
VHD	A4	43	Vávrovice Pošta		0.5	2030	
VHD	A4	49	Bílovecká TQM		0.5	2030	
VHD	A4	48	Zámecký okruh		0.5	2030	
VHD	A4	50	Nákladní		0.5	2030	
VHD	A4	51	Mírová		0.5	2030	
VHD	A4	36	Slavkov		0.5	2030	
VHD	A4	58	Podvihov, Na Nové		0.5	2030	
VHD	A4	59	Vávrovice, Femont.		0.5	2030	
Pěši	E2		Mimoúrovňové křížení trati Bochenkova - kasárna		21.9	2030	
Pěši	A4		Úpravy vstupů do budov			2030	
Cyklo	B2	C2	Příprava a realizace cyklopruhů Olomoucká		1.0	2030	
Cyklo	B2	C6	Propoj Krnovská x Palhanecká		3.4	2030	
Cyklo	B2	C13	Stezka pro chodce a cyklisty Čapkova - stezka Sady Svobody		0.8	2030	
Cyklo	B2	C16	Příprava a realizace propoje cyklistického pruhu Těšínská		4.0	2030	
Cyklo	B2	C20	Příprava a realizace stezky Hlučínská (Nákupní park Opava)		1.9	2030	
Cyklo	B2	C25	Příprava a realizace stezky Slovenská - Otická (lávka přes zářez)		4.8	2030	
Cyklo	B2	C32	Příprava a realizace úpravy stezky Rooseveltova		11.5	2030	
Cyklo	B2	C43	Příprava a realizace úpravy cyklostezky (Komenského - Ostroj)		1.3	2030	
Cyklo	B2	C59	Příprava a realizace jednosměrné stezky Husova		1.3	2030	
Cyklo	A3	C42	Společná stezka pro pěší a cyklisty podél I/46 na Drevop směr Chlebičov		1.6	2031	
Cyklo	A3	C55	Společná stezka pro pěší a cyklisty Milostovice - Vlastovičky		21.6	2031	
Cyklo	B2	C26	Příprava a realizace stezky Hradecká (Rooseveltova - konec zástavby)		2.7	2031	
Cyklo	B2	C56	Příprava a realizace stezky Čapkova - Sady Svobody		0.2	2031	
IAD	A1	54	Příprava a realizace přeložky I/56 (ŘSD)	ŘSD		2032	
Cyklo	B2	C30	Příprava a realizace propoje Kylešovice U Hřiště - Globus		8.0	2032	
Cyklo	B2	C54	Příprava a realizace propojení Kasárenská - U Jaktařské brány		0.8	2033	
Cyklo	B2	C33	Příprava a realizace stezky Vančurova (Krnovská - Olomoucká)		0.9	2034	
Cyklo	B2	C60	Úprava povrchu Nábřeží - Těšínská u ČOV		0.2	2034	
IAD	A1	21	Příprava a realizace přeložky I/46 (Kateřinský uzel)	ŘSD		2035	

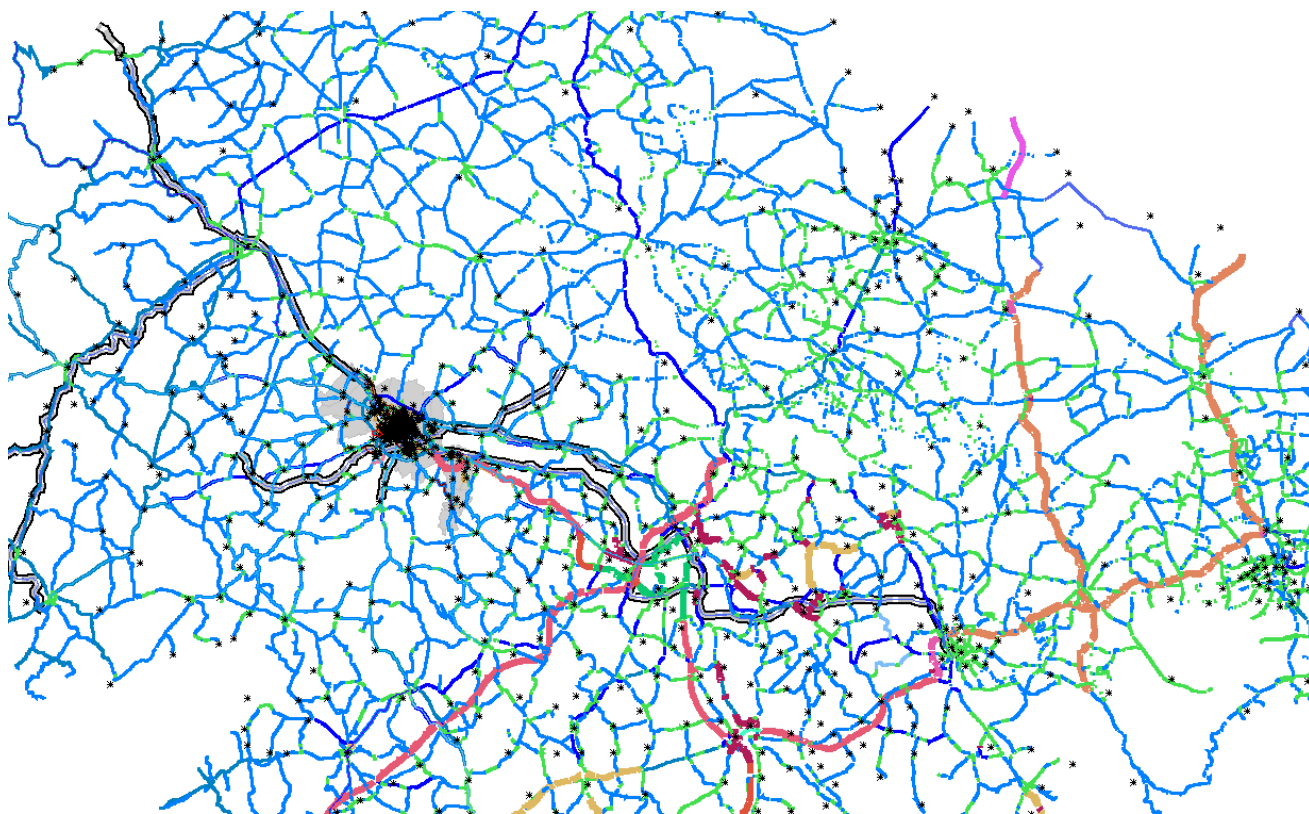
Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil.]	Realizace	Akční plán
IAD	A2	54	Dostavba silnice I/56 Opava - Ostrava ve čtyřpruhovém vedení (ŘSD)	ŘSD		2035	
IAD	A2		Dostavba silnice I/57 v úseku státní hranice - Město Albrechtice - Krnov - Opava ve dvoupruhovém extravilánovém uspořádání (ŘSD)	ŘSD		2035	
IAD	C7	13	Realizace spojovací komunikace Kolofíkovo nábřeží		60	2035	
IAD	A4	22	Propoj ulice Dohnálkova a Otická		0	2035	
IAD	A1	25	Střední městský okruh		800	2035	
IAD	B1	35	Příprava a realizace OK náměstí Republiky		50	2035	
IAD	B1	37	Příprava a realizace OK Hradecká x Rooseveltova		25	2035	
IAD	B1	38	Příprava a realizace OK Otická x Rooseveltova		25	2035	
VHD	C6		Realizace a obnova chytrých zastávek		1	2035	
VHD	C6		Zajištění odbavovacích systémů a dispečerských systémů	MDPO,MSK		2035	
Cyklo	A3	C34	Společná stezka pro pěší a cyklisty Olomoucká - Slavkov		9.2	2035	
Cyklo	B2	C21	Příprava a realizace stezky Ratibořská (Vrchní - Švédská Kaple)		5.2	2035	
Cyklo	A3	C11	Společná stezka pro pěší a cyklisty Přemyslovců - Milostovice		8.8	2036	
IAD	A1	57	Příprava a realizace přeložky I/46 obchvat Pusté Jakartice	ŘSD		2038	
VHD	A4		Zajištění 100% bezbariérovosti vozidel veřejné dopravy	MDPO		2038	
St.dopr.	A5		Příprava a realizace parkovacích domů mimo bydlení	Soukromé instituce		2038	
St.dopr.	A6		Příprava parkovacích ploch a objektů dle územního plánu		0	2038	
Cyklo	A3	C50	Společná stezka pro pěší a cyklisty Zlatníky - Jaktář		10.4	2038	
Cyklo	A3	C53	Úprava polní komunikace Moravice - Chvalíkovice		26.4	2038	
Cyklo	B2	C18	Příprava a realizace úpravy polní cesty U Černého mlýna - Hlavní		6.1	2038	
Cyklo	B2	C19	Příprava a realizace stezky U Černého mlýna - Tovární		3.7	2038	
Cyklo	B2	C24	Příprava a realizace lávky (Partyzánská - Nákladní)		30.0	2038	
Cyklo	B2	C38	Oprava komunikace Suché lazce - Podvihov		13.5	2038	
Cyklo	B2	C40	Příprava a realizace stezky podél nové komunikace Kolofíkovo nábřeží - Kaufland		19.5	2038	

4.3. Pesimistický scénář

Bude naplněn v případě, že bude přistoupeno k omezení objednávky městské hromadné dopravy a bude sleveno ze standardu obsluhy. Současně budou utlumeny investice do rozvoje cyklistické dopravy a nedojde k nové výstavbě pěší sítě.

5. Model dopravy

Model dopravy byl zpracován a kalibrován v rámci návrhové části pro základní rok 2021/2022. Model je koncipován jako multimodální pro osobní automobilovou a veřejnou dopravu. Samostatný model je proveden pro nákladní automobilovou dopravu. Modelový čas je 24 hodin.

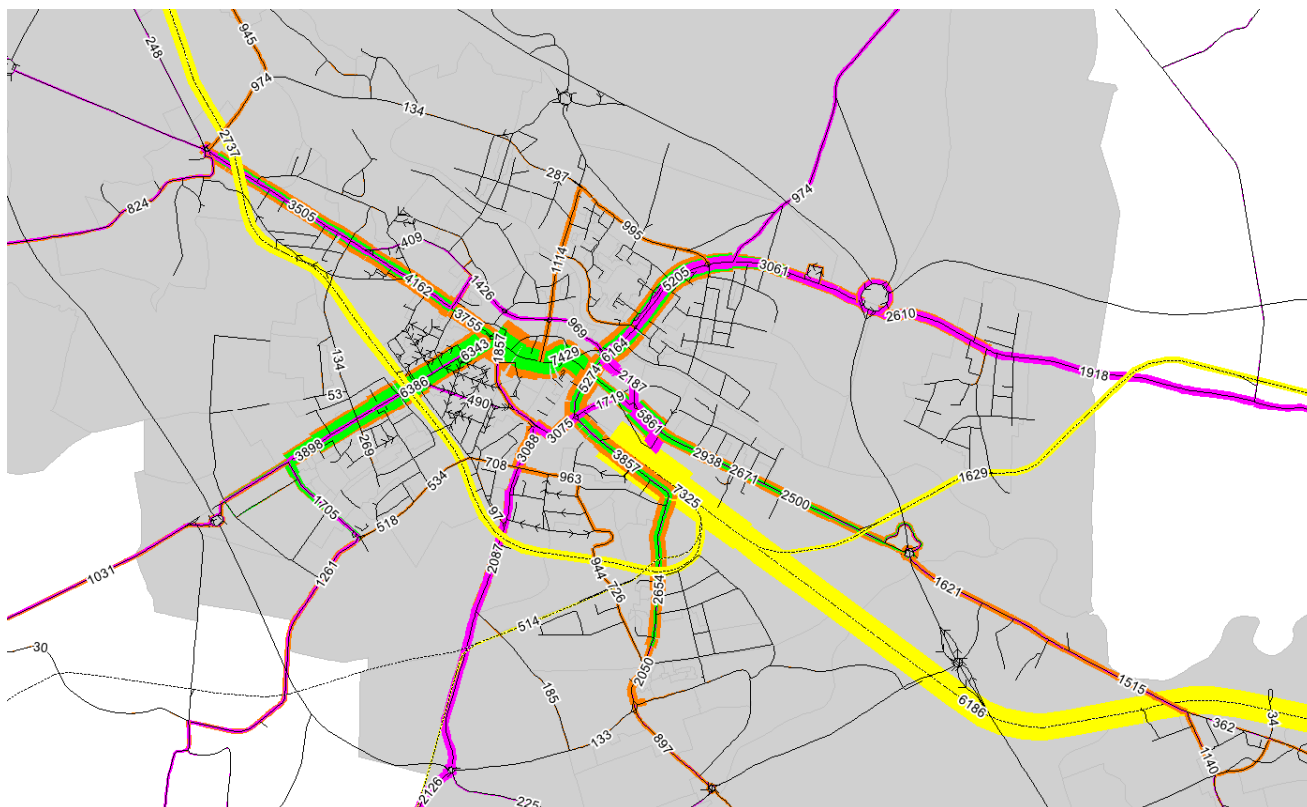


Obrázek 5 Modelová dopravní síť

Modelová dopravní síť je provedena s regionálním přesahem. Model Ostravy byl značně zjednodušen. Předpokládá se vazba na PUMM Ostrava 2015 (2021).

Dle průzkumu dopravního chování provedeného v domácnostech Opavy se ukázalo, že senzitivita na cenu a dopravní nabídku veřejné dopravy je malá. Významným prvkem, který ovlivňuje dopravní chování je pohodlí. To podtrhuje významný odliv cestujících z MHD i příměstské dopravy mezi lety 2013 - 2022, kdy došlo v MHD pouze ke kosmetické korekci. Současně cena jízdného nebyla v letech realizační fáze zvyšována o inflaci. Reálné jízdné je tedy dnes levnější než v roce 2013.

Model dopravy předpokládá velmi malý úbytek cestujících ve veřejné dopravě do roku 2038. Zavedení zóny placeného stání ZPS+ bude mít vliv na 350 osob, které omezí své cesty do centra města. To je asi 6% poptávky centra. Z hlediska automobilové dopravy se předpokládá mírný úbytek daný zejména nedostupností osobního vozu v roce 2038. Vnější doprava naopak poroste dle prognózy o 13,8%, což můžeme označit za konzervativní prognózu.



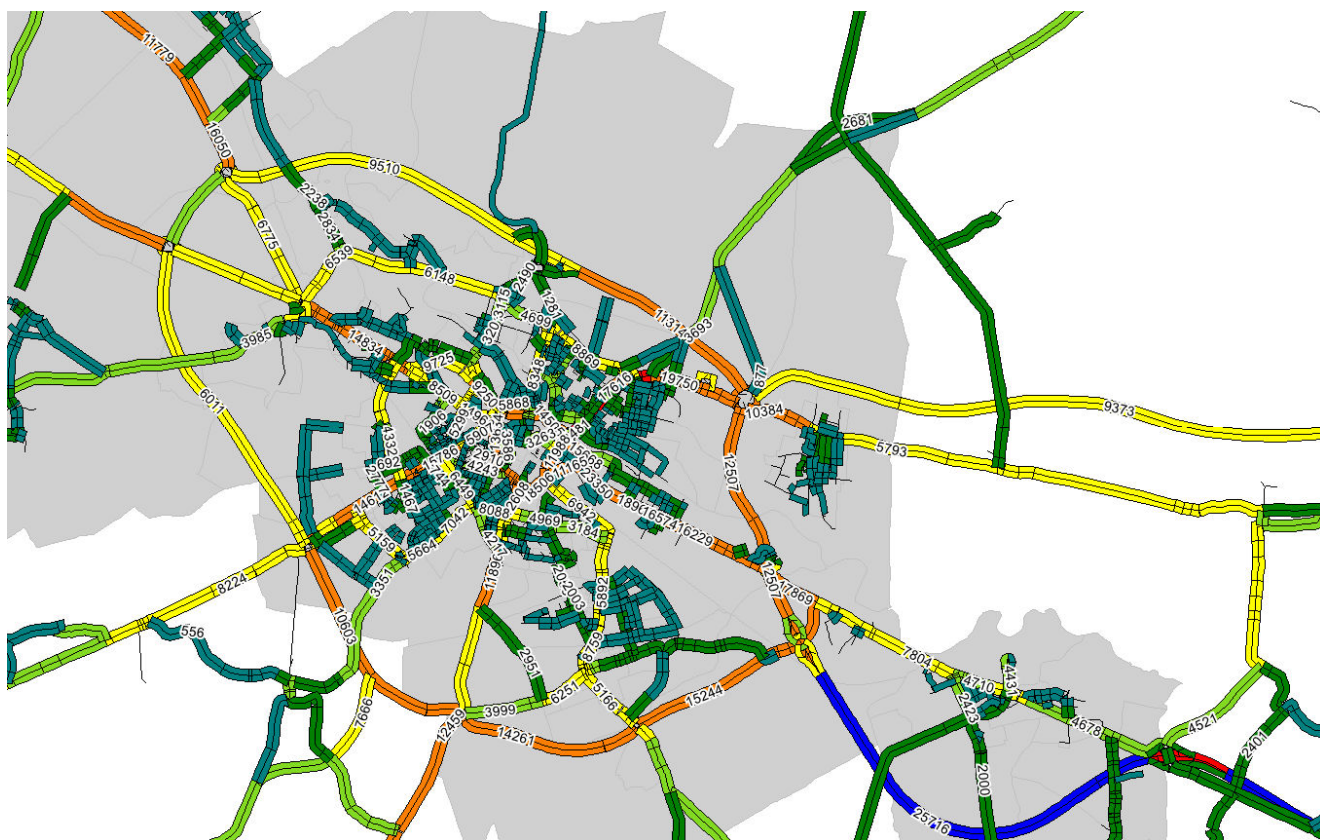
Obrázek 6 Zatížení veřejné dopravy v roce 2038

Zatížení veřejné dopravy v roce 2038 potvrzuje významnost městské hromadné dopravy a v rámci příměstské a dálkové dopravy roli železniční tratě. Regionální autobusová doprava hraje pouze doplňkovou úlohu a je mnohonásobně nižší než železniční spojení.

Autobusová doprava hraje roli více pro dojíždku do škol z malých obcí zatímco vlak zajišťuje spojení do přestupního bodu TEN T Ostrava Svinov a dále do centra krajského města Ostravy.

Model dopravy neprověřoval rozšíření MHD mimo lokality Stromovky, kde se předpokládá nárůst o 30 cestujících.

V rámci posouzení bylo do modelu zavedeno ukončení příměstských autobusových linek na autobusovém nádraží. Vzhledem k cílování většiny dopravy do centra města model indikuje vyšší využití vlaku, zejména od Ostravy.



Obrázek 7 Kartogram zatížení IAD ve vozidlech za den rok 2038, varianta s obchvaty bez středního městského okruhu

Plánované intenzity dopravy na obchvatových stavbách v roce 2040 jsou následující

Severní obchvat, západní část 9,5 tis. vozidel,

Jižní obchvat Olomoucká - Hradecká 10,5 tis. vozidel,

Jižní obchvat Olomoucká - Bruntálská 6 tis. vozidel,

Jižní obchvat Komárova 25,7 tis. vozidel,

Přeložka I/56 9,3 tis. vozidel,

Obchvat Pusté Jakartice 2,6 tis. vozidel,

Obchvat Štítina 4,5 tis. vozidel,

Obchvat Otice 7,6 tis. vozidel.

Předpokládá se významné snížení hlukové zátěže zejména v Komárově.



Obrázek 8 Vliv odvedení dopravy obchvaty

Vliv odvedení dopravy je značný a znatelný zejména na prodloužené na silnici I/11 v Komárově, na ulici Rolnické, Krnovské, Vančurově, Hany Kvapilové, Husově, Bochenkově, tř. Spojenců, v Otčích, Malých Hošticích a Pustých Jakarticích.

6. Opatření

Návrhová část rozpracovává opatření definovaná strategickou částí do podoby úkolů a aktivit. Opatření¹ jsou obecné nástroje, kterými chceme dosáhnout dlouhodobých strategických cílů. Každé opatření je přiřazeno ke strategickému cíli, který naplňuje. Opatření jsou obecné nástroje, jejichž plnění je kontrolováno indikátory. Naplňování opatření a tím i plnění cílů indikátorů je zajištěno aktivitami (jednotlivé stavby, akce). Aktivity jsou rozpracovány v návrhové části.

Zlepšení mobility a dostupnosti města

A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město

A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť.

A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce

A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené

A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování², zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování

A6 Podpora revitalizace oblastí s převažující obytnou zástavbou s přiměřeným nárůstem parkovacích a odstavných stání

A7 Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál

Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel

B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek

B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům

B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce

B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami

B5 Tvorba organizačních a technických podmínek pro řešení přestupků v dopravně nebezpečných místech

B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón

B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy

B8 Rekonstrukce komunikací a mostů

B9 Vytvoření podmínek pro bezpečné odstavení kola

Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží

C1 Udržení standardu a rozvoje MHD

C2 Úprava zastávek veřejné dopravy

C3 Preference vozidel MHD

C4 Spolujízda a spolusdílení vozidel

C5 Obnova a modernizace světelně signalizačních zařízení

¹ V nové metodice SUMO 2.0 jsou nazývány jako "Specifické cíle" v PUMM Opava byla ponechána původní terminologie, která odpovídá požadavkům na strukturu dokumentu.

² Systém parkování obsahuje krátkodobé a dlouhodobé parkování přes den a odstavení vozidel přes noc.

C6 Rozšíření, obnova IT systému ve veřejné dopravě

C7 Podpora odstranění bariér pro logistické řetězce při obsluze města

Zvýšení kvality života ve městě

D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy

D2 Podpora veřejných prostranství

D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic

D4 Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v intravilánu města

D5 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách

D6 Rozšíření rezidentních zón

D7 K+R u škol

D8 Podpora Bikesharingu (sdílení kol)

D9 Snižování negativních vlivů hluku z dopravy

D10 Městské elektromobily

Ekonomický a společenský rozvoj města

E1 Služba "Seniortaxi"

E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou

E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků

Zlepšení image města

F1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy

F2 Komunikace s veřejností v rámci Místní agendy 21 (MA21)

F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS

F4 Dopravní výchova a osvěta

F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava

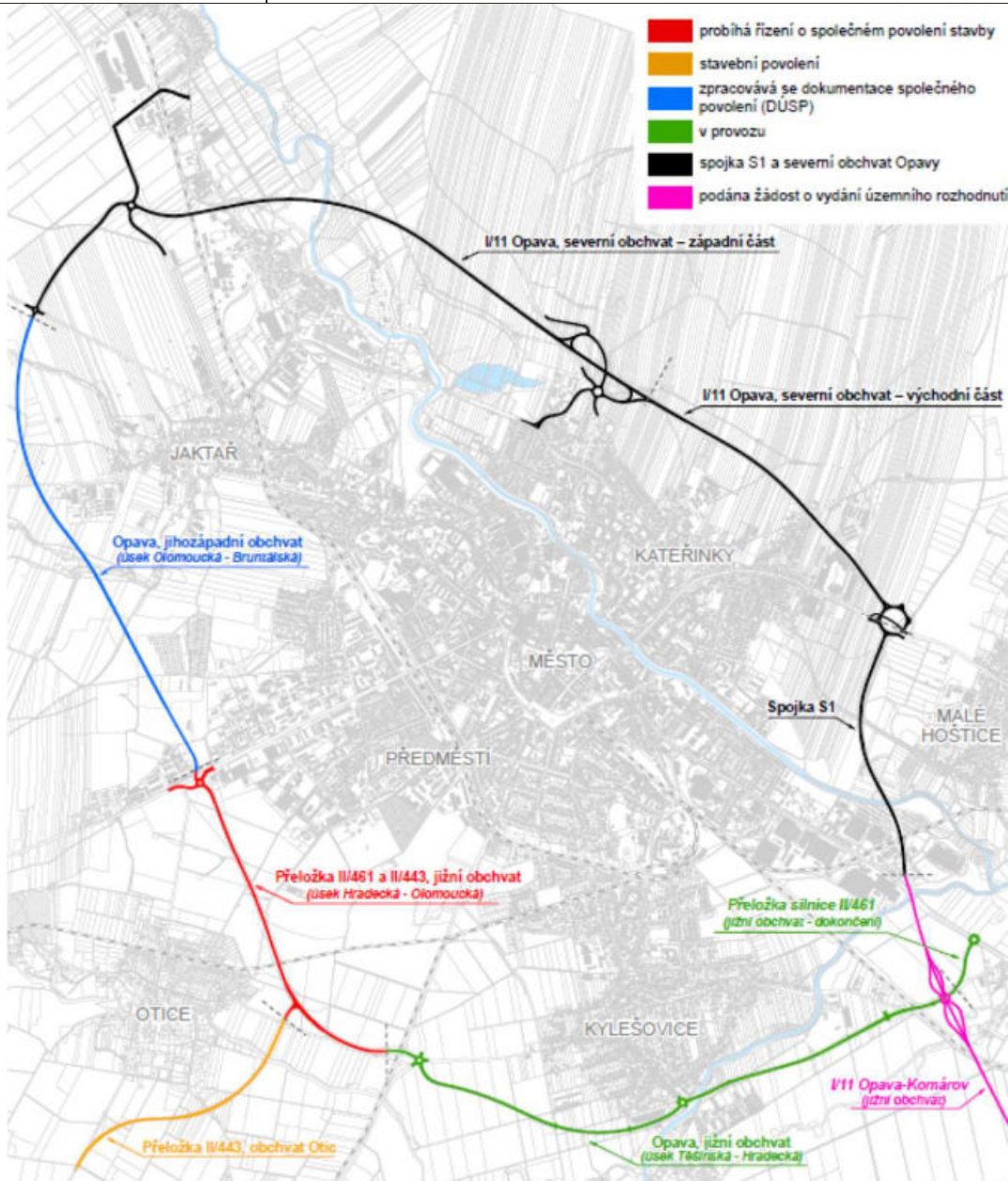
7. Návrh aktivit pro opatření strategického cíle „Zlepšení mobility a dostupnosti města“

Návrh aktivit cíle Zlepšení mobility a dostupnosti města se zaměřuje na propojení města s nadřazenými dopravními sítěmi zajišťujícími dostupnost okolních obcí, regionálních a krajských cílů a dostupnost národní a nadnárodní silniční a železniční sítě TEN-T.

Tabulka 3 Opatření A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město

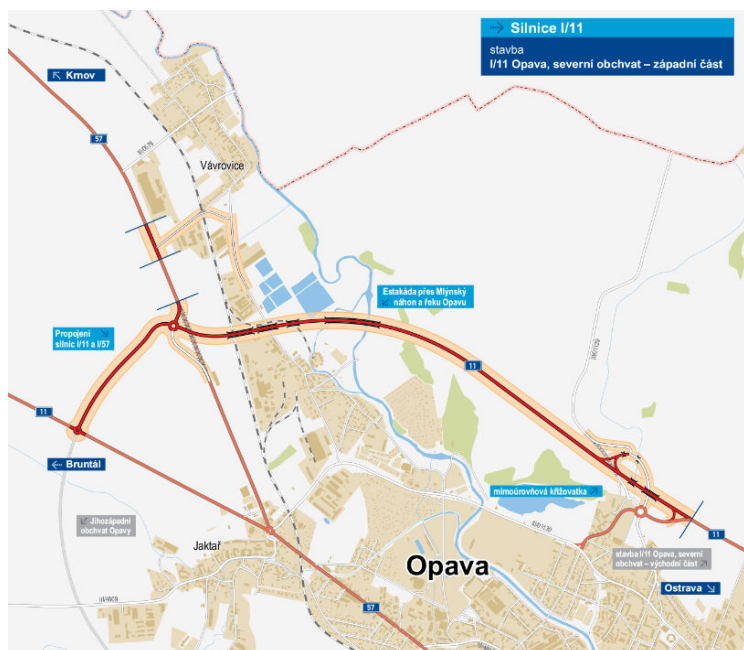
Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město
Popis cíle:	Cílem je dislokace dálkové a regionální tranzitní silniční dopravy mimo zastavěné území města Opavy
Odůvodnění:	<p>Tranzitní a zejména nákladní doprava zatěžuje obyvatele. Její vjezd do intravilánu je zbytečný. V současné době je dokončena pouze část obchvatových komunikací.</p> <p>Je zprovozněna tzv. Spojka S1 v Opavě a na ni navazující východní část severního obchvatu města (I/11) a první etapa jižního obchvatu města (úsek Těšínská – Hradecká).</p> <p>Je nutno dobudovat jižní obchvat Komárova (I/11) včetně navazujícího obchvatu Štítiny (přeložka silnice II/467), dokončit výstavbu dvou posledních etap jižního obchvatu (úsek Hradecká – Olomoucká a Olomoucká – Bruntálská) včetně navazujícího obchvatu Otic. Tyto stavby jsou ve vysokém stupni projektové přípravy.</p> <p>Dále je nutno akcelarovat projektovou přípravu přeložky silnice I/56 Opava – Ostrava (obchvat Malých Hoštic) a přeložky silnice I/46 v Pustých Jakartících.</p> <p>Dokončení výše uvedených klíčových silničních staveb umožní definitivně vymístit tranzitní dopravu mimo zastavěné území města a rezidentních oblastí okolních obcí.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<p>Příprava nových obchvatových komunikací</p> <p>Realizace nových obchvatových komunikací</p>
Synergické účinky:	A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť.
Klíčové úkoly:	<p>Zprovoznění stavby I/11 Opava - severní obchvat, západní část (ŘSD, 09/2023)</p> <p>Příprava a realizace Silnice I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká (ŘSD)</p> <p>Příprava a realizace Silnice I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská (ŘSD)</p> <p>Příprava a realizace I/11 Komárov – jižní obchvat (ŘSD)</p> <p>Příprava a realizace přeložky silnice II/467 Štítina (MSK)</p> <p>Příprava a realizace Přeložky silnice II/443 - Obchvat Otic (MSK)</p>

	<p>Příprava a realizace přeložky I/56 (ŘSD)</p> <p>Příprava a realizace přeložky I/46 obchvat Pusté Jakartice (ŘSD)</p> <p>Příprava a realizace přeložky I/46 (Kateřinský uzel) (ŘSD)</p> <p>Posouzení stavby Střední městský okruh</p>



Obrázek 9 Pojmenování stavby obchvatů Opavy a jejich připravenost

I/11 Opava - severní obchvat, západní část je stavbou IAD2 dvoupruhové komunikace kategorie S11,5/90 navazující na východní část obchvatu zprovozněnou v 01/2019. Stavba je stále v realizaci. Je spolufinancována z operačního programu Doprava II s předpokladem uvedení do provozu v 09/2023 a dokončením stavby v 05/2024. Předpokládaná cena stavby je 1 194 mil. Kč bez DPH.



Obrázek 10 I/11 Opava - severní obchvat, západní část, zdroj: ŘSD

Silnice I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká je plánovanou dvoupruhovou komunikací IAD3 kategorie S9,5/80 s délkou 2,4 km. Stavba propojí silnice I/57 a I/46. Uvedení do provozu se předpokládá v roce 2026.

Novostavba řeší přeložku silnice I/46, která je v současnosti nevhodně vedená centrem města Opavy. Přeložka bude zbudována v nové stopě jižně od centra Opavy. Základním cílem stavby je vyloučení tranzitní dopravy z centra Opavy, kdy bude mít obchvatová trasa pozitivní vliv na zvýšení plynulosti provozu tranzitní dopravy, ale zejména na zvýšení plynulosti dopravy a bezpečnosti provozu v centrální části města. Opava je významnou dopravní křižovatkou vybrané silniční sítě. Město má dopravní síť tvořenou vějířovitými paprsky komunikací, hlavní z nich jsou ulice Těšínská, Ratibořská, Pekařská, Krnovská, Olomoucká a Hradecká. Pro vyloučení tranzitní dopravy, která je vedena po silnicích I/57 (ulice Hradecká, Krnovská) a I/46 (ulice Olomoucká) centrem města, je nutná kompletace vnějšího městského okruhu.

Stavba je součástí postupně budovaného celku, který ve finální podobě vytvoří obchvatový okruh Opavy. V roce 2019 byla zprovozněna část severního obchvatu (stavba „I/11 Opava, severní obchvat - východní část“), na kterou naváže momentálně již budovaná stavba západní části (stavba „I/11 Opava, severní obchvat - západní část“). Zprovozněna (v 06/2021) již byla také stavba „I/46 Opava, jižní obchvat - napojení na I/11“. Již v roce 2009 byla zprovozněna stavba I/11 a I/56, spojka S1 v Opavě. Další stavby jsou ve fázi přípravy. Obchvat zajistí přesun značného podílu dopravy z centrální části města mimo zastavěné území.

Na základě zjišťovacího řízení rozhodl dne 20.7.2010 Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí, že záměr nebude dále posuzován podle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Dle územního plánu Opavy je stavba vedena v koridoru dopravní infrastruktury K5-DS.



Obrázek 11 Silnice I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká. Zdroj: ŘSD

Přeložka silnice II/433 - Obchvat Otice je plánovanou stavbou IAD3 silnice II. třídy kategorie S7,5/70, která nahradí stávající vedení silnice II/433 průtahem obce Otice. Na základě zjišťovacího řízení rozhodl dne 07. 08. 2010 Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí, že záměr nebude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Silnice I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská je navrhovaná stavba IAD6 silnice I. třídy délky 3,4 km kategorie S9,5/90 mezi ulicemi Olomoucká a Bruntálská. Uvedení do provozu se předpokládá v roce 2028.

Obchvatová trasa v podobě novostavby silnice I/57 v úseku mezi ulicemi Olomoucká a Bruntálská bude mít pozitivní vliv na zvýšení plynulosti provozu tranzitní dopravy, ale zejména na zvýšení plynulosti dopravy a bezpečnosti provozu v centrální části města Opavy.

Základním cílem stavby je vyloučení tranzitní dopravy, která je vedena po silnicích I/11 a I/46 centrem Opavy. Realizací stavby dojde ke snížení emisní a hlukové zátěže z provozu motorových vozidel v Opavě, kde také dojde ke snížení intenzit dopravy s pozitivním efektem ve smyslu snížení nehodovosti jak mezi vozidly navzájem, tak mezi vozidly a zranitelnými účastníky provozu. Opava plní v regionálním měřítku funkci důležitého silničního uzlu. Základní silniční síť z hlediska širších vztahů v území vytváří silnice I/11, I/57, I/46 a I/56.

Novostavba je na svém počátku napojena na navazující část jižního obchvatu Opavy a na konci, na západní část severního obchvatu města (sil. I/11), čímž dochází ke kompletaci vnějšího městského okruhu. Vzhledem ke stupni rozpracovanosti navazujících staveb je nutno dopracovat řešení i této, poslední zbývající části jižního obchvatu města Opavy tak, aby byla zajištěna plná funkčnost celého obchvatu města. V rámci etapovosti dostavy komunikačního skeletu Opavy se předpokládá uvedení do provozu tohoto úseku před výstavbou jižního obchvatu Komárova. Napojení jižního obchvatu Komárova do spojky S1 si vyžádá určité omezení provozu (tato skutečnost bude upřesněna v rámci zásad organizace výstavby).

Trasa komunikace neprochází územím chráněným z hlediska ekologické legislativy. Za křižovatkou se silnicí I/46 trasa míří do volného terénu s rozptýlenou zástavbou. V tomto území se nachází biokoridor Velká (Jaktarka), který bude respektován.

Silnice má délku 3,4 km a předpokládaná cena stavby je 897 mil. Kč bez DPH.

Vydání stavebního povolení se předpokládá v roce 2024. Uvedení do provozu se předpokládá v roce 2028. Dle ÚP se jedná o stavbu v ploše K4-DS.

Dle rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 20. 3.2020 nemá stavba významný vliv na životní prostředí a nebude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.



Obrázek 12 Silnice I/57 Opava, jižní obchvat, Olomoucká - Bruntálská. Zdroj: ŘSD

I/11 Komárov, jižní obchvat je čtyřpruhovou rychlostní komunikací IAD5 kategorie S21,5/110 v úseku Nové Sedlice - MÚK Komárov Západ. V úseku spojka S1 -MÚK Komárova západ je dvoupruhovou komunikací kategorie S11,5/90.

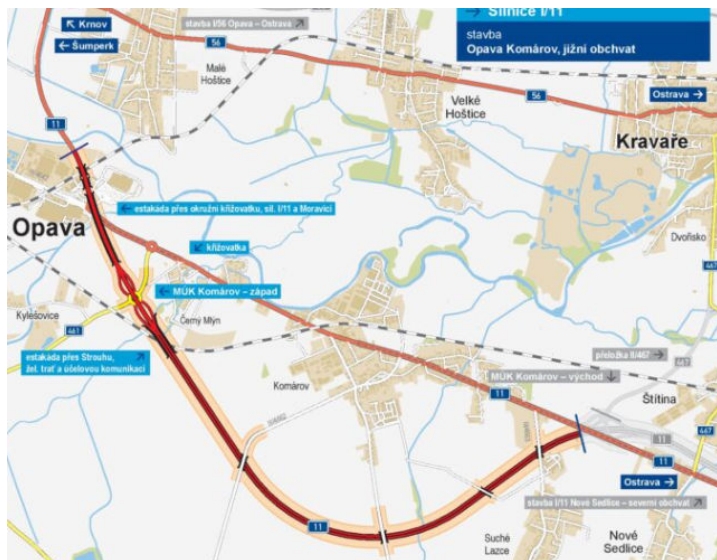
Stávající silnice I/11 je vedena v průtahu opavské místní části Komárov v zastavěném území, což vzhledem k vysokým intenzitám provozu výrazně zhoršuje životní podmínky obyvatel a zároveň znesnadňuje řidičům plynulou jízdu. Veškeré tyto překážky a komplikace odstraní výstavba jižního obchvatu. Silnice I/11 prochází Komárovem po ulici Ostravská. Ve směru od Ostravy jako nedělená čtyřpruhová komunikace kategorie cca MS4d -/14,5/50 s přímou obsluhou území. V úseku mezi křižovatkami silnic I/11 s III/4661 a I/11 s II/461 je pak komunikace dvoupruhová. Navíc nevhodným úroňovým křížením (přejezdem) silnice kříží železniční trať Ostrava-Svinov – Opava-východ, což snižuje bezpečnost a plynulost provozu. Tento úsek je spolu s navazujícím průtahem Nových Sedlic posledním, který chybí ke kapacitnímu propojení Opavy a Ostravy. Úsek současné I/11 je z velké míry zatížen i vnitřní dopravou, jelikož v městské části sídlí řada průmyslových podniků. I kvůli tomu průměrná denní intenzita na průtahu Komárova činí cca 22,5 tisíc vozidel v pracovní den. Silnice I/11 je páteří západovýchodní trasou v severní části Moravskoslezského kraje. Její význam je nadregionální, a tak je její zkapacitnění na čtyři pruhy v celé trase žádoucí.

Dle plánu přípravy se očekává stavební povolení do roku 2025 a uvedení do provozu v roce 2029. Předpokládané náklady stavby jsou 2 077 mil. Kč. bez DPH. Investorem je ŘSD.

Dle ÚP se jedná o stavbu v ploše 1/K1-DS.

Stavba byla v rámci PUMM 2015 prověřována ve 3 variantách. Nejvhodnější varianta byla vybrána jižní. Ta je dnes připravována.

Dle rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 23. 06. 2020 je pro stavbu prodloužena platnost stanoviska k posuzování vlivů provedení záměru na životní prostředí EIA vydaného krajským úřadem pod č.j. MSK 88863/2013 ze dne 27. 06. 2013 podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Souhlasné závazné stanovisko je prodlouženo do 23. 06. 2025.



Obrázek 13 I/11 Obchvat Komárov, jižní obchvat. Zdroj: ŘSD

I/11 Nové Sedlice - severní obchvat je navržen jako IAD55 v kategorii S21,5/110 a navazuje svým uspořádáním na stavbu obchvatu Komárova. Obchvat je veden do proluky mezi obce Štítina a Nové Sedlice. V rámci stavby je připravována MÚK Nové Sedlice, která připojí plánovanou Přeložku silnice II/467 Štítina.

Nynější silnice I/11 je vedena v průtahu Novými Sedlicemi v zastavěném území. Výjezdy od rodinných domů jsou vyústěny nevhodným způsobem přímo na I/11, což přináší rizikové situace snižující bezpečnost silničního provozu. Hustý provoz navíc zhoršuje životní podmínky místních obyvatel. Snížená rychlost v obci zároveň znemožňuje řidičům plynulou jízdu, kterou zajistí právě stavba obchvatu. Stávající silnice I/11 je na průtahu Novými Sedlicemi vedena jako nedělená čtyřpruhová komunikace kategorie MS4d -/14,5/50 s přímou obsluhou území. Křižovatka se silnicí II/467 je světelně řízená a v místě křižovatky je umístěn také jediný přechod pro chodce na silnici I/11. Tento úsek tvořený Opavskou ulicí je spolu s navazujícím průtahem opavské městské části Komárov posledním, který zbývá k adekvátnímu kapacitnímu propojení Opavy s Ostravou. Potřeba výstavby obchvatu a vyvedení dopravy mimo zástavbu je nutná vzhledem k intenzitám provozu. Sedlickým úsekem silnice I/11 projede v průměru cca 18 tisíc vozidel v pracovním dni.

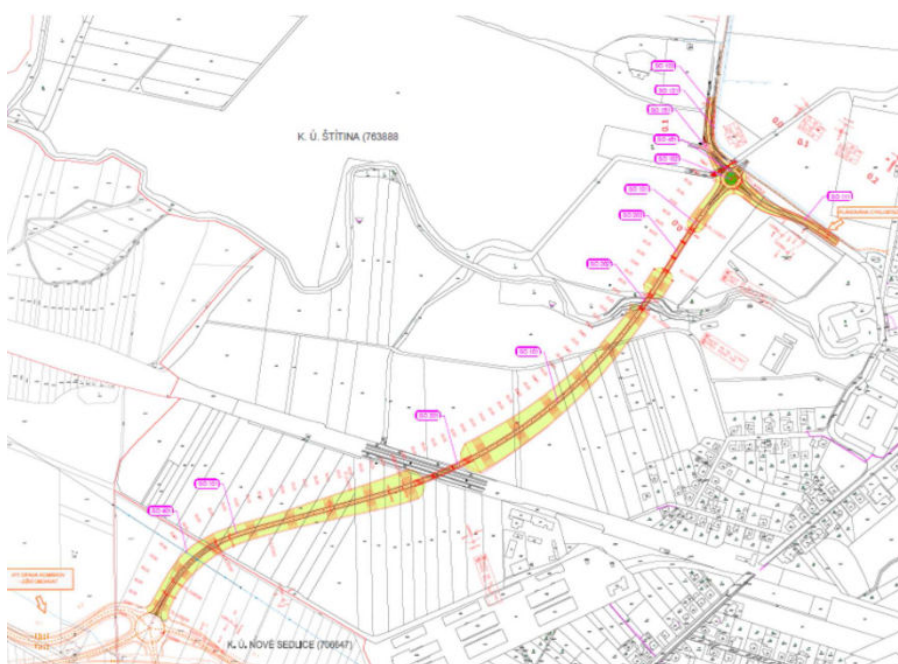
Předpokládaná cena stavby je 850 mil. Kč bez DPH. Celková délka trasy je 2300 m. Dne 19. 09. 2018 bylo vydáno závazné stanovisko EIA, které vyhodnotilo obě posuzované varianty jako možné a srovnatelné, ale jako vhodnější označilo variantu severního obchvatu. Stavební povolení se předpokládá do roku 2025 a uvedení do provozu se předpokládá v roce 2029.

Dle ÚP Opava se jedná o stavbu v ploše 1/K5-DS.



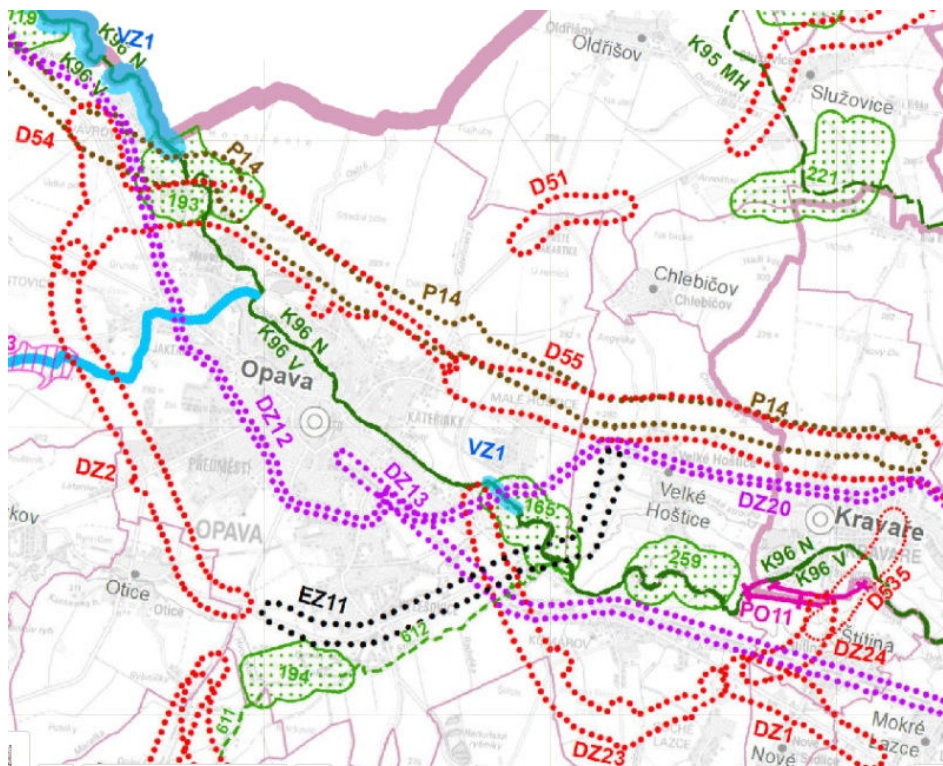
Obrázek 14 Navrhovaná stavba I/11 Nové Sedlice - severní obchvat. Zdroj: ŘSD

Přeložka silnice II/467 Štítina je návrhem IAD56 dvoupruhovou komunikací navazující na stavbu I/11 Opava Komárov, jižní obchvat. Stavba zajistí převedení tranzitní dopravy z oblasti Štítiny. Proběhl geotechnický průzkum a připravuje se výběrové řízení na zpracovatele DUSP vč. BIM. Předložený záměr není předmětem posuzování ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Odhad nákladů realizace je 227 mil. Kč bez DPH. Investorem je Moravskoslezský kraj.



Obrázek 15 Přeložka silnice II/467 Štítina. Zdroj: Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57

Přeložka silnice I/56 je navrženou komunikací IAD54 severně od Malých Hoštic. Dle ZÚR Moravskoslezského kraje jde o koridor silniční dopravy nadmístního významu s označením D55. V ÚP je pro realizaci navržené přeložky silnice vymezen dopravní koridor s označením K3-DS. V rámci přípravy této stavby byl zahájen v 02/2023 proces posuzování vlivu na životní prostředí (EIA).

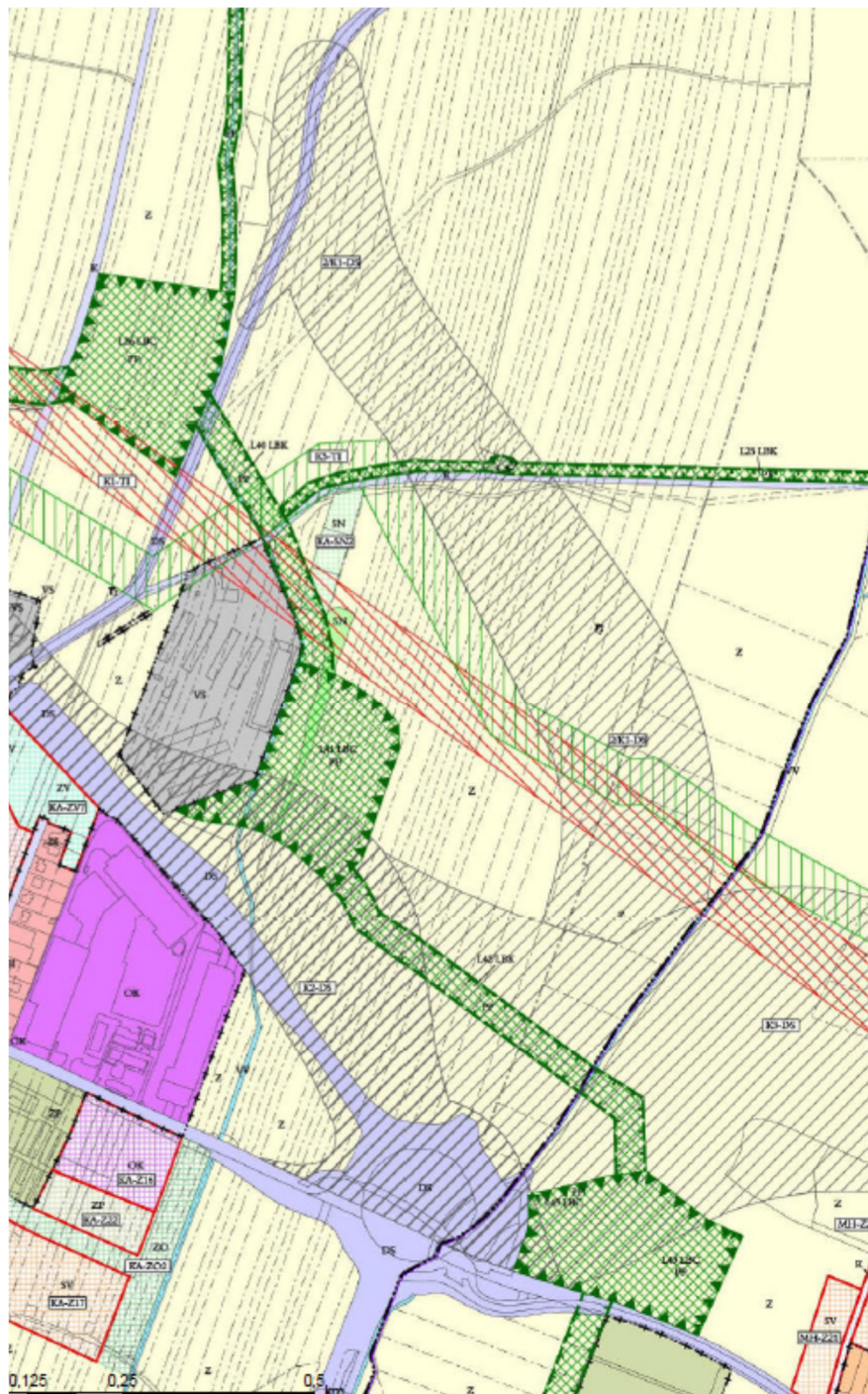


Obrázek 16 Přeložka I/56 v ploše D55 dle ZÚR MSK. Zdroj: Krajský úřad MSK

Obchvat I/46 Pusté Jakartice je návrhem IAD57 přeložky silnice I/46. Obchvat je plánován jako dvoupruhová komunikace severně od zastavěného území. Dle ZÚR je veden jako stavba pod označením D51. Cílem je odvedení tranzitní dopravy ze zastavěného území Pustých Jakartic.

Přeložka silnice I/46 (Kateřinský uzel) je navrhována ve dvoupruhovém uspořádání připojující silnici I/46 extravilánovým úsekem mimo zástavbu ulice Ratibořská.

Tato stavba je obsažena v platném Územním plánu města Opavy(2/K1-DS).



Zdroj: Územní plán města Opavy (po změně č. 2).

Dle modelu dopravy je vliv obchvatů bez SMO následující:

1. Jižní obchvat Komárova 17,5 tis. vozidel.
2. Přeložka I/56 Malé Hoštice 8,4 tis. vozidel.
3. Severní obchvat západní část 7,8 tis. vozidel.
4. Jižní obchvat Hradecká - Olomoucká 7,5 tis. vozidel. (Hobzikova - 1,4 tis. vozidel)
5. Obchvat Otice 5,6 tis. vozidel
6. Přeložka I/46 Pusté Jakartice 3,9 tis. vozidel
7. Jižní obchvat Olomoucká - Bruntálská 3,9 tis. vozidel. (Obchvat má hluboký dosah do zastavěného území města (Vančurova - 1,1 tis., Bochenkova - 1,3 tis.)

Posouzení stavby Střední městský okruh je návrhem IAD25. Je prověřovanou místní dvoupruhovou komunikací překonávající železniční trať Ostrava - Opava s cílem redukovat závek dopravy mezi Těšínskou a Bíloveckou ulicí. Vliv středního městského okruhu je prognózován v objemu 4 tis. vozidel pro úsek Gudrichova - Hradecká, 2 tis. vozidel pro úsek Bílovecká - Gudrichova, 4,5 tis. vozidel - pro úsek Bílovecká - Těšínská. Křižovatky je vhodné uvažovat úrovně. Vhodné uspořádání je okružní křižovatka.

Vliv SMO na snížení dopravy na ulici Nádražní okruh je cca 2,4 tis. vozidel za den z cca 9,7 tis. na 7,3 tis. vozidel.



Obrázek 17 Vliv výstavby středního městského okruhu, model dopravy

Tabulka 4 Opatření A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť.

Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť.
Popis cíle:	Cílem je zajištění kvalitního napojení města Opavy na nadřazenou železniční a silniční síť a síť TEN-T
Odůvodnění:	Napojení na nadřazenou silniční a železniční síť a síť TEN-T je důležité pro hospodářský rozvoj Opavska a přilehlých regionů (krnovsko, Bruntálsko, Osoblažsko)
Nástroje k dosažení cíle:	Příprava a realizace úpravy silničních tahů silnic I. třídy Příprava a realizace úpravy železničních koridorů
Synergické účinky:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město
Klíčové úkoly:	Dostavba silnice I/11 v úseku Ostrava - Opava ve čtyřpruhovém vedení (ŘSD) Dostavba silnice I/56 Opava - Ostrava ve čtyřpruhovém vedení (ŘSD) Dostavba silnice I/57 v úseku státní hranice - Město Albrechtice - Krnov - Opava ve dvoupruhovém extravilánovém uspořádání (ŘSD) Modernizace železničního koridoru Ostrava-Opava-Krnov-Bartultovice - Opole (SŽ) Systematická podpora činnosti Sdružení pro výstavbu komunikace I/11 - I/57

Dostavba silnice I/11 v úseku Ostrava - Opava ve čtyřpruhovém vedení (ŘSD) je synergií staveb IAD5 a IAD 55 důležitým prvkem silniční sítě zajišťujícím propojení Opavy a Ostravy v rámci Ostravsko-opavské aglomerace. Silnice zajišťuje dostupnost koridoru TEN-T v uzlovém bodě Ostrava. Intenzity dopravy dosahují na hranici Opavy 18 tis. vozidel v běžný pracovní den z toho 2,8 tis. nákladních. Pro rozvoj výroby a podnikání v Opavě je nutné zajištění kvalitního napojení a sjízdnosti silnic po celý rok. Modernizace silnice I/11 byla již částečně realizována mezi lety 2015 - 2023. Aktuálně chybí realizovat úseky severní obchvat Nových Sedlic a jižní obchvat Komárova, které jsou v rámci PUMM zařazeny do opatření A1.

Dostavba silnice I/56 Opava - Ostrava ve dvoupruhovém vedení (ŘSD) je důležitým prvkem pro rozvoj Opavské části aglomerace (Velké Hoštice, Kravaře, Dolní Benešov, Hlučín). Stávající silnice I/56 je vedena průtahy obcí. V úseku Velké Hoštice je intenzita dopravy 14 tis. vozidel v pracovní den a 1,5 tis. nákladních. V kateřinském uzlu je intenzita dopravy 16,5 tis. vozidel v pracovní den. Tyto intenzity jsou limitní pro vedení silnice ve dvoupruhovém vedení v extravilánu. V rámci aktivity je na území města Opavy podporována přeložka I/56, obchvat Malých Hoštic, která je zařazena do opatření A1. Dále jsou podporovány přeložky silnice I/56 mimo zastavěné území v celé trase Ostrava - Opava.

Dostavba silnice I/57 v úseku státní hranice (Česká republika - Polsko) - Město Albrechtice - Krnov - Opava ve dvoupruhovém extravilánovém uspořádání (ŘSD) je homogenizací silničního tahu I/57 důležitou pro rozvoj Krnovska a dostupnosti rekreační

oblasti Jeseníky. Tento silniční tah je klíčovým prvkem pro další rozvoj Krnovska a Osoblažska a zlepšení dopravní dostupnosti Jesenicka jako rekreační oblasti.

Tento silniční tah je veden průtahy přes jednotlivá města a obce. Z tohoto důvodu je podporována příprava dopravních staveb, které jsou stabilizovány v ZÚR MSK.

V rámci těchto aktivit je podporována například projektová příprava stavby „I/57 Skrochovice, obchvat“. Je zpracována DÚR a byla podána žádost o vydání územního rozhodnutí.

Další stavbou na tomto silničním tahu je „I/57 Linhartovy“, na kterou bylo vydáno stavební povolení a jsou vykoupeny všechny pozemky dotčené realizací stavby. Aktuálně se zpracovává VZ-ZDS BIM/AD (pilotní projekt). Předpoklad zahájení stavby: 2024.

Dalšími stavbami stabilizovanými v ZÚR MSK jsou „I/57 Město Albrechtice, obchvat“ (zpracována technická studie, EIA) a „I/57 Pitárné – Damašek“ (zpracována technická studie).

Dále byl zahájen proces přípravy stavby „I/57 Krnov – Petrův důl, obchvat“ (zpracována technická studie, proces EIA je ukončen, připravuje se záměr projektu a HDM-4).

Na citovaný silniční tah navazují dvě klíčové dopravní stavby na I/45. Jedná se o stavbu „I/45 Krnov – západní obchvat“ (ŘSD) na kterou již bylo vydáno územní rozhodnutí (bude zahájen proces zpracování DSP) a „I/45 Krnov – hraniční přechod“. Na tuto stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí (zpracovává se DSP).

Zkapacitnění železniční tratě Ostrava - Opava a elektrizace úseku Opava - Krnov (Glucholazy – Opole) je připravováno Správou železnic.

Kvalitní železniční spojení západní části Moravskoslezského kraje ve směru na Ostravu (železniční koridor) je základním pilířem podpory příměstské a dálkové udržitelné dopravy. Dle analýzy trať mezi Ostravou a Opavou přepraví cca 6 tis. osob v pracovní den. Trať mezi Opavou a Krnovem pak necelé 3 tis. osob. Trať je důležitá k zajištění přímých spojů ve směru na Brno a Prahu přes železniční uzel Ostrava a dostupnost plánované vysokorychlostní tratě (Polsko - Ostrava - Brno - Praha).

V současné době je zpracovávána studie proveditelnosti na zdvojkolejnění traťového úseku Ostrava - Opava a elektrizaci a případné zdvojkolejnění úseku Opava - Krnov.

Systematická podpora činnosti Sdružení pro výstavbu komunikace I/11 - I/57 je klíčovým úkolem pro zajištění dynamiky přípravy navrhovaných silničních staveb v západní části Moravskoslezského kraje.

Problematika přípravy železničních staveb v regionu je pak koordinována **poradním sborem pro rozvoj dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje** (jedná se o poradní orgán zřízený Moravskoslezským krajem).

Tabulka 5 Opatření A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce

Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce
Popis cíle:	Cílem je zajištění kvalitního napojení města Opavy na okolní obce a dálkovou síť cyklistických tras
Odůvodnění:	Rozvoj cyklistické příměstské dopravy a regionální cyklistické dopravy v okolí Opavy je důležitým prvkem zajištění dostupnosti města udržitelnou cyklistickou dopravou.
Nástroje k dosažení cíle:	Příprava a realizace cyklistické infrastruktury pro dostupnost okolních obcí v návaznosti na region
Synergické účinky:	
Klíčové úkoly:	<p>Příprava a realizace:</p> <p>C11 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Přemyslovců - Milostovice</p> <p>C34 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Olomoucká - Slavkov</p> <p>C36 - Využití tělesa silnice II/443 pro cyklisty v úseku Otice - Olomoucká</p> <p>C37 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Bílovecká - Raduň</p> <p>C41 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Pavlovského - Střelnice - Olomoucká</p> <p>C42 - Společná stezka pro pěší a cyklisty podél I/46 na Drevop směr Chlebičov</p> <p>C47 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Jaselská - III/01129</p> <p>C48 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Komárov - Nové Sedlice - (Štítina)</p> <p>C50 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Zlatníky - Jaktář</p> <p>C53 - Úprava polní komunikace Moravice - Chvalíkovice</p> <p>C55 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Milostovice - Vlastovičky</p> <p>C61 - Úprava polní komunikace Oldřišov - Opava, podél Kateřinského potoka</p> <p>C62 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Malé Hoštice - Chlebičov</p> <p>Příprava a realizace alternativních tras v případě nemožnosti realizovat trasu dle PUMM v potřebné kvalitě</p>

C11 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Přemyslovců - Milostovice zahrnuje přípravu a realizaci společné stezky pro pěší a cyklisty pro zajištění bezpečného pohybu cyklistů z místní části Milostovice do Opavy. Trasa je vedena z Milostovic po stávající pěšině (polní cestě) k bunkru III/307/A-140 a dále přes pole kolem bunkru III/320/A140Z do ulice Přemyslovců.

Trasa se vyhýbá silnici III/4609, která zajišťuje cyklistické spojení dnes. Vedením cyklistů mimo silnici dojde ke zvýšení atraktivity trasy a bezpečnosti provozu. Trasu je vhodné v rámci změny ÚP zahrnout do VPS. Délka úpravy je 1615 m.

C34 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Olomoucká - Slavkov zahrnuje přípravu a realizaci společné stezky pro pěší a cyklisty podél silnice I/46, která je nejpřímější spojnici mezi Slavkovem a Opavou. Dojezdová vzdálenost ze Slavkova je cca 5 km do centra Opavy. Vzdálenost i výškové uspořádání trasy je vhodné pro rozvoj cyklistické dopravy. Silnice I/46 má v předmětném úseku dopravní zátěž 6 - 9 tis. vozidel za 24 hodin z toho 500 - 700 nákladních. Tato dopravní zátěž neumožňuje bezpečný pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Vedením cyklistů mimo silnici dojde ke zvýšení atraktivity trasy a bezpečnosti provozu. Trasu je vhodné v rámci změny ÚP zahrnout do VPS. Délka úpravy je 1700 m.

C36 - Využití tělesa silnice II/443 pro cyklisty v úseku Otice - Olomoucká představuje napojení cyklistické dopravy po tělese silnice II/443 na ulici Olomoucká po výstavbě jižního obchvatu Hradecká - Olomoucká. V rámci výstavby obchvatu má být část silnice II/443 asanována, tím dojde k přerušení přímé vazby Otice na ulici Olomoucká. Bez propojení se trasa pro cyklisty ve vazbě Otice - Olomoucká (nemocnice, Kaufland) prodlouží o 800 mmetrů. Délka úpravy je 1065 metrů.

C37 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Bílovecká - Raduň zahrnuje přípravu a realizaci společné stezky pro pěší a cyklisty podél silnice II/464, která je nejpřímější spojnici mezi Raduní a Opavou. Dojezdová vzdálenost z Raduně je cca 5 km do centra Opavy. Vzdálenost i výškové uspořádání trasy je vhodné pro rozvoj cyklistické dopravy. Silnice II/464 má v předmětném úseku dopravní zátěž 4 tis. vozidel za 24 hodin a dovolená rychlost je 90 km/hod. Tato dopravní zátěž a dovolená rychlost neumožňuje bezpečný pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Vedením cyklistů mimo silnici dojde ke zvýšení atraktivity trasy a bezpečnosti provozu. Trasu je vhodné v rámci změny ÚP zahrnout do VPS. Délka úpravy je 2020 m.

C41 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Pavlovského - Střelnice - Olomoucká je cyklistickým propojením ve směru (Otice) - Olomoucká - Jaktář přes kopec. V blízkosti trasy se plánuje nová rezidenční čtvrť Stromovka. Dnes je trasa nesjízdná typu pěšina. Alternativní trasa je přes ulici Vančurova a Stará silnice, což je prodloužení trasy o 1,7 km. Zkrácení trasy a propojení významného cíle nemocnice a obchodního domu Albert a Kaufland na ulici Olomoucké zvýší dopravní poptávku cyklistů v této relaci. Délka úpravy je 1055 m.

C42 - Společná stezka pro pěší a cyklisty podél I/46 na Drevop směr Chlebičov zahrnuje přípravu a realizaci společné stezky pro pěší a cyklisty podél silnice I/46 v úseku 300 m. Stávající cyklotrasa 552 vede v tomto úseku po silnici I. třídy a dále se od ní v obou směrech odklání na místní komunikace. Silnice má v tomto úseku dopravní zátěž 4 tis. vozidel za 24 hodin a dovolená rychlost je 90 km/hod. Tato dopravní zátěž a dovolená rychlost neumožňuje bezpečný pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Vedením cyklistů mimo silnici dojde ke zvýšení atraktivity trasy a bezpečnosti provozu. Trasu je vhodné v rámci změny ÚP zahrnout do VPS. Délka úpravy je 300 metrů.

C47 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Jaselská - III/01129 je stavbou společné stezky pro pěší a cyklisty pro zajištění propojení Opava - Pilszcz (PL) jako náhrada cyklistické trasy 6126, která vlivem realizace severního obchvatu města překonává okružní křižovatku v Hřebčíně, která slouží jako přivaděč obchvatu silnice I. třídy. Odklon cyklistické dopravy cykloturistickou trasou 6126 ve směru Jaselská a Městské sady zvýší atraktivitu a bezpečnost trasy. Délka úpravy je 1440 m. Stezka funkčně navazuje na stavbu cyklo C44.

C48 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Komárov - Nové Sedlice - (Štítina) je příprava a realizace propojení Komárova s cyklistickou trasou 6055 v Suchých Lazcích u kapličky a dále ve směru na Štítinu. Dnešní stav cesty je v podobě pěšiny. Výhodou trasy je přímé propojení zastavby Suchých Lazců a Štítiny mimo dopravně zatížené komunikace do Komárova. Jedná se o stavbu na pozemcích města. Délka úpravy je 895 metrů.

C50 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Zlatníky - Jaktař je realizace a příprava společné stezky pro chodce a cyklisty na cyklistické trase 6167. Dnešní trasa je vedena po stezce s nezpevněným povrchem typu pěšina. Zlepšení povrchu a nabídnutí atraktivní trasy podél potoka Velká zvýší atraktivitu trasy pro cyklisty. Dojezdová vzdálenost do centra Opavy je 7 km, což je vhodná vzdálenost pro realizaci cesty cyklistickou dopravou. Délka úpravy je 1920 m.

C53 - Úprava polní komunikace Moravice - Chvalíkovice zahrnuje přípravu a realizaci nového povrchu polní cesty mezi cyklistickou trasou 551 od Moravice po Chvalíkovice. Dnes je trasa sjízdná s obtížemi. Délka úpravy je 2510 m.

C55 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Milostovice - Vlaštovičky je návrhem realizace a přípravy společné stezky společné stezky pro pěší a cyklisty po polních cestách. Dnes se jedná o pěšinu sjízdnou s obtížemi. Alternativní trasa vede po silnici I/11 s intenzitou provozu 13 tis. vozidel za 24 hodin pracovního dne a dovolenou rychlostí 90 km/hodinu. Návrh zvýší bezpečnost provozu cyklistů a zvýší atraktivitu dojíždky z místní části Vlaštovičky do Opavy. Dojezdová vzdálenost je 10 km. Stavba navazuje na stavbu C11.

C61- Úprava polní komunikace Oldřišov - Opava, podél Kateřinského potoka je rekonstrukcí polní cesty ve směru na Oldřišov, která navazuje na realizovaný úsek společné stezky pro chodce a cyklisty. Stávající cesta je ve špatném technickém stavu. Délka úpravy je 1950 metrů.

C62 - Společná stezka pro pěší a cyklisty Malé Hoštice - Chlebičov je realizací společné stezky pro pěší a cyklisty v místě stávající polní cesty. Délka úpravy je 1490 metrů. Vzdálenost mezi Malými Hošticemi a Chlebičovem je 2,8 km a tedy atraktivní pro dojíždku na kole. Předpokládaná realizační cena je 7,9 mil. Kč.

Tabulka 6 Opatření A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené

Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené
Popis cíle:	Cílem je zajištění přístupnosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Cílem je úpravu vstupů do budov, tras pro pěší a nástupních hran MHD.
Odůvodnění:	Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace tvoří až třetinu společnosti. Se stárnutím populace se bude tento podíl nadále zvyšovat. Je důvodné rekonstruovat stávající pěší trasy a vstupy do veřejných budov dle aktuálně platných norem, které mají zajistit použitelnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
Nástroje k dosažení cíle:	Zajištění bezbariérovosti vstupů veřejných budov a školských zařízení Zajištění bezbariérovosti v pěší zóně
Synergické účinky:	A7 Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál C2 Úprava zastávek veřejné dopravy E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků
Klíčové úkoly:	Zajištění 100% bezbariérovosti vozidel veřejné dopravy Úpravy vstupů do budov Bezbariérová pěší zóna Propojení ulice Na Horní Hrázi a ulice Slovenská a Wintrova Propoj ulice Dohnálkova a Otická Propoj Stromovka – Olomoucká

Zajištění 100% bezbariérovosti vozidel veřejné dopravy je plněno u MHD i příměstské dopravy. 100% bezbariérovost je standardem při obměně vozového parku MHD a při zajištění závazku veřejné služby veřejné linkové dopravy. Pro zajištění možnosti využití služby je uvažováno se synergií opatření C2 Úprava zastávek veřejné dopravy. Vyžaduje se zajištění bezbariérovosti nového autobusového nádraží realizovaného dle návrhu opatření A7 Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál.

Úpravy vstupů do budov je podporována. Sledováno je zvýšení přístupnosti veřejných budov ve vlastnictví města, školských zařízení a sportovišť. Aktivita počítá i s realizací výtahů pro zajištění bezbariérového přístupu do budovy dle potřeby.

Bezbariérová pěší zóna je jedním z požadavků využití této zklidněné lokality pěšími. Důraz je kladen na odstranění poutačů, předzahrádek, stojanů na kola a jiných překážek z přirozené vodící linie osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Propojení ulice Na Horní Hrázi a ulice Slovenská a Wintrova je návrhem IAD 18 pro zajištění dostupnosti nové zóny individuálního bydlení v lokalitě Slovenská a Wintrova. Délka úseku je 745 metrů. Předpokládaná realizační cena je 22,35 mil. Kč.

Propoj ulice Dohnálkova a Otická je návrhem IAD 22. Jedná se o místní sběrnou dvoupruhovou komunikaci, která je vedena po hranici urbanistického celku nové výstavby bydlení. Ulice je vedena vstřícně k návrhu propoje Stromovka - Olomoucká a dotváří tak dopravní skelet města. Délka úpravy je 725 m. Realizační cena se předpokládá 30,45 mil. Kč.

Propoj Stromovka - Olomoucká je návrhem IAD 61 dvoupruhové sběrné komunikace s možností pojezdu MHD s přidruženou stezkou pro pěší a cyklisty v rámci návrhu C41. Jedná se o komunikaci k zajištění dostupnosti lokality Stromovka bez závleku kolem nemocnice. Dopravní zátěž se předpokládá do 500 vozidel za 24 hodin. Propoj může sloužit pro nemocniční vozidla záchranné služby. Propoj má délku 603 metrů. Realizační cena je odhadnuta na 21,105 mil. Kč. Vzhledem k plánované výstavbě jižního obchvatu v úseku Olomoucká - Bruntálská je vhodné stavbu koordinovat s touto částí obchvatu.

Tabulka 7 Opatření A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování, zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování

Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování, zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování
Popis cíle:	Cílem je zajištění základní dostupnosti centra města osobním vozidlem a regulace dopravní poptávky cenou za parkování.
Odůvodnění:	Snížení dopravní poptávky v centru města je jedním z pilířů politiky omezování osobní automobilové dopravy ve městech na evropské a zejména národní úrovni. Snížení dopravní poptávky bude mít příznivý efekt na spotřebu paliv a snížení emisí CO ₂ .
Nástroje k dosažení cíle:	Parkovací politika Zóna placeného stání Rozšíření zóny placeného stání (ZPS+)
Synergické účinky:	C1 Udržení standardu a rozvoje MHD D6 Rozšíření rezidentních zón E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS
Klíčové úkoly:	Zajištění fungování zóny placeného stání v centru města Příprava a realizace rozšíření zóny placeného stání ZPS+ Příprava a realizace parkovacích domů mimo bydlení Kontrola v ZPS a ZPS+

Zóna placeného stání v centru města je ve stávajícím stavu zřízena v historickém jádru města ohraničena ulicemi Nákladní, Olbrichova, Nádražní okruh a Zámecký okruh s přesahem na Náměstí Svobody, Náměstí Republiky a část ulice Otická. Do zóny placeného stání lze zahrnout dva parkovací domy (náměstí Osvooboditelů a Skladištní P+R), které jsou na okraji této zóny. Zóna reguluje dopravní poptávku v centru města a zajišťuje dostatečné kapacity pro rezidenty a návštěvníky. Dlouhodobé parkování je vytlačeno na okraj centra města do parkovacích domů. Celková nabídka stání na terénu v centru města je 716 parkovacích míst.

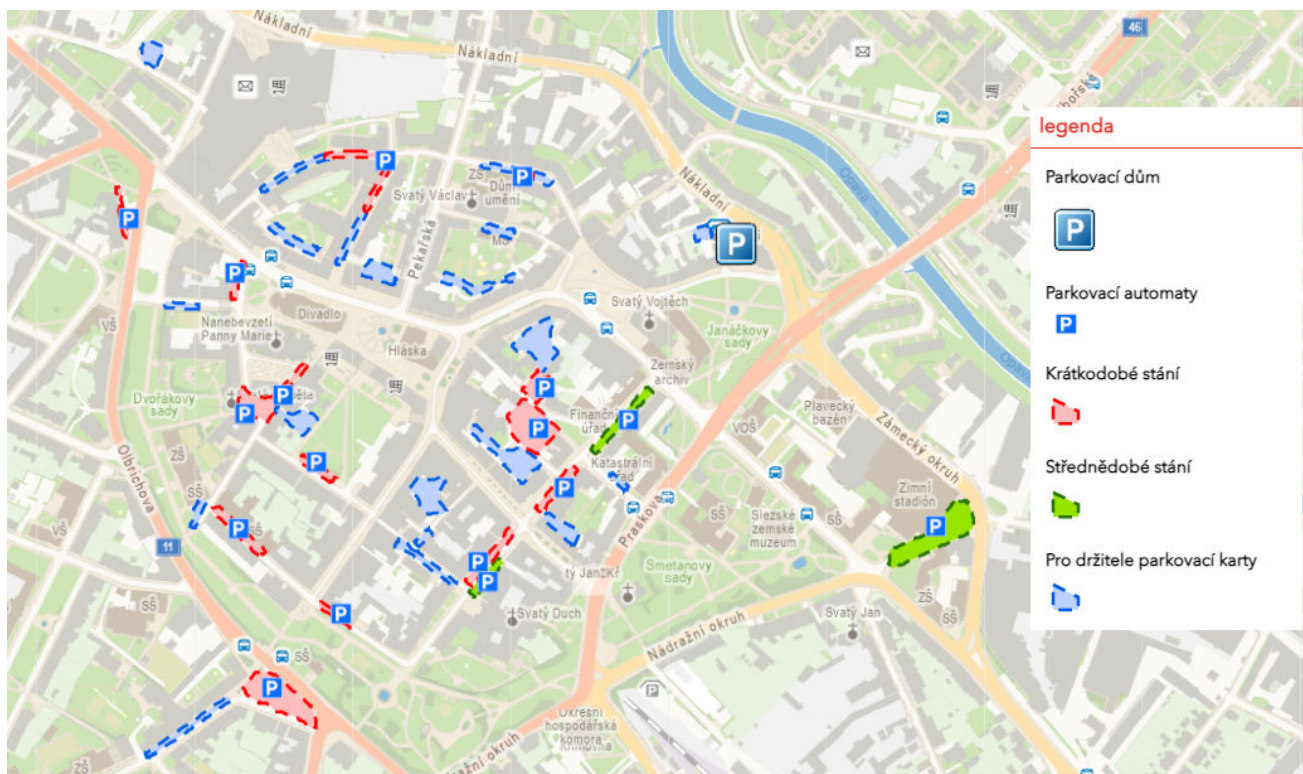
Cenová politika se řídí nařízením rady města.

16 ks + 1 ks parkovacích automatů. Většina parkovacích automatů je z roku 2003 - 2005. 2 - 4 ks jsou z roku 2013³. Platby jsou realizovány mincemi nebo SMS. Počítá se s jejich obměnou.

Požaduje se, aby nové parkovací automaty zajišťovaly služby: bezhotovostní platby, platbu mincemi, tisk listků, komunikace 4G pro transakce, tarify, statistiky, alarmy a parkovací práva.

³ Podrobné informace jsou k dispozici u TS Opava.

Předpokládá se, že i po rozšíření zóny placeného stání na ZPS + nebude nasazeno monitorovací vozidlo. V případě jeho nasazení je nutné doplnit parkovací automat o zadávání registrační značky vozidel a zápis do online databáze.



Obrázek 18 Zóna placeného stání

Náklady na provoz parkovacích domů Nákladní a Skladištní se odhadují na 4,6 mil. Kč ročně.

Rozšíření zóny placeného stání ZPS+ se uvažuje v I. etapě v jižním kvadrantu centra města a jeho okolí. Rozšíření zóny je ohraničeno ulicemi Krnovská, Bochenkova, Husova, třída Spojenců, Rooseveltova, Březinova, Jánská, Nádražní okruh a Olbrichova. ZPS+ zahrnuje 1400 míst z celkového počtu 2200 míst a navazuje na ZPS.

Rozšíření zóny má za cíl snížit dopravní poptávku po parkování vozidel zpoplatněním stání. Část stání bude provedena jako rezidentní stání. Část stání bude provedena pro zpoplatnění parkovacím automatem.

Předpokládá se vyhrazení 250 míst pro krátkodobé parkování. Předpokládaný počet nových parkovacích automatů je 25 ks.

V lokalitě parkuje dnes 372 zaměstnanců, resp. vozidel parkujících více než 5 hodin. Předpokládá se, že tato vozidla nebudou ochotna akceptovat nastavenou parkovací politiku.

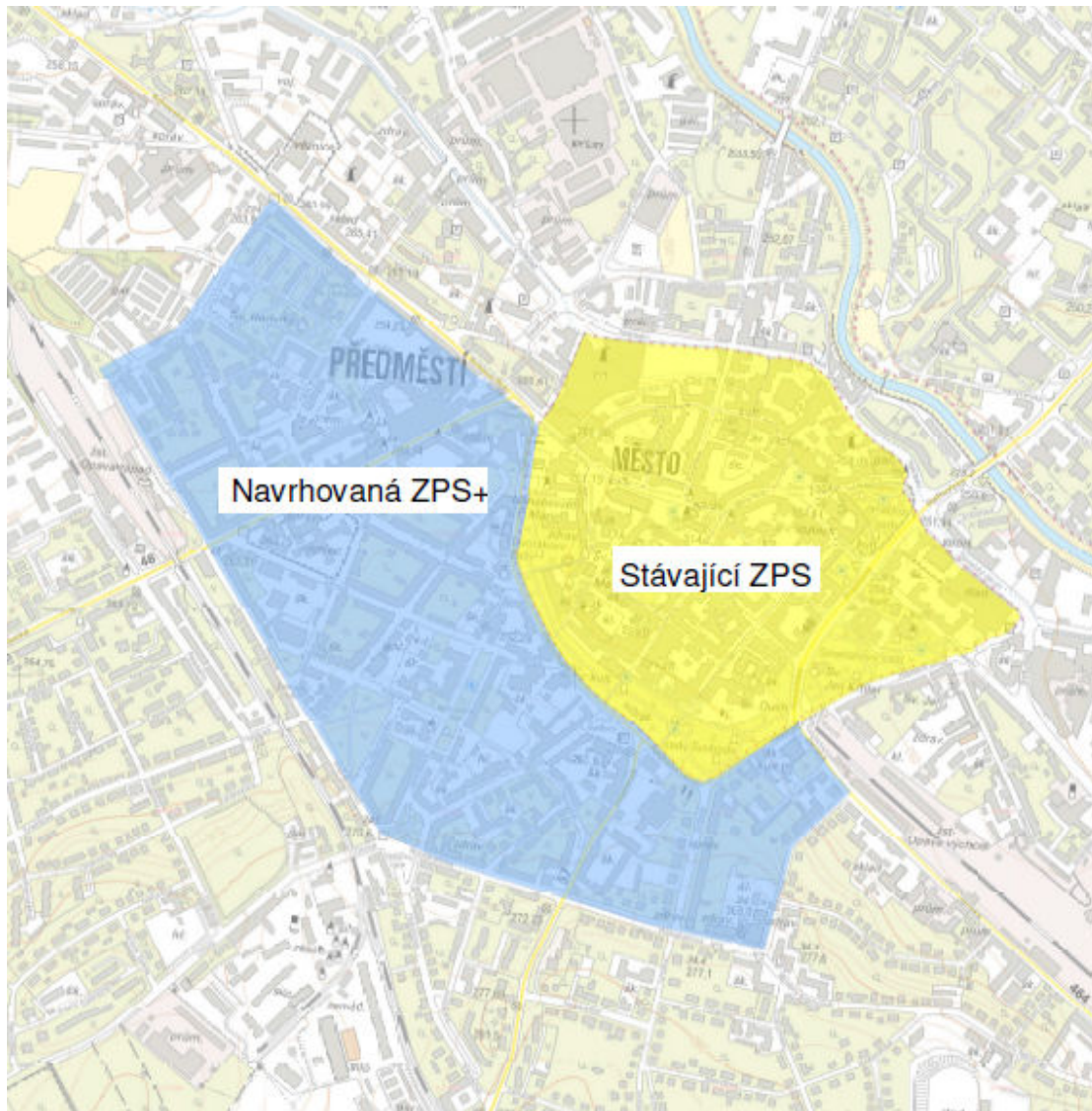
V případě zajištění tohoto stání je nutné počet míst pro krátkodobé stání zvýšit a osadit cca 20 parkovacích automatů. Cenová politika bude stanovena dle nařízení rady města.

Při výši 10 Kč/hod se předpokládají tržby z krátkodobého parkování 2,8 mil. Kč v lokalitě rozšíření zóny a až 1,4 mil. z rezidentního stání.

Platby SMS ve městech tvoří maximálně jednotky procent tržeb. Vyžaduje se osazení parkovacích automatů s možností platby kartou a mincemi.

Předpokládaná docházková vzdálenost pro dlouhodobé parkování je 800 m.

Následující etapy rozšíření zóny placeného stání (rezidentní zóny) se předpokládají v Kateřinkách a následně v Kylešovicích a při Olomoucké ulici.



Obrázek 19 Návrh I. etapy rozšíření zóny placeného stání

Příprava a realizace parkovacích domů mimo bydlení vychází z nutnosti zajištění parkovacích kapacit u občanské vybavenosti a sportovišť. Parkovací objekty budou realizovány pouze dle ÚP.

Jedná se o plochy:

OP-P31 pro obsluhu plochy občanského vybavení (MMO na ulici Krnovská, OSSZ Opava a Celní úřad pro Moravskoslezský kraj). Aktuálně není zaznamenána akutní potřeba výstavby. Plocha zabírá 0,31 ha.

OP-P32 pro obsluhu centra ploch UA na Náměstí Republiky. Aktuálně není zaznamenána akutní potřeba výstavby. Plocha zabírá 0,27 ha vč. úpravy křižovatky.

OP-P33 je plocha vymezená pro parkovací objekt dle ÚP. Jedná se o objekt pro potřeby Slezské univerzity na ulici Mírová. Jedná se o realizaci objektu soukromého investora pro potřeby instituce v návaznosti na realizaci ZPS+. Plocha zabírá 0,1 ha.

OP-P34 je realizovaný projekt parkovacího domu Skladištní v roce 2022 dle PUMM 2015.

OP-P35 je přestavba řadových garáží na parkovací objekt. Aktuálně není zaznamenána akutní potřeba výstavby. Plocha zabírá 0,36 ha.

OP-P36 je plánovaný parkovací objekt dle ÚP při křižovatce Purkyňova x Olomoucká v blízkosti nemocnice. Vzhledem k výstavbě množství parkovacích míst v rámci OC Kaufland a Albert v blízkosti se s realizací v návrhovém období nepočítá.

Číselné označení výše je dle ÚP.

Kontrola v ZPS a ZPS+ bude zajištěna běžnou pochůzkou. Stávající zóna placeného stání o cca 700 místech bude rozšířena o ZPS+ o cca 1400 místech. Kontrolováno bude dodržování nastavených pravidel parkování na 2100 místech. Tento objem je možné realizovat běžnou pochůzkou. Platby v parkovacích automatech budou kontrolovány na základě lístků. Zaplacené parkovné přes SMS je kontrolováno z databáze.

V případě, že budou zóny rozšířeny v II. etapě na sídliště a celkový regulovaný počet míst dosáhne 5 tis. je vhodné uvažovat o automatizované kontrole plovoucím vozidlem. Pro menší objemy regulovaných stání je vhodné provádět kontrolní kampaně zaměřené na vybrané lokality.

Předpokládá se, že opakované porušování nastavených pravidel v kontrolovaných lokalitách vozidly s periodickou návštěvou je možné omezit. V lokalitách bez periodicity s obměnou návštěvníků bude docházet k recidivě i při zvýšené kontrole. Předpokládá se, že podíl nelegálního stání na místech bez závory se i přes zvýšenou kontrolu nedostane nad 90% parkujících.

Tabulka 8 Opatření A6 Podpora revitalizace oblastí s převažující obytnou zástavbou s přiměřeným nárůstem parkovacích a odstavných stání

Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A6 Podpora revitalizace oblastí s převažující obytnou zástavbou s přiměřeným nárůstem parkovacích a odstavných stání
Popis cíle:	Cílem je zajištění základní dostupnosti vlastnictví osobního vozidla v rezidentních zónách s převažujícím vlastnictvím městských veřejných ploch (sídlíště).
Odůvodnění:	Omezení vlastnictví osobního vozu nemožností zaparkovat může snížit počet obyvatel v sídlíštní zástavbě. Obyvatelé této zástavby se chovají nejudržitelnějším způsobem. V lokalitách je zavedena MHD, jsou dostupné cyklostezky a cíle jsou vhodně umístěny pro pěší dopravu.
Nástroje k dosažení cíle:	Parkovací politika Rekonstrukce uličních profilů Dostavba parkovacích ploch a objektů
Synergické účinky:	D6 Rozšíření rezidentních zón D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic
Klíčové úkoly:	Příprava a revitalizace sídlíšť s oboustranným kolmým stáním Výstavba rozšíření parkoviště u OC Katka Příprava parkovacích ploch a objektů dle územního plánu Legalizace stávajícího stání místní úpravou

Příprava a revitalizace sídlíšť s oboustranným kolmým stáním

Nejefektivnějším zajištěním parkování v místech bez kolize se stávajícími stromy je kolmé stání ke stávající komunikaci, které je i v případě nutnosti přeložení inženýrských sítí levnějším řešením než výstavba parkovacího domu pro odstavení vozidel bydlících v noci.

Výstavba parkovacích objektů je odůvodnitelná v sídlíštní zástavbě pouze výměrou ušetřené zeleně v porovnání s realizací stání na terénu. Jedno parkovací místo kolmé realizované ke stávající komunikaci má výměru 12m². Jedno kolmé parkovací místo realizované na novém parkovišti má výměru 18 m². Jedno parkovací místo podélné realizované ke stávající komunikaci má výměru 13 m² a vč. nové komunikace má výměru 22 m². Parkovací místo realizované v 3 podlažním parkovacím domě má požadavky na plochu na terénu cca 7 m² při objektu pro cca 210 míst. Lze tedy tvrdit, že efektivní úspory zeleně lze dosáhnout dostavbou parkovacích stání ke stávajícím komunikacím oproti řešení nových parkovacích ploch obdobně jako při realizaci parkovacího objektu oproti místům na terénu. Cena stání realizovaných v uličním profilu komunikace je navýšena o nutnost rekonstrukce či přeložky inženýrských sítí. Ta je ovšem většinou nižší než výstavba stání v parkovacím objektu.

V rámci této aktivity budou vytipována místa k výstavbě parkovacích ploch ke stávajícím komunikacím.

Výstavba rozšíření parkoviště u OC Katka je připravovanou akcí. Jedná se o rozšíření parkoviště v lokalitě sídliště Kateřinky západ s kapacitou 40 míst s realizační cenou 4,1 mil Kč bez DPH vč. osvětlení.

Příprava parkovacích ploch a objektů dle územního plánu zahrnuje výkupy pozemků, projektovou přípravu a realizaci parkovacích ploch a objektů v místech vymezeným územním plánem.

Parkovací objekty pro rezidentní stání jsou prakticky neakceptované z hlediska ceny. Pouze 2-4% obyvatel je ochotno parkovat na vlastním parkovacím stání realizovaném za tržní cenu 600 tis. /místo v parkovacím objektu. Proto je možné takto realizovat pouze omezený počet míst. V ploše KA-P8 dle ÚP v Kateřinkách je možné vybudovat 120 - 180 míst na terénu, které by pokryly stávající i výhledovou poptávku po odstavení vozidla. Současně v této hustě zastavěné lokalitě je možné očekávat poptávku po maximálně 60 místech v parkovacím objektu. V docházkové vzdálenosti žije cca 3000 obyvatel.

Další plochy vymezuje ÚP v ploše KA-P9. KA-P9 je plocha pro parkovací objekt na ulici Partyzánská v místě stávajícího parkoviště. Aktuálně není zaznamenána akutní potřeba výstavby parkovacího objektu. Počet parkovacích stání bude navýšen parkovištěm na terénu s rozšířením kapacity o 40 míst.

V Kylešovicích jsou dle ÚP vymezeny plochy pro parkovací objekty na ulici 17. listopadu KY-P1 a KY-P2. V návrhovém období se s jejich realizací nepočítá.

V Kylešovicích je dle ÚP vymezena plocha pro parkovací objekty KY-P3 na ulici Hlavní. V návrhovém období se s jejich realizací nepočítá.

Legalizace stávajícího stání místní úpravou je legitimní možností úpravy uličního profilu zřízením místní úpravy a vyznačení stání na vozovce, pokud nejsou omezena rozhledová pole a bezpečnost účastníků dopravy. Při nízkých intenzitách provozu do 500 vozidel za 24 hodina a v obslužné části dopravního skeletu, který není prioritně určen pro dopravní funkci (průjezd), ale pro obslužnou funkci (obsluha nemovitostí) lze využít dle ČSN 736110 návrh obousměrné jednopruhé komunikace. V současné době množství ulic vlivem nelegálního parkování při nedodržení 3 m volné šířky vozovky pro každý směr jízdy, daný obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích, funguje bez větších obtíží v systému jednopruhé obousměrné komunikace. Vymezením stání, kde je to možné dojde ke snížení rozdílu mezi fungujícím stavem v reálu a stavem vyžadovaným legislativou obecné úpravy.

V rámci aktivity budou navrženy značky vymezující parkovací místa na vozovce s přihlédnutím k charakteru a funkci předmětného úseku. Úseky ulic nezařazené do základní komunikační sítě, tj. úseky obslužných ulic nepojíždění MHD budou prioritně posuzovány pro bezpečnost provozu. Plynulost provozu se dle ČSN 736110 se na nich vyžaduje na stupni E a ve špičkách na stupni F.

Tato úprava bude provedena v navržených zónách ZPS+ i mimo ně.

Tabulka 9 Opatření A7 Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál

Strategický cíl:	A Zlepšení mobility a dostupnosti města
Opatření:	A7 Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál
Popis cíle:	Cílem je zajištění funkčního přestupního uzlu veřejné regionální a dálkové dopravy v lokalitě Opava východ.
Odůvodnění:	Snížení emisí CO2 je neefektivnější pro dálkové trasy. Cílem je zajištění dálkové a regionální dopravy udržitelnými druhy dopravy. Uzlovým přístupovým bodem pro síť udržitelné dopravy na TEN -T v Ostravě je nádraží Opava východ. Opava východ je nejzatíženějším uzlem dálkové a regionální veřejné hromadné dopravy na Opavsku.
Nástroje k dosažení cíle:	Rekonstrukce uzlu Opava východ
Synergické účinky:	B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce C1 Udržení standardu a rozvoje MHD C6 Rozšíření, obnova IT systému ve veřejné dopravě D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS
Klíčové úkoly:	Výstavba autobusového nádraží při nádraží Opava východ

Výstavba autobusového nádraží při nádraží Opava východ je návrhem VHD6 v rámci přeměny nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál navazuje na výstavbu parkovacího objektu P+R, B+R na nádraží Opava východ. Cílem je nabídnout atraktivní spojení regionálních a dálkových linek veřejné dopravy z uzlového místa s možností přestupu mezi těmito spoji i využití systému P+R a B+R.

Nádraží Opava východ leží na uzlu železničních tratí Ostrava (TEN-T, VRT) - Opava, Opava - Krnov, Opava - Hlučín a Opava Svobodné Heřmanice. Vlákem je odbaveno 4,4 tis. nastupujících za den. Je také nejzatíženější zastávkou příměstské autobusové dopravy s 1639 nástupy za den. Zastávka Opava východ obsluhuje 1000 nastupujících za pracovní den a je 5. nejzatíženější zastávkou v síti MHD Opava.

Kritériem pro výběr dopravce příměstské dopravy je cena. Problémem je, že zázemí autobusové příměstské dopravy je v Opavě ve vlastnictví TQM, které nevyhráno výběrové řízení na dopravce příměstské autobusové dopravy. Náklady na otáčení a vyčkávání autobusů vč. dohody mezi TQM a dalšími dopravci nebyly součástí podmínek soutěže dopravce příměstské dopravy v regionu Opavsko. Veřejné autobusové nádraží není tedy k dispozici. Toto není případ pouze Opavy, jedná se o systémový problém zajištění regionální autobusové dopravy. Soukromá autobusová nádraží jsou i v jiných městech, kdy vlivem přemrštěných nároků vlastníka nelze infrastrukturu využívat.

Dle projednání s Moravskoslezským krajem a koordinátorem IDS je podle zákona ZZVZ nemožné v rámci řízení řešit otáčení / depa a jiné provozní možnosti potencionálních uchazečů,

v oblasti Opavsko nebyla kritériem pouze cena, ale také ekologizace dopravy (vozidla na CNG). Opava je jediné město v Moravskoslezském kraji, které nemá AN - ať už v rukou města či soukromých (i AN v soukromých rukou je někdy provozně řešitelnější než nemít žádný AN). SMO přispívá nyní dopravci Z-Group na pronájem areálu TQM.

Stávající stav přednádražního prostoru je nedostatečně řešen z hlediska bezpečnosti pěších, kdy přechod pro chodce před nádražím je veden bez dostatečného rozhledu.

Řazení autobusů je řešeno podélně za sebou, což ve špičce působí problémy při obsluze zastávek. Problémem je také zázemí pro řidiče a místo pro odstavení vozů, které je historicky řešeno v prostorách společnosti TQM⁴. Dnešní dopravce je do roku 2027 Z-Group.

Návrh obsahuje výstavbu autobusového nádraží dostupného z ulice Těšínská (Anenská).



Obrázek 20 Návrh autobusového nádraží Opava při stanici Opava východ

Návrh přesného umístění zohlední dostupné pozemky, docházkovou vzdálenost Opava východ - autobusové nádraží a autobusové nádraží centrum města.

Návrh počítá s přenesením všech linek příměstské dopravy zajištěných na zastávku Opava Východ na nové autobusové nádraží, kde bude zajištěna možnost odstavení vozidel a zázemí řidičů.

Autobusové nádraží nebude obsluhováno linkami MHD. Na projednání bylo stanoveno, že zatrolejování vedení pro zajištění linky 203 není možné a s využitím zajištění parciálních vozidel na autobusové nádraží se nepočítá. Přestup bude realizován na zastávkách Opava Východní nádraží a Těšínská.

⁴ bývalý dopravce příměstské dopravy.

Přestup na nádraží Opava východ bude zajištěn podchodem.

Autobusové nádraží bude v docházkové vzdálenosti parkovacího domu P+R Skladištní.

Alternativní řešení příměstské autobusové dopravy v přednádražním prostoru pro řešení bezpečnosti dopravy na ulici Jánská, které je navrhováno jako rozšíření nástupních hran před nádražní budovou pro vozidla příměstské autobusové dopravy na úkor parkování osobních vozidel. Návrh počítá s vymístěním osobních vozidel do parkovacího domu P+R Skladištní. Takto uvolněné místo bude využito pro odsunutí nástupních hran příměstské dopravy ve směru k Nádražnímu okruhu a odsunutí přechodu pro chodce od zastávky MHD s vybudováním vysazené chodníkové plochy. Současně budou nástupní hrany PAD rozšířeny optimálně pro volné stání vozidel dle ČSN.

Součástí řešení ponechání autobusové dopravy v přednádražním prostoru je vybudování obratiště pro vozy příměstské dopravy v prostoru zastávky Opava Bílovecká TQM. Součástí obratiště je nutné řešit odstavení vozů a zázemí řidičů.

V krátkodobém horizontu musí dojít k politickému rozhodnutí, tj. před vyhlášením tendru na nového dopravce PAD. Aktuálně je preferována varianta výstavby autobusového nádraží.

Alternativní řešení je navrženo pro případ, nemožnosti realizace autobusového nádraží do roku 2027 z objektivních důvodů.

8. Návrh aktivit pro opatření strategického cíle "Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel"

Tabulka 10 Opatření B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek
Popis cíle:	Cílem je zajištění bezpečného dopravního skeletu v křižovatkách. Jsou preferovány úpravy pro zajištění rozhledu, zajištění vhodného dopravního uspořádání a úprava geometrie křižovatek.
Odůvodnění:	Zajištění bezpečnosti v kritických místech dopravní sítě pro zajištění mobility uživatel a snížení celospolečenské ztráty ze zranění je stanoveno v cíli vize 0, což je strategický dokument na národní úrovni.
Nástroje k dosažení cíle:	Rekonstrukce stávajících křižovatek Výstavba nových křižovatek odpovídajících normových parametrů s přihlédnutím k volbě tvaru bezpečných křižovatek
Synergické účinky:	B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy F4 Dopravní výchova a osvěta F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava
Klíčové úkoly:	IAD 31 Příprava a realizace okružní křižovatky Olomoucká v Vančurova IAD 32 Příprava a realizace okružní křižovatky Nákladní x Oblouková IAD 35 Příprava a realizace okružní křižovatky náměstí Republiky IAD 37 Příprava a realizace okružní křižovatky Hradecká x Rooseveltova IAD 38 Příprava a realizace okružní křižovatky Otická x Rooseveltova IAD 62 Příprava a realizace SSZ Těšínská x Anenská

IAD 31 Příprava a realizace křižovatky Olomoucká v Vančurova je okružní křižovatka silnice I/46 ulice Olomoucká a místní komunikace Vančurova a Dostojevského. Jedná se o sběrné dvoupruhové komunikace. Na ramenech Olomoucká a Dostojevského je v křižovatce vedena veřejná hromadná doprava. Jedná se o křižovatku s dopravní zátěží 23 tis. vozidel za pracovní den na vjezdech, která doplní sběrný skelet po realizaci okružní křižovatky na druhé straně ulice Vančurova (Vančurova x Krnovská). Ve stávajícím stavu se jedná o rozlehlou

neřízenou průsečnou křižovatku s nevyhovujícími přechody pro chodce. Odhadovaná realizační cena je 25 mil. Kč bez DPH. Výstavba má mezi obyvateli značnou podporu. Od roku 2015 se zde stalo 18 dopravních nehod z toho 1 nehoda s chodcem na přechodu a 1 nehoda s těžkým zraněním.

IAD 32 Příprava a realizace křižovatky Nákladní x Oblouková je okružní křižovatka v místě dočasné okružní křižovatky realizované z city bloků na základě návrhu PUMM 2015. Stávající okružní křižovatka je provedena v místě původní průsečné křižovatky bez stavebních úprav. Křižovatka vlivem geometrie umožňuje přímý průjezd vozidel bez vyosení. Po přestavbě křižovatky v září 2017 byly nehody s chodci nahrazeny nehodami při nedání přednosti v jízdě. Je nutno dodat, že v roce 2017 bylo způsobeno 6 nehod vč. srážky chodce ještě před přestavbou. Změna organizace dopravy na okružní křižovatce přinesla zvýšení plynulosti provozu, kdy před přestavbou nebylo vyhovující levé odbočení z Obloukové a Kasárenské.

Tabulka 11 Počty hlášených nehod v křižovatce Nákladní x Oblouková

Rok	Hlášených nehod	Srážka chodce	Nedání přednosti v jízdě
2015	4	1	2
2016	7	3	3
2017	12	1	10
2018	14		14
2019	2		
2020	7		4
2021	13	1	9
2022	4		3

Proto je navrženo další zvýšení bezpečnosti zajištěné lepší geometrií křižovatky a odsunem přechodů pro chodce od okružního pásu. Předpokládaná realizační cena je 50 mil. Kč bez DPH vlivem nutnosti úpravy náhonu pod křižovatkou. Výstavba má mezi obyvateli značnou podporu.

IAD 35 Příprava a realizace křižovatky náměstí Republiky je návrh okružní křižovatky v nestandardní průsečné křižovatce s nevhodným úhlem křížení ramen silnic I/46 a I/11 ulic Olomoucká a Krnovská. Křižovatka přenáší 15,6 tis. vozidel za pracovní den. Od roku 2015 se v křižovatce stalo 22 dopravních nehod. Úprava křižovatky by dále umožnila otáčení vozidel MHD po průjezdu centrem města. Realizace křižovatky byla prověřována. Pod náměstím se nachází objekt civilní obrany, který by mohl být stavbou ovlivněn.

IAD 37 Příprava a realizace křižovatky Hradecká x Rooseveltova je návrh okružní křižovatky silnice I/57 a místní komunikace ulice Rooseveltova. Křižovatka přenáší 12 tis. vozidel za 24 hodin. Od roku 2015 se zde stalo 33 dopravních nehod a z toho 3 nehody s chodcem. V posuzovaném období byly těžce zraněny 3 osoby. Návrh křižovatky byl v minulosti studijně prověřen. Odhadovaná realizační cena je 25 mil. Kč bez DPH.

IAD 38 Příprava a realizace křižovatky Otická x Rooseveltova je návrh okružní křižovatky v místě průsečné křižovatky sběrných místních komunikací a silnice III/4611 ulice Rooseveltova. Uspořádání křižovatky není vhodné. Úhel křížení ramene Rooseveltova se neblíží 90 stupňům. Rozhledy jsou omezeny a délka přechodů je nevyhovující. V období od roku 2015 se zde stalo 24 registrovaných dopravních nehod a z toho 2 nehody s těžkým zraněním. Křižovatka má tzv. zalomenou přednost, tj. do "L". Tím vznikají nehody s nedáním přednosti při odbočování vpravo a vlevo. Dopravní zátěž je 11,5 tis. vozidel za 24 hodin pracovního dne. Odhadovaná realizační cena je 25 mil. Kč bez DPH.

IAD 62 Příprava a realizace SSZ Těšínská x Anenská je návrhem osazení světelně signalizačního zařízení pro zajištění výjezdu z plánovaného autobusového nádraží návrhu VHD 6. Křižovatka je ve stavu průsečná styková. Realizace autobusové nádraží přitíží křižovatku, která má úroveň kvality dopravy E. Realizace SSZ je vhodná pro zajištění plynulé dopravy autobusů při výjezdu.

Tabulka 12 Opatření B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům
Popis cíle:	Cílem je zajištění větší bezpečnosti cyklistů v rámci průjezdu zastavěným územím města a dobudování základní sítě cyklistických tras. Zvýšením bezpečnosti dojde také ke zvýšení atraktivity cyklistické dopravy a snížení emisí CO ₂ . Zvláštní pozornost musí být věnována řešení v kolizi se sběrnými komunikacemi. Podél zatížených komunikací je preferována segregace od automobilové dopravy cyklopruhem či stezkou.
Odůvodnění:	Zajištění bezpečnosti v kritických místech dopravní sítě pro zajištění mobility uživatel a snížení celospolečenské ztráty ze zranění je stanoveno v cíli vize 0, což je strategický dokument na národní úrovni.
Nástroje k dosažení cíle:	Příprava a realizace stezek pro cyklisty a stezek pro chodce a cyklisty Příprava a realizace cyklistických pruhů Příprava a realizace cyklopiktogramových koridorů Příprava a realizace ochranných pruhů pro cyklisty Příprava a realizace stezek pro chodce s povolením vjezdu jízdních kol
Synergické účinky:	B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy F4 Dopravní výchova a osvěta F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava
Klíčové úkoly:	C2 Příprava a realizace cyklopruhů Olomoucká C6 Příprava a realizace propoje Krnovská x Palhanecká podél rozvojové plochy C8 Příprava a realizace propoje stezky Krnovská - Žižkova (Organizačně) C9 Příprava a realizace propoje stezky Palhanecká (Organizačně) C10 Příprava a realizace propoje stezky pro chodce a cyklisty prodloužená Rolnická (Organizačně) C12 Příprava a realizace propoje stezky pro chodce a cyklisty Ratibořská (Vodní - Nákladní organizačně) C13 Příprava a realizace propoje stezka pro chodce a cyklisty Čapkova - stezka Sady Svobody

<p>C15 Příprava a realizace propoje cyklistického pruhu Zámecký okruh a cyklostezky v křižovatkách</p> <p>C16 Příprava a realizace propoje cyklistického pruhu Těšínská</p> <p>C17 Příprava a realizace propoje cyklostezky Těšínská - Komárov</p> <p>C18 Příprava a realizace úpravy polní cesty U Černého mlýna - Hlavní</p> <p>C19 Příprava a realizace stezky U Černého mlýna - Tovární</p> <p>C20 Příprava a realizace stezky Hlučínská (Nákupní park Opava)</p> <p>C21 Příprava a realizace stezky Ratibořská (Vrchní - Švédská Kaple)</p> <p>C23 Příprava a realizace stezky Kateřinky (Katka - Terasa)</p> <p>C24 Příprava a realizace lávky (Partyzánská - Nákladní)</p> <p>C25 Příprava a realizace stezky Slovenská - Otická (lávka přes zářez)</p> <p>C26 Příprava a realizace stezky Hradecká (Hobzíkova - konec zástavby)</p> <p>C27 Příprava a realizace piktogramového koridoru Hobzíkova</p> <p>C28 Příprava a realizace lávky (8. května - Jiráskova)</p> <p>C30 Příprava a realizace propoje Kylešovice U Hřiště - Globus</p> <p>C31 Příprava a realizace stezky Bílovecká (TQM - 8. května)</p> <p>C32 Příprava a realizace úpravy stezky Rooseveltova</p> <p>C33 Příprava a realizace stezky Vančurova (Krnovská - Olomoucká)</p> <p>C35 Příprava a realizace stezky Otická (Purkyňova - Rooseveltova)</p> <p>C38 Oprava komunikace Suché lazce - Podvihov</p> <p>C40 Příprava a realizace stezky podél nové komunikace Kolofíkovo nábřeží - Kaufland</p> <p>C43 Příprava a realizace úpravy cyklostezky (Komenského - Ostroj)</p> <p>C44 Příprava a realizace stezky Okruhy - Minigolf - sady podél toku Velká</p> <p>C46 Příprava a realizace stezky Stříbrné jezero - Fifejdy podél řeky Opavy</p> <p>C49 Příprava a realizace stezky podél Pištského potoka</p> <p>C51 Příprava a realizace cyklopiktogramového koridoru Horní hráz</p> <p>C52 Příprava a realizace obslužné komunikace Hradecká - Horní hráz</p> <p>C54 Příprava a realizace propojení Kasárenská - U Jaktařské brány</p> <p>C56 Příprava a realizace stezky Čapkova - Sady Svobody</p> <p>C57 Příprava a realizace stezky Karlovecká - Komenského sady</p> <p>C59 Příprava a realizace jednosměrné stezky Husova</p> <p>60 Úprava povrchu Nábřeží - Těšínská u ČOV</p>

--	--

C2 Příprava a realizace cyklopruhů Olomoucká je návrhem vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru na úkor jednostranného parkování na ulici Olomoucká. Jedná se o úpravu délky 1,7 km, která zajistí spojení vazby Otice - nemocnice - centrum. Ulice Olomoucká vede po hraně obytného souboru sídliště. Dopravní poptávka je 330 cyklistů za 8 hodin pracovního dne. Zrušeno bude cca 70 parkovacích míst. V anketním šetření mezi 800 občany byla podpora hodnocena známkou 3,66 dle stupnice 1-5 jako ve škole. Radiála Olomoucká je jednou z nejvíce cyklisticky zatížených komunikací v Opavě. Návrh již byl studijně zpracován.

C6 Příprava a realizace propoje Krnovská x Palhanecká je návrh výstavby propoje podél rozvojové plochy JK-Z28 (VS) nebo JK-Z15 (SM) dle ÚP. Jedná se o návrh obslužné komunikace nebo stezky mezi ulicemi Krnovskou a Palhaneckou. Na ulici Krnovská bylo zjištěno 77 cyklistů za 8 hodin a na Palhanecké 112 cyklistů za 8 hodin. Propoj nelze vzhledem ke stísněným poměrům vést do křižovatky Palkanecká x Krnovská. Intenzita motorové dopravy dosahuje v předmětných úsecích 12 a 18 tis. vozidel za 24 hodin. Proto je vedení cyklistů s vozidly z bezpečnostního hlediska nevhodné.

C8 Příprava a realizace propoje stezky pro chodce a cyklisty Krnovská - Žižkova (Organizačně) je návrh organizační úpravy vedení cyklistů s chodci v přidruženém dopravním prostoru. Vhodné vedení je společnou stezkou pro chodce a cyklisty nebo chodníkem s povolením cyklistů dle *TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty*. Propoj zajišťuje spojení infrastruktury na Krnovské ulici a zóny rekreace a sportu v Komenského sadech.

C9 Příprava a realizace propoje stezky Palhanecká (Organizačně) je návrhem povolení vjezdu cyklistů na chodník podél ulice Palhanecké dle *TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty*. Dle sčítání dopravy je zde poptávka 112 cyklistů za 8 hodin.

C10 Příprava a realizace propoje stezky prodloužená Rolnická (Organizačně) je návrhem povolení vjezdu cyklistů na chodník podél ulice prodloužené Rolnické dle *TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty*. V hlavním dopravním prostoru je evidována intenzita dopravy 12 tis. vozidel s dovolenou rychlostí 70 km/hod. Cyklisté volí jízdu po chodníku. Dle sčítání dopravy je zde 120 cyklistů za 8 hodin. Trasa tvoří páteř dostupnosti Vávrovic a Držkovic k městu. Dojezdová vzdálenost do města je vhodná pro denní dojížděku. V lokalitě Mrazírny je doporučen rozvoj bikesharingu, který zvýší dopravní poptávku na této trase. Intenzita pěších je menší než intenzita cyklistů.

C12 Příprava a realizace propoje stezky pro chodce a cyklisty Ratibořská (Vodní - Nákladní organizačně) je návrhem bezpečného zajištění trasy podél ulice Ratibořské, která spojuje sídliště Kateřinky a centrum města. Na ulici Ratibořské jsou zřízeny cyklistické pruhy, které končí přes světelně řízenou křižovatkou Ratibořská x Nákladní. Intenzity automobilové dopravy přesahují 20 tis. za 24 hodin. Intenzity cyklistické dopravy dosahují 191 cyklistů za 8 hodin v běžný pracovní den. V minulosti byly do křižovatky provedeny piktogramy v hlavním dopravním prostoru. Tyto byly odstraněny z hlediska bezpečnosti cyklistů v řadicích pruzích. Cyklisté logicky využívají souběžný široký chodník od ulice Vodní po ulici Nákladní, kterou překonají přechodem pro chodce a pokračují přes náměstí Osvobození do centra města, kde je omezena automobilová doprava. V letech 2016 a 2017 byly dle PUMM 2015 provedeny pokusy o zajištění legalizace cyklistů na chodníku, jelikož toto vedení je bezpečnější. Projekt byl zastaven Dopravním inspektorátem Policie ČR Opava, kdy bylo konstatováno, že společná stezka pro chodce a cyklisty je méně bezpečná než jízda cyklistů v provozu s 20 tis. vozidly včetně těžkých vozidel. I přes původní nesouhlas Policie ČR DI s návrhem vedení cyklistů po

chodníku mezi ulicemi Vodní a Nákladní je návrh znovu součástí PUMM s důvěrou ve schopnost Dopravního inspektorátu Policie ČR Opava uznat, že toto vedení v přidruženém prostoru je pro cyklisty bezpečnější než jízda v dopravním proudu 20 tis. motorových vozidel.

C13 Příprava a realizace propoje stezka pro chodce a cyklisty Čapkova - stezka Sady Svobody je návrhem rozšíření chodníku po hraně parku a výstavby propojení cyklistické infrastruktury mezi Sady Svobody a stezkou v přidruženém dopravním prostoru mezi ulicemi Na Rybníčku a Olbrichova. Stávající propojení je vedeno po chodníku, jelikož vstřícně ulici Čapkova jsou upravené živé plochy před Slezskou univerzitou a stezka není vedena jako 4 rameno křižovatky. Přeložení stezky jako 4 rameno křižovatky je možnou alternativou k zamezení pojezdu cyklistů po chodnicích v nároží a po přechodech pro chodce. Cílem je zlepšení plynulosti a bezpečnosti cyklistického provozu a současně zvýšení atraktivity trasy pro cyklisty v tomto úzkém hrdle jinak pěkně zřízené trasy Otice - centrum Opavy. V místě je poptávka 380 cyklistů za 8 hodin.

C15 Příprava a realizace propoje cyklistického pruhu Zámecký okruh a cyklostezky v křižovatkách je návrhem vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru na komunikaci s 14 tis. vozidly. Stezka má spojit centrum města a ulici Ratibořskou s ulicí Těšínskou. Jedná se tedy o spojení lokality bydlení a centra s lokalitou výroby a maloobchodu. Spojení je vhodné pro denní dojížděku. V lokalitě je také Slezské gymnázium. Dopravní poptávka na ulici Těšínské je 411 cyklistů za 8 hodin. Na ulici Zámecký okruh nebyl průzkum cyklistů realizován. Trasa je plánována jako cyklistický pruh na úkor jednoho pruhu čtyřpruhové komunikace, jelikož kapacita dvoupruhové komunikace je dostatečná pro intenzity 14 - 20 tis. vozidel v intravilánu města. V rámci řazení je vzhledem k rozlehlosti křižovatek a vysoké intenzitě odbočujících proudů s nutností křížení a možných střetů v řazení křižovatky plánováno převedení do přidruženého dopravního prostoru pro průjezd křižovatkou. To je navrženo i na ulici Ratibořská směrem od ulice Vodní.



Obrázek 21 Příklad bezpečného vedení cyklistů křižovatkou svou sběrných komunikací. Holandsko. Jelikož bylo zjištěno, že vedení cyklistů v řazení zatížených křižovatek v hlavním dopravním prostoru je méně bezpečné.

C16 Příprava a realizace propoje cyklistického pruhu Těšínská je návrh zajištění cyklistů v hlavním dopravním prostoru po cyklistických pruzích v hlavním dopravním prostoru. Cyklistické pruhy budou provedeny na úkor stávajících pruhů čtyřpruhové komunikace. Hlavní dopravní prostor bude přerozdělen. Návrh je v synergii s návrhem IAD 7 na snížení počtu jízdních pruhů na ulici Těšínské, kde je intenzita dopravy do 20 tis. vozidel a po dostavbě obchvatů bude dále klesat.

C17 Příprava a realizace propoje cyklostezky Těšínská - Komárov je návrhem III. etapy výstavby cyklostezky Opava - Komárov, která navazuje realizaci stezky v Komárově. Stezka je připravována po jižní straně komunikace I/11. V minulosti byly úvahy o využití tělesa komunikace, které je ve 4 pruhovém uspořádání. Toto řešení bylo zamítnuto. Trasa spojuje firmu TEVA, což je významný zaměstnavatel v regionu a celé místní části Komárov s Opavou. Pohyb cyklistů ve vozovce je nebezpečný zejména ve spirálové okružní křižovatce silnic I/11 a II/461 (I/46h), kterou musí cyklisté překonat. Stavbu je nutné realizovat prioritně, jelikož intenzita motorové dopravy 22 tis. vozidel za 24 hodin vč. těžké nákladní dopravy vytváří velmi nebezpečnou konfiguraci podmínek s možností usmrcení cyklistů. Realizační náklady jsou odhadnuty na 35 mil. Kč.

C18 Příprava a realizace úpravy polní cesty U Černého mlýna - Hlavní je návrhem úpravy polní cesty pro pojezd cyklistické dopravy v návaznosti na vazbu Komárov - Kylešovice. Trasa je dnešní alternativou spojení Komárova a Opavy do doby výstavby návrhu C17. Do výstavby stezky Raduň - Opava návrhu C37 je tato trasa vhodná také pro zajištění vazby Suché Lazce - Kylešovice bez nutnosti pojezdu silnice v extravilánovém režimu jízdy.

C19 Příprava a realizace stezky U Černého mlýna - Tovární je návrhem nové cyklistické stezky v trase Komárov Komas (žst. Komárov) a polní cesty Komárov - Kylešovice. Návrh zkrátí cestovní dobu z Komárova do Kylešovic o 2 minuty. Alternativou je využití stezky podél silnice I/11.

C20 Příprava a realizace stezky Hlučinská (Nákupní park Opava) je návrhem propojení stezky podél silnice I/46 ulice Hlučinská. Jedná se o poslední etapu propojení mezi Malými Hořticemi a Kateřinkami. Dopravní zátěž je zde 30 cyklistů za 8 hodin. Předpokládá se, že poptávka s dokončením stezky Malé Hořtice - Opava poroste. V úseku je vysoká dopravní zátěž 15 tis. motorových vozidel. Alternativní průjezd přes parkoviště obchodního centra je vzhledem k množství dopravních pohybů vozidel z bezpečnostního hlediska méně vhodný. Problémem při realizaci je neochota vlastníků OC Nákupní park Opava. Příprava stavby bude tedy problematická.

C21 Příprava a realizace stezky Ratibořská (Vrchní - Švédská Kaple) je návrh jednosměrných stezek mezi úseky s cyklistickými pruhy na ulici Ratibořské. Cyklistické pruhy jsou vynechány v úseku Vrchní - Švédská kaple. Jedná se o úsek řazení dvou křižovatek základní komunikační sítě Ratibořská x Vrchní a Ratibořská x Hlučinská s intenzitou 19 tis. vozidel za 24 hodin. Ve výhledovém období se nepředpokládá pokles intenzity dopravy. Intenzita cyklistů je zde 88 - 278 cyklistů za 8 hodin. Alternativním řešením je zrušení odbočovacího pruhu vpravo z Hlučinské, který nemá kapacitní význam a protáhnutí cyklistického pruhu až za zastávku Švédská kaple, kde začíná řazení SSZ a je zde širší chodníkový prostor i pro vedení cyklistů. V opačném směru se předpokládá vedení v přidruženém prostoru.

C23 Příprava a realizace stezky Kateřinky (Katka - Terasa) je návrhem osazení svislých značek společná stezka pro pěší a cyklisty na stávající chodník s dostatečnou šířkou. Tím dojde k propojení ulice Partyzánské (od ulice Ratibořské) po cyklostezku vedenou vnitroblokem Kateřinek. Realizace, jejíž cena se předpokládá do 30 tis. Kč. bude hrazena z městského rozpočtu.

C24 Příprava a realizace lávky (Partyzánská - Nákladní) je dlouhodobým návrhem zajištění cyklistů na pěším mostě mezi ulicemi Černá a Vodní. Trasa spojuje sídliště Kateřinky a centrum města. Je jednou ze tří alternativních propojení z Kateřinek mimo ulici Pekařskou a Ratibořskou, které překonávají řeku Opavu. Stávající most je rozdělen v polovině šířky a tím je zúžen průjezdní profil. Nutnou úpravou je rozšíření průjezdního profilu. Most je nejzatíženějším profilem v Opavě s 498 cyklisty za 8 hodin (i přes zákaz jízdy na kole).

C25 Příprava a realizace stezky Slovenská - Otická (lávka přes zářez) je navrhovanou přímou propojkou pro cyklisty mezi Kylešovicemi a sídlištěm Olomoucká. Z hlediska ÚP se jedná o průchod plochami BI, ZV, DS a Z. Stavba je vedena po soukromých pozemcích. **Navrhuje se, aby byla stavba do ÚP zanesena jako VPS⁵.** Zanesení do VPS umožní zpřístupnění pozemků pro stavbu. Pro stavby VPS není nutné platit za vyjmutí z ZPF. Bez její realizace nebude možné zajistit jiné adekvátní řešení cyklistické dopravy mezi Kylešovicemi (bydlení) a Otickou (nemocnice, obchodní zóna). Stavba je v přímé souvislosti s řešením udržitelné dopravy města a udržitelného rozvoje města. Řešení využívá terénu a mimoúrovňově překonává silnici I/57. V rámci projednání návrhové části byla sepsána petice občanů k podpoře této stavby. Bez stabilizace stavby v ÚP dojde k zastavení území BI a nebude možné stavbu realizovat. Což není ve veřejném zájmu. Trasa je navržena s co možná nejmenším převýšením. Všechny alternativní trasy mezi Kylešovicemi a Olomouckou jsou významně delší a výškově méně vhodné.

C26 Příprava a realizace stezky Hradecká (Rooseveltova - konec zástavby) je návrhem stezky mezi ulicemi Slavičí a Hobzíkova. Na ulici Hobzíkova je 239 cyklistů za 8 hodin. Jedná se o významně zatížený cyklistický tah. Na Hradecké se setkává s intenzitou 11 tis. motorových vozidel a 900 nákladních vozidel za 24 hodin na silnici I. třídy. Proto je nutné v tomto úseku na tahu Kylešovice - Vaškovo náměstí (centrum) realizovat opatření pro cyklisty.

C27 Příprava a realizace piktogramového koridoru Hobzíkova je řešením integrace cyklistů ve vozovce s šířkou 6,8 m cyklistickým piktogramem. Ulice je místní sběrnou komunikací. Hlavní dopravní prostor je ve stavu úzký pro zřízení cyklistických pruhů i ochranných pruhů. V přidruženém prostoru je zřízena alej a není možné rozšířit chodník. Úsek je rovný a přehledný s intenzitou 239 cyklistů za 8 hodin a 4,5 tis motorových vozidel za 24 hodin.

C28 Příprava a realizace lávky (8. května - Jiráskova) je návrhem úpravy lávky přes trať Opava východ - Ostrava Svinov pro spojení místní části Kylešovice s radiálou Těšínská. Jedná se o jeden ze dvou plánovaných propojení v této vazbě. Třetí propojení podél vlečky firmy Model obaly a.s. muselo být po projednání z návrhu vypuštěno. Ve směru Lávky byla u OC Tesco zjištěna intenzita cyklistů 111 kol za 8 hodin. Lávka leží na cyklistické trase 551. Stávající alternativní trasa mezi Kylešovicemi a Těšínskou je až na Nádražním okruhu. Tato je o 1,6 km delší oproti trase přes lávku.

C30 Příprava a realizace propoje Kylešovice U Hřiště - Globus je propojení Kylešovic a výrobně obchodní zóny na Těšínské ulici. Návrh využívá optimálního využití stávajícího mimoúrovňového křížení železniční trati Ostrava - Opava a současně vedení podél řeky Moravice. Navrhovaná stezka navíc kříží návrh stezky C17 Těšínská - Komárov a vytváří významnou cyklistickou křižovatku. Návrh také spojuje páteřní cyklistickou stezku podél Opavy (centrum - Globus). Stezka je převzata z řešení dle PUMM 2015.

C31 Příprava a realizace stezky Bílovecká (TQM - 8. května) je návrhem prodloužení cyklistických pruhů nebo stezky podél ulice Bílovecké pro spojení Kylešovic a centra města podél silnice II/464 s intenzitou 8 tis. motorových vozidel za 24 hodin. Intenzita cyklistů je 274

⁵ Řešení základní cyklistické infrastruktury v ÚP je běžnou praxí v mnohých městech (např. Bučovice).

kol za 8 hodin. Jedná se o velmi zatíženou motorovou i cyklistickou dopravou, kdy v navazujících úsecích jsou zřízeny jednosměrné cyklistické stezky nebo pruhy. Vhodné řešení navazuje na jednosměrné úseky. Předpokládá se řešení cyklistů pro každý směr samostatně.

C32 Příprava a realizace úpravy stezky Rooseveltova je návrhem prodloužení cyklistických stezek na ulici Rooseveltova. Ty jsou před křižovatkami ukončeny, a to již před křížením chodníků. Vhodné je prodloužení stezky až po vozovku a vytvoření cyklistických přejezdů či sjezdů do vozovky. Ve stávajícím stavu musí cyklista při jízdě po stezce nesmyslně sesedat a nasedat na kolo. Návrh obsahuje sjezd do vozovky v místě ukončení stezky do zábradlí před školou. Náklady na sjezd se předpokládají 30 tis. Kč.

C33 Příprava a realizace stezky Vančurova (Krnovská - Olomoucká) je řešením cyklistů na propojce podél ulice Vančurova ta je místní sběrnou komunikací s intenzitou provozu 11 tis. vozidel za 24 hodin a 187 cyklistů za 8 hodin. V úseku Sluneční - Olomoucká je možné vyhradit cyklistické pruhy ve vozovce. Dále je vhodné zvážit stezku v přidruženém prostoru nebo cyklistické pruhy. Řešení bude upřesněno v navazujícím stupni dokumentace. Šířka vozovky je 9,0 m. Podél rodinných domů je zřízeno podélné parkování.

C35 Příprava a realizace stezky Otická (Purkyňova - Rooseveltova) je návrh vedení cyklistů v přidruženém prostoru ulice Otická. Ta je silnicí III/4611 s intenzitou 5,5 tis. vozidel za 24 hodin. Intenzita cyklistů je 171 kol za 8 hodin. Vhodné je vedení cyklistů stezkou po severní straně ulice. Chodník má šířku 2,75 m.

C38 Oprava komunikace Suché Lazce - Podvihov je návrhem oprav povrchu vedlejší místní komunikace. Jedná se o přímě propojení mezi místními částmi. Zajištění dostupnosti do Opavy je přes plánovanou stezku C17 Těšínská - Komárov. Trasa Podvihov - Komárov - Opava centrum, měří 11,6 km a je na hraně využitelnosti pro denní dojíždění. Alternativní trasa Podvihov - Raduň - Opava (centrum) má délku také 11,6 km. Po dostavbě úseku Komárov - Opava bude trasa přes Komárov bezpečnější (mimo hlavní komunikace). Trasa přes Raduň vede po silnici II/464 S intenzitou dopravy 3 - 3,9 tis. vozidel. Úsek návrhu stezky řeka Moravice - Raduň je zařazen jako stavba C37 v rámci opatření A3.

C40 Příprava a realizace stezky podél nové komunikace Kolofíkovo nábřeží - Kaufland je návrhem stezky pro pěší a cyklisty podél nově navrhované místní komunikace v rámci opatření IAD 13.

C43 Příprava a realizace úpravy cyklostezky (Komenského - Ostroj) je návrh zajištění kontinuální stezky podél ulice Těšínské, kde je v přidruženém prostoru zbudována stezka, která je přerušovaná v místě nároží a křížení s místními komunikacemi. Na ulici Těšínské je dopravní poptávka 411 cyklistů za 8 hodin pracovního dne. Jedná se o jednu z nejvíce zatížených radiál z pohledu cyklistické dopravy ve městě.

C44 Příprava a realizace stezky Okruhy - Minigolf - sady podél toku Velká je návrhem stezky a lávky přes řeku Opavu. Na stezku je platné stavební povolení. Trasa spojuje cíle Jaktař a rekreační oblast Stříbrné jezero.

C46 Příprava a realizace stezky Stříbrné jezero - Fifejdy podél řeky Opavy je prodloužením cyklistické stezky trasy 55 podél levého břehu řeky Opavy. Trasa má rekreační účel využití. Pro dopravní účely existují paralelní trasy.

C49 Příprava a realizace stezky podél Pištského potoka je návrhem zřízení stezky pro chodce a cyklisty v místě vyšlapané pěšiny od cyklotrasy 55 po nábřeží řeky Opavy po ulici Wolkerovu. Paralelně vede málo zatížená obslužná komunikace U Cukrovaru.

C51 Příprava a realizace cyklopiktogramového koridoru Horní hráz je návrhem části spojení Kylešovice - Vaškovo náměstí. Jedná se jednu z tras z Kylešovic do centra města. Horní Hráz je místní sběrná komunikace šířky 5,5 m s omezením nákladní dopravy pro vozidla nad 3,5 t. Trasa je jednou z přístupových k cykloturistické cyklostezce podél řeky Moravice. Intenzita motorové dopravy je 2,6 tis. vozidel za 24 hodin. Zvýraznění pohybu cyklistů přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu. Vzhledem k nízkým intenzitám dopravy na alternativní trase Jižního obchvatu je možné uvažovat o zjednosměrnění ulice a zřízení cyklistických pruhů.

C52 Příprava a realizace obslužné komunikace Hradecká - Horní hráz je návrhem části řešení trasy Kylešovice - Vaškovo nám. (centrum). Stavba odvádí cyklisty ze silnice I/57 výstavbou paralelní obslužní zklidněné komunikace v rámci území pro zástavbu individuálního bydlení. Stavba je v synergii s návrhy C26, C27 a C51, které jsou řešením navazujících úseků na trase.

C54 Příprava a realizace propojení Kasárenská - U Jaktařské brány je návrh cyklopiktogramů v křižovatce z ulice Krnovská do ulice U Jaktařské brány. V ulici Krnovské již byly realizovány ochranné pruhy pro cyklisty. Alternativně je vhodné realizovat jednosměrnou stezku od ulice U Jaktařské brány do ulice Krnovská. Část návrhu byla již realizována v období 2015 - 2022 zřízením ochranných pruhů na Krnovské v úseku Kasárenská - Olomoucká.

C56 Příprava a realizace stezky Čapkova - Sady Svobody je zajištění průjezdu z ulice Čapkova z centra do ulice Na Rybníčku. Před Slezskou univerzitou je již vybudována stezka, která zde končí. Není provedena vstřícně k ulici Čapkova. Proto mají problém zejména cyklisti ve směru z centra, kteří musí křížit ulici Čapkova a pak jít po přechodu pro chodce přes ulici Olbrichova. Řešení je provést cyklostezku vstřícně jako 4 rameno křižovatky Čapkova x Olbrichova nebo v přidruženém prostoru rozšířit chodník a zřídit stezku pro peší a cyklisty s pokračováním do parku.

C57 Příprava a realizace stezky Karlovecká - Komenského sady je krátkým propojením navazujícím na cyklistické stezky v Městských sadech ve směru na Stříbrné jezero. Trasa bude nově navazovat na spojení Opava - Pilszcz, které je budováno v rámci stavby Severního obchvatu, západní část jako stavba C47. Stavba je plánována na městských pozemcích p.č.2044/4 a 2084/41, vše v katastrálním území Opava-Předměstí.



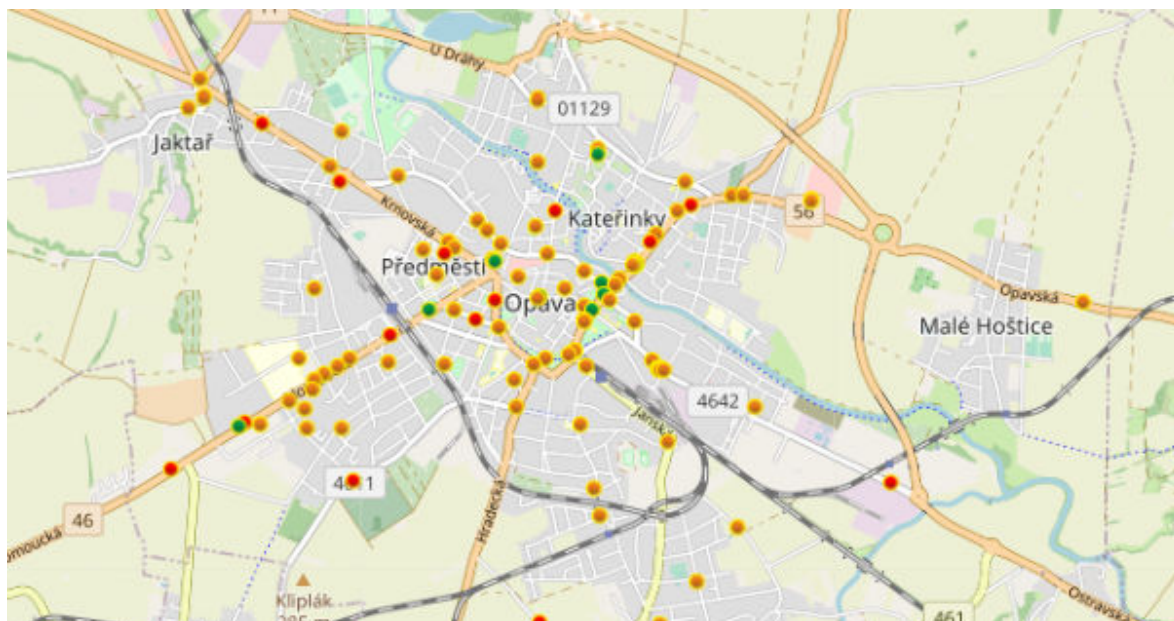
Obrázek 22 Umístění stezky C57 Karlovecká - Městské sady.

C59 Příprava a realizace jednosměrné stezky Husova je návrhem jednosměrné cyklistické stezky v opačném směru ke stávající stezce podél ulice Husova a Třída spojenců. Ulice Husova je sběrnou místní komunikací šířky vozovky 6,2 m a podélným parkováním šíře 2,0 m. Chodník je široký 2 - 2,25 m. Mezi chodníkem a vozovkou je zelený pás šíře 3 - 3,4 m se stromořadím. V úsecích trasy se pohybuje 77 - 350 cyklistů za 8 hodin. Intenzita dopravy je 5,5 - 6,5 tis. vozidel za 24 hodin. Cyklisté dle místního šetření využívají chodník, vozovku i protisměrnou cyklostezku. Nehody s cyklisty v úseku nebyly zaznamenány. V úseku nelze uvažovat o jednostranném ochranném pruhu při řešení cyklistů v hlavním dopravním prostoru vzhledem k nedostatečné šířce vozovky. Řešení cyklistů a pěších je možné v přidruženém dopravním prostoru za předpokladu, že šířka stezky pro chodce a cyklisty světlé šíře v rozmezí 2 - 3 m dle *TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty odst. 4.9.6.3 Šířkové parametry*. Tato šířka vyhovuje intenzitě 120 cyklistů a 150 chodců v obou směrech ve špičkovou hodinu. Na ulici třída Spojenců od Vaškova náměstí bylo v rámci průzkumů analytické části PUMM 2022 nasčítáno ve špičkovou hodinu pracovního dne 122 chodců na jednom chodníku a 66 chodců na druhém chodníku. Na vozovce 33 cyklistů v jednom směru a 41 cyklistů ve druhém směru. Cyklistů v přidruženém dopravním prostoru bylo na chodníku se stezkou 31 a na chodníku bez stezky 21 cyklistů ve špičkové hodině. Lze tvrdit, že intenzity cyklistů a chodců v úseku navržené stezky splňují podmínky pro zřízení stezky pro chodce a cyklisty označené značkou C9a šíře > 2.0 m (minimální šířka) dle platných *TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty odst. 4.9.6.3*.

C60 Úprava povrchu Nábřeží - Těšínská u ČOV je propojkou ulice Těšínské s paralelní stezkou pro cyklisty podél řeky Opavy. Na místní komunikaci je nestmelený povrch. Návrh sleduje udržení vhodné sjízdnosti pro cyklisty na této spojnici. Průzkum cyklistické dopravy zde nebyl proveden.

Tabulka 13 Opatření B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce
Popis cíle:	Cílem je zajištění přecházení. Nehodovost chodců se zraněním je prioritně alokována na střety ve vozovce. Střeny mimo vozovku jsou marginální. Cílem je snížit počet nehod chodců a snížit počet smrtelných nehod chodců na 0 a počet těžkých nehod chodců na 8 za 5 let.
Odůvodnění:	Nehody chodců způsobují celospolečenskou ztrátu zejména ze zranění. Opava je nadprůměrná mezi městy v nehodách s chodci proto je nutné věnovat zvýšenou pozornost snížení nehodovosti chodců v Opavě. Za 5 let bylo těžce zranění 16 chodců a 89 chodců zraněno lehce.
Nástroje k dosažení cíle:	Rekonstrukce přechodů pro chodce Realizace nových přechodů pro chodce Úprava míst pro přecházení Zajištění rozhledu pro přecházení
Synergické účinky:	B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy F4 Dopravní výchova a osvěta F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava
Klíčové úkoly:	Úprava přechodu Těšínská v křižovatce s Anenskou Nový přechod pro chodce na ulici Vančurova Nové přechody pro chodce v lokalitě Stromovka Úprava přechodu před nádražím Opava východ na Jánské Úprava přechodů pro chodce dle plánu



Obrázek 23 Nehody s chodci mezi lety 2018 -2022, tj. 5 let.

Úprava přechodu Těšínská v křižovatce s Anenskou je důležitou aktivitou pro snížení nehodovosti. Z hlediska počtu nehod s chodci za 5 let je to nejnehodovější místo v Opavě. Došlo tu za 5 let k 6 nehodám s chodci. V lokalitě se plánuje připojení autobusového nádraží a osazení křižovatky SSZ v rámci návrhu IAD 62. Pokud by k tomu nedošlo, je nutné realizovat střední ochranný ostrůvek přechodu a zkrátit délku přechodu na jeden jízdní pruh v každém směru v souvislosti s realizací aktivity IAD7.

Nový přechod pro chodce na ulici Vančurova pro potřeby zajištění dostupnosti nové bytové výstavby v lokalitě Kasáren.

Přechody pro chodce v lokalitě Stromovka je návrhem zajištění přecházení na nově budovaných komunikacích v lokalitě Stromovka. V lokalitě je pro zajištění dostupnosti území navrženo 6 přechodů pro chodce.

Úprava přechodu před nádražím Opava východ na Jánské je návrhem úpravy přechodu pro chodce před zastávkou MHD. Přechod má nedostatečný rozhled, což bezpečnostním problémem, kdy pěší vycházejí do vozovky před autobusem v zastávce. Návrhem se zvýší bezpečnost a bude zajištěn rozhled přechodu pro chodce a délka přechodu bude snížena na maximálně 7 metrů.

Úprava přechodů pro chodce dle plánu navrhuje zřízení plánu systematické úpravy přechodů pro chodce a míst pro přecházení. Prioritně budou upraveny přechody pro chodce a místa pro přecházení v místech, kde není zajištěna snížená obruba. Jedná se o místa křížící základní komunikační skelet, ale i zajišťující schůdnost pěších tras podél komunikací hlavního komunikačního skeletu. Následně budou upravována místa hodnocená v analytické části jako nevyhovující mimo základní komunikační skelet. Bude vytvořena systematická kontinuální činnost při TSO, odstraňující tyto nedostatky.

Tabulka 14 Opatření B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami
Popis cíle:	Cílem je zajištění bezpečné cesty do školy ze spádových lokalit. Zajištění bezpečné cesty do školy je přímou podporou pěší dopravy s cílem snížit počet nehod dětí a současně působit na volbu dopravního prostředku při cestě do školy a ze školy.
Odůvodnění:	Jedním z důvodů nevyužívání pěší dopravy při cestě do školy je obava rodičů o zdraví dětí. Zajištění bezpečné cesty do školy je přímou podporou pěší dopravy s cílem snížení automobilové dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	Rekonstrukce přechodů pro chodce Zajištění dohledu na přechodech pro chodce na pěších trasách do školy Zajištění dohledu Městské policie před školami
Synergické účinky:	B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce F4 Dopravní výchova a osvěta F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava
Klíčové úkoly:	Zajištění služby strážce přechodu Úprava přechodu pro chodce přes Hlavní u Ruské Zajištění bezpečnosti přechodu pro chodce přes ulici Bílovecká při zastávce Kroftova Úprava přechodu pro chodce přes třída Spojenců na Vaškově nám. Úprava přechodu pro chodce přes ulici Zámecký okruh při ulici Komárovská

Zajištění služby strážce přechodu je v Opavě dlouhodobou záležitostí. Přechody pro chodce jsou hlídány městskou policií. Místa jsou vybírána ve spolupráci se školami. Návrh počítá s pokračováním této služby. Doporučuje se rozšířit místa strážců přechodu pro místa určená k rekonstrukci před jejich realizací.

Úprava přechodu pro chodce přes Hlavní u Ruské je návrhem nebezpečně dlouhého přechodu pro chodce přes ulici Hlavní. Ulice Hlavní je sběrnou místní komunikací a přechod pro chodce má délku 11 metrů. Je navrženo vložení středního ochranného ostrova a od severní strany vysazené chodníkové plochy. Úprava přechodu je navržena s ohledem na stížnosti žáků ZŠ Opava – Kylešovice. Přechod pro chodce bude speciálně nasvětlen pro zajištění dostatečné bezpečnosti v ranních hodinách při začátku vyučování.

Zajištění bezpečnosti přechodu pro chodce přes ulici Bílovecká při zastávce Kroftova je návrhem restriktivních opatření automobilové dopravy. Ulice Bílovecká je silnicí II. třídy. Přechod byl realizován při rekonstrukci kolem roku 2015 a je umístěn nevhodně v oblouku. Rozhledové pole délky pouze 35 m přechodu vyhovuje dovolené rychlosti 40 km/h, která je v

úseku stanovena. V případě překročení rychlosti vozidel o 10 km/h není dostatečné rozhledové pole zajištěno. **Vzhledem ke stížnostem žáků ZŠ Opava Kylešovice je reálné užívání přechodu pro chodce nebezpečné.** Navrhujeme zajistit v místě měření rychlosti s vynucením dovolené rychlosti 40 km/h nebo přestavbu či přemístění přechodu tak, aby byl zajištěn dostatečný rozhled. Upozorňujeme, že pro rychlosti 60 km/hod není na přechodu zajištěn ani rozhled pro zastavení!

Úprava přechodu pro chodce přes třída Spojenců na Vaškově náměstí je návrhem zřízení středního dělicího ostrůvku přechodu na úkor odbočovacího pruhu vpravo. Odbočovací pruh vpravo bude nahrazen společným pruhem s rozšířením pro levé odbočení. Na místo pruhu přímovlevo bude umístěn střední ochranný dělicí ostrůvek přechodu. Křižovatka je řešena nestandardně. Ramena nesvírají kolmý úhel. Délka přechodu je 13 metrů, dovoleno je 7 metrů. Úprava snížení počtu pruhů nebude mít podstatný vliv na výkonnost křižovatky, jelikož odbočení vlevo z hlavní komunikace bude zajištěno rozšířením pruhu. Přechod byl označen v rámci participace se ZŠ Otickou, kdy žáci tento přechod označili jako nebezpečný. Úprava preferuje bezpečný pohyb dětí do školy. Intenzity zde jsou 10 tis. vozidel za 24 hodin na vjezdech ze všech ramen.

Úprava přechodu pro chodce přes ulici Zámecký okruh při ulici Komárovská je návrhem snížení počtu přímých pruhů na jeden v každém směru a vybudování středního dělicího ostrova přechodu pro chodce šíře 2,0 metry. Přechod má délku 14 m, je v oblouku a přes čtyři jízdní pruhy. V roce 2021 zde byl sražen 14-ti letý chlapec, řidič ujel. Ulice Zámecký okruh je silnicí II. třídy s dopravní zátěží 14 tis. Vozidel za 24 hodin. Intenzity dopravy v úseku jsou vhodné pro řešení dvoupruhovou komunikací. Návrh je v synergii s návrhem IAD 8 *Snížení počtu pruhů na ulici Zámecký okruh*. Vložení středního ostrova přechodu umožní vybudovat v křižovatce Zámecký okruh x Komárovská odbočující pruh vlevo. Úpravu lze provést citybloky a dopravním značením. Okraje přechodu jsou již bezbariérově upraveny. Přechod je na trase u Slezského gymnázia.

Tabulka 15 Opatření B5 Tvorba organizačních a technických podmínek pro řešení přestupků v dopravně nebezpečných místech

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B5 Tvorba organizačních a technických podmínek pro řešení přestupků v dopravně nebezpečných místech
Popis cíle:	Cílem je zajištění bezpečnosti silničního provozu zejména ve vztahu k možným následkům dopravních nehod na zdraví.
Odůvodnění:	Překračování dovolené rychlosti je jednou z příčin dopravních nehod. V Opavě aktuálně není v evidenci úsek se zvýšenou nehodovostí z titulu překračování dovolené rychlosti. Cílem je zajištění bezpečných podmínek pro jiné účastníky provozu.
Nástroje k dosažení cíle:	Zajištění mobilního měřicího zařízení pro městskou policii Zajištění stacionárního informativního měřicího zařízení Zajištění lokální stacionární měření rychlosti
Synergické účinky:	B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce
Klíčové úkoly:	Zajištění bezpečnosti provozu na ulici Bílovecká při zastávce Krofova

Zajištění bezpečnosti provozu na ulici Bílovecká při zastávce Krofova je návrh na zajištění restriktivních opatření na silnici II/464 s cílem vynucení dovolené rychlosti 40 km/hod ve vztahu k umístění stávajícího přechodu pro chodce v zatáčce. Nedodržování dovolené rychlosti zde zvyšuje riziko sražení dětí při cestě ze školy z titulu omezeného rozhledu na přechod pro chodce.

Tabulka 16 Opatření B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón
Popis cíle:	Cílem je zajištění bezpečnosti silničního provozu snížením rychlosti v obytných celcích mimo základní komunikační síť sběrných komunikací.
Odůvodnění:	Plošné snížení rychlosti na 30 km/hod v oblastech bytové zástavby má pozitivní efekt na snížení následků dopravních nehod s chodci a cyklisty. Snížení dovolené rychlosti dále snižuje hladinu hluku o 2 dB.
Nástroje k dosažení cíle:	Rozšíření zón 30 v obslužné části ulic s bydlením
Synergické účinky:	B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami
Klíčové úkoly:	Zřízení zón 30 v obslužných komunikací oblastí bydlení

Zřízení zón 30 v obslužných komunikací oblastí bydlení je důležitým prvkem zvýšení bezpečnosti, snížení hlukové zátěže, podpory cyklistické dopravy a řešení parkování. Celoplošný návrh zón 30 vychází z definic funkcí ulic. Zatímco sběrné ulice nezasáhne, ty obslužné, které fungují zejména pro zdrojovou a cílovou dopravu daného místa, ano.

Sběrné ulice typu Krnovská, Ratibořská, Pekařská a další mají umožňovat bezproblémové a rychlé spojení mezi jednotlivými částmi města dovolenou rychlostí 50 km/hod.

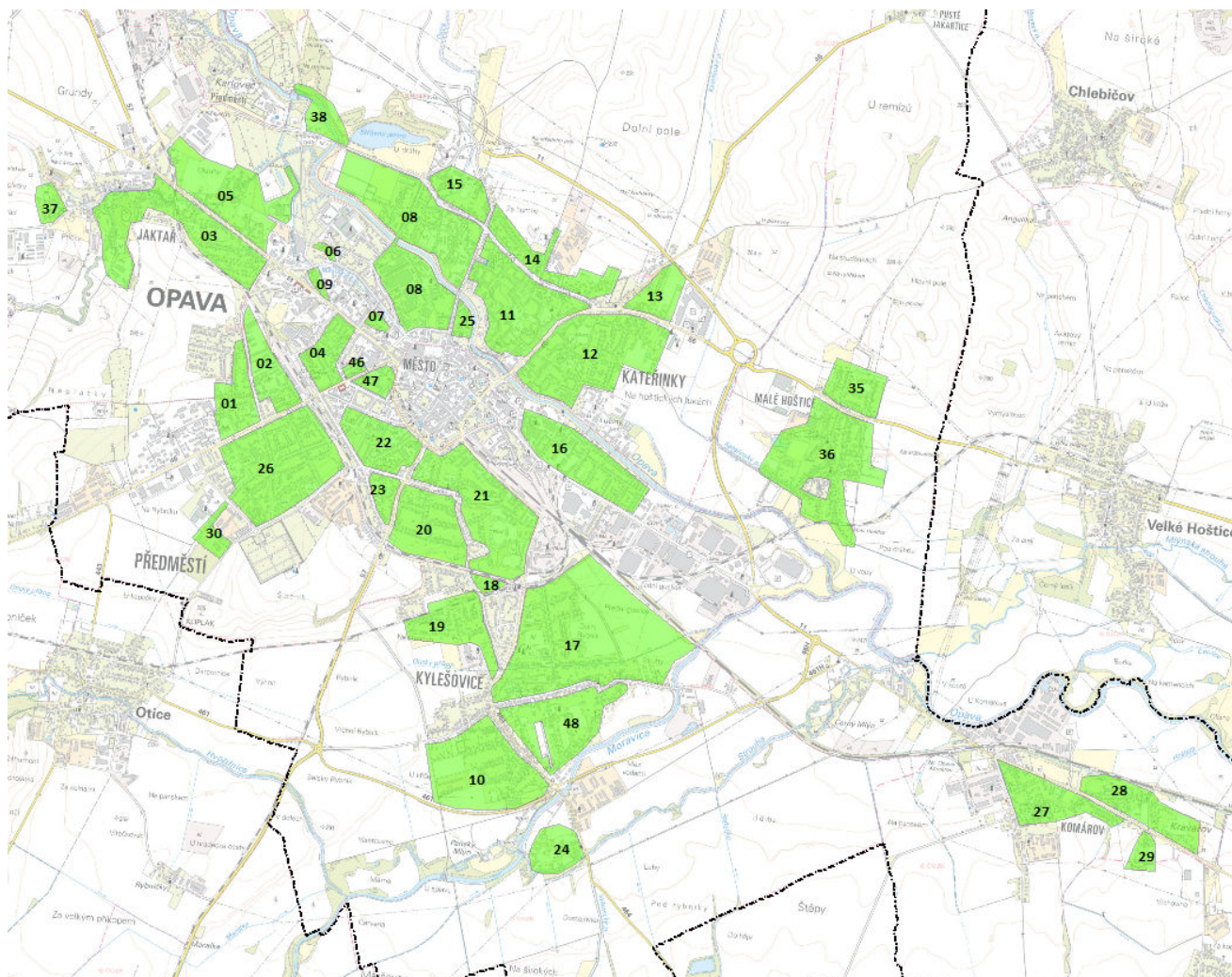
Obslužné ulice mají plnit funkci pobytovou, jelikož se z velké části jedná o ulice v obytné zástavbě. Snížení pocitu nebezpečí, omezování automobily a snížení hluku ve venkovním prostoru v obytných souborech je nejlépe dosažitelné snížením dovolené rychlosti na 30 km/hod. Snížená rychlost zejména chrání děti, ale i seniory či cyklisty a pěší. Její dodržování by mělo být celospolečenským dogmatem.

Návrh zón 30 v Opavě má působit na 2 různé cílové skupiny, jejichž chování se má změnit. První skupinou jsou řidiči. Druhou skupinou je sám magistrát města, který tím dává najevo postupnou proměnu města.

Zřízení celoplošných zón 30 dopravním značením nepředpokládá pouhou restriktci automobilové dopravy, ba naopak, dovoluje automobilům pohyb v citlivých prostorách se snížením negativních vlivů na okolí. Řidič si má uvědomit, že i zde žijí lidé.

Zřízením zón 30 dává město Opava najevo svou vůli ochraňovat vnější prostor obytných oblastí i jejich obyvatele. Úprava přichází v době zvyšování intenzit automobilové dopravy, její zatahování do vnitrobloků a ohrožování lidí. Zřízení zón 30 také pomůže prosadit v budoucnu změny uličních prostorů, jelikož jejich upořádání mnohdy neodpovídá současným potřebám.

V první etapě budou zóny zřízeny dopravním značením. V druhé etapě budou ulice v rámci přirozených rekonstrukcí řešeny stavebně. Tím se za obdobných nákladů zvýší přidaná hodnota změnou uličních prostorů, které mnohde více vyhovují době před 50 lety než dnešním potřebám.



Obrázek 24 Návrh rozšíření zón 30 v rámci opatření B6

Návrh Zón 30 vychází z několika jednoduchých předpokladů.

- 1, Zóny 30 musí umožňovat v krátké vzdálenosti dosažení sběrných ulic
 - Proto jsou navrženy zóny tak, aby bylo možné sběrný systém dosáhnout do 750 metrů.
- 2, Zóny 30 nesmí citelně zdržovat dopravu IAD
 - Proto je rozdíl časů dosažení sběrného skeletu při jízdě 50 km/hod a 30 km/hod maximálně 40 s, což je nepostřehnutelné zdržení na cestě autem.
- 3, Zóny 30 musí být ve městě celoplošné
 - Při plošném zřízení je vyšší pravděpodobnost přijetí těchto opatření a jejich respektování.
- 4, Zóny 30 musí zlepšovat podmínky života
 - Snížení hluku a míry ohrožení automobily je realizováno snížením rychlosti vozidel.

5, V zónách 30 je na křižovatkách přednost zprava

- Snížení rychlosti vozidel a počtu dopravního značení.



Obrázek 25 Dobrá praxe vyznačení zóny 30, Opava

V rámci zřizování zón 30 v Opavě bude postupováno odchylně od TP 218 Navrhování zón 30 v těchto bodech:

- **Ustupuje se od rušení přechodů pro chodce na trasách cesty do školy nebo silných pěších vazeb!**
Odůvodnění: Rušení přechodů pro chodce na trasách školní docházky nelze ospravedlnit ani odůvodnit z hlediska bezpečnosti dětí.
- **Ustupuje se od nutnosti zřizovat prvky zpomalení rychlosti na vstupu do zóny.**
Odůvodnění: Zpomalení při vstupu do zóny je zpravidla zajištěno směrovým vedením komunikací, tj. nutnosti změnit směr jízdy odbočením do zóny. Zpomalovací práh má význam pouze v případě kolize s jiným druhem dopravy např. přejezdem cyklostezky v místě začátku zóny. V takovém případě může být práh navržen v místě cyklistického přejezdu.



Obrázek 26 Dobrá praxe zřízení zóny 30 s ponecháním přechodů pro chodce, Opava

Tabulka 17 Opatření B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy
Popis cíle:	Cílem je zajištění adekvátního využívání zpevněných ploch pro jednotlivé druhy dopravy s cílem zajištění lepšího využití ploch v místech s předdimenzovanými prvky.
Odůvodnění:	Předimenzování silniční infrastruktury přináší závady v území. Uživatelům osobních vozů je poskytnuta infrastruktura na úkor bezpečného pohybu pěších, cyklistů nebo veřejné hromadné dopravy. Čtyřpruhové komunikace v intravilánu města vytvářejí bariéru v území. Po výstavbě obchvatů není nutné udržovat předdimenzovaný dopravní skelet pro individuální automobilovou dopravu. Tranzitní doprava je převedena na obchvatové komunikace. Vnější doprava využívá obchvatové komunikace a radiály.
Nástroje k dosažení cíle:	Revitalizace uličních profilů
Synergické účinky:	B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B3 Bezpečně přecházení, úprava přechodů pro chodce
Klíčové úkoly:	Snížení počtu pruhů na ulici Zámecký okruh Snížení počtu pruhů na ulici Těšínská Zjednosměrnění ulice na Horní Hrázi

Snížení počtu pruhů na ulici Zámecký okruh je návrhem IAD8 a logickým východiskem po odvedení dopravy severním a jižním obchvatem. Dle sčítání dopravy ŘSD bylo na ulici Zámecký okruh v roce 2010 celkem 12861 vozidel, v roce 2016 zde bylo 14119 vozidel a v roce 2020 zde bylo 13 773 vozidel. Dle ČSN 736110 *Navrhování místních komunikací* je ve městě výkonnost dopravní sítě určena kapacitou křižovatek. Dvoupruhová komunikace má kapacitu mezi křižovatkami 25 - 35 tis. vozidel za den. Čtyřpruhová ulice Zámecký okruh by měla kapacitu 50 tis. vozidel za den, kdyby vjezdy do ní z obou stran tj. od ulice Ratibořské i Těšínské nebyly jednopruhé. Pro převedení stávajících i výhledových intenzit dopravy při ponechání řazení v křižovatkách je vhodné uspořádání dvěma pruhy, které umožní zlepšení prostupnosti pro pěší a cyklisty. Současně se zvýší bezpečnost provozu při zachování dostatečné výkonnosti. Potenciál čtyřpruhového uspořádání nelze využít z důvodu omezených přípojení na navazující síť. Na ulici lze pořádat při dočasné uzavírací průvod či vojenskou přehlídku. Šířka hlavního dopravního prostoru umožňuje pochodování až 25 osob vedle sebe v těsném šiku aniž by jim překážely ochranné ostrůvky přechodů pro chodce.

Snížení počtu pruhů není veřejnost nakloněna. Návrh byl zařazen do anketního šetření v rámci participace, kdy odpověděno přes 800 obyvatel a návrh získal známku 3,76 při stupnici 1 – 5

jako ve škole. V případě pořádání přehlídky se navrhuje, aby vystupující nesli transparenty s podporou udržitelné dopravy.

Snížení počtu pruhů na ulici Těšínská je návrhem IAD7 a logickým východiskem po odvedení dopravy severním a jižním obchvatem. Dle sčítání dopravy ŘSD bylo na ulici Těšínské v roce 2010 celkem 17478 vozidel, v roce 2016 zde bylo 16503 vozidel a v roce 2020 zde bylo 15 665 vozidel. Dle ČSN 736110 *Navrhování místních komunikací* je ve městě výkonnost dopravní sítě určena kapacitou křižovatek. Dvoupruhová komunikace má kapacitu mezi křižovatkami 25 - 35 tis. vozidel za den. Čtyřpruhová ulice Těšínská má kapacitu 50 tis. vozidel za den. Pro převedení stávajících i výhledových intenzit dopravy při ponechání řazení v křižovatkách je vhodné uspořádání dvěma pruhy, které umožní zlepšení prostupnosti pro pěší a cyklisty. Současně se zvýší bezpečnost provozu při zachování dostatečné výkonnosti.

Snížení počtu pruhů není veřejnost nakloněna. Návrh byl zařazen do anketního šetření v rámci participace, kdy odpověděno přes 800 obyvatel a návrh získal známku 3,76 při stupnici 1 – 5 jako ve škole.

Zjednosměrnění ulice na Horní Hrázi je návrhem IAD17, který umožní zřízení cyklistických pruhů na ulici Na Horní hrázi, jako alternativy k cyklopiktogramům aktivity *C51 Příprava a realizace cyklopiktogramového koridoru Horní hráze*. Intenzita vozidel je zde do 3 tis. vozidel na 24 hodin obousměrně.

Tabulka 18 Opatření B8 Rekonstrukce komunikací a mostů

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B8 Rekonstrukce komunikací a mostů
Popis cíle:	Cílem je zajištění infrastruktury v provozu schopném stavu.
Odůvodnění:	Infrastruktura v horším technickém stavu může být příčinou dopravních nehod a zranění.
Nástroje k dosažení cíle:	Údržba komunikací Oprava komunikací Rekonstrukce komunikací Rekonstrukce mostů
Synergické účinky:	B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B3 Bezpečně přecházení, úprava přechodů pro chodce
Klíčové úkoly:	Údržba komunikací vč. stezek a chodníků Opravy a rekonstrukce komunikací vč. stezek a chodníků Rekonstrukce komunikací vč. stezek a chodníků Rekonstrukce mostů Rekonstrukce silnice III/01129

Údržba komunikací vč. stezek a chodníků je prováděna Technickými službami Opava. Roční náklady jsou 25 - 32 mil Kč vč. zimní údržby. Zimní údržba je realizována v objemu 6 - 10 mil. Kč dle klimatických podmínek. Čištění komunikací je prováděno v objemu 7 mil. Kč ročně. Technické služby Opava s.r.o., provádějí na území města Opavy správu a údržbu místních komunikací, tedy chodníků a vozovek, které jsou majetkem města Opavy. Ve městě jsou však také vozovky, tzv. průjezdní úseky pozemních komunikací, jež jsou zařazeny v síti pozemních komunikací jako silnice I. třídy a jsou ve vlastnictví Ředitelství silnic a dálnic České republiky, nebo silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Krajského úřadu Moravskoslezského kraje. Správu, včetně úklidu na všech takových vozovkách nevykonávají Technické služby Opava s.r.o., nýbrž jejich vlastníkem nasmlouvaná organizace. Rozdělení silnic dle správců.

Kromě běžného úklidu, provádí Technické služby Opava s.r.o. ve Statutárním městě Opava v průběhu celého roku, také tzv. blokové čištění místních komunikací a parkovišť. To je prováděno dle harmonogramu po jednotlivých ulicích, kdy jsou majitelé parkujících vozidel dle platné legislativy dopředu upozorňováni na to, který den a ve kterou hodinu bude právě ta jejich ulice uklizena. Žádáme, proto majitele motorových vozidel, aby respektovali dopravní značení a v uvedených hodinách a dnech auta přeparkovali a umožnili tak Technickým službám provedení úklidu pomocí speciální strojové techniky a vybavení.

Opravy a rekonstrukce komunikací vč. stezek a chodníků jsou prováděny dle plánu oprav. Stav komunikací je průběžně sledován. Plán oprav je přizpůsobován potřebě.

Rekonstrukce mostů jsou prováděny dle potřeby. V rámci návrhu jsou řešeny dva mosty. Jedná se o spojení Držkovice - Dzierżkowice návrh IAD60 a Vávrovice - Wiechowice návrh IAD59. Ty jsou navrženy k rekonstrukci.

Rekonstrukce IAD59 a IAD60 je plánovanou investicí Moravskoslezského kraje ve spolupráci s polskou stranou (Powiat Glubczycki, Gmina Branice). Bude podána žádost o dotaci v rámci Operačního programu Interreg Česko-Polsko 2021-2027 (Priorita 3 – Doprava; Cíl - rozvoj a posilování udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility).

Další mosty a lávky budou opravovány dle potřeby.

Rekonstrukce silnice III/01129 je návrhem IAD58, kterým je navržena oprava silnice II. třídy III/01129. Investorem je Moravskoslezský kraj.

Tabulka 19 Opatření B9 Vytvoření podmínek pro bezpečné odstavení kola

Strategický cíl:	B Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
Opatření:	B9 Vytvoření podmínek pro bezpečné odstavení kola
Popis cíle:	Cílem je zajištění bezpečného umístění prvků mikromobility (kola, koloběžky apod.) pro podporu cyklistické dopravy
Odůvodnění:	Zabezpečení dopravních prostředků mikromobility je důležitým prvkem zajištění udržitelnosti fungování těchto druhů dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	Výstavba koláren Výstavba parkovacích kapacit pro mikromobilitu
Synergické účinky:	A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům D8 Podpora Bikesharingu (sdílení kol)
Klíčové úkoly:	Údržba, obnova a rozvoj koláren při školách Údržba, obnova a rozvoj koláren při sportovních zařízeních Údržba, obnova a rozvoj koláren při nemocničních zařízeních Údržba, obnova a rozvoj koláren pro potřeby B+R

Údržba, obnova a rozvoj koláren při školách je návrh podpory pro výstavbu, rozvoj a údržbu koláren při mateřských a základních školách, středních školách a Slezské univerzitě. Zejména střední a vysoké školy mají při vyhovující síti cyklistických stezek potenciál snížení emisí CO₂. Mateřské a základní školy jsou prvním stupněm při výuce jízdy na kole. Jejich dopad na omezení CO₂ je zejména ve výchově dětí.

Údržba, obnova a rozvoj koláren při sportovních zařízeních je podporovanou aktivitou zajištění možnosti bezpečného parkování kola u víceúčelové haly, koupaliště, Stříbrného jezera, Městského stadionu, zimního stadionu a plaveckého bazénu.

Údržba, obnova a rozvoj koláren pro potřeby B+R je návrhem rozvoje B+R u významných uzlů veřejné dopravy. V rámci terminálu Opava východ bylo realizováno 30 míst pro jízdní kola v rámci parkovacího domu. Další kapacity pro odstavení kola jsou v přednádražním prostoru. Návrh podporuje rozvoj systému P+R u zastávek veřejné hromadné dopravy včetně železničních zastávek a stanic. Podporovány jsou samotné realizace města i koordinace realizace partnerů (vlastníků infrastruktury a dopravců). Roční údržba je plánována v objemu 1,1 mil Kč.

9. Návrh aktivit pro opatření strategického cíle "Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží"

Tabulka 20 Opatření C1 Udržení standardu a rozvoje MHD

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C1 Udržení standardu a rozvoje MHD
Popis cíle:	Cílem je zajištění financování a provozu MHD Opava
Odůvodnění:	Městská hromadná doprava zajišťuje přepravu 20 054 denně v roce 2022 což představuje 59% přepravního trhu veřejné dopravy ve městě. Je nejdůležitějším pilířem udržitelné dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	Financování MHD Rozvoj sítě linek MHD
Synergické účinky:	C2 Úprava zastávek veřejné dopravy C3 Preference vozidel MHD E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou
Klíčové úkoly:	Zajištění financování MHD Zajištění provozu MHD

Zajištění financování MHD je klíčovou aktivitou podpory udržitelné dopravy, ke které se Opava zavazuje. Výdaje na MHD za 8 let vzrostly. Od roku 2015 do roku 2022 vzrostl podíl MHD na rozdělení přepravního trhu veřejné dopravy z 57 na 59%. Oproti letům 2010 - 2012, kdy klesal počet cestujících o -3,23% ročně, dosáhl pokles počtu cestujících v období 2013 - 2019 hodnoty -2,76% ročně. V době pandemie COVID-19 přišla MHD o 33% cestujících ve dvou letech. Tento úbytek byl dán vnějšími faktory změny chování obyvatel. Celkem mezi lety 2013 - 2021 ubylo 44% cestujících a dopravní nabídka na to reagovala poklesem 5,8% dopravních výkonů. Dnes je nabídka o 40% vyšší v přepočtu na oslovení 1 cestujícího oproti roku 2013. Současně cena jízdného vzrostla mezi lety 2013 a 2021 o 15%, což je o 32% méně než byla průměrná inflace v ČR. Naopak růst kompenzace a provozní dotace města překročil tempo inflace o 19%, což kompenzovalo nízký růst cen jízdného. Od roku 2018 je upravena smlouva a je počítáno pouze s navyšováním kompenzace dle inflace.

Dopravní nabídka pro oslovení jednoho cestujícího vzrostla o 68% a reálná cena jízdného je o 32% nižší než v roce 2013 při porovnání ceny jízdného a průměrné inflace v ČR.

Drastický úbytek cestujících je dán vnějšími faktory. I přes relativní posilování dopravní nabídky a snižování ceny se nepodařilo úbytek cestujících zastavit.

Lze tvrdit, že možnosti ovlivnění dopravní poptávky po MHD v Opavě nejsou dány pouze nabídkou nebo cenou, ale významným dílem je ovlivňují také vnější faktory jako dostupnost osobního vozu.

Při započítání stávajícího postupu při navyšování ceny jízdného a nutnosti zachovat objemy nabízené dopravy jsou předpokládáné tržby a nutnost krytí provozu z rozpočtu města následující.

Předpokládá se, že vliv inflace do roku 2028 dosáhne k bázi roku 2022 celkem 25,8% a do roku 2038 pak pouze 53,3%. V prognóze je v dlouhodobém horizontu zohledněn cíl ČNB 2% inflace ročně.

Tabulka 21 Návrh kompenzace a provozní dotace MHD městem Opavou v jednotlivých letech

Rok	2021	2022	2028	2038
Krytí ztráty v mil	102	(107)	149,1	198,1
Tržby v mil	39,6	51,0	50,8	50,6

Návrh předpokládá zachování objemu služby MHD 2,7 mil. Km za rok.

Zajištění provozu MHD je stěžejním návrhem pro zajištění služby městské hromadné dopravy. Provoz zajišťuje městská společnost Městský dopravní podnik Opava, a.s. Stoletá historie, současnost i plány do budoucna ukazují, že moderní a efektivně fungující dopravní společnost není zbytečným luxusem, ale naopak nedílnou součástí Opavy 21. století.

Při provozu 70 vozidel a průměrném stáří 8 let je průměrná obměna vozového parku plánována v objemu 4,5 ks/rok.

MHD bylo v roce 2022 provozováno na 11 trolejbusových a 15 autobusových linkách a došlo k úpravě linkového vedení na 4 trolejbusové a 14 autobusových linek. Počet vypravených vozidel v pracovní den je 22 trolejbusů a 25 autobusů. V roce 2021 měl MDPO k dispozici 33 trolejbusů a 34 autobusů. Podíl nízkopodlažních vozidel dosáhl 100% a tyto jsou standardem.

V návrhovém období se předpokládá prodloužení linky 215 do lokality nového bydlení Stromovka. Dle modelu dopravy bude obsluženo 57 nových cestujících denně. Linka bude protažena o 1,6 km jednosměrně.

Pro provoz trolejbusové dopravy jsou využívány 2 trafo na měnících a 1 trafo v objektu, které bude posíleno pro potřeby dobíjení elektrobuses.

MDPO zaměstnává přes 160 zaměstnanců, z toho je 106 řidičů.

V rámci opatření je podporováno také zvýšení efektivity vedlejších činností a zázemí pro zajištění veřejné dopravy. Podporován je projekt Energetické úspory v objektech MDPO a další obdobné projekty mířící na úspory energií, snížení nákladů při zajištění provozu MHD a zvýšení efektivity činností.

V rámci rozvoje MHD je nutné realizovat nové točny se zázemím pro řidiče jedná se o točnu Prachovnik, Jaktar a točnu Stromovka.

V 3 Točna Prachovnik je navržena pro možnost prodloužení linky 213 do lokality bydlení Prachovnik. Točna předpokládá vybudování zázemí pro řidiče, které dnes v lokalitě chybí. V lokalitě Prachovnik nastupuje 121 osob do MHD a 1 do PAD za 24 hodin.

V 63 Točna Stromovka je návrh vybudování točny v lokalitě Stromovka pro prodloužení linky 215 do rozvojové oblasti bydlení. Aktuálně je rozvojová zóna Stromovka připravována. Prodloužení linky předpokládá zvýšení dopravní zátěže MHD 32 cestujících za 24 hodin.

Tabulka 22 Opatření C2 Úprava zastávek veřejné dopravy

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C2 Úprava zastávek veřejné dopravy
Popis cíle:	Cílem je zajištění bezpečné a bezbariérové infrastruktury pro používání veřejné dopravy.
Odůvodnění:	Bezpečnost a bezbariérovost zastávek je klíčovým prvkem pro zajištění kvalitní služby veřejné dopravy. Jsou sledovány zastávky MHD i příměstské autobusové dopravy. Stavba autobusového nádraží v rámci terminálu Opava východ je řešena samostatným opatřením A7 <i>Přeměna nádraží Opava východ na dopravní multimodální terminál.</i>
Nástroje k dosažení cíle:	Rekonstrukce zastávek městské hromadné Rekonstrukce zastávek příměstské autobusové dopravy Rekonstrukce železničních zastávek
Synergické účinky:	A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou
Klíčové úkoly:	Rekonstrukce zastávek: č 33 Englišova, 44 Chvalíkovice Obecní, 16 Kateřinky, 35 Komárov Komas, 37 Komárov střed, 18 Kylešovice Škola, 38 Mostní, 46 Nemocnice (PAD), 31 Otice škola, 41 Podvíhov hostinec, 13 Raduň škola, 47 Ratibořská (PAD), 32 Slavkov Černá cesta, 30 Suché Lazce střed, 25 Vaškovo nám., 28 Vávrovice, Cukrovar (zrušit záliv), 43 Vávrovice Pošta, 49 Bílovecká TQM, 48 Zámecký okruh, 50 Nákladní, 51 Mírová, 36 Slavkov, 58 Podvíhov, Na Nové, 59 Vávrovice, Femont. Rekonstrukce železničních zastávek

Návrh sleduje úpravu zastávek ve smyslu uvedení stávající infrastruktury do souladu s normovými parametry pro nové zastávky, aby byla zajištěna dostatečná kvalita služby pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Podporováno je doplnění přístřešků na zastávky, kde tyto nejsou ve stavu k dispozici. Dle průzkumu v domácnostech je pohodlí druhým nejdůležitějším prvkem pro volbu veřejné hromadné dopravy při realizované cestě. Za problematickou jej označilo 18% respondentů.

Rekonstrukce zastávek

V 33 – Englišova

Na zastávce Englišova za den nastoupí celkem 67 cestujících. Zastávka má částečně nevyhovující nástupní plochu, je opatřena signálním pásem, výška hrany nástupní plochy je vyhovující ale chybí kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložení kontrastního pásu.

V 44 – Chvalíkovice, Obecní úřad

Na zastávce Chvalíkovice, Obecní úřad za den nastoupí celkem 58 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Obě zastávky vyžadují částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 16 – Kateřinky

Na zastávce Kateřinky za den nastoupí celkem 225 cestujících. Zastávka má nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný i kontrastní. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy a vložení varovného a kontrastního pásu.

V 35 – Komárov, Komas

Na zastávce Komárov Komas za den nastoupí celkem 53 cestujících do MHD. Zastávka ve směru Opava město má nevyhovující povrch nástupní plochy, nevyhovující výšku nástupní hrany, chybí varovný i kontrastní pás. Zastávka Kateřinky ve směru Komárov úplně postrádá nástupní plochu. Obě zastávky jsou určeny k celkové rekonstrukci.

V 37 – Komárov, Střed

Na zastávce Komárov, Střed ve směru Raduň za den nastoupí celkem 118 cestujících. Zastávka má částečně nevyhovující nástupní plochu, výška hrany nástupní plochy je vyhovující ale chybí varovný i kontrastní pás. Zastávka vyžaduje minimálně částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 18 – Kylešovice, Škola

Za zastávce Kylešovice Škola za den nastoupí celkem 146 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou nevyhovující, je zde nedostatečná výška hrany nástupní plochy a chybí varovné i kontrastní pásy. Zastávky jsou určeny k celkové rekonstrukci.

V 38 – Mostní

Za zastávce Mostní za den nastoupí celkem 116 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Zastávky vyžadují minimálně částečnou rekonstrukci nástupních plochy vložением varovných a kontrastních pásů.

V 46 – Nemocnice (PAD)

Na zastávce příměstské autobusové dopravy Nemocnice za den nastoupí celkem 193 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Autobusové zastávky postrádají přístřešky pro cestující. Zastávky vyžadují minimálně částečnou rekonstrukci nástupních plochy vložением varovných a kontrastních pásů.

V 31 – Otice, Škola

Na zastávce Otice Škola ve směru Otice kaple za den nastoupí 130 osob. Chybí zde varovný i kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 41 – Podvihov, Hostinec

Na zastávce Podvihov hostinec za den nastoupí celkem 109 cestujících. Zastávka ve směru Opava má nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný i kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu. Zastávka ve směru Podvihov má nevyhovující výšku nástupní hrany, chybí varovný i kontrastní pás. Je určena k celkové rekonstrukci.

V 13 – Raduň, škola

Na zastávce Raduň škola ve směru Chvalíkovice nastoupí za den celkem 259 cestujících. Zastávka má nevyhovující nástupní plochu, nevyhovující výšku nástupní hrany, chybí varovný i kontrastní pás. Je určena k celkové rekonstrukci.

V 47 – Ratibořská (PAD)

Na zastávce příměstské autobusové dopravy Ratibořská za den nastoupí celkem 262 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Obě zastávky jsou určeny minimálně k částečné rekonstrukci vložением varovných a kontrastních pásů.

V 32 – Slavkov, Černá cesta

Na zastávce Slavkov Černá cesta za den nastoupí celkem 129 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Obě zastávky jsou určeny minimálně k částečné rekonstrukci vložением varovných a kontrastních pásů.

V 30 – Suché Lazce, střed

Na zastávce Suché Lazce Střed za den nastoupí celkem 134 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Obě zastávky vyžadují částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 25 – Vaškovo náměstí

Na zastávce Vaškovo náměstí za den nastoupí celkem 145 cestujících. Zastávka má částečně nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný a kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 28 – Vávrovice, Cukrovar

Na zastávce Vávrovice Cukrovar za den nastoupí celkem 139 cestujících. Zastávky v obou směrech mají částečně nevyhovující povrch, chybí varovné i kontrastní pásy. Doporučením je zrušení zálivu a celková rekonstrukce zastávek.

V 43 – Vávrovice, Pošta

Na zastávce Vávrovice Pošta za den nastoupí celkem 104 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Obě zastávky vyžadují částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 49 – Bílovecká, TQM

Na zastávce Bílovecká TQM za den nastoupí celkem 394 cestujících. Zastávky v obou směrech jsou částečně nevyhovující, chybí varovné i kontrastní pásy. Obě zastávky vyžadují částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu. Zastávka je na soukromém pozemku. Realizace je podmíněna spoluprací soukromého vlastníka k odprodeji.

V 48 – Zámecký Okruh

Na zastávce Zámecký Okruh za den nastoupí celkem 703 cestujících. Zastávka má částečně nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný a kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 50 – Nákladní

Na zastávce Nákladní za den nastoupí celkem 270 cestujících. Zastávka má částečně nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný a kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 51 – Mírová

Na zastávce Mírová za den nastoupí celkem 264 cestujících. Zastávka má nevyhovující nástupní plochu, nevyhovující povrch a výšku nástupní hrany, chybí varovný i kontrastní pás. Je doporučena k celkové rekonstrukci.

V 36 - Slavkov, Latarna

Na zastávce Slavkov, Latarna za den nastoupí celkem 119 cestujících. Zastávka ve směru Slavkov má částečně nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný a kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu. Zastávka Slavkov ve směru Opava úplně postrádá nástupní plochu. Zastávka je určena k celkové rekonstrukci.

V 58 - Podvihov, Na Nové

Zastávka Podvihov Na Nové má částečně nevyhovující nástupní plochu, chybí varovný a kontrastní pás. Zastávka vyžaduje částečnou rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

V 59 - Vávrovice, Femont

Na zastávce Vávrovice, Fermont ve směru Opava za den nastoupí celkem 31 cestujících. Zastávka má nevyhovující nástupní plochu, nevyhovující povrch, chybí varovný i kontrastní pás. Zastávka vyžaduje minimálně rekonstrukci nástupní plochy vložением varovného a kontrastního pásu.

Rekonstrukce železničních zastávek je prováděna v gesci SŽ. Rekonstrukce zastávek budou prováděny dle přípravy modernizace tratí a dle požadavků na zajištění bezbariérovosti.

Tabulka 23 Opatření C3 Preference vozidel MHD

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C3 Preference vozidel MHD
Popis cíle:	Cílem je zvýšení rychlosti veřejné dopravy pro zvýšení atraktivity služby
Odůvodnění:	Preference vozidel MHD a příměstské dopravy je jedním z nástrojů zvýšení oběžné rychlosti vozidel a zkrácení dojezdových časů. Jízdní doba MHD je problémem pro 13% respondentů. Jízdní doba příměstské dopravy je problémem pro 19% respondentů.
Nástroje k dosažení cíle:	Preference MHD na křižovatkách SSZ Zřízení vyhrazených pruhů pro MHD
Synergické účinky:	C5 Obnova a modernizace světelně signalizačních zařízení C6 Rozšíření, obnova IT systému ve veřejné dopravě
Klíčové úkoly:	Preference VHD na křižovatce Těšínská x Anenská Preference vozidel VHD na křižovatkách SSZ

Ve stávajícím stavu je oběžná rychlost MHD 15,3 km/hodinu u trolejbusů a 13,25 km/hodinu u autobusů. tj. 4x rychlost chůze. Na tomto se podílí odbavení předními dveřmi, rychlost dopravního proudu a zdržení v křižovatkách.

Vyhrazené jízdní pruhy Komenského a U Jaktařské brány jsou ve stávajícím stavu funkční. Preference je zajištěna zákazem motorových vozidel mimo vozidla MHD a další výjimky. V rámci zpracování návrhů bylo projednáváno uzavření části ulice Pekařská pro osobní motorovou dopravu a zajištění preference MHD. Toto nebylo podpořeno a návrh byl zamítnut v rámci projednání.

Preference VHD na křižovatce Těšínská x Anenská je stěžejním prvkem pro zajištění výjezdu vozidel MHD a příměstské dopravy z plánovaného autobusového nádraží napojeného na ulici Těšínskou. Je vhodné zajistit preferenci zejména pro vyjíždějící spoje z nádraží. Předpokládá se 354 autobusů za den při výjezdu vlevo z ulice Anenská.

Preference vozidel VHD na křižovatkách SSZ je návrhem doplnění radičů SSZ pro zajištění preference MHD. Na křižovatkách, kde byly vyměněny radiče v období 2015 - 2022 nefunguje preference MHD i když byla v rámci PUMM 2015 vyžadována.



Obrázek 27 Dobrá praxe preference vozidel veřejné dopravy, Opava

Tabulka 24 Opatření C4 Spolujízda a spolusdílení vozidel

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C4 Spolujízda a spolusdílení vozidel
Popis cíle:	Cílem je zvýšení sdílení vozidel pro snížení dopravní poptávky po parkování
Odůvodnění:	Problém s kapacitou parkování vozidel je v centru města přes den a v lokalitách bytové zástavby v noci. Sdílení vozidel mezi soukromými osobami a firmami, mezi soukromými osobami nebo službou carsharing snižuje poptávku statické dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	Nástroje nastavení parkovací politiky: Benevolence ke sdílení vozidel mezi firmou a soukromou osobou Podpora služeb sdíleného vozidla
Synergické účinky:	A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování, zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování A6 Podpora revitalizace oblastí s převažující obytnou zástavbou s přiměřeným nárůstem parkovacích a odstavných stání B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón D6 Rozšíření rezidentních zón
Klíčové úkoly:	Nastavení standardu pro sdílení firemních vozidel Podpora služeb sdíleného vozidla

Nastavení standardu pro sdílení firemních vozidel je věcí nastavení pravidel pro vydávání rezidentních karet. Sdílení vozidel mezi soukromou osobou firemním vozidlem je nejrozšířenějším sdílením vozidel vůbec. Jedno vozidlo, které přes den funguje pro firemní účely, po pracovní době plní funkci pro soukromé účely. Bez toho by bylo nutné pro zajištění obdobného standardu vybudovat dvojnásobný počet stání pro uživatele tohoto systému sdílení. Stávající pravidla pro vydávání rezidentních parkovacích karet umožňují vydání karty pro osobu bydlící v předmětné lokalitě po předložení dohody o užívání vozidla k soukromým účelům. Umožněno je přihlášení i soukromého vozidla pro účely podnikání. Zde je vyžadován doklad o zaplacení silniční daně, která byla vládou v roce 2022 zrušena. V současné době je sdílení vozidel v rámci fyzických osob a právnických zajištěno.

Podpora služeb sdílených vozidel předpokládá zájem soukromého investor o umístění sdíleného vozidla do rezidentní zóny i v případě, že zde nemá sídlo nebo provozovnu. Navrhuje se vydání povolení pro parkování a odstavení vozidel sdílené služby v rámci rezidentní zóny s deklarací, že se jedná o takovéto vozidla. Služba musí být prokazatelně veřejně dostupná. Navrhuje se vydání takového oprávnění za cenu rezidentní karty s podmínkou možnosti kontroly fungování této služby veřejnosti. V případě, že nebude prokázána funkčnosti systému pro širokou veřejnost, bude parkovací karta odebrána. V současné době se předpokládá malý zájem soukromého sektoru pro provozování této služby v Opavě a na území Moravskoslezského kraje obecně.

Tabulka 25 Opatření C5 Obnova a modernizace světelně signalizačních zařízení

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C5 Obnova a modernizace světelně signalizačních zařízení
Popis cíle:	Cílem je zajištění funkčnosti světelně signalizačních zařízení, snížení poruchovosti a dostupnosti servisu
Odůvodnění:	Technika světelně signalizačních zařízení je elektrické zařízení, morálně i funkčně zastarává. Limitní je stáří řadičů 20 let, kdy je vhodné hledat řešení výměny za novější.
Nástroje k dosažení cíle:	Rekonstrukce SSZ
Synergické účinky:	B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami
Klíčové úkoly:	Rekonstrukce SSZ Ratibořská x Nádražní Rekonstrukce SSZ Praskova x Komenského

V letech 2015 - 2022 proběhla v Opavě výměna vybavení křižovatek dle návrhů PUMM 2015 na křižovatkách Nádražní okruh x Olbrichova x Hradecká, Praskova x Jánská, Zámecký okruh x Komenského (Mrazírny) a Těšínská x Komenského. Dle PČR DI jsou na nově rekonstruované SSZ přijímány stížnosti v počtu 2-3 týdně. Stížnosti se týkají nefunkčnosti signálních plánů. Navrhuje se revidovat signální plány a doplnit preferenci MHD.

Navrhuje se rekonstruovat všechny zařízení SSZ starší 20 let.

Rekonstrukce SSZ Ratibořská x Nádražní je návrhem IAD48 obnovy křižovatky s výbavou z roku 1999. Křižovatku je nutné vzhledem ke stáří výbavy uvažovat k výměně elektroniky pro zajištění bezpečného provozu. Dopravní zátěž v křižovatce je 30 tis. vozidel za 24 hodin. Realizační cena rekonstrukce je odhadována na 15 mil. Kč.

Rekonstrukce SSZ Praskova x Komenského je návrhem IAD47 obnovy křižovatky s výbavou z roku 1999. Křižovatku je nutné vzhledem ke stáří výbavy uvažovat k výměně elektroniky pro zajištění bezpečného provozu. Dopravní zátěž v křižovatce je 16 tis. vozidel za 24 hodin. Realizační cena rekonstrukce je odhadována na 10 mil. Kč.

Tabulka 26 Opatření C6 Rozšíření, obnova IT systému ve veřejné dopravě

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C6 Rozšíření, obnova IT systému ve veřejné dopravě
Popis cíle:	Cílem je optimalizace činností při správě a provozu veřejné dopravy a zlepšení komfortu a informování cestujících
Odůvodnění:	Zvýšení komfortu a informovanosti cestujících je jedním z pilířů tvorby nabídky atraktivní udržitelné veřejné dopravy. Cílem je zjednodušení činností pro cestujícího v porozumění nutným krokům při realizaci přípravy cesty vč. výběru spoje a nákupu jízdného. Zajištění kybernetické bezpečnosti je podmínkou pro zajištění fungování služby veřejné dopravy jako takové.
Nástroje k dosažení cíle:	Zajištění informačních a prodejních systémů ve veřejné dopravě Zajištění odbavovacích systémů
Synergické účinky:	C1 Udržení standardu a rozvoje MHD E1 Služba "Seniortaxi" F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS
Klíčové úkoly:	Realizace a obnova chytrých zastávek Realizace a obnova infoterminálů Projekty na zvýšení kybernetické bezpečnosti Zajištění odbavovacích systémů dispečerských systémů

Realizace a obnova chytrých zastávek je návrhem rozšíření a obnovy stávajících chytrých zastávek. Ty byly instalovány v roce 2017 s realizační cenou 4,3 mil. Kč. Projekt inteligentních zastávek zahrnoval 20 elektronických zastávkových panelů. Realizovány byly na zastávkách Bílovecká, Vaníčková, Východní nádraží (v obou směrech), Těšínská, Vrchní, Ratibořská, Holasická, Praskova (v obou směrech), Dolní náměstí (v obou směrech), Divadlo (v obou směrech), Staré silnici, SME, U Soudu, Nemocnice, Čapkova a ve Vlašovičkách. V roce 2018 realizován na točně trolejbusů v Kateřinkách za cenu 0,12 mil. Kč. V roce 2019 realizovány na zastávkách Albert a Globus za cenu 0,25 mil. Kč. V roce 2020 na zastávkách Hřbitov, Jaktař za cenu 0,26 mil. Kč. Aktuální stáří 5 let indikuje nutnost výměny v návrhovém období do roku 2038. Aktuálně pokrývají inteligentní zastávky 67% všech nástupů do MHD. Další rozvoj je navržen na zastávkách U Cukrovaru, Kylešovice Hlavní, Šeděnkova a Psychiatrická léčebna. Předpokládaná realizační cena je 1,5 mil. Kč.

Realizace a obnova infoterminálů je návrhem pořízení prodejních a informačních terminálů. Zvýšení informovanosti cestujících a komfortu při nákupu jízdného je jedním z prvků tvorby atraktivní veřejné hromadné dopravy. Aktuálně je připravován projekt KODIS na osazení infoterminálu na nádraží Opava východ, které denně odbaví 4459 nastupujících cestujících v železniční dopravě, 1639 nastupujících cestujících v příměstské autobusové dopravě a 1001 nastupujících cestujících v MHD.

Projekty na zvýšení kybernetické bezpečnosti obsahují návrh realizace zvyšování kybernetické bezpečnosti a odolnosti informačních systémů a informační infrastruktury

MDPO, a.s. a dalších dopravců na území města Opavy proti kybernetickým hrozbám, a to prostřednictvím implementace technických opatření.

Zajištění odbavovacích systémů a dispečerských systémů je nevrženo pro potřeby zajištění obnovy odbavovacích systémů ve vozidlech a prodeje jízdenek a dispečerských systémů pro potřeby řízení a dohledu provozu a systému komunikace a řízení a sledování vozidel v reálném čase.

Na železnici je podporována instalace bezpečnostních systémů pro zajištění provozu včetně systému ECTS.

Tabulka 27 Opatření C6 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C6 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy
Popis cíle:	Cílem je zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v Opavě a zvýšení bezpečnosti při překonávání železničních tratí.
Odůvodnění:	Zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech má významný vliv na snížení počtu dopravních nehod s následky na zranění. Mezi lety 2015 - 2022 došlo v Opavě k 5 srážkám motorového vozidla s vlakem s 1 usmrcením, 2 těžkými zraněními a 2 lehkými zraněními.
Nástroje k dosažení cíle:	Zřízení závor na železničních přejezdech Mimoúrovňová křížení s tratí
Synergické účinky:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek
Klíčové úkoly:	Mimoúrovňové křížení železničních tratí Úprava železničních přejezdů

Mimoúrovňové křížení železničních tratí je navrženo pro průchod mezi ulicí Bochenkovou a bývalými Dukelskými kasárnami. V lokalitě kasáren proběhne nová výstavba revitalizace brownfield. Pro novou pěší poptávku bude řešen mimoúrovňový průchod směr ulice Bochenkova, který zkrátí pěší trasu o 650 metrů.

V rámci přeložky silnice I/11 v Komárově bude řešeno mimoúrovňové křížení trati obchvatem Komárova.

Dostavbou severního obchvatu města dojde k významnému snížení dopravní zátěže na přejezdu v ulici Palhanecké.

Mezi Kylešovicemi a ulicí Tešínská jsou navrženy stavby cyklistické a pěší dopravy pro mimoúrovňové křížení tratě.

Úprava železničních přejezdů je navržena pro zvýšení plynulosti železniční dopravy a zvýšení bezpečnosti. Aktivitu administruje Správa železnic, státní organizace.

Návrh realizace zabezpečovacích přejezdů se závorami:

P7871 ulice Tešínská: projekt připraven k realizaci, předpoklad realizace v průběhu roku 2023.

P7806 ulice Bilovecká: projekt připraven k realizaci, předpoklad realizace v průběhu roku 2023.

P7869 ulice Sportovní, Malé Hoštice: zpracována DŮR, vydáno územní rozhodnutí, územní rozhodnutí nabylo právní moci dne 14. 02. 2023.

P7870 ulice Slezská, Malé Hoštice: zpracována DŮR, vydáno územní rozhodnutí, čeká se na nabytí právní moci.

P7807 ulice Gudrichova: zatím není znám termín zahájení projekčních prací.

P7770 ulice Krnovská: v roce 2023 by mělo být zahájeno zpracovávání příslušného stupně projektové dokumentace.

P7744 Komárov (do TEVY): s ohledem na nehodovost na tomto přejezdu budou zahájeny projekční práce (termín zatím ještě není určen).

Cílem úprav výše uvedených železničních přejezdů je zvýšení bezpečnosti dopravy na nich. Pokud budou tyto přejezdy realizovány, bude docíleno, že všechny přejezdy na území města a jeho městských částí budou zabezpečeny závorami.

Tabulka 28 Opatření C7 Podpora odstranění bariér pro logistické řetězce při obsluze města

Strategický cíl:	C Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
Opatření:	C7 Podpora odstranění bariér pro logistické řetězce při obsluze města
Popis cíle:	Cílem je snížení problémů dostupnosti pro lokalizaci výroby a logistiky
Odůvodnění:	Zajištění adekvátního dopravního spojení je významným faktorem pro výběr lokality investory. Zajištění adekvátního napojení snižuje problémy generované nákladní dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	Dostavba komunikace Adekvátní dopravní napojení na železniční a silniční síť
Synergické účinky:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek
Klíčové úkoly:	Realizace spojovací komunikace Kolofíkovo nábřeží Napojení výrobních a logistických zón na nadřazený dopravní skelet

Realizace spojovací komunikace Kolofíkovo nábřeží je navržena pro zmírnění problémů obsluhy Kolofíkova nábřeží s cílovou nákladní dopravou. Tato obtěžuje průjezdem oblasti bydlení. Vhodné je vymístění firem generujících nákladní dopravu zde do oblasti s přímým napojením na nadřazený dopravní skelet. Jedná se o návrh IAD 13 propoj Holasická - Hlučinská. Propojení Kolofíkovo nábřeží – Hlučinská (50 km/hod.) je propojem s intenzitami do 1 tis. vozidel. Jedná se o lokální funkci obslužného skeletu pro odvedení nákladní dopravy z oblasti Kolofíkova nábřeží. Předpokládá se odvedení cca 30 – 40 nákladních vozidel za den. Stavba byla přesunuta do územní rezervy s realizací do roku 2038 se nepočítá.

Napojení výrobních a logistických zón na nadřazený dopravní skelet je realizováno obchvatovými komunikacemi k nimž jsou plánovány oblasti výroby a skladování dle ÚP bez nutnosti průjezdu obytnými soubory a centrální částí města.

Problematické je umístění plochy KA-Z9 dle ÚP, pro které je nutné zajistit jiné napojení než jednosměrnou ulicí Filípkova, přímé napojení na obchvat nebude možné.

Problematické je také umístění plochy KO-Z9, které nebude mít přímé napojení na obchvat. Nákladní doprava bude projíždět pro dostupnost na základní síť vnitroblokem Komárova. .

Nevhodně jsou také řešeny plochy JK-Z22 a JKZ27 jejichž obsluha vede přes lokalitu VS bez možnosti přímého napojení na nadřazenou dopravní síť. Jejich realizace zvýší těžkou dopravu pro průjezd oblastí Jaktar.

Změnu návrhu užívání nebo dodatečné připojení na ZÁKOS musí řešit ÚP ve své aktualizaci.

10. Návrh aktivit pro opatření strategického cíle "Zvýšení kvality života ve městě"

Tabulka 29 Opatření D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy
Popis cíle:	Cílem je snížení negativních vlivů z dopravy, zejména produkce CO ₂ ve veřejné dopravě.
Odůvodnění:	<p>Dekarbonizace dopravní soustavy zpomalí oteplování planety a povede k cílům, které si vytýčila EU a ČR v boji proti změně klimatu. Vyloučeny budou fosilní paliva (benzín, nafta, CNG). Úspěšnost snížení CO₂ je přímo závislá na energetické koncepci. ČR snížila závislost na fosilních palivech při výrobě elektrické energie mezi lety 2013 a 2021 z 58% na 54%. Výroba zeleného vodíku není k dispozici.</p> <p>Pro krátkodobý a střednědobý horizont je navržena obměna vozového parku a výstavba infrastruktury pro vozidla elektrické trakce, která jsou z hlediska ekonomické náročnosti nejvhodnějšími bezemisními vozidly.</p>
Nástroje k dosažení cíle:	<p>Výstavba nabíjecích stanic pro elektrobusy</p> <p>Pokračování elektrifikace vozového parku</p> <p>Výstavba a obnova infrastruktury pro bezemisní vozidla</p>
Synergické účinky:	<p>D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic</p> <p>D10 Městské elektromobily</p>
Klíčové úkoly:	<p>Obnova vozového parku trolejbusů MHD</p> <p>Obnova autobusového parku MHD elektrobusy</p> <p>Obnova autobusového parku MHD vodíkovými autobusy</p> <p>Obnova vozového parku příměstské dopravy bezemisní dopravy</p> <p>Výstavba doprovodné infrastruktury pro provoz bezemisních vozidel</p> <p>Výstavba a obnova trolejového vedení</p> <p>Zajištění základního provozu v krizových situacích</p>

Cílem opatření *D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy* je zajištění dostatečného standardu obsluhy MHD a příměstské dopravy zajištěním dostatečného počtu bezemisních vozidel pro stanovené stáří vozového parku. Bez těchto aktivit není možné provozovat MHD v dostatečné kvalitě a obhájit ani rozvíjet podíl 17% cest realizovaný MHD a příměstskou autobusovou dopravou jako udržitelnými druhy dopravy na dělbě přepravní práce v Opavě.

Aktivitami opatření je zvyšování podílu alternativních paliv v MHD a PAD. Kladný přínos má modernizace trolejových tratí na zvyšování podílu elektrické trakce a nákup trolejbusů bez i

s bateriovým pohonem pro dojezd mimo trakční vedení. Jsou podporována a navržena opatření vedoucí k obnově vozového parku autobusů CNG elektrobusey.

MDPO v roce 2021 odbavilo 5,9 mil. přepravených cestujících a v roce 2022 to bylo 7,3 mil. cestujících, což představuje meziroční nárůst o 24%. Pro zajištění provozu MHD se požaduje obnova vozového pro udržení standardu průměrného stáří vozidel do 8 let.

Současně je k dispozici 33 trolejbusů a 34 autobusů, které je nutné v návrhovém období nahradit za bezemisní vozidla.

Pro doplnění vozového parku se předpokládá využití dotačních programů IROP a Modernizační fond (např. projekty „Modernizace vozového parku MDPO - elektrobusey IROP II, Modernizace vozového parku MDPO - elektrobusey ITI, Modernizace vozového parku MDPO – vodíkové autobusy a další).

V rámci opatření jsou podporována mimo nákupu vozidel také technologická zařízení na nabíjení vozidel případně plničky vodíku dle potřeb MDPO k zajištění požadovaných objemů přepravy MHD.

V MDPO proběhlo důležité rozhodnutí ve směřování pořizování vozidel do roku 2030 a to v pořizování elektrobusey do r. 2026. Vývoj u vodíkového pohonu není zatím tak optimistický, jak se předpokládalo. Proto je přijata strategie orientace vozového parku MHD na elektrickou trakci v podobě trolejbusů a elektrobusey a v následném období po roce 2030 možnost doplnění vodíkových autobusů dle vývoje cen a technologií. Ponechána bude strategická rezerva naftových autobusů.

Obnova vozového parku trolejbusů MHD navrhuje obnovou v průměru 2,2 kusů trolejbusů ročně. Do roku 2030 bude vyměněno až 10 ks trolejbusů. Mezi lety 2026 - 2038 pak dalších 20 ks trolejbusů. Tyto jsou nezbytné pro zajištění provozu trolejbusových linek MHD ve stávajícím objemu. Parciální trolejbusy budou pořizeny v rámci objemu plánovaného počtu trolejbusů.

Obnova autobusového parku MHD elektrobusey předpokládá v letech 2025-2026 obnovu 10 ks elektrobusey s realizační cenou 130 mil. Kč za předpokládané dotace 113 mil. Kč. V letech 2027 - 2038 se předpokládá nákup dalších 24 elektrobusey. V případě, že to dotace dovolí, mohou být elektrobusey dle potřeby nahrazeny elektrobusey pro nabíjení z trolejového vedení. Ty jsou pro nasazení v Opavě vhodné, nicméně dotační programy toto řešení nesmyslně omezují. Z hlediska provozu neekonomičtěji vychází aktuálně elektrobusey. Nasazení vodíku je významně dražší.

Obnova autobusového parku MHD vodíkovými autobusy se předpokládá v dlouhodobém horizontu. Provoz vodíkových autobusů je mnohem ekonomicky náročnější než provoz elektrobusey.

Obnova vozového parku příměstské dopravy vodíkovými autobusy nebo elektrobusey bude provedena v roce 2027, kdy dojde k výběrovému řízení na nového dopravce, který bude služby zajišťovat do roku 2037.

Výstavba doprovodné infrastruktury pro provoz bezemisních vozidel je nutnou podmínkou pro provozování elektrobusey v Opavské MHD. Vzhledem k nemožnosti čerpání dotací na pořízení dostatečného množství elektrobusey s nabíjením z trakčního vedení, je nutné realizovat dvě nabíjecí stanice v depu Kylešovice a v blízkosti točny Koupaliště. Výstavba vodíkové plnicí stanice ve střednědobém horizontu je podmíněna participací příměstské dopravy na plnění vozidel v Opavě. Zástupce Moravskoslezského kraje a KODIS (koordinátor

IDS) uvažují o případné výstavbě plnicí stanice v Krnově, kde není pro potřeby MHD Opava využitelná.

Výstavba a rekonstrukce trolejového vedení je navržena prioritně na ulici Praskova pod číslem VHD 67. Rekonstrukce trolejového vedení je jednou z podmínek zajištění udržitelnosti provozu trolejbusů a parciálních trolejbusů v Opavě při zajištění bezemisní MHD. Obnova vedení na ulici Praskova zajistí vyšší plynulost a bezpečnost provozu. Rekonstrukce trolejového vedení na různých úsecích sítě bude pokračovat ve střednědobém a dlouhodobém horizontu dle potřeby. Bez údržby a rekonstrukce trolejového vedení nelze provozovat trolejbusovou bezemisní síť.

Zajištění základního provozu v krizových situacích je možné realizovat diverzifikací paliv při provozu MHD. V případě výpadku elektrické energie "blackout" je možné zajistit provoz neelektrickými vozy. Při zajištění těchto vozidel je vhodné uvažovat např. dieselelektrické hybridní vozy.

Tabulka 30 Opatření D2 Podpora veřejných prostranství

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D2 Podpora veřejných prostranství
Popis cíle:	Cílem je vytvoření bezpečného, estetického, lákavého a funkčního veřejného prostranství
Odůvodnění:	Veřejná prostranství jsou důležitá pro podporu aktivního způsobu života ve městě a podporu pěší dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	Revitalizace veřejných prostranství Tvorba nových prostranství
Synergické účinky:	E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků D8 Podpora Bikesharingu (sdílení kol)
Klíčové úkoly:	Údržba a rozvoj lokality Městských sadů Revitalizace oblasti Stříbrné jezero Údržba a rozvoj lokality centra města Výstavba nové lokality Stromovka Propoj Na Pomezí - Hlavní

Kvalitní veřejný prostor je jednou z důležitých podmínek pro tvorbu kvalitního života a veřejné společnosti. Pokračující digitalizace lidí uzavírá mimo realitu, proto je důležité vytvářet hodnoty v reálném světě v místě bydliště. Opava má potenciál být krásnější, než je tomu doposud. Estetika, jejíž standard Opava nastavila v centru města nebo Městských sadech jen obtížně hledá konkurenci v jiných městech.

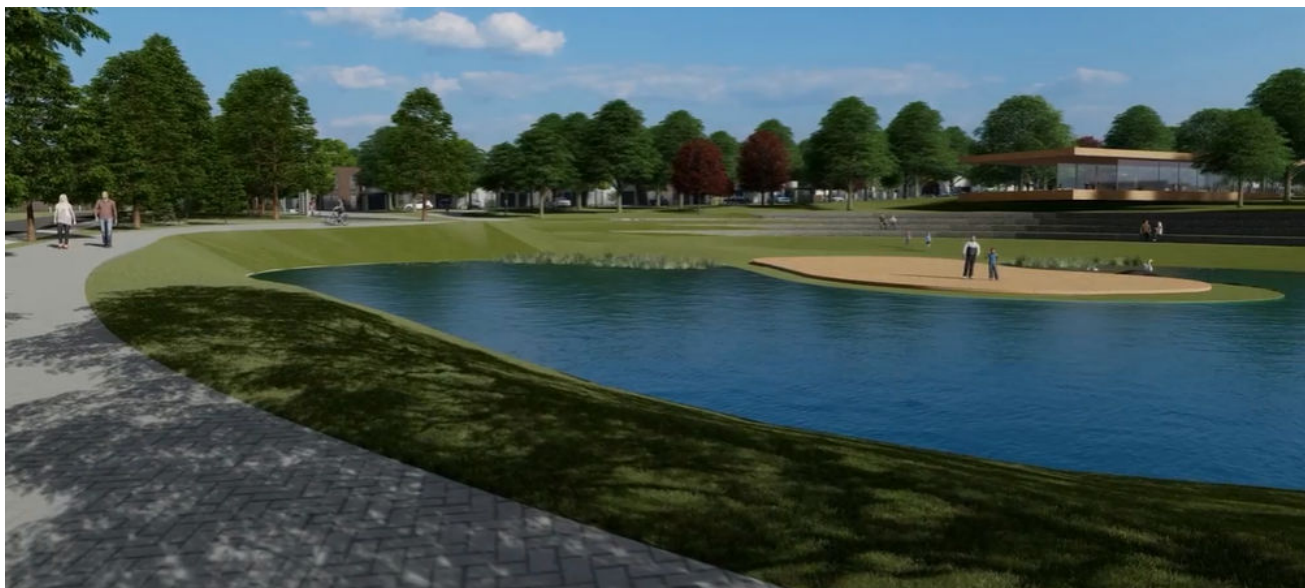
Údržba a rozvoj lokality Městských sadů je aktivitou navazující na stávající rozvoj a údržbu této lokality. Je důležitou odpočinkovou zónou s možností konání veřejných akcí a setkání (např. Den dětí)

Revitalizace oblasti Stříbrné jezero je navrhovanou aktivitou v návaznosti na realizaci projektu Propoj Stadion - Stříbrné jezero přes lávku, který byl realizován v roce 2022 dle PUMM 2015. Stříbrné jezero je důležitou rekreační lokalitou hojně využívanou místními i dojíždějícími z regionu.

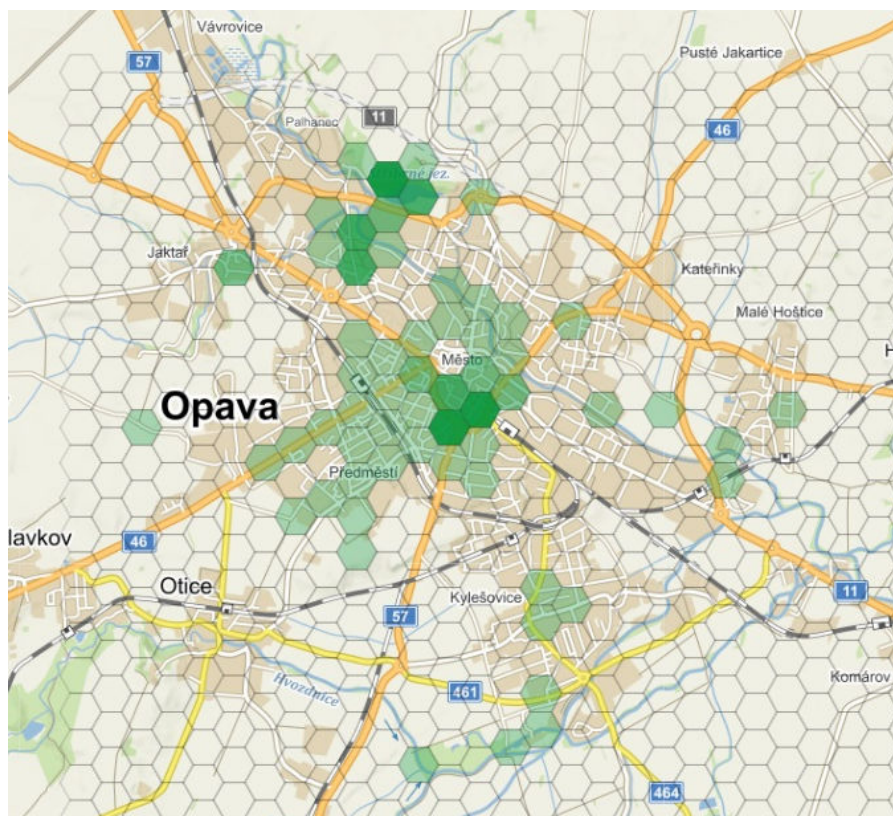
Údržba a rozvoj lokality centra města je aktivitou úpravy a údržby historického jádra města a navazujících sadů. Centrum města je důležitou lokalitou pěší a cyklistické dopravy a lokalitou setkávání lidí.

Výstavba nové lokality Stromovka je novou lokalitou v jihozápadním kvadrantu města s potenciálem vytvoření klidného veřejného prostoru s pobytovou funkcí. V rámci zklidněné zóny bydlení jsou navržena veřejná prostranství. Jsou navrženy nové komunikace v rámci návrhu IAD23 v ploše 46 tis. m². Předpokládaná realizační cena komunikací je 92 mil. Kč.

Propoj Na Pomezí - Hlavní je návrhem IAD 24 pro zajištění obsluhy individuální bytové výstavby v ploše KY-Z30 dle územního plánu. Komunikace zpřístupňuje pozemky pro rozvoj lokality bydlení. Délka komunikace je 220 m. Realizační náklady se předpokládají 8 mil. Kč.



Obrázek 28 Veřejné prostranství Stromovka, návrh



Obrázek 29 Lokality, kde se lidé dobře a odpočívají, zdroj Strategický plán Opava

Tabulka 31 Opatření D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic
Popis cíle:	Cílem je snížení negativních vlivů z dopravy, zejména produkce CO ₂ v osobní dopravě.
Odůvodnění:	Dekarbonizace dopravní soustavy zpomalí oteplování planety a povede k cílům, které si vytýčila EU a ČR v boji proti změně klimatu. Vyloučeny budou fosilní paliva (benzín, nafta, CNG). Úspěšnost snížení CO ₂ je přímo závislá na energetické koncepci. ČR snížila závislost na fosilních palivech při výrobě elektrické energie mezi lety 2013 a 2021 z 58% na 54%. Výroba zeleného vodíku není k dispozici. Provoz elektromobilu v ČR produkuje v roce 2021 ekvivalent 84 - 100g ⁶ CO ₂ dle spotřeby (14,7 kW - 20 kW/100 km) elektriny.
Nástroje k dosažení cíle:	Výstava nabíjecích rezidentních stanic
Synergické účinky:	D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy D10 Městské elektromobily
Klíčové úkoly:	Pilotní projekt výstavby rezidentních nabíjecích stanic do roku 2027 Realizace nabíjecích stanic s přípravou na zákaz prodeje vozidel se spalovacím motorem v roce 2035

Pilotní projekt výstavby rezidentních nabíjecích stanic do roku 2027 je aktivitou projektové přípravy a realizace 10 ks nabíjecích stanic v sídlištní zástavbě. Cílem je realizaci nabíjecích stanic s výkonem 7,4 - 11kW, které budou realizovány na sídlištních. V sídlištní zástavbě jsou všechny pozemky městské. Město provozuje také síť veřejného osvětlení s přípojnými body.

V současné době je neekonomické integrovat nabíjecí stanice do sloupů veřejného osvětlení. Jejich cena je několikanásobná oproti nabídce samostatně stojících nabíjecích stanic. V rámci Evropy již výstavba začala. V České republice si myslíme, že se z toho nějak vykroutíme. Naopak tlak Evropské unie v tomto směru sílí. Návrh nepředpokládá odchod ČR z EU. Proto je nutné situaci akutně řešit. Příprava a realizace nabíjecí stanice trvá v české legislativě dva roky. Proto nabíjecí stanice, které budou připravovány v roce 2024 budou uvedeny do provozu v roce 2026.

Na realizaci nabíjecích stanic není nic obtížného. Přípojný místo musí mít své vlastní měřidlo, proto je vhodné nabíjecí stanice realizovat v blízkosti trafostanice. Nabíjecí stanice musí mít vlastní kabely pro napájení, které mohou být uloženy souběžně s vedením veřejného osvětlení. Pro nabíjecí stanici není možné využít kabely veřejného osvětlení. Nabíjecí stanice je osazena RFID čipem pro identifikaci nebo QR kódem pro připojení k internetu. Poskytovatel přeúčtování může být virtuální např. EV mapa nebo obdobně. Vzhledem k omezené životnosti nabíjecí stanice a nutnosti započítání jejich odpisů do ceny elektrické energie, je nutné realizovat levné nabíjecí stanice obdobně jako to dělají lidé v rodinných domech.

⁶ 100 g CO₂ je ekvivalent naftového vozu se spotřebou 4l/100 km.

Realizace nabíjecích stanic s přípravou na zákaz prodeje vozidel se spalovacím motorem v roce 2035 je návrhem vycházejícím z nejdůležitější změny v dopravě, která město v dalších 15 letech čeká. Tyto změny jsou dány externími faktory politiky Evropské unie na kterou samotné město Opava nemá vliv. Automobilky plánují do roku 2027 srovnat ceny vozidel se spalovacími motory s elektromobily.

Do roku 2035 se mají přestat vyrábět konvenční osobní vozidla, to je dáno politikou EU.

V Opavě parkuje cca 6000 vozidel v ulicích. Dotace na rezidentní nabíjecí stanice nejsou pro nabíjení v sídlištích k dispozici. EU preferuje veřejnou dopravu jako bylo zvykem v ČR před rokem 1989. Předpokládá se, že po roce 2035 ubude počet vozidel ve městech. Dnes roste počet vozidel cca 2% ročně. Tento trend se bude zpomalovat s rostoucí cenou osobních vozidel. Automobilky avizují, že malá a levná vozidla přestanou vyrábět.

Cena ojetin vzroste s nutností pořízení nové baterie po 8 letech. Aktuálně není v prodeji žádná zázračná baterie z těch, které byly avizovány od roku 2015. Pokračuje vývoj LIPO baterií. Aktuální cena provozu elektromobilu po 20 let jeho životnosti je 2 mil. Kč (s 2x výměnou baterie v 8. a 16. roce). Takové vozidlo se vyplatí po 10 letech sešrotovat, protože cena dvou baterií je obdobná jako cena nového vozu (1 mil. Kč).

Vodíková vozidla nejsou rozšířená. První veřejná plnicí stanice v ČR je v Ostravě Vítkovicích. Palivo na 1km vyjde na cca 3,2 Kč. Stanice byla postavena za příspěví EU. Výroba zeleného vodíku je neekonomická. Provoz vodíkového vozu vyjde mnohem draž než provoz elektrického vozu.

Předpokládá se, že maximální počet vozidel ve městě bude kolem roku 2035 a dosáhne cca 7300 vozidel v řešeném území v ulicích, pak bude stagnovat nebo klesat.

Prognóza je závislá na počtu obyvatel, který v Opavě klesá rychleji, než byla prognóza z roku 2015.

Bez realizace nabíjecích stanic nebude možné elektrická vozidla pro obyvatele města provozovat. Nejefektivnější nabíjení z hlediska životnosti baterie, zatížení energetické sítě, ceny elektřiny i preference uživatelů je při odstavení vozidla přes noc.

Od roku 2027 do roku 2035 bude v Opavě nutné stavět desítky až stovky nabíjecích stanic ročně pro zajištění základní možnosti provozovat osobní vozidlo.

Nemožnost provozovat osobní vozidlo bude mít za následek odliv živnostníků a drobných firem mimo město. Politika výstavby nabíjecích stanic je také politikou podpory podnikání ve městě.

Tabulka 32 Opatření D4 Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v intravilánu města

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D4 Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v intravilánu města
Popis cíle:	Cílem je omezení zbytné nákladní dopravy v intravilánu města
Odůvodnění:	Nákladní doprava je největším emitentem resuspenze částic emisí PM _{2,5} v dopravě. Nákladní vozidlo emituje 10x více emisí než osobní vozidlo. Vymístění zbytné nákladní dopravy z města na obchvatové komunikace dopravním omezením je účelné.
Nástroje k dosažení cíle:	Omezení vjezdu nákladní dopravy
Synergické účinky:	C7 Podpora odstranění bariér pro logistické řetězce při obsluze města
Klíčové úkoly:	Rozšíření omezení nákladní dopravy

Rozšíření omezení nákladní dopravy je zřízeno na ulicích Vrchní a Ratibořská. Po dobudování jižního obchvatu Olomoucká - Krnovská a Olomoucká - Hradecká se navrhuje omezení nákladní dopravy vozidel nad 12t pro tranzit na všech radiálách města.

Po dostavbě jižního obchvatu Komárova bude provedena pro průjezd Komárovem omezení nákladní dopravy nad 12t pro tranzit.

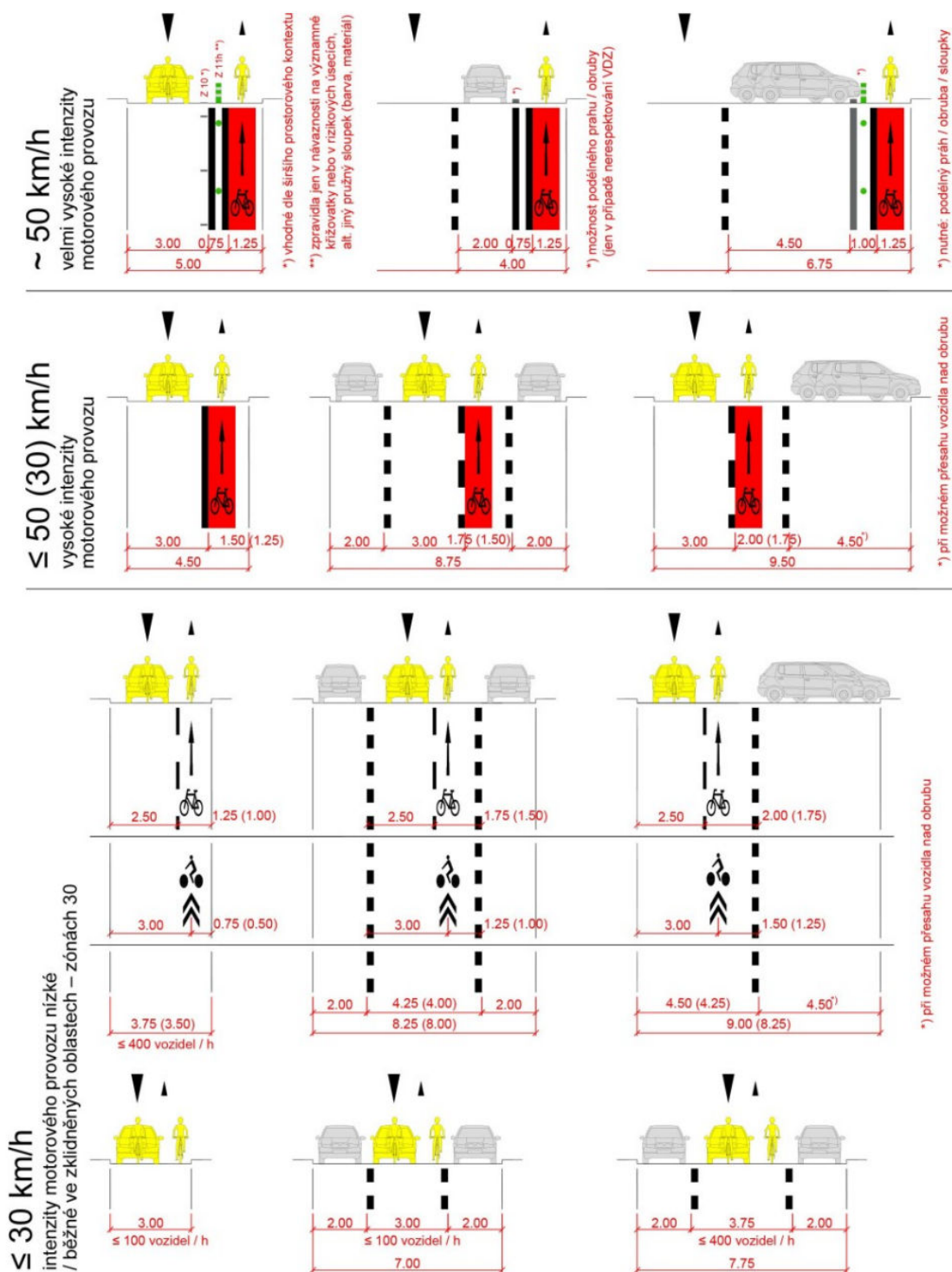
Při omezení nákladní dopravy bude vždy uvažována alternativní trasa po komunikaci shodné nebo vyšší třídy.

Tabulka 33 Opatření D5 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D5 Obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrkách
Popis cíle:	Cílem je dobudování základní sítě cyklistických tras a zajištění větší bezpečnosti cyklistů v rámci průjezdu jednosměrnými ulicemi.
Odůvodnění:	Zajištění bezpečnosti v kritických místech a snížení celospolečenské ztráty ze zranění, které je stanoveno v cíli vize 0, což je strategický dokument na národní úrovni.
Nástroje k dosažení cíle:	Příprava cyklistických pruhů v jednosměrných komunikacích
Synergické účinky:	B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy
Klíčové úkoly:	Příprava cyklistických pruhů v jednosměrných komunikacích

Příprava cyklistických pruhů v jednosměrných komunikacích navrhuje vjezd cyklistů do stávajících a nově navrhovaných jednosměrek dopravním značením dle jejich šíře následovně:

- na území města jsou možné tyto varianty vymezení jízdního pruhu pro cyklisty v jednosměrných komunikacích:
 - a)** pro šířky vozovky větší než 4,5 m včetně (bez parkování) bude použito dopravní značení: IP4b, E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen po celé délce úseku;
 - b)** pro šířky vozovky menší než 3,75 m a větší než 3,0 m včetně (bez parkování) a intenzitě provozu do 400 voz/h v zóně 30 bude použito dopravní značení: IP4b + E12a a B2+E12b; úsek bude vyznačen cyklopiktogramem; parkování bude regulováno svislým značením;
 - c)** pro šířky vozovky mezi 3,0 až 3,75 m bude při intenzitě do 500 vozů za 24 hodin a vhodných rozhledových poměrech využito obousměrné jednopruhé komunikace v zónách 30 se zákazem vjezdu Nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, za předpokladu výhyben a dobré přehlednosti.
 - d)** v případě intenzity dopravy nad 500 vozidel za 24 hodin, vozovce širší 3,0 m či nižší či nevhodných rozhledových poměrech je nutné přistoupit k restrikci parkování či přestavbě uličního profilu. Příkladem je ulice Bartoníčková ve směrovém oblouku, kde navrhujeme vymezení zákazu zastavení v oblouku a zřízení krátkého cyklistického pruhu pro potřeby míjení s vozidly pro vyloučení stávající bodové závady.



Obrázek 30 Cykloobousměrky – přehled opatření a šířkových uspořádání / Zdroj: TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty

Tabulka 34 Opatření D6 Rozšíření rezidentních zón

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D6 Rozšíření rezidentních zón
Popis cíle:	Zajištění základní dostupnosti rezidentních zón v obytné zástavbě a rozšíření rezidentních zón s rostoucí poptávkou po parkovacích a odstavných stání. Cílem je regulace dopravní poptávky cenou za parkování.
Odůvodnění:	Nemožností zaparkovat může snížit počet obyvatel v sídlištní zástavbě. Obyvatelé zástavby se mnohdy chovají nejudržitelnějším způsobem.
Nástroje k dosažení cíle:	Podpora a rozšíření rezidentních zón
Synergické účinky:	A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování, zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování A6 Podpora revitalizace oblastí s převažující obytnou zástavbou s přiměřeným nárůstem parkovacích a odstavných stání
Klíčové úkoly:	Zajištění rozšíření rezidentních zón Kontrola v rezidentních zónách

Zajištění rozšíření rezidentních zón se předpokládá v sídlištní zástavbě. Navazuje na rozšíření zóny placeného stání v centru města. V rámci návrhové části byl proveden anketní průzkum o více než 800 respondentech. Na stupnici 1 - 5, kdy 1 znamená největší podporu dostal návrh zavedení rezidentních zón v sídlištních podporu známkou 2,88. 31% respondentů vyjádřilo velmi silnou podporu, 12% vyjádřilo podporu, 20% bylo neurčitých, 11% vyjádřilo nesouhlas a 26% respondentů vyjádřil silný nesouhlas.

Zavedení rezidentních zón v sídlištních je uvažováno pro potřeby snížení poptávky po odstavení vozu v noci. Vydání rezidentní karty opravňuje k zaparkování v předmětné lokalitě. Předpokládá se, že cca 5% vozidel bude z lokality vymístěno, jelikož nebudou ochotni akceptovat nastavená pravidla. Po rozšíření ZPS+ v II. etapě se předpokládá zřízení v Kateřinkách a následně v Kylesovicích a při Olomoucké ulici.

Zřízení rezidentní zóny s možností docházkové vzdálenosti cca 500 metrů je účelným nástrojem k vymístění části vozidel mimo vnitřní lokalitu sídliště na jeho okraje.

V případě, že nejsou vybudovány tyto nárazníkové zóny je nutné realizovat v rámci sídliště podmínky pro krátkodobé stání v podobě časového omezení nebo zpoplatněného stání. Předpokládá se, že pro tyto potřeby bude vytvořena nabídka 10% ze všech míst v zóně.

V případě realizace časového omezení bude toto stání na 2 hodiny.

Druhotným problémem při zřízení rezidentního stání je vymístění parkování zaměstnanců, kteří v sídlištní bez problému přes den zaparkují na volných místech. Z praxe jsou známy případy, kdy po zavedení rezidentní zóny sílí tlak na zřízení vyhrazeného stání na školním pozemku, jelikož školy jsou významným zaměstnavatelem v lokalitě sídliště. Zřízení rezidentní

zóny musí být provedeno tak, aby nebyl na školním pozemku základních a mateřských škol zřízovaných městem nebyl navyšován počet parkovacích stání.

Kontrola v rezidentních zónách bude zajištěna městskou policií běžnou pochůzkou.

Tabulka 35 Opatření D7 K+R u škol

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D7 K+R u škol
Popis cíle:	Cílem je zajistit zvýšení bezpečnosti dětí při cestě do školy a ze školy.
Odůvodnění:	Živelné vysazování dětí před školou před začátkem vyučování a po konci vyučování vede k nebezpečným situacím. Zejména před základními školami Otická a Kylešovice dochází k najíždění vozidel rodičů na chodník s potřebou krátkodobého parkování. To nelze jinak omezit než fyzickou zábranou pro zajištění bezpečného pohybu dětí.
Nástroje k dosažení cíle:	K+R je místem se zajištěnou bezpečnou cestou do školní budovy
Synergické účinky:	B4 Bezpečných cest do školy ve spolupráci se školami A5 Podpora rozšíření zóny regulace parkování, zlepšení podmínek rezidentního a krátkodobého parkování
Klíčové úkoly:	Zajištění míst pro bezpečné vysazování dětí u bezpečné cesty do školy

Zajištění míst pro bezpečné vysazování dětí u bezpečné cesty do školy je takový návrh zajištění cesty žáků do školy, kdy část cesty je konána automobilovou dopravou a část cesty (část blíže škole) je konána pěšky nebo na koloběžce.

Požadavky na K+R jsou před školní docházkou pro krátkodobé vyložení žáků. Toto zastavení se běžně realizuje na komunikaci s vysednutí žáka na chodník. Při odpolední nakládce je zdržení vozidel delší, proto vozidla zpravidla vyčkávají na parkovacích místech, pokud jsou k dispozici. Vlivem vhodných návrhových dopravních opatření dojde k regulaci dopravy především v ranní a odpolední špičce.

Tabulka 36 Opatření D8 Podpora Bikesharingu (sdílení kol)

Strategický cíl:	D Zvýšení kvality života ve městě
Opatření:	D8 Podpora Bikesharingu (sdílení kol)
Popis cíle:	Nabídnout obyvatelům další možnost alternativní přepravy po městě
Odůvodnění:	Podpora a rozvoj sdílených kol je důležitým prvkem zajištění udržitelnosti fungování cyklistické dopravy a přepravy po městě.
Nástroje k dosažení cíle:	Zvýšení počtu stanic Bikesharingu
Synergické účinky:	B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B9 Vytvoření podmínek pro bezpečné odstavení kola
Klíčové úkoly:	Zajištění zvýšení počtu stanic Bikesharingu

Zajištění zvýšení počtu stanic Bikesharingu

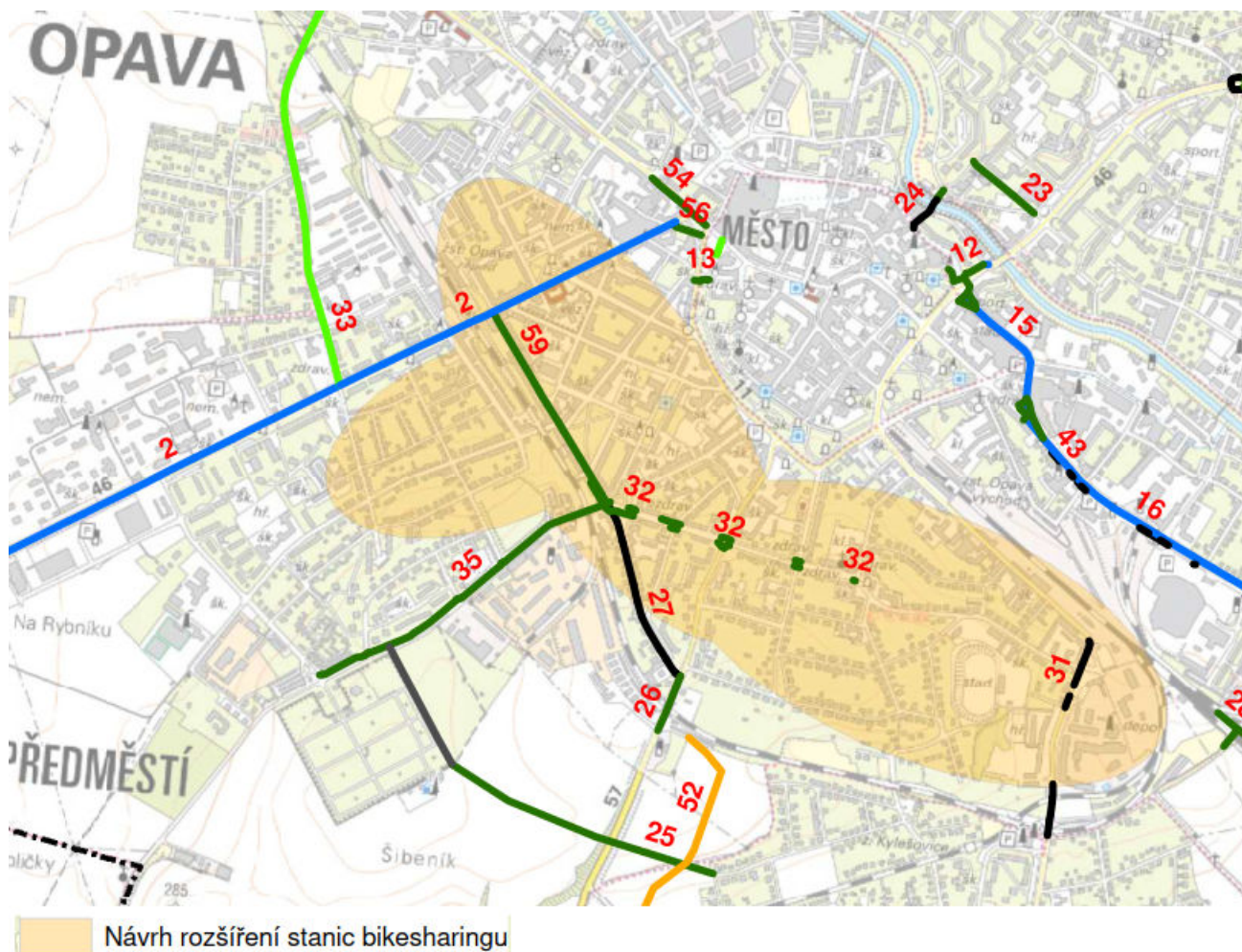
Momentálně je v Opavě k dispozici 100 sdílených kol na více než 40-ti výpůjčních stanicích. V dalších letech je v plánu vytvoření dalších míst pro stání kol a to především v okrajových částech města.

Aktuálně je vydáváno na službu 1,8 mil. Kč ročně. 200 tis. je plánováno na rozvoj stanic od 01. 03. 2023. Ve strategickém plánu je rozvoj služby navrhován.

Pro rok 2023 se navrhuje rozšíření stanic do lokalit Jurečkova, Hlavní, Malé Hoštice - Fotbalové hřiště, Malé Hoštice - Kaplička, Malé Hoštice - Cihelní, Palhanec - Mrazírny, Palhanec - Hasičárna a Vávrovce - Jantarova.

V dalších letech se navrhuje rozšíření služby zejména v lokalitě Englišova - Hobzíkova - Tyršova.

V rámci služby bude vyhodnocováno využití jednotlivých stanic a prováděna jejich případná průběžná korekce.



Obrázek 31 Návrh rozšíření stanic Bikesharingu

Tabulka 37 Opatření D9 Snižování negativních vlivů hluku z dopravy

Strategický cíl:	E Ekonomický a společenský rozvoj města
Opatření:	D9 Snižování negativních vlivů hluku z dopravy
Popis cíle:	Omezení negativních vlivů hluku z dopravy
Odůvodnění:	V rámci opatření je navržena aktualizace hlukových map se stanovením opatření ke snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku a nadlimitnímu hluku. Z dosavadního hlukového mapování vyplynulo, že nadlimitním hlukem, jenž může mít vliv na zdraví člověka, je zasaženo 40 % evropské populace.
Nástroje k dosažení cíle:	Strategické hlukové mapy Protihlukové opatření
Synergické účinky:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón
Klíčové úkoly:	Využití aktualizace hlukových map Realizace protihlukových opatření

Využití aktualizace hlukových map v 5 ti letých cyklech, které jsou zpracovávány v rámci Strategického hlukového mapování ČR. To je prováděno na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Směrnice Environmental Noise Directive, END) je Česká republika jako členský stát EU povinna pořizovat Strategické hlukové mapy (SHM) a navazující akční plány (AP). Aktuálně je dostupné 3. kolo hlukového mapování z roku 2017. V mapovém portálu aplikace je možné zobrazit 5 dB pásma hluku v okolí hlavních zdrojů hluku a v aglomeracích. Aplikace obsahuje také přehled počtu hlukem zasažených osob, domů, školských a lůžkových zdravotnických zařízení v katastrech jednotlivých obcí. Z těchto podkladů vyplývá, že obyvatelstvo Moravskoslezského kraje je nadlimitním hlukem zasaženo v 5 – 40 % případů podle daného území, s nejvyšší mírou zátěže v aglomeracích. V Opavě je podél silnic I/11, I/46, I/56 a I/57 vystaveno hluku nad 60 dB 1677 osob.

Realizace protihlukových opatření je závislá na možnostech řešení ve stávajících uličních profilech. Nejúčinněji lze řešit hluk na novostavbách v extravilánu. Odvedení tranzitní a těžké dopravy ze zastavěného území je prováděno v rámci opatření A1. Současně na nových úsecích budou provedena protihluková opatření, aby splňovala limity pro hluk z dopravních staveb. Na ulici Krnovská bylo v rámci akčního hlukového plánu pro hlavní komunikace navrženo využití nízkohlučného asfaltu na ulici Krnovské mezi ulicemi U Náhonu a náměstí Republiky. V lokalitě byla realizována protihluková opatření pro vnitřní prostředí staveb. V rámci protihlukových opatření je navržena přeložka silnice I/11 Opava, Komárov - jižní obchvat, I/11 Nové Sedlice obchvat a I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká a Olomoucká - Bruntálská.

Základní přístupy k protihlukovým opatřením lze strukturovat do 4 skupin.

1. urbanisticko-architektonická řešení, zde patří např. umístění nových budov ve vzdálenosti od komunikace, využití bariérového efektu stavbami, které nevyžadují protihlukovou ochranu apod.
2. Urbanisticko-dopravní řešení, zde patří např. nové trasy komunikací, svedení dopravy do komunikací, kde je možné provést protihluková opatření, vyloučit tranzitní dopravu ze zastavěného území města, preferovat udržitelné druhy dopravy, organizovat klidové zóny s omezeným vjezdem vozidel, obslužné komunikace neplánovat jako průjezdné.
3. Dopravně-organizační opatření je např. omezení rychlosti nebo omezení vjezdu nákladních vozidel.
4. Stavebně technická opatření obsahují návrhy a realizaci protihlukových stěn, speciálních asfaltů. Na budovách se jedná o zvýšení zvukové neprůzvučnosti pláště budov.

Tabulka 38 Opatření D10 Městské elektromobily

Strategický cíl:	E Ekonomický a společenský rozvoj města
Opatření:	D10 Městské elektromobily
Popis cíle:	Snižování emisí CO ₂ městem a jeho organizacemi
Odůvodnění:	V rámci opatření je navržen nákup bezemisních vozidel pro potřeby městského úřadu a městských organizací.
Nástroje k dosažení cíle:	Výměna osobních vozidel se spalovacím motorem za bezemisní vozidla Realizace infrastruktury pro bezemisní vozidla
Synergické účinky:	D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic E1 Služba "Seniortaxi"
Klíčové úkoly:	Nákup a provozování osobních bezemisních vozidel

Nákup a provozování bezemisních vozidel je pro obce, školy církve a obchodní společnosti spoluvlastněné veřejným subjektem podporováno z Národního programu Životního prostředí, kde je možné na osobní vozidlo získat dotaci 300 000 Kč a na výstavbu nabíjecí stanice pak 30 tis. Kč. Podpora nepřesáhne 50%. Elektromobil pořízený s touto dotací je stále významně dražší než vozidlo s konvenčním pohonem. Rozdíl mezi benzinovým vozidlem a elektromobilem je cca 500 tis. Kč. Alternativou jsou hybridní vozy, které jsou cenově přijatelnější než elektromobil a mají nižší spotřebu paliva. Dle energetického mixu ČR produkuje provozování elektromobilu zde o 42% emisí CO₂ méně než provoz naftové varianty vozu. Toto je vykoupeno vyššími náklady. Je proto navrženo při koupi vozu pro zajištění potřeb magistrátu města Opavy a organizací zřízovaných statutárním městem Opava zvážení vozu s nižšími emisemi CO₂, byť za vyšší cenu.

Navrhuje se sledování cenové úrovně elektromobilů a jejich dotací.

11. Návrh aktivit pro opatření strategického cíle " Ekonomický a společenský rozvoj města "

Tabulka 39 Opatření E1 Služba "Seniortaxi"

Strategický cíl:	E Ekonomický a společenský rozvoj města
Opatření:	E1 Služba "Seniortaxi"
Popis cíle:	Nabídnout seniorům a zdravotně handicapovaným osobám přepravu do lékařských zařízení a úřadů.
Odůvodnění:	Podpora a rozvoj služby "Seniortaxi" je důležitým prvkem zajištění bezpečné přepravy po městě pro seniory a handicapované osoby.
Nástroje k dosažení cíle:	Finanční podpora klientů služby "Seniortaxi"
Synergické účinky:	A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků
Klíčové úkoly:	Zajištění finanční podpory klientů služby "Seniortaxi"

Zajištění finanční podpory klientů služby "Seniortaxi"

Senior taxi mohou využívat klienti nad 70 let a držitelé průkazu ZTP. A to k cestám k lékaři, na rehabilitaci, na úřad, do knihovny a podobně. Od loňského roku mohou službu, kterou dotuje radnice, využít také obyvatelé osmi městských částí. Jízda po Opavě seniory vyjde na 30 korun, cestující z městských částí zaplatí 50 Kč. Senior taxi mohou klienti využít 4x do měsíce.

Služba "Seniortaxi" je dotována částkou 0,5 mil Kč za rok z rozpočtu města. Provozovatelem je MDPO. Bylo projednáno rozšíření služby, kdy bylo dohodnuto, že služba bude podporována pouze ve stávajícím objemu.

Tabulka 40 Opatření E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou

Strategický cíl:	E Ekonomický a společenský rozvoj města
Opatření:	E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou
Popis cíle:	Rozvojové plochy jsou důležitým prvkem pro udržení počtu obyvatel města a zvrácení negativního trendu úbytku obyvatel. Zajištění adekvátní nabídky veřejné dopravy je podmíněno přípravou infrastruktury pro provoz veřejné dopravy v území.
Odůvodnění:	Plánování zavádění adekvátní obsluhy veřejné dopravy v nových plochách bydlení je stěžejní činností PUMM jelikož nástroje územního plánu jsou v tomto omezené. Po realizaci staveb jsou již možnosti doplnění obsluhou veřejné dopravy omezené. Proto je nutné tyto plánovat v souběhu s plánováním zastavění území.
Nástroje k dosažení cíle:	Prověření a návrh obsluhy ploch nové výstavby
Synergické účinky:	C1 Udržení standardu a rozvoje MHD F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS
Klíčové úkoly:	Zajištění obsluhy v lokalitě Stromovka Zajištění obsluhy v lokalitě Kasárna

Zajištění obsluhy v lokalitě Stromovka je navrženo včetně výstavby nových komunikací návrhu IAD 23 v ploše 46 tis. m². Předpokládaná realizační cena komunikací je 92 mil. Kč. Předpokládaná plocha chodníků je 13 tis. m² s realizační cenou 21 mil. Kč. Celková realizační cena za 5 etap výstavby se předpokládá 443 mil. Kč. V rámci zajištění provozu MHD se předpokládá výstavba 7 nástupních hran VHD 61, VHD 62 a VHD 65 a 1 točny VHD 63. S realizační cenou 6 mil. Kč.

Zajištění obsluhy v lokalitě Kasárna pro zajištění obsluhy revitalizované lokality Kasárna na ulici Vančurova je navržena výstavba 2 nástupních hran VHD 64 s předpokládanou realizační cenou 1 mil. Kč.

Tabulka 41 Opatření E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků

Strategický cíl:	E Ekonomický a společenský rozvoj města
Opatření:	E3 Podpora pěší zóny v centru města a bezbariérových chodníků
Popis cíle:	Cílem je zajištění fungování pěší zóny v centru města a zajištění schůdných bezbariérových pěších tras
Odůvodnění:	Pěší zóna v Opavě definuje historické centrum navazující bezbariérové pěší trasy mají za cíl zajištění základní dostupnosti pěších vč. osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace.
Nástroje k dosažení cíle:	Podpora pěší zóny Úprava a doplnění bezbariérových pěších tras
Synergické účinky:	A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce
Klíčové úkoly:	Zajištění provozu pěší zóny Obnova a dostavba infrastruktury pro pěší

Zajištění provozu pěší zóny obsahuje podporu pěší dopravy a cyklistické dopravy. Pěší zóna Ostrožná realizovaná v letech 1996-97 finančním nákladem 18,4 mil. Kč byla tzv. experimentální stavbou. Bylo těžké předvídat, jak bude tato změna přijata veřejností, nebyly zde zatím žádné zkušenosti. Vyloučení dopravy na jedné z nejživějších opavských ulic, to byla obrovská změna jak v myšlení těch, kteří zde žili a podnikali, tak zástupců státní správy a samosprávy, kteří o ní měli odpovědně rozhodnout. To vyžadovalo určitý čas, získat a aplikovat zkušenosti odjinud, seznámit se záměrem odbornou i laickou veřejnost, projednat obslužnost jednotlivých objektů s jejich majiteli, a to se značnou dávkou diplomacie⁷. V rámci organizace dopravy je zřízena zklidněná zóna. Zásobování je dovoleno od 22 do 10 hodin. Cyklistům je vjezd povolen po celý den. V rámci plánu mobility navrhuje zachování stávající pěší zóny centra města s plochou 28518 m².

⁷ zdroj www.opava-city.cz



Obrázek 32 Pěší zóna Opava

Obnova a dostavba infrastruktury pro pěší je plánována zejména v lokalitě Stromovka, kde je uvažováno o výstavbě 13 tis. m² chodníků s realizační cenou 21 mil. Kč pro zajištění dostupnosti nové výstavby.

V návaznosti na výstavbu bydlení v lokalitě Dukelská kasárna na Vančurově ulici je navrženo mimoúrovňové křížení tratě mezi Dukelskými kasárnami a Bochenkovou ulicí. Mimoúrovňové křížení má délku 140 metrů.

Obnova chodníků bude probíhat dle potřeby. Hodnocení tras je provedeno v analytické části, kde jsou identifikovány chodníky s nevyhovujícím krytem hodnocené jako částečně vyhovující. Délka chodníků s částečně vyhovujícím krytem je 11,8 km. Tyto jsou navrženy k předláždění. Délka chodníků s nevyhovujícími podmínkami pro pěší je 16,8 km. Zde jsou zahrnuty také úseky navržených stezek pro pěší a cyklisty např. C17 stezka Těšínská - Komárov, C28 Příprava a realizace lávky (8. května - Jiráskova).

12. Návrh aktivit pro opatření strategického cíle " Zlepšení image města "

Tabulka 42 Opatření F1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy

Strategický cíl:	F Zlepšení image města
Opatření:	F1 Budování pozitivní image udržitelné dopravy
Popis cíle:	Cílem je zajistit povědomí výhod nízkouhlíkové dopravy a udržitelné dopravy analogicky např. k třídění odpadu
Odůvodnění:	Fosilní zdroje jsou vyčerpateľné a každá cesta provedená vozidlem na fosilní paliva bude v blízké budoucnosti považována za zbytečnou.
Nástroje k dosažení cíle:	Realizovat aktivity zajišťující informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest
Synergické účinky:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město D3 Podpora alternativních paliv vozidel IAD a rozvoj nabíjecích stanic D4 Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v intravilánu města D9 Snižování negativních vlivů hluku z dopravy D10 Městské elektromobily F2 Komunikace s veřejností v rámci MA21 F4 Dopravní výchova a osvěta
Klíčové úkoly:	Budování pozitivní image udržitelné dopravy

Budování pozitivní image udržitelné dopravy je komplexní dlouhodobý proces. Cílem je zajistit povědomí výhod nízkouhlíkové dopravy a udržitelné dopravy analogicky např. k třídění odpadu.

Fosilní zdroje jsou vyčerpateľné a každá cesta provedená vozidlem na fosilní paliva bude v blízké budoucnosti považována za zbytečnou.

Ústřední postavou v rozhodovacím procesu je člověk. Okamžikem volby cíle cesty a volby dopravního prostředku ovlivňujeme realizaci cesty a její vlivy vč. negativních vlivů na životní prostředí.

Náplní opatření je realizovat aktivity zajišťující informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest

V rámci aktivity jsou podporovány workshopy a akce, kdy používání udržitelné dopravy je příkladem pro ostatní.

Množství aktivit lze realizovat v synergii s opatřením F2 Komunikace s veřejností v rámci MA21.

Tabulka 43 Opatření F2 Komunikace s veřejností v rámci MA21

Strategický cíl:	F Zlepšení image města
Opatření:	F2 Komunikace s veřejností v rámci MA21
Popis cíle:	Zvyšovat kvalitu města nejen současných obyvatel, ale i dalších generací. <i>Nápady pro Opavu</i> - různé nápady občanů na zlepšení okolí, které se sami vyberou a realizují.
Odůvodnění:	
Nástroje k dosažení cíle:	Spolupracovat s veřejností formou plánování různých aktivit a projektů, nabízet školení nejen pro veřejnost, ale také pro odborníky a publikovat tyto aktivity na webu a dalších informačních kanálech.
Synergické účinky:	A4 Zlepšení přístupnosti veřejných budov, prostranství a MHD pro tělesně postižené B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón D2 Podpora veřejných prostranství
Klíčové úkoly:	Místní agenda MA21 Problematika udržitelné dopravy v participativním rozpočtu

Místní Agenda 21 (MA21) je proces, který usiluje o aplikaci obecných zásad Agendy 21 v konkrétních podmínkách měst, obcí a regionů. Prostřednictvím strategického plánování a řízení, aktivního zapojování veřejnosti a dalších klíčových partnerů (neziskových organizací, škol, podnikatelů, sdružení) do života města pomáhá zvyšovat kvalitu života nejen jejich současných obyvatel, ale také život generací jejich dětí. Je to proces, který není dán zákonem ani vládním nařízením, závisí na vůli místních úřadů. Přesto vychází z oficiálních závazků, ke kterým se Česká republika připojila na tzv. Summitu Země v Riu de Janeiro v roce 1992 společně s dalšími desítkami zemí světa.

Město Opava se nyní nachází v kategorii C a chtělo by si tuto kategorii udržet. Kategorie C je mezi českými obcemi nejrozšířenější, nicméně si žádá dodržení určitých kritérií. Mezi povinnosti v této kategorii patří to, že město musí mít koordinátora a politika pro MA21, pořádat osvětové kampaně, které můžete znát, jako Den Země, Den stromů, Dny zdraví nebo třeba Evropský týden mobility. Dále také musí spolupracovat s veřejností formou plánování různých aktivit a projektů, nabízet školení nejen pro veřejnost, ale také pro odborníky a publikovat tyto aktivity na webu a dalších informačních kanálech.

Pod záštitou participativního rozpočtu vyhláší město každý rok tzv. *Nápady pro Opavu*, kdy občané podávají různé nápady na zlepšení okolí, a pak si z nich sami vybírají, které se budou realizovat. Město každý rok vymezí část svého rozpočtu, ze kterého se realizují Vaše nápady. Pro nápady bude otevřena pouze jedna kategorie, do které můžete přihlásit svůj projekt s cenou v maximální výši 750.000 Kč.

Problematika udržitelné dopravy v participativním rozpočtu je navržena jako pilotní projekt. Doprava je z participativních rozpočtů mnohdy vyjmuta. Je navrženo, aby určitá část mohla být využita na řešení udržitelné dopravy jako pilotní projekt participativního dopravního rozpočtu. Může se jednat o zřízení sjezdu, úpravu dopravního značení, předláždění zastávky,

realizaci zklidnění dopravy nebo retardéru nebo obdobné drobné aktivity, které lze realizovat například do 1 - 2 let.

Tabulka 44 Opatření F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS

Strategický cíl:	F Zlepšení image města
Opatření:	F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS
Popis cíle:	Cílem je integrace veřejné dopravy v regionu Opavsko v rámci IDS Moravskoslezského kraje
Odůvodnění:	IDS Moravskoslezského kraje zajišťuje koordinaci mezi příměstskou dopravou a MHD
Nástroje k dosažení cíle:	Podpora a zapojení MHD Opava do IDS
Synergické účinky:	C1 Udržení standardu a rozvoje MHD
Klíčové úkoly:	Integrace MHD do IDS

Integrace MHD do IDS zahrnuje pokračování v integraci veřejné dopravy na Opavsku. MHD Opava je součástí IDS Moravskoslezského kraje. Aktivity IDS jsou v díkci firmy Koordinátor ODIS s.r.o.

Integrovaný dopravní systém (IDS) je obecná forma organizace dopravy založena na:

- jednotném tarifu
- jednotných přepravních podmínkách
- jednotném přístupu ke koordinaci jízdních řádů
- koordinované nabídce více dopravců pro zajištění dopravní obsluhy na daném území

Navrhuje se podporovat všechny kroky, které povedou k integrované dopravní nabídce včetně sjednocení kvality nástupišť na území města. Nedoporučuje se výstavba terminálů na okraji města, naopak je navržena podpora přestupních bodů MHD+PAD+VLAK na zastávkách na radiálách Krnovská, Ratibořská, Olomoucká, Hradecká a na ulicích Nákladní a Zámecký okruh.

V rámci koordinace činností je navržena výstavba autobusového nádraží pro zajištění příměstské dopravy.

V rámci aktivity je doporučeno spolupracovat na rychlém odbavovacím zařízení pro komunikaci s čipovými kartami IDS, rozšíření informačního systému a obslužného systému pro statistiku a zpracování dat, sjednocení standardů systém distribuce a plnění karet, systém kontroly platnosti a používání karet a jednotnou marketingovou strategii v rámci IDS.

Služby IDS obsahují informační činnosti vč. informací v uzlových přestupních bodech (Opava východ). Na dopravní obslužnost je vydáváno 1,3 mil. Kč za rok.

Tabulka 45 Opatření F4 Dopravní výchova a osvěta

Strategický cíl:	F Zlepšení image města
Opatření:	F4 Dopravní výchova a osvěta
Popis cíle:	Zajištění zvýšení bezpečnosti provozu informováním a výchovou účastníků silničního provozu
Odůvodnění:	Rizika spojená s přecházením vozovky, jízdou dopravních vozidel vč. jízdních kol a bezpečností na zastávkách
Nástroje k dosažení cíle:	Informovat veřejnost o změnách organizace dopravy, o měření rychlosti, realizovat měření rychlosti a semaforey s detekcí rychlosti projíždějících vozidel
Synergické účinky:	B2 Bezpečně na kole, usnadnění průjezdu města cyklistům B3 Bezpečně přecházení, úprava přechodů pro chodce B6 Zklidňování dopravy ve městě, tvorba Zón 30 a obytných zón C2 Úprava zastávek veřejné dopravy F2 Komunikace s veřejností v rámci MA21
Klíčové úkoly:	BESIP Osvěta střetů mezi cyklistou a zemědělskou technikou

BESIP a dopravní výchova a osvěta je dlouhodobý proces, který začíná v mateřských školkách a končí prací se seniory. Významná část je prováděna v rámci aktivit BESIP. Osvětové akce budou zaměřeny zejména na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Vhodné je zmínit rizika spojená s přecházením vozovky, jízdou dopravních vozidel včetně jízdních kol. Užíváním nedovolených látek apod. Vhodné je také aktivně pracovat s bezpečností na autobusových zastávkách a informovat cestující o vhodném chování ke snížení rizika krádeže nebo napadení.

V rámci opatření je vhodné informovat veřejnost o měření rychlosti. Realizovat měření rychlosti a semaforey s detekcí rychlosti projíždějících vozidel. BESIP je dotován z rozpočtu města částkou 204 tis. ročně.

Osvěta střetů mezi cyklistou a zemědělskou technikou je návrh, který reaguje na vážnou dopravní nehodu mezi traktorem a cyklistou na cyklotrase. Vzhledem k nemožnosti těmto nehodám zabránit byla navržena tato aktivita v rámci BESIP a EVVO, která byla konzultována s ředitelem Masarykovy střední školy zemědělské, který se k aktivitě vyjádřil kladně. Současně v rámci EVVO by bylo možné získat na aktivitu finanční prostředky. V rámci aktivity by mělo dojít ke zprostředkování informací cyklistům, jak se zemědělská technika na cyklostezkách může chovat, jaké má rozhledové pole řidič, na co si dát při předjíždění, objíždění či jiném manévru kolem zemědělské techniky pozor. Možné je také zapojení dětí ze základních škol nebo v rámci týdne mobility.

Cílem je zprostředkovat co nejvíce informací o možném střetu mezi cyklisty a zemědělskou technikou s cílem zlepšit předvídaní možného chování účastníků provozu formou cíleného každoročního programu.

Tabulka 46 Opatření F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava

Strategický cíl:	F Zlepšení image města
Opatření:	F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava
Popis cíle:	Adekvátní projektová příprava a projednání je stěžejní pro následnou realizaci zvolených dopravních řešení připravovaných projektů
Odůvodnění:	Projektová příprava dopravních staveb je komplikovaná a zdlouhavá. Odůvodnění výběru zvolené varianty řešení musí být již v prvotních úvahách o návrhu dostatečné.
Nástroje k dosažení cíle:	Zpracování dopravního modelu Tvorba jednotlivých stupňů dokumentace a jejich projednání
Synergické účinky:	A1 Převedení tranzitní dopravy mimo město A2 Podpora kvalitního napojení na nadřazenou silniční a železniční síť A3 Podpora kvalitního cyklistického napojení na okolní obce B1 Bezpečně křižovatky, úprava křižovatek B7 Podpora přestavby nebezpečných lokalit kolizí mezi jednotlivými druhy dopravy B8 Rekonstrukce komunikací a mostů
Klíčové úkoly:	Kvalitní příprava dopravních dokumentací a zpracování dopravního modelu Nizkoemisní zóna Segment E-commerce Citylogistika Modrozelená infrastruktura Navrhování uličních prostorů

Kvalitní příprava dopravních dokumentací a zpracování dopravního modelu

Obsahuje aktivity zajišťující adekvátní přípravu dopravních dokumentací pro připravované projekty/stavby, vč. podpory architektonických soutěží.

Vybrané stavby navrhované v rámci plánu mobility je nutné dále prověřit studií proveditelnosti dříve, než bude přikročeno k jejich projektové přípravě. Studie proveditelnosti se zpravidla zpracovává ve variantním řešení a obsahuje posouzení EIA, které je součástí výběru nejvhodnější varianty.

Model dopravy byl zpracován jako multimodální model v rámci PUMM a je vhodné jej dále používat pro hodnocení staveb. Model dopravy je důležitým podkladem při výpočtu dopravních zátěží IAD resp. počtu cestujících na jednotlivých linkách veřejné dopravy v případě návrhu jejich úpravy. Model dopravy slouží pro posouzení vhodnosti návrhů je jedním z podkladů při stanovení prognózy změny dělby přepravní práce. Bez dopravního modelu nelze beze vsí pochybnosti posoudit vhodnost řešení navrhovaných velkých dopravních staveb. Nutnost

posouzení výhledových dopravních zátěží i vhodnost použití dopravního modelu při jejich stanovení vychází z ČSN.

V rámci aktivity je navržena role manažera mobility. V současné době je role rozdělena mezi několik osob, které spolu své činnosti koordinují.

Nízkoemisní zóna není navrhována. V současné době je návrh nízkoemisní zóny obtížně obhajitelný. Dle metodiky MŽP je cca 90% emisí pevných částic reemisí a druhotnou emisí z otěru pneumatik a brzdových destiček. Omezení jízdy vozidel vybraných roků výroby má také sociální aspekt. Předpokládá se, že největším znečišťovatelem ovzduší z hlediska pevných látek jsou lokální topeniště. Současně v Opavě není doprava tak intenzivní, aby byl zaznamenán problém s emisemi dusíku z naftových vozidel. Předpokládá se že maximální přírůstek emisí NO₂ z dopravy je do 2 mg/m³, u PM₁₀ je 4 mg/m³ a u PM_{2,5} 1,3mg/m³. V roce 2035 se předpokládá zákaz prodeje osobních vozidel s motorem na fosilní paliva. Již stávající vozidla na trhu mají velmi malé emise pevných částic ze spalování. Snížení emisí z dopravy bude probíhat obměnou vozového parku.

Segment e-commerce v posledních letech nepřetržitě roste. Změna chování spotřebitelů směrem k pohodlnému nakupování on-line přinesla mimo rychlý rozvoj segmentu i pozitivní změny v technologiích logistických služeb a sofistikaci procesu nákupu. Očekává se pokračující nárůst bezhotovostních plateb a bezkontaktního způsobu doručení do výdejního místa a rozšiřování samoobslužných výdejních boxů.

Negativa segmentu e-commerce mohou být např. nižší poměr přepravní práce a dopravní práce, dále protisměrná přeprava a prázdné jízdy, což se může s nárůstem segmentu projevit na dopravních výkonech nákladní dopravy.

Segment e-commerce je tržní záležitostí, kdy se nepředpokládá zapojení města do regulace či podpory služby.

Citylogistika je oblastí zajištění obsluhy města zbožím. Je odvětvím, ve kterém některá města v Evropě plánují nákladní dopravu a suplují roli tržního prostředí. Dochází k plánovanému hospodářství zajištění služby veřejným sektorem. Vzhledem k nízkým zjištěným intenzitám dopravy Opava neuvažuje o zavedení veřejné služby v oblasti citylogistiky. Současnou obsluhu města zajišťují soukromé společnosti. Množství terminálů je umístěno u krajského města Ostravy na koridoru TEN-T.

Modrozelená infrastruktura řeší způsoby šetrného hospodaření s vodou v městském prostředí nejen pro pracovníky samosprávy a státní správy, ale také pro projektanty, architekty, investory, developery i řadové občany. Cílem je zajistit co nejlepší implementaci prvků MZI na různých úrovních rozhodovacích i čistě realizačních procesů, která budou vycházet z jednotné metodiky a vzájemné integrace různých profesí.

Šetrné hospodaření s vodou vyžaduje minimalizaci nepropustných povrchů a implementaci ploch, povrchů a substrátů pro retenci a vsakování vody umožňující růst vegetace (zejména stromů), což vyžaduje nové uvažování o prostorovém uspořádání ulic a o využití nových projekčních a technických postupů.

Přesnější definice požadavků na instalaci modrozelené infrastruktury a šetření s vodou obsahují adaptační strategie nebo manuály modrozelené infrastruktury.

Navrhování uličních prostorů se řídí českými státními normami. Uliční prostory se skládají z komunikací a zeleně. Jejich podíl je dán potřebami dopravy v daném místě a potřebami bije se změnou klimatu. Dle ČSN 736110 je zeleň součástí komunikace. Při tvorbě uličních profilů bude brán zřetel na estetiku, funkčnost a ekonomické hledisko.

13. Akční plán PUMM Opava na roky 2023 - 2027

Akční plán obsahuje souhrn prioritních aktivit, které byly vybrány v široké diskusi s partnery projektu, veřejností a politiky. Akční plán obsahuje 18 balíčků aktivit se synergickým efektem.

13.1. Souhrn aktivit č. 1 – Podpora MHD

Synergie činností pro zajištění kvalitní MHD je udržení financování MHD ve stávajícím objemu objednané služby tj. 2,7 mil. Kč za rok a modernizace vozového parku a realizace podpůrných prvků přechodu na bezemisní paliva.

V krátkodobém horizontu se předpokládá přechod na elektrickou trakci elektrobusů a trolejbusů. Cílem je udržení vozového parku s průměrným stářím 8 let.

Stěžejní aktivity jsou rozděleny mezi opatření C1 Udržení standardu a rozvoje MHD, kde jsou navrženy základní objemy provozované služby a její financování a D1 Podpora alternativních paliv vozidel veřejné dopravy, kde jsou navrženy nutné podmínky pro zajištění provozu MHD, kterými jsou obnova vozového parku, dostupnost nabíjení a udržitelný provoz a modernizace trolejového vedení. Základní aktivitou je nákup moderních vozidel MHD a modernizace trolejového vedení.

Rozvoj linkového vedení je navržen v rámci opatření E2 Podpora nových ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou, kde je navržena nově obsluha lokality Stromovka.

Úprava zastávek je řešena v rámci opatření C2 Úprava zastávek veřejné dopravy, kde jsou navrženy úpravy stávajících zastávek.

13.2. Souhrn aktivit č. 2 – Řešení problematiky přestupního bodu Opava východ

Souhrn aktivit koordinuje řešení individuální automobilové dopravy (IAD), veřejné hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Tato aktivita přetrvává v PUMM již od roku 2015, kdy v aktualizaci došlo k úpravě návrhu. Cílem je vytvořit multimodální přestupní bod Opava východ přesunem příměstské dopravy na zastávce Opava východ do nové polohy autobusového nádraží. Tím budou řešeny zejména bezpečnostní a provozní záležitosti příměstské dopravy. Po projednání je ideální řešení pro cestující nástupů na hraně v přednádraží nahrazeno provozně vhodnější úpravou na autobusovém nádraží. Prioritně musí být řešena závada přechodu pro chodce mezi autobusovými zastávkami před nádražní budovou v rámci opatření B3 Bezpečné přecházení, úprava přechodů pro chodce.

V realizační fázi PUMM 2015 - 2022 byl postaven parkovací objekt P+R, B+R v rámci přestupního bodu Opava východ. Ten umožňuje v aktuální fázi vymístění parkování vozidel v přednádraží pro potřeby pěší a veřejné hromadné dopravy.

Návrh řeší umístění autobusového nádraží v docházkové vzdálenosti Opava východ v rámci návrhu VHD6.

Od řešení cyklistů v přednádražním prostoru a návazném úseku k ulici Zámecký okruh v přidruženém prostoru dle PUMM 2015 se po projednání ustoupilo.

Aktivita si vyžádá investiční náklady 200 mil. Kč. Spolufinancování městem se předpokládá 20% - 40% ve výši 40 - 80 mil. Kč.

Synergií aktivit bude vybudován multimodální přestupní uzel s kapacitou 10 tis. nastupujících cestujících za den.

13.3. Souhrn aktivit č. 3 – Odvedení tranzitní dopravy

Odvedení tranzitní dopravy počítá s výstavbou obchvatů Opavy do roku 2020 (2025 – severní obchvat Východní část) a dále po roce 2030 s výstavbou jižního obchvatu Komárova.

Aktivitou je IAD č. 2 dokončení výstavby západní části severního obchvatu je předpokládána na rok 2024. Stavba je financována ŘSD. Stavba je v realizaci, předpoklad jejího zprovoznění 09/2023.

Aktivitou je IAD č. 3 Jižní obchvat Olomoucká - Hradecká a obchvat Otic je stavbou ŘSD a MSK. Předpokládaný termín realizace je rok 2027. Stavba je v přípravě.

Aktivitou je IAD č. 6 Jižní obchvat Olomoucká - Bruntálská je stavbou ŘSD s realizací do roku 2028. Stavba je v přípravě.

Aktivitou je IAD č. 5 je výstavba Jižního obchvatu Komárova, která je stavbou ŘSD s předpokládanou realizací do roku 2029. Stavba je v přípravě.

Aktivitou opatření D4 je Omezení provozu nákladních vozidel nad 12 t mimo dopravní obsluhy pro radiály vnitřního města směrem. Současně se předpokládá toto omezení v Komárově. Realizace je předpokládána na roky 2028 - 2029.

13.4. Souhrn aktivit č. 4 – Parkovací politika

Souhrnem aktivit pro podporu odstavování vozidel jsou myšleny aktivity zvyšující počet stání ve vysokopodlažní zástavbě a současně rozvoj zóny placeného stání ZPS+ a v II. etapě zón placeného stání. Tyto opatření jsou navrženy pro pokrytí části deficitu parkování.

Aktivity počítají se zřízení ZPS+ jako rozšíření stávající zóny placeného stání. V lokalitě budou zavedeny rezidentní a abonentní karty a instalovány parkovací automaty pro potřebu krátkodobého stání. Návrh počítá s realizací v objemu 1400 parkovacích míst z nichž minimálně 250 bude realizováno pro krátkodobé stání. Návrh počítá s vymístěním 350 vozidel dlouhodobého parkování.

Zvýšení počtu stání v sídlištní zástavbě v akčním plánu počítá s realizací 40 nových parkovacích míst u OC Katka s realizační cenou 5 mil. Kč a dále počítá s revitalizací ulic a zřízení kolmého stání ke stávající vozovce i za cenu přeložek inženýrských sítí. Toto řešení je investičně i provozně násobně levnější než řešení parkování v parkovacích objektech. Parkovací objekty pro rezidentní stání jsou obtížně akceptovatelné. Pouze cca 3% obyvatel akceptuje odstavení vozidla v parkovacím objektu za tržní cenu.

Aktivitou je vytvoření nových stání vyznačením na stávajících komunikacích za využití možností ČSN 736110 a realizace zón 30 s omezením vjezdu Nákladní dopravy.

Aktivitou je výstavba nových stání v zeleni.

Aktivitou je změna organizace dopravy na jednosměrný provoz a zřízení odstavných stání po jedné straně za předpokladu zřízení nástupních ploch HZS dle návrhu a zajištění obousměrného pohybu cyklistů.

V rámci parkovacího domu Skladištní musí být vytvořena nabídka pro dlouhodobé stání vozidel bez progresivní sazby.

13.5. Souhrn aktivit č. 5 – Snížení počtu nehod v křižovatce Nákladní x Oblouková

Aktivitou pro snížení nehodovosti v křižovatce Nákladní x Oblouková je výstavba okružní křižovatky na místě stávající dočasné okružní křižovatky z citybloků. Realizace dočasné křižovatky dle PUMM 2015 měla za cíl snížit těžká zranění chodců v původní průsečné křižovatce. Tento cíl byl v realizační fázi v roce 2017 splněn. Realizací nedošlo ke snížení nehodovosti, ale pouze ke snížení následků nehod. Proto je navržena úprava na plnohodnotnou okružní křižovatku. Návrhem budou také upraveny nevhodně umístěné přechody pro chodce, které jsou příliš blízko okruhu křižovatky. Náklady na realizaci jsou předpokládány na 50 mil. Kč. Z rozpočtu města se předpokládají náklady 15 mil. Kč. Zbylé náklady jsou alokovány MSK, jelikož se jedná o komunikaci III. třídy.

13.6. Souhrn aktivit č. 6 – Drobná a organizační opatření v cyklistické dopravě

Souhrn aktivit drobná organizační opatření v dopravě je zaměřen na rychlé úpravy, které nepotřebují dlouhou přípravu ani významné finanční zdroje. Aktivity nejsou podmíněna jinou stavbou.

Soupis aktivit:

Ratibořská (Vodní - Nákladní) je stavbou cyklo č. 12, která navazuje na stávající cyklopruh směrem do centra na ulici Ratibořské a pokrývá potřeby cyklistické dopravy až po ulici Nákladní, kde je uvažováno s převedením kola přes stávající křižovatku řízenou SSZ. Realizace, jejíž cena se předpokládá do 100 tis. Kč. bude hrazena z městského rozpočtu.

Stezka pro pěší a cyklisty Kateřinky (Katka - Terasa) je stavbou cyklo č. 23. Jedná se o osazení svislých značek sdružená stezka pro pěší a cyklisty na stávající chodník s dostatečnou šířkou. Tím dojde k propojení ulice Partyzánské (od ulice Ratibořské) po cyklostezky vedenou vnitroblokem Kateřinek. Realizace, jejíž cena se předpokládá do 10 tis. Kč. bude hrazena z městského rozpočtu.

C10 Příprava a realizace propoje stezky prodloužená Rolnická (Organizačně) je návrhem povolení vjezdu cyklistů na chodník podél ulice prodloužené Rolnické dle TP171. V hlavním dopravním prostoru je evidována intenzita dopravy 12 tis. vozidel s dovolenou rychlostí 70 km/hod. Cyklisté volí jízdu po chodníku. Dle sčítání dopravy je zde 120 cyklistů za 8 hodin. Trasa tvoří páteř dostupnosti Vávrovic a Držkovic k městu. Dojezdová vzdálenost do města je vhodná pro denní dojížděku. V lokalitě Mrazírny je doporučen rozvoj bikesharingu, který zvýší dopravní poptávku v této trase. Intenzita pěších je menší než intenzita cyklistů.

Souhrn aktivit č. 1 bude realizován do roku 2028.

13.7. Souhrn aktivit č. 7 – Povolení obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrkách

Příprava cyklistických pruhů v jednosměrných komunikacích navrhuje vjezd cyklistů do stávajících a nově navrhovaných jednosměrek dopravním značením dle jejich šíře následovně:

- na území města jsou možné tyto varianty vymezení jízdního pruhu pro cyklisty v jednosměrných komunikacích:
 - e) pro šířky vozovky větší než 4,5 m včetně (bez parkování) bude použito dopravní značení: IP4b, E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen po celé délce úseku;

- f) pro šířky vozovky menší než 3,75 m a větší než 3,0 m včetně (bez parkování) a intenzitě provozu do 400 voz/h v zóně 30 bude použito dopravní značení: IP4b + E12a a B2+E12b; úsek bude vyznačen cyklopiktogramem cyklopiktogramem; parkování bude regulováno svislým značením;
- g) pro šířky vozovky mezi 3,0 až 3,75 m bude při intenzitě do 500 vozů za 24 hodin a vhodných rozhledových poměrech využito obousměrné jednopruhé komunikace v zónách 30 se zákazem vjezdu Nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, za předpokladu výhyben a dobré přehlednosti.
- h) v případě intenzity dopravy nad 500 vozidel za 24 hodin, vozovce širší 3,0 m či nižší či nevhodných rozhledových poměrech je nutné přistoupit k restrikci parkování či přestavbě uličního profilu. Příkladem je ulice Bartoníčková ve směrovém oblouku, kde navrhujeme vymezení zákazu zastavení v oblouku a zřízení krátkého cyklistického pruhu pro potřeby míjení s vozidly pro vyloučení stávající bodové závady.

Souhrn aktivit bude realizován průběžně. Aktivity jsou financovány z rozpočtu města.

V rámci měkkých aktivit bude vedena diskuse s Policií ČR DI k využívání všech možností vedení cyklistů dle TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty s cílem zajištění bezpečné sjízdnosti komunikací. Bude revidován alibistický přístup při plánování možného zlepšení bezpečnosti a plynulosti průjezdu cyklistů. Aktivity budou prováděny průběžně dle zřizování jednosměrných komunikací. Stávající úseky jednosměrně bez povolení cyklistů v protisměru, kde se uvažuje zavedení obousměrného pohybu cyklistů jsou ulice Mendlova, Sladkého, Dánská, nám. Slezského odboje, Havlíčkova, Alšova, Křížíkova, Mánesova, Stojanova, Myslbekova, U Cukrovaru, Čapkova, U Synagogy, Zacpalova, Zukalova a Tyršova. Pro potřeby stanovení dopravního značení bude provedena také aktualizace průzkumu intenzit dopravy.

13.8. Souhrn aktivit č. 8 – Zřízení zón 30 v obytných oblastech

Zřízením zón 30 je sledován cíl snížení následků dopravních nehod, zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu a nížení hluku v obslužných komunikacích. Zóny 30 budou obsahovat značku IP25a/b s dopravním omezením značek B20a Nejvyšší dovolenou rychlost 30 km/hod, B4 Zákaz vjezdu Nákladních automobilů s dodatkovou tabulkou E13 „Mimo dopravní obsluhy“ a případně A19 Cyklisté. Obytné zóny budou označeny značkami IP 26a/b. V obytných zónách se předpokládá smíšený provoz. V zónách 30 se předpokládá oddělený pohyb vozidel a chodců. Cyklisté jsou řešeni v hlavním dopravním prostoru (vozovce). Aktivita přináší synergický efekt podpory pěší a cyklistické dopravy.

Značky budou provedeny v malém formátu.

Soupis aktivit:

Zřízení zón 30 a obytných zón je aktivitou IAD. Celkem je navrženo 48 zón 30. Realizační náklady na úpravu dopravního značení lze odhadnout na 10 mil. Kč bez DPH.

Souhrn aktivit č. 3 bude realizován průběžně. Prioritně budou zařazeny do zóny 30 lokality rozšíření zóny placeného stání a lokality s problémy s parkováním pro zkrácení potřebných rozhledových polí a zvýšení možnosti realizace legalizace parkování místní úpravou dopravního

značení. Při realizaci bude prioritně využíváno snížení průjezdního profilu na 1 pruh s výhybnami. Retardéry se uvažují pouze v místech zvýšené nehodovosti nebo v nebezpečných místech nikoli na vjezdu do zóny. Zde mohou být provedeny pouze pro potřeby kolmého převedení cyklistů v přidruženém prostoru v místě začátku a konce zóny.

13.9. Souhrn aktivit č. 9 – Řešení problematiky ulice Olomoucká

Souhrn aktivit je složen ze 12 aktivit, které mají synergický efekt. Cílem je vybudování bezpečné cyklistické a pěší infrastruktury na radiále ulice Olomoucké do Slavkova po centrum města. V extravilánu je uvažováno s vedením sdružené stezky pro pěší a cyklisty, v intravilánu pak vedení cyklistů cyklistickými pruhy v hlavním dopravním prostoru za částečného vymístění parkování z ulice Olomoucké. Toto vymístění parkujících s cílem v nemocnici je částečně kompenzováno zřízením jednosměrky v ulici Rybova s možností jednostranného parkování. Řešení cyklistické dopravy musí zohlednit úpravu nevyhovujících přechodů pro chodce přes ulici Olomouckou, které mají být upraveny. Tím dochází k synergickému efektu řešení pěší a cyklistické dopravy.

Soupis aktivit:

Cyklostezka Opava – Otice je stavbou cyklistické dopravy č. 36, která je připravována v rámci řešení jižního obchvatu města Olomoucká - Hradecká, kdy původní komunikace II/443 má být využita pro vedení cyklistů. Pro motorovou dopravu bude uslepena před křižovatkou jižní obchvat x Olomoucká. Stavba je I. etapou řešení cyklistů na radiále Olomoucká.

Cyklostezka Opava – Slavkov je stavbou cyklistické dopravy č. 34, která je připravována obcí Slavkov. Spolufinancování města Opavy se předpokládá 2,4 mil. Spolufinancování z IROP se předpokládá 3,6 mil. Kč. Stezka je z hlediska pozemků obtížně řešitelná. Pro realizaci je nutné ji zařadit do VPS územních plánů Opavy a Slavkova.

Cyklopruhy na ulici Olomoucká jsou stavbou cyklo č.2. Jedná se o drobné úpravy nájezdů do přidruženého prostoru a vyznačení jízdních pruhů na vozovce. Spolufinancování se předpokládá z IROP. Aktuálně je stavba zařazena po projednání mimo akční plán.

Úprava přechodů pro chodce na ulici Olomoucké č. 1, 2, 241, 261 a úprava přechodů křižovatky Vančurova x Olomoucká do doby realizace okružní křižovatky č. 53 v roce 2030. Financování se předpokládá z rozpočtu města a SFDI až do výše 85% uznatelných nákladů. Aktuálně je stavba zařazena po projednání mimo akční plán.

Úprava přechodů č.3 a 4 pro chodce podél ulice Olomoucké v křižovatce s ulicí Husova. Financování se předpokládá z rozpočtu města a SFDI až do výše 85% uznatelných nákladů. Aktuálně je stavba zařazena po projednání mimo akční plán.

Podjezd na Olomoucké byl rozšířen v realizační fázi PUMM 2015 - 2022. Jeho realizace byla podmínkou pro bezpečné vedení pěších a cyklistů podjezdem železniční trati.

Zjednosměrnění ul. Rybova bylo realizováno v realizační fázi PUMM 2015 - 2022. V ulici je zřízen pohyb cyklistů v obou směrech a řešeno parkování.

Úprava ulice Olomoucké bude provedena etapovitě, jelikož ve stávajícím stavu je značně zatížena pěší i cyklistickou dopravou s nevyhovujícími podmínkami. V ulici je značná poptávka cyklistické dopravy. Nejzazším termínem pro realizaci etapy I. je stavba jižního obchvatu Olomoucká - Hradecká na kterou se napojuje řešení po dnešní silnici II/443, kde má být omezena motorová doprava. Tato úprava je připravována dle návrhů PUMM 2015, do té doby se uvažovalo o asanaci tělesa původní komunikace.

13.10. Souhrn aktivit č. 10 – Řešení problematiky cyklistů na ulici Zámecký okruh a Těšínská

Souhrn aktivit řeší vedení cyklistické dopravy po ulici Zámecký okruh a Těšínská snížením počtů pruhů pro motorovou dopravu na 2 a výstavbu cyklistických pruhů a úpravu přechodů pro chodce včetně propojení Opava, Těšínská - Komárov stavby C17.

Návrh se skládá ze souboru návrhů, které reagují na poptávku cyklistické dopravy mezi Komárovem (bydlení, výroba) , Těšínskou ulicí (obchody, výroba) a centrem města.

V rámci akčního plánu se předpokládá výstavba stezky C17 Opava, Těšínská - Komárov. Vzhledem k odporu části veřejnosti bylo od snížení počtu pruhů na ulici Těšínské v akčním plánu ustoupeno. Je možné jej realizovat ve střednědobém horizontu, kdy dojde k odvedení dopravy obchvatem Komárova.

Vhodné je nicméně realizovat ostrov přechodu pro chodce v křižovatce Zámecké okruh x Komárovská přes ulici Zámecký okruh. Přechod je veden přes 4 jízdní pruhy, z nichž se ve směru od Těšínské pruhy rozšiřují z 1 na 2 těsně před přechodem. Ostrov by měl být proveden tak, aby bylo případně možné rozšířit chodník podél mrazíren nebo zřídit cyklistický pruh ve vozovce. Proto se jeho šířka předpokládá 2,0 m. a průjezdní pruh 4,5 m. V opačném směru jsou je před přechodem jeden pruh využíván ke stání autobusů a průjezdný je pouze 1 pruh. I zde je rozšíření na 2 pruhy v jednom směru před přechodem nefunkční a 1 pruh lze odebrat.

Komplexní řešení zámeckého okruhu, který je silnicí III. třídy se ukázalo jako obtížně diskutovatelné, proto navrhujeme realizaci navrženou v rámci PUMM realizovat etapově s prioritou řešení předmětného přechodu pro chodce, který využívají také školáci při cestě z blízkého gymnázia zastávku příměstské dopravy.

13.11. Souhrn aktivit č. 11 – Projektová příprava

Souhrn aktivit představuje projektovou přípravu staveb akčního plánu. Bez této přípravy nelze realizovat všechny navržené aktivity. Na projektovou přípravu je vymezena částka 8 mil. Kč z rozpočtu města. Spolufinancování se nepředpokládá.

13.12. Souhrn aktivit č. 12 – BESIP

BESIP patří mezi měkká opatření výchovy a propagace udržitelné dopravy. Náklady na BESIP a měkká opatření jsou navrženy v objemu 0,5 mil. Kč ročně. Navrhuje se stávající částku 0,2 mil. navýšit.

13.13. Souhrn aktivit č. 13 – Údržba a rekonstrukce komunikací

Aktivita slouží k udržení stávajícího standardu zajištění mobility města. Obnova a údržba infrastruktury vč. zimní údržby a čištění je nedílnou součástí zajištění udržitelné dopravy. Součástí je také modernizace a rekonstrukce stávajících úseků komunikací a mostů.

13.14. Souhrn aktivit č. 14 – Komunikace

Vnější komunikace je stěžejní pro zajištění vnímání udržitelné dopravy jako cíle při řešení dopravy. Snížení produkce CO₂ je úkolem nadcházejících desetiletí. Komunikace s veřejností bude prováděna standardními kanály, které město dnes využívá. Tyto kanály mají významný impakt efekt. Komunikace bude koordinována s aktivitami EVVO a Místní agendou 21, která zajišťuje participaci s veřejností.

Tabulka 47 Akční plán na roky 2023 - 2027

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu	Dotace [mil.Kč]	Akční plán
VHD	D1		Obnova vozového parku trolejbusů MHD (3 ks)	MDPO	(27)		2023
VHD	C6		Realizace a obnova infoterminálů	MSK			2023
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7871 ulice Těšínská	SŽ			2023
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7806 ulice Bilovecká	SŽ			2023
Cyklo	B2	C8	Stezka pro chodce a cyklisty Krnovská - Žižkova (Organizačně)		0.1		2023
IAD	A1	2	Dostavba I/11 Opava - severní obchvat, západní část (ŘSD)	ŘSD			2024
St.dopr.	A5		Rozšíření zóny placeného stání ZPS+ 25 parkovacích automatů		7.5		2024
St.dopr.	A5		Rozšíření zóny placeného stání ZPS+ úprava značení		2		2024
St.dopr.	A6		Výstavba rozšíření parkoviště u OC Katka		5		2024
Pěší	B3		Nový přechod pro chodce na ulici Vančurova		0.5		2024
Pěší	B4		Úprava přechodu pro chodce přes Hlavní u Ruské		0.5		2024
Pěší	B3		Bezpečnostní úprava přechodu na Jánské		0.5		2024
Cyklo	A3	C47	Společná stezka pro pěší a cyklisty Jaselská - III/01129		2.4	3.6	2024
Cyklo	A3	C62	Společná stezka pro pěší a cyklisty Malé Hoštice - Chlebičov		3.2	4.7	2024
Cyklo	B2	C9	Propoj stezky Palhanecká (Organizačně)		0.1		2024
Cyklo	B2	C10	Stezka prodloužená Palhanecká - Rolnická (Organizačně)		0.1		2024
Cyklo	B2	C12	Stezka pro chodce a cyklisty Ratibořská (Vodní - Nákladní organizačně)		0.1		2024
Cyklo	B2	C23	Příprava a realizace stezky Kateřinky (Katka - Terasa)		0.1		2024
VHD	D1		Nabíjecí stanice elektrobusesů Depo Kylešovice	MDPO	(1.5)	8.5	2025
VHD	D1		Nabíjecí stanice elektrobusesů točna Koupaliště	MDPO	(1.5)	8.5	2025
VHD	D1		Obnova autobusového parku MHD elektrobusesy (10ks)	MDPO	(130)	113	2025
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7869 ulice Sportovní	SŽ			2025
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7870 ulice Slezská, Malé Hoštice	SŽ			2025
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7807 ulice Gudrichova	SŽ			2025
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7770 ulice Krnovská	SŽ			2025
VHD	C6		Úprava železničního přejezdu P7744 Komárov"	SŽ			2025
Pěší	B4		Úprava přechodu pro chodce přes třída Spojenců na Vaškově nám.		0.5		2025
Pěší	B4		Úprava přechodu pro chodce přes ulici Zámecký okruh při ulici Komárovská		0.5		2025
Cyklo	A3	C48	Společná stezka pro pěší a cyklisty Komárov - Nové Sedlice - (Štítina)		2	3.0	2025
Cyklo	B2	C27	Příprava a realizace piktogramového koridoru Hobzíkova		0.6		2025

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu	Dotace [mil. Kč]	Akční plán
IAD	A4	61	Propoj Stromovka - Olomoucká		21.1		2026
Cyklo	B2	C35	Příprava a realizace stezky Otická (Purkyňova - Rooseveltova)		1.6	2.3 4	2026
IAD	A1	3	Příprava a realizace Silnice I/46 Opava, jižní obchvat Hradecká - Olomoucká (ŘSD)	ŘSD+spolufinancování	62		2027
IAD	A1	3	Příprava a realizace Přeložky silnice II/443 - Obchvat Otice (MSK)	MSK			2027
	D2	23	Výstavba nové lokality Stromovka		92	92	2027
IAD	B1	32	Příprava a realizace OK Nákladní x Oblouková	MSK+spolufinancování	15		2027
IAD	C5	47	Sněmovni x Praskova		10		2027
IAD	C5	48	SSZ Ratibořská x Zámecký okruh x Nádražní		15		2027
VHD	B1	62	Příprava a realizace SSZ Těšínská x Anenská		20		2027
VHD	A4	63	Točna Stromovka		3		2027
VHD	A7	6	Výstavba autobusového nádraží při nádraží Opava východ		40	32	2027
VHD	D1		Obnova vozového parku příměstské dopravy elektrobusy nebo vodíkovými autobusy	MSK			2027
VHD	C3		Preference VHD na křižovatce Těšínská x Anenská		0.5		2027
VHD	C3		Preference vozidel VHD na křižovatkách SSZ		0.5		2027
VHD	E2	61	Nová zastávka Stromovka, květinová		1		2027
VHD	E2	62	Nová zastávka Stromovka, Náplatky		1		2027
VHD	E2	65	Nová zastávka Stromovka, křižovatka		1		2027
VHD	E2	64	Nová zastávka Vančurova Kasárna		1		2027
Pěší	E2		Chodníky Stromovka		21		2027
Pěší	B3		Úprava přechodu Těšínská v křižovatce s Anenskou		0.5		2027
Pěší	B3		Přechody pro chodce v lokalitě Stromovka 6 ks		1.2		2027
Cyklo	A3	C36	Využití tělesa silnice II/443 pro cyklisty v úseku Otice - Olomoucká		1		2027
Cyklo	A3	C37	Společná stezka pro pěší a cyklisty Bílovecká - Raduň		6.7	10. 1	2027
Cyklo	B2	C17	Propoj cyklostezky Těšínská - Komárov		3.2	4.8	2027
Cyklo	B2	C28	Příprava a realizace lávky (8. května - Jiráskova)		8	12	2027
IAD	A2		Podpora Sdružení pro výstavbu komunikace I/11 - I/57		1.9		2023-2027
VHD, Cyklo	F2		Evropský týden mobility		0.5		2023-2027
IAD	F4		BESIP		2.5		2023-2027

Druh dopravy	Opatření	ID výkresu	Název	Investor	Náklady rozpočtu [mil. Kč]	Dotace [mil. Kč]	Akční plán
IAD	B8		Údržba komunikací vč. Pěších a cyklistů		100		2023-2027
IAD	B8		Zimní údržba		30		2023-2027
IAD	B8		Čištění komunikací		34		2023-2027
VHD	F3		Náklady na dopravní obslužnost (IDS)		6.6		2023-2027
VHD	C1		Provoz MHD 2023 - 2027		681		2023-2027
VHD	E1		Služba "Seniortaxi"		2.5		2023-2027
St.dopr.	A5		Zajištění fungování zóny placeného stání v centru města		18		2023-2027
Pěši	E3		Rekonstrukce chodníků		25		2023-2027
Pěši	A4		Bezbariérová pěší zóna				2023-2027
Pěši	B4		Zajištění služby strážce přechodu				2023-2027
Cyklo	D8		Provoz bikesharingu		10		2023-2027
Cyklo	D5		Povolení cyklistů v jednosměrkách		0.3		2023-2027
St.dopr.	A5		Provoz parkovacích domů		23		2023-2027
VHD	D1	67	Výstavba a obnova trolejového vedení Praskova	MDPO	3	16	2024-2026
IAD	B6		Zřízení zón 30 v obslužných komunikací oblastí bydlení		10		2024-2027
St.dopr.	A6		Legalizace stávajícího stání místní úpravou		1		2024-2027
St.dopr.	A6		Příprava a revitalizace sídlišť s oboustranným kolmým stáním				2025-2027
Celkem					1366	239	

Akční plán obsahuje aktivity návrhů v objemu 1 609,8 milionu za 5 let. V průměru bude do dopravy investováno 322 mil. Kč ročně. Z toho je 71% financí alokováno do udržitelné dopravy. Největší položkou je Provoz MHD v letech 2023-2027 s předpokládanou částkou 681 mil. Kč za 5 let.

Do automobilové dopravy vč. parkování je alokováno za 5 let včetně dotací 393,5 mil. korun, do veřejné hromadné dopravy 109,1 mil., do pěší dopravy 50,2 mil., do cyklistické dopravy 80 mil. a do statické dopravy 76,5 mil. Kč.

14. Návrh stanovení kompetencí procesu

Stávající strom kompetencí je odpovídající velikosti města Opavy. Stávající stav je blíže popsán ve strategické části.

Naplnění plánu mobility vyžaduje koordinaci mnoha odborů města. Jejich koordinace je řešena na úrovni koordinačních porad vedoucích odborů s náměstký.

Tabulka 48 Stanovení kompetencí procesu plánování mobility

Číslo	Popis aktivity	Odpovědnost
1	Projektová příprava variant řešení dopravy a projednání s veřejností	Oddělení hlavního architekta a odbor dopravy
2	Propagace a prezentace záměrů	Kancelář primátora
3	Zajištění externího financování	Odbor rozvoje města a strategického plánování
4	Příprava investic dopravních staveb	Odbor přípravy a realizace investic
5	Příprava a koordinace rekonstrukcí dopravních staveb	Odbor majetku + TSO
6	Příprava a koordinace změn organizace dopravy	Odbor dopravy
7	Příprava a koordinace změn ZPS	TSO
8	Objednávka výkonů veřejné dopravy a stanovení kvality služby	Odbor dopravy
9	Propagace a prezentace realizace staveb	Kancelář primátora
10	Realizace investic dopravních staveb	Odbor přípravy a realizace investic
11	Realizace rekonstrukcí JA TSO či v rámci údržby	TSO
12	Realizace změn v organizaci dopravy	TSO
13	Realizace změn v ZPS	TSO
14	Realizace výkonů VHD na základě objednávky	MDPO + dopravci
15	Prezentace a propagace měkkých opatření pro změnu dopravního chování	Kancelář primátora
16	Podněty odboru škol	Odbor školství
17	Vyhodnocení dopadů na životní prostředí	Odbor životního prostředí
18	Podněty veřejnosti	Odbor vnitřního auditu a bezpečnosti
19	BESIP	Odbor školství
20	Prevence	MPOL
21	Zveřejnění zásobníku investic a rekonstrukcí	Kancelář primátora

22	GIS analýzy a živé mapy	Odbor informatiky
----	-------------------------	-------------------

15. Monitoring a sledované indikátory

15.1. Indikátory

Indikátory slouží pro kvantifikované sledování plnění strategických cílů. Sledování na úrovni opatření bylo navrženo v PUMM 2015 a neosvědčilo se. Sledování indikátorů opatření je velmi procesně i finančně náročné. Každý indikátor má svou stanovenou jednotku, očekávaný vývoj, očekávanou hodnotu a způsob měření. Indikátory byly zvoleny tak, aby jejich výchozí hodnota byla stanovena v analytické části PUMM, výjimečně je stanovení základního stavu předmětem akčního plánu. Cílová očekávaná hodnota roku 2028 je stanovena v návrhové části. Plnění akčního plánu do roku 2020 bude vyhodnoceno indikátory s hodnotou roku bazického konečného(2028). Indikátory byly v rámci dopracování aktualizace v roce 2022 redukovány.

15.2. Indikátory výsledku a účinku

Indikátor	Jednotka	Očekávaný vývoj	Hodnota 2022	Hodnota 2028	Způsob měření
Zlepšení mobility a dostupnosti města					
Odstranění dopravních zácp	Počet křižovatek s ÚKD F ⁸ (ve špičce)	Snížení	2	0	Výkonnostní výpočet křižovatek na základě dopravního průzkumu
Počet osob odbavených na bezbariérových zastávkách	Počet osob nastupujících za 24 hodin do MHD na bezbariérových zastávkách	Zvýšení	13 000 osob ⁹	14 000 osob	Vyhodnocení stavu před a po (Nástupy z odbavovacího systému MHD dle zastávek) (KODIS)
Počet uživatelů zapojených do systému parkování ¹⁰	Počet vydaných R/A karet, Počet uživatelů za rok (V roce 2013)	Zvýšení	Rezident 553, abonent 45, ostatní parkovací karty 72	Rezident 1800, abonent 150, ostatní parkovací karty 140	Vyhodnocení stavu před a po (Databáze R/A karet, analýza dat odbavovacího systému)
Počet odstavených vozidel v zákazu stání	Počet vozidel ve 20 hodin večer běžného dne v rezidentní oblasti N1 - N13	Snížení	1335	1200	Vyhodnocení stavu před a po (Dopravní průzkum lokality)
Snížení cestovního času pro dosažení TEN-T	Čas pro dosažení uzlu Ostrava Svinov a D1 z centra města	Snížení	R11 28 min (IAD), Ostrava Svinov 29-44 min (VD)	R11 28 min (IAD), Ostrava Svinov 29-44 min (VD)	Vyhodnocení stavu před a po (IDOS.CZ)
Počet odbavených cestujících na	Počet odbavených cestujících za 24 hodin	Zvýšení	4459	4500	Vyhodnocení stavu před a po

⁸ UKD – Dle ČSN 736110 úroveň kvality dopravy F –Úsek je přetížen. Průměrná cestovní rychlost klesá pod 25% rychlosti volné (cca 10 – 13 km/hod). Dochází k zastavování vozidel a tvorbě popojíždějících kolon.(Tichý)

⁹ zdroj MDPO

¹⁰ Systém parkování obsahuje krátkodobé a dlouhodobé parkování přes den a odstavování vozidel přes noc.

nádraží Opava východ	v systému veřejné dopravy (KODIS)				(Dopravní průzkum, odbavovací systém)
Počet odbavených cestujících na nádraží Opava západ	Počet nastupujících cestujících za 24 hodin v systému veřejné dopravy (KODIS)	Zvýšení	461	461	Vyhodnocení stavu před a po (Dopravní průzkum, odbavovací systém)
Intenzita dopravy na kordonu města (KODIS)	Počet osob ve veřejné dopravě na kordonu města za 24 hodin pracovního dne.	Zvýšení	20975 osob ve veřejné dopravě za 24 hodin obousměrně na administrativní hranici města.	18929 osob ve veřejné dopravě za 24 hodin obousměrně na administrativní hranici města.	Vyhodnocení stavu před a po (Dopravní průzkum, odbavovací systém, Model dopravy)
Počet uživatelů IDS	Nastupujících do PAD v Opavě (jednosměrně) za rok	Zvýšení	907 338 v roce 2021	952705 nastupujících	Vyhodnocení stavu před a po (Zpráva o hospodaření IDS)
Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel					
Počet usmrcených a těžce zraněných v dopravě	Počet usmrcených do 30 dnů po nehodě a těžce zraněných /rok	Snížení o 40% od báze 2009	7 tz a 3 sz v r. 2022	0 tz a 1 sz	Vyhodnocení stavu před a po (Statistika nehodovosti PČR, jdvm.cz)
Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží					
Přepravní výkony MHD Opava	Úbytek přepravených osob (meziroční změna)	Snížení úbytku přepravených osob	Úbytek 3,5% ročně (průměr za roky 2014-2022)	Úbytek jen 0,25% cestujících ročně	Vyhodnocení stavu před a po (Výroční zpráva MDPO)
Počet osob dojíždějících v systému spolujízdy	Počet zaměstnanců v systému	Zvýšení	0 osob (systém nebyl na úrovni		Vyhodnocení stavu před a po

			municipality zaveden)		(databáze spolujízdy)
Počet uživatelů systému podpory jednostranných vozidel	Počet uživatelů systému jednostranných vozidel	Zvýšení	(systém nebyl na úrovni municipality zaveden)		Vyhodnocení stavu před a po (databáze vydaných povolení, registrací)
Průměrná oběžná rychlost vozidel MHD	Průměrný cestovní čas cesty sítě veřejné dopravy	Snížení	15,3 km/hodinu u trolejbusů a 13,25 km/hodinu u autobusů	15,3 km/hodinu u trolejbusů a 13,25 km/hodinu u autobusů	Vyhodnocení stavu před a po (model veřejné dopravy)
Zvýšení kvality života ve městě					
Podíl cest vykonaných udržitelnými druhy dopravy	Počet cest vykonaných veřejnou dopravou, cyklistickou dopravou a pěší dopravou ku celkovému počtu cest	Zvýšení	62 %	63%	Vyhodnocení stavu před a po Marketingový průzkum domácností ve městě Opava
Podíl výkonu vozidly veřejné dopravy na alternativní paliva	Dopravní výkon vozidel na alternativní paliva/dopravní výkon vozidel veřejné dopravy celkem na síti ve městě Opavě V roce 2013.	Zvýšení	MHD trolejbus 1151 tkm/rok MHD autobus 1625 tkm/rok Indikátor má hodnotu 41,4%	MHD trolejbus 1151 tkm/rok MHD elektrobus 478 tkm/rok Autobus 1137 tkm/rok Indikátor má hodnotu 58,9%	Vyhodnocení stavu před a po Model dopravy nebo zpráva dopravců o provedených dopravních výkonech na území města)
Zvýšení počtu vozidel registrovaných ve městě (na	Počet vozidel na alternativní paliva	Zvýšení	1% elektromobilů a hybridů	2% elektromobilů a hybridů	Vyhodnocení stavu před a po (průzkum v domácnostech)

alternativní paliva)					
Ekonomický a společenský rozvoj města					
Vytíženost parkovacích stání	Vytíženost v běžný pracovní den	Zvýšení	Centrum 713 vozidel v 10 hodin a 3527 vozidel v centru a okolí centra v 11 hodin	Centrum 713 vozidel v 10 hodin a 3177 vozidel v centru a okolí centra v 11 hodin	Vyhodnocení stavu před a po (průzkum parkování)

15.3. Indikátory výstupu

Indikátor	Jednotka	Očekávaný vývoj	Hodnota 2022	Hodnota 2028	Způsob měření
Zlepšení mobility a dostupnosti města					
Vynaložené prostředky na MHD	Mil Kč za rok	Zvýšení	125	149	Rozpočet města, ročně
Počet nových úseků cyklostezek, cyklopruhů	Počet nových úseků cyklostezek a cyklopruhů, kterými se odstraňuje nevyhovující stav.	Zvýšení	4 (Malé Hoštice, Krnovská, Otice, Komárov)	4	Vyhodnocení stavu před a po (veřejný mapový zdroj informací)
Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel					
Plocha zón 30 nebo obytných ulic	Počet zón 30	Zvýšení	9	13	Vyhodnocení stavu před a po (Pasport MK, GIS)
Počet nebezpečných lokalit při cestě do školy	Počet nebezpečných lokalit definovaný školami	Snížení	přes Hlavní u Ruské, tř. Spojenců x Otická, Bílovecká Kroftova	0	Vyhodnocení stavu před a po (Vytvoření seznamu nebezpečných míst školami)
Počet opravených přechodů	Počet přechodů na silnicích a páteřních MK, které mají	Zvýšení	0	5	Vyhodnocení stavu před a po

	nevyhovující délku či stavební uspořádání				(Pasport MK, GIS)
Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží					
Počet parkovacích stání vyhrazených pro carsharing	Počet vyhrazených parkovacích stání	Zvýšení	0	0	Vyhodnocení stavu před a po (Pasport MK GIS)
Počet inteligentních zastávek	Počet zastávek veřejné dopravy ukazujících zpoždění spojů	Zvýšení	29	29	Vyhodnocení stavu před a po (odbor majetku města)
Autobusové nádraží	Počet nastupujících do PAD na AN (Opava východ) za den	Zvýšení	1636	1700	Vyhodnocení stavu před a po (IDS)
Počet lokalit s horší dostupností VHD	Docházková vzdálenost na zastávku 400 m	Snížení	Fügnerova, Kylešovice Jabloňová	Fügnerova, Kylešovice Jabloňová	Vyhodnocení stavu před a po (Model dopravy)
Zvýšení kvality života ve městě					
Počet křižovatek SSZ se změnou signálu pro chodce v čase dojezdu vozidel	Počet křižovatek se změnou signálu pro chodce v čase dojezdu vozidel	Snížení	Sněmovní x Praskova	0	Vyhodnocení stavu před a po (Zpráva o naprogramování SSZ křižovatek)
Ekonomický a společenský rozvoj města					
Velikost pěších zón	Plocha pěších zón v celém šířkovém profilu ulice	Zvýšení	28518 m ²	28518 m ²	Vyhodnocení stavu před a po (Pasport MK, GIS)
Vytvoření komunikačního plánu procesu řízení mobility	Dokument a jeho průběžná aktualizace	Stagnace	1	1	Tajemník, náměstek primátora

Zlepšení image města					
Úroveň MA21	Úroveň dle hodnocení MA21	Stagnace	C	C	Průběžně

15.4. Vstupní indikátory

Vstupní indikátory jsou provedeny ve strategické části pouze pro opatření, která nejsou hodnocena indikátory výsledku, účinku nebo výstupu. Vstupní indikátory opatření, která jsou hodnocena indikátory výsledku, účinku nebo výstupu budou doplněny v návrhové části.

Indikátor	Jednotka	Očekávaný vývoj	Hodnota 2022	Hodnota 2028	Způsob měření
Zlepšení image města					
Propagace užívání udržitelné dopravy kampaní „Lidi lidem“	Alokované prostředky v rozpočtu města v Kč	Zvýšení	Do práce na kole, Evropský týden mobility	Do práce na kole, Evropský týden mobility	Ročně (rozpočet města)
Ekonomický a společenský rozvoj města					
Počet obyvatel města Opavy	Počet obyvatel	Snížení	58 054	54 840	Ročně, ČSÚ
Alokované finanční výdaje na obnovu sítě	Alokované finanční výdaje na obnovu sítě za rok	Zvýšení	20 mil.		Ročně (rozpočet města)

16. Zajištění procesu PUMM

16.1. Zpracování a aktualizace

Aktualizace PUMM je pokračováním strategie z roku 2015. V rámci zpracování plánu mobility byly odborné a technické záležitosti zajištěny firmou UDIMO spol. s r.o. Role města v procesu zpracování plánu mobility je v rozhodovací a participační roli. Současně v realizační fázi PUMM město přebírá veškerou agendu a přípravu navržených aktivit. Projednání bylo provedeno dle komunikační strategie.

PUMM přechází do realizační fáze schválením strategie v radě a zastupitelstvu města.

Zpracování je postaveno na 3 pilířích:

- Řídící skupina má v procesu SUMP rozhodovací pravomoc. Rozhodnutí jsou prováděna na základě zjištěných objektivních dat po provedení diskuse. Město má jasnou představu ve směřování mobility, která je dána obrysem udržení podpory MHD, udržení podpory seniortaxi, rozvoje bikesharingu, rozšíření zóny placeného stání a pokračování výstavby významných dopravních staveb. proto musí mít již předem jasnou představu o dalším směřování v oblasti mobility.
- Zpracování odborných podkladů a návrhové části může být zajištěno firmou UDIMO spol. s r.o. Analýza a návrh jsou definovány v SoD včetně cílů, které město dlouhodobě má. Tyto se od zpracování PUMM 2015 nezměnily.
- Proces PUMM je založen na kombinaci tvrdých (investičních) opatření a měkkých opatření (organizační opatření a působení na změnu dopravního chování obyvatel). PUMM Opava byl diskutován s veřejností všemi běžnými kanály včetně propagace a marketingu. Byly provedeny dotazníková šetření, diskuse i informační materiály.

Předpokládaná aktualizace je za 5 let v roce 2027. Potřeba aktualizace nevyhází ze změny dopravního systému či podmínek, ale změny dotační politiky EU, jelikož stávající dotační období je stanoveno pro "sedmiletku" 2021-2027.

Bez změny v dotacích je udržitelnost realizační fáze min. 10 let.

16.2. Legislativa

V současné době není PUMM v českém plánovacím procesu nijak legislativně ukotven. Města jsou významně motivována k jeho pořízení, zejména prostřednictvím vazby na dotační prostředky Operačního programu Doprava (MD) a Integrovaného regionálního operačního programu (MMR). V důsledku tohoto má na začátku roku 2019 většina měst nad 40tis. obyvatel zpracovaný a schválený SUMP, nebo alespoň SUMF.

Zpracování SUMP je v současné době povinné pro čerpání dotačních prostředků na dopravní opatření, proto města pořizují SUMP aniž by k tomu byla nucena legislativou.

Neschválení SUMP Ministerstvem dopravy by měl za následek odklon od snižování CO₂ v podobě nákupu drahých technologií elektrobuses. Při přehodnocení koncepce by byl preferován nákup autobusů EURO 6. Pořizovací cena je obdobná jako u pořízení elektrobuses s dotací.

17. Financování

Smyslem tvorby PUMM je zvýšit závislost města Opavy na externích zdrojích, zejména se jedná o zdroje z Evropské unie na základě stanovené metodiky a minimálních standardech pro SUMP a jeho jednotlivé části schválené Ministerstvem dopravy.

17.1. Současný stav financování PUMM

Zpracování aktualizace Plánu udržitelné městské mobility Opava v roce 2022/2023 je financována z vlastních zdrojů města v roce 2015 bylo využito vnějších zdrojů. V realizační fázi se předpokládá financování z rozpočtu města, Moravskoslezského kraje, státního rozpočtu, externího spolufinancování z dotací EU, rozpočtu Správy železnic a dalších zdrojů.

17.2. Výhledový stav financování PUMM

Zpracování plánu mobility je významným nákladem při realizaci zajišťování mobility. Koncepce města může napomoci efektivně vynaložit zdroje a lépe pochopit problémy při zajišťování mobility a jejich příčiny. Bez zpracování je město odkázáno na řešení dopravy po jednotlivých dopravních módech. Předpokládáme zajištění dotačních titulů pro aktualizaci v roce 2027/2028.

17.3. Financování z fondů EU

Pro zajištění financování projektů identifikovaných v PUMM z evropských nebo národních dotačních programů je Plán udržitelné městské mobility Opava v souladu s podporou mobility v rámci ITI za účelem provázání cílů s dalšími oblastmi rozvoje.

Operační program doprava 2021 - 2027

Operační program doprava pro období 2021 – 2027 je v oblasti městské mobility zaměřen na podporu dvou oblastí:

- Podpora rozvoje infastruktury pro MHD v elektrické trakci. Přednostně budou spolufinancovány projekty rozvojového charakteru, tedy zejména výstavba nových tratí tramvají, trolejbusů a parciálních trolejbusů.
- Podpora rozvoje silniční telematiky ve městech

OPD rovněž bude spolufinancovat výstavbu veřejné sítě dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní pohony, z nichž některé budou umístěny v městských oblastech a aglomeracích.

Integrovaný regionální operační program (IROP) 2014 - 2020 a 2021 - 2027

Cílem Integrovaného regionálního operačního programu pro programové období 2014-2020 (IROP) je usilovat o vyvážený rozvoj území, zkvalitnit infrastrukturu, zlepšit veřejné služby a veřejnou správu a zajistit tak udržitelný rozvoj v obcích, městech a regionech. IROP usiluje o posílení regionální konkurenceschopnosti a kvality života všech obyvatel ČR. Pro celou strategii IROP je důležité zohlednit zvolená řešení s ohledem na různorodé potřeby, které jsou v jednotlivých oblastech České republiky. Z hlediska regionálního je podpora směřována dle území do všech krajů České republiky. IROP je široce zaměřený program, směřující k vylepšení kvality života v různých částech České republiky. Mezi jedny z hlavních oblastí, do nichž podpora směřuje, jsou silnice II. a III. třídy a dopravní obslužnost (nízkoemisní a bezemisní vozidla veřejné dopravy, výstavba dopravních terminálů, cyklostezek apod.). IROP využívá

nejen dotace, ale také inovativnější způsoby využívání finančních prostředků, kterými jsou finanční nástroje nebo integrované nástroje. Pomocí integrovaných nástrojů jsou prostředky EU koncentrovány ve specifických typech území a tím je podporován další rozvoj těchto oblastí, který přispívá k vyrovnání územních rozdílů. Jedná se konkrétně o Integrované územní investice (ITI), Integrované plány rozvoje území (IPRÚ) a Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD).

Nositeli integrovaných nástrojů jsou příslušná města či místní akční skupiny (MAS). Musely se vymezit priority financování, které jsou součástí integrované strategie pro jejich území. Tyto strategie umožní financovat aktivity z různých prioritních os, jednoho či více operačních programů.

Řídicím orgánem IROP je Ministerstvo pro místní rozvoj, které vyhlašuje jednotlivé výzvy. Zároveň stanoví termín výzvy pro příjem žádostí o dotace. Pro čerpání je potřeba zpracovat kvalitní projektový záměr, který je realizovatelný, efektivní, dlouhodobě udržitelný a v souladu s výzvami IROP.

Podporovaná cyklistická infrastruktura v SC 1.2 IROP (SC 4.1 – MAS):

- Cyklodoprava – samostatné stezky, jízdní pruhy a pásy pro cyklisty (a chodce) ke každodenní dojíždě – výstavba / rekonstrukce; liniová opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené jízdní pruhy, piktogramové koridory) ke každodenní dojíždě – úprava / realizace
- Bezpečnost dopravy – stezky, pruhy, pásy pro cyklisty jako součást projektů výstavby / rekonstrukce chodníků
- Terminály a parkovací systémy – parkovací systémy B+R jako součást terminálů / samostatné – výstavba / rekonstrukce
- Na IROP naváže Integrovaný regionální operační program pro programové období 2021-2027 (IROP2), který bude mít velmi podobné zaměření. Opět se předpokládá využití integrovaných nástrojů s tím, že stávající IPRÚ se stanou ITI a pro městské oblasti se tedy stane relevantní pouze jeden integrovaný nástroj. Další rozdíl spočívá ve skutečnosti, že finanční nástroje by měly být využívány ještě intenzivněji a z hlediska regionálního bude omezený okruh intervencí financován i v rámci hl. města Prahy. Pokud jde o podporu udržitelné městské dopravy a cyklodopravy, parametry podporovaných intervencí by měly zůstat v podstatě stejné jako v programovém období 2014-2020.

17.4. Národní zdroje

Státní fond dopravní infrastruktury

Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Vše výše uvedené v rozsahu zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kterým byl zřízen. SFDI financuje nejen velké

akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty, které mají velký přínos pro každého obyvatele České republiky.

Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na:

- výstavbu cyklistické stezky,
- opravu cyklistické stezky
- zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích.

Příjemci příspěvku:

- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti,
- kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh.

Výše příspěvku:

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 %.

Finanční prostředky SFDI nelze kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.

Stálý zájem ze strany územně samosprávných celků o příspěvky na cyklostezky dokládá potřebu financování tohoto typu akcí ve městech a obcích České republiky.

V roce 2020 přišlo na Státní fond dopravní infrastruktury celkem 75 žádostí na výstavbu cyklostezek, s dosud rekordní výší požadovaného příspěvku 833 mil. Kč. Vyřazeny byly i některé žádosti, které splnily formální i věcné náležitosti.

Výbor SFDI proto rozhodl, že k pokrytí schválených příspěvků bude využita alokace finančních prostředků pro rok 2021, která je ve střednědobém výhledu schválena ve stejném objemu jako pro rok 2020, tedy ve výši 200 mil. Kč. V praxi to bude znamenat, že u části schválených příspěvků bude možné začít čerpání prostředků SFDI až v roce 2021.

SFDI umožňuje rovněž financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Modernizační fond

Modernizační fond je vytvořený evropskou směrnicí o EU ETS (směrnice 2003/87/ES). V roce 2018 byl do směrnice mj. přidán nový článek 10d, který Modernizační fond popisuje. Na národní úrovni se zřízení fondu odrazilo v zákoně o podmínkách obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (zákon č. 383/2012 Sb.). Od ledna 2020 je platná novela, která do zákona přidává nový § 12 upravující Modernizační fond. Novela nabývá účinnosti 1. ledna 2021.

Cílem Modernizačního fondu je podpora modernizace energetických soustav a zlepšení energetické účinnosti. Fond není nijak územně omezený a bude podporovat projekty v celém Česku. Podle zákona ale budou při posuzování zvýhodněny projekty realizované v regionech postižených útlumem těžby uhlí. Modernizační fond je vytvořený evropskou směrnicí o EU ETS. Prostředky bude administrovat Státní fond životního prostředí prostřednictvím dílčích programů dle uvedených tematických oblastí. Některé oblasti jsou navrženy komplementárně k operačním programům, aby je mohly doplnit v případě nedostatku prostředků nebo po jejich skončení.

V oblasti dopravy bude využití směřováno do následujících oblastí:

- podpora čisté mobility výstavbou infrastruktury, zejm. dobíjecích a čerpacích stanic, pro alternativní paliva
- podpora čisté mobility pořizováním osobních a užitkových vozidel na alternativní paliva a vybraných vozidel určených pro MHD a veřejnou osobní dopravu.

17.5. Nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury

Také kvůli možnému nedostatku financí v evropských a národních fondech jsou prosazovány další efektivní a investičně nenáročné způsoby, jak podpořit budování bezpečných komunikací pro bezmotorovou dopravu. Jsou to především:

- Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací – je nutné jednat s Ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak budovat tyto komunikace včetně financování.
- Spolupráce měst a ŘSD ČR, resp. krajské správy silnic při podpoře cyklistické dopravy (zapracovat cyklistická opatření do svých staveb).
- Spolupráce měst a Správy železnic při budování stojanů a úschoven u nádraží a zastávek.
- Organizační nenákladná opatření na stávající infrastruktuře

18. Zapojení ministerstev

Cílem zapojení ministerstev je identifikovat a pokud možno i ovlivnit faktory, které mají vliv na městskou mobilitu, nebo jsou jí ovlivněny (např. dopady aktivního způsobu cestování na zdraví obyvatel). Proto lze doporučit aktualizaci strategií zapojených ministerstev s cílem identifikovat oblasti, které mají vztah k tématu udržitelné městské mobility, nebo podpoře samospráv při tvorbě a implementaci SUMP. Cílem je, aby dotační prostředky na aktivity souvisící s dopravou (v rámci dotačních programů MD, MMR, MŽP) byly podmíněny existencí SUMP a/nebo prokázáním jeho kvality a naplňováním. Např. strategické dokumenty MŽP by měly zohledňovat principy dopravní udržitelnosti a podporovat nejen obměnu vozového parku za ekologická vozidla, ale v rámci možností i větší využívání udržitelných způsobů dopravy.

Ministerstvo dopravy

MD je gestorem procesu schválení SUMP a SUMF, které spolupracuje s MMR a relevantními partnery zejména z odborné a akademické sféry. Schválení plánu mobility je podmíněno

naplněním podmínek vymezených v Metodice pro přípravu plánů mobility. Při schválení SUMP je nezbytné, aby byla zpracována a v orgánech města schválena návrhová část a aby bylo doloženo adekvátní projednání všech uskutečněných prací s veřejností.

Proces schválení SUMP a SUMF zajišťuje Komise pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM), kterou jmenuje příslušný náměstek/příslušná náměstkyně ministra dopravy. V čele KPDMM stojí předseda, který řídí její jednání a odpovídá za odbornost a věcnou správnost přijímaných rozhodnutí.

Vhodnější zapojení MD do plánů mobility by bylo v roli poradní a podpůrné.

PUMM Opava byl zaslán ke konzultaci MD dne 25. 04. 2023. Připomínky byly zapracovány před předložení dokumentu ke schválení orgánům města. Tento vstřícný krok MD přispěl k urychlení procesu akceptace PUMM Opava ze strany MD.

Požadavek na strategické podložení projektů, které mají být financovány z fondů EU vzešel ze strany Evropské komise a je zanesen v dokumentech, které jsou pro všechny subjekty implementační struktury závazné.

Ministerstvo pro místní rozvoj

MMR se oblasti dopravy věnuje v rámci Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020 (SRR) a navazujících dvouletých akčních plánů. V rámci Opatření 1.3 – Podpora integrace dopravních systémů je SRR přímo navázána na realizaci SUMP nebo SUMF, dalším relevantním opatřením SRR je Opatření 1.4 – Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury. Primárním finančním zdrojem pro realizaci projektů v rámci těchto opatření je operační program IROP.

Další významnou aktivitou MMR je evropský projekt Partnerství pro městskou mobilitu (PUM) a navazující akční plán. Rada výstupů z tohoto akčního plánu je synergická, nebo se přímo dotýká tématu udržitelné městské dopravy a *Metodiky pro SUMP v ČR*.

Ministerstvo životního prostředí

MŽP se dotýká oblasti udržitelné městské mobility zejména v oblasti znečištění ovzduší, a tedy v tematických strategických dokumentech, zejména v Národním programu snižování emisí ČR (NPSE, 2015), Střednědobé strategii zlepšení kvality ovzduší (do roku 2020) a Programech zlepšení kvality ovzduší (PZKO). Hlavními nástroji pro dosahování těchto cílů v oblasti dopravy jsou obnova vozového parku a přechod na vyšší emisní standardy vozidel a zřizování dopravně-organizačních opatření pro vymístění znečišťující dopravy z hustě osídlených oblastí (nízkoemisní zóny, budování obchvatů apod.). Dalším tematickým strategickým dokumentem je Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015). Jelikož kromě mitigace klimatických změn, jež by měla být součástí plánů udržitelné mobility již v současnosti, je významným tématem i adaptace měst a dopravních systémů, nabízí se užší propojení SUMP s městskými adaptačními strategickými a akčními dokumenty.

Je žádoucí propojit politiku udržitelné mobility ve městech a tvorbu SUMP s místní Agendou 21 (dále MA21, gestorem je Ministerstvo životního prostředí). Jedná se o komplexní/systémový nástroj pro udržitelný rozvoj měst. Je postaven na zpracování analýzy stávajícího stavu v 11 oblastech, na základě dat a indikátorů. Udržitelná mobilita je jednou z oblastí, tvorba SUMP je nedílnou součástí. Benefitem pro města je expertní spolupráce. Zohledněny jsou pro vazby se

všemi oblastmi rozvoje města a průřezové oblasti jako práce s veřejností, osvěta a vzdělávání, financování a sdílení dobré praxe. Cíle v rámci MA21 jsou v souladu s principy tohoto dokumentu.

Ministerstvo zdravotnictví

Ministerstvo zdravotnictví zahrnuje téma prevence nemocí a podpory ochrany zdraví a zvyšování zdravotní gramotnosti ve Strategickém rámci rozvoje péče o zdraví v ČR do roku 2030, konkrétně se jedná o specifický cíl 1.2 – Prevence nemocí, podpora a ochrana zdraví; zvyšování zdravotní gramotnosti.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

MŠMT se tématu dopravy věnuje zejména v oblastech bezpečnosti a prevence úrazů, v Národní strategii primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2019–2027 a Akční plán realizace Národní strategie primární prevence rizikového chování dětí a mládeže na období 2019–2021.

Hlavní oblastí, v níž se Národní strategie může potkávat s Programem SUMP, je způsob dopravy dětí do škol. Vytvoření podmínek pro dopravně bezpečnou cestu do školy není v kompetenci MŠMT ani škol samotných, jedná se však o téma, které je jedním ze zásadních bodů plánu udržitelné městské mobility. MŠMT, jakkoliv nemá finanční ani odborné kapacity tyto aktivity samo zajistit, může vyjádřit podporu specifickým programům zaměřeným na podporu aktivního způsobu dopravy dětí do škol (a monitorování způsobu dopravy do škol) a tvorbě podmínek pro zvýšení bezpečnosti dětí v dopravě (např. školním plánům mobility). Zde je nutná koordinace a odborné vedení ze strany dopravních odborníků na krajích a městech. Mnoho škol již dnes monitoruje a dlouhodobě řeší způsob dopravy dětí do škol, je velmi výhodné jak pro MŠMT, tak pro naplňování Programu SUMP, aby se tento monitoring organizovaný zřizovateli škol rozšiřoval i na ostatní školy.

Významným tématem, kterému je třeba věnovat více pozornosti, je osvěta a vzdělávání v širších dopadech způsobů cestování do/ze školy na život ve městě, a to formou spolupráce zřizovatelů škol s odbornými kapacitami měst a krajů. Uvedené roviny vztahu dopravy a vzdělávání by měly být zohledněny v aktualizacích kurikulárních dokumentů MŠMT.

Ministerstvo průmyslu a obchodu

MPO v součinnosti s MD a MŽP připravilo meziresortní dokument Národní akční plán čisté mobility (2015), aktualizovaný v roce 2020. V této aktualizaci je i opatření E10 Vytvoření regulačního rámce v oblasti tzv. lehké elektromobility.

19. Představa Ministerstva dopravy k roli krajů

K září 2020 není ze strany MD vnímána potřeba prosazovat zavedení krajských plánů mobility. Větší pozornost je třeba věnovat plánům mobility pro vybrané lokality (průmyslové zóny, areály a stavby generující dopravu; chráněná území), část z nich budou v budoucnu zajišťovat kraje. Kraje budou dále koordinovat SUMPy a zajišťovat odbornou pomoc městům prostřednictvím stávajících krajských koordinátorů dopravní obslužnosti, jejichž současná agenda zaměřená na veřejnou dopravu bude rozšířena o téma SUMP. Vznikne tak pozice krajského koordinátora mobility.

Krajský koordinátor mobility zprostředkovává komunikaci mezi MD a (zejména menšími) městy, která nemají vlastní koordinátory mobility, a zajišťuje jim odbornou pomoc. Náplní jejich činnosti bude mj.: naplňovat Program SUMP na místní/krajské úrovni, koordinovat aktivity a záměry ve svém zájmovém území ve prospěch dopravní udržitelnosti a poskytovat informace o městské mobilitě v rámci kraje.

20. Role Moravskoslezského kraje a koordinátora IDS

Moravskoslezský kraj je důležitým partnerem při zpracování plánu mobility. Zajišťuje výstavbu a modernizaci silnic II. a III. tříd a zajišťuje prostřednictvím koordinátora IDS dopravní obslužnost příměstské regionální dopravy. Ani Moravskoslezský kraj ani koordinátor IDS neschvalují plán mobility a nejsou jím vázáni při realizaci svých rozpočtů ze zákona.

Nedostatečná vazba plánů mobility na tyto subjekty je dána nedostatečností metodického rámce plánů mobility jakož i vazbou na další legislativní rámec ČR.

Z hlediska zpracování PUMM je nutné pro lepší řešení dopravy regionální úrovně přijmout taková koncepční řešení, která se budou opírat o subjekty v jejichž gesci tato doprava je (kraje a IDS). PUMM nemůže suplovat strategii IDS ani krajské výstavby.

Spolupráce s IDS a Moravskoslezským krajem v rámci zpracování PUMM byla příkladná. Obě instituce byly do projektu několikrát zapojeny a zpětná vazba byla adekvátní.

V rámci zpracování PUMM nebyla shledána potřeba zřízení krajského koordinátora mobility, který by poskytoval informace o městské mobilitě v rámci kraje.