

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OPAVA Strategická část



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

2022

OBSAH

OBSAH	1
PŘEDMLUVA.....	4
1. ÚVOD	4
2. VÝCHODISKA.....	6
2.1.ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	6
2.2.DEFINICE A TEORETICKÁ ZÁKLADNA	6
2.3.DEFINOVÁNÍ PLÁNOVÁNÍ MOBILITY DLE PUMM OPAVA	7
2.4.PRINCIPY A POSTUPY ZPRACOVÁNÍ.....	10
3. VIZE MĚSTA	12
3.1.JAKÉ MĚSTO CHTĚJÍ OBČANÉ	12
3.2.VIZE	14
4. STRATEGICKÉ CÍLE.....	14
5. OPATŘENÍ.....	16
6. VÝVOJOVÉ TRENDY.....	17
7. INDIKÁTORY	18
8. VÝCHOZÍ A NADŘAZENÉ DOKUMENTY.....	18
8.1.DOKUMENTY EVROPSKÉ ÚROVNĚ	19
ZELENÁ DOHODA PRO EVROPU	19
BÍLÁ KNIHA 2011	19
POLITIKA TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ (TEN-T)	23
AKČNÍ PLÁN ZAVÁDĚNÍ INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ V EVROPĚ.....	25
NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2021/1058 O EVROPSKÉM FONDU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ A FONDU SOUDRŽNOST	26
8.2.NADŘAZENÉ DOKUMENTY NÁRODNÍ ÚROVNĚ.....	27
POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY, AKTUALIZACE (1. 9. 2021)	27
DOPRAVNÍ POLITIKA ČR NA ROKY 2021-2027	30
KONCEPCE MĚSTSKÉ A AKTIVNÍ MOBILITY PRO OBDOBÍ 2021-2030.....	32
NÁRODNÍ PLÁN PODPORY ROVNÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ PRO OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM	34
NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2021-2030.....	34

NÁRODNÍ STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY ČR PRO LÉTA 2013 - 2020	35
DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE (STŘEDNĚDOBÝ PLÁN ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY S DLOUHODOBÝM VÝHLEDEM DO ROKU 2050).....	35
NOVÉ POJETÍ DÁLNIČNÍ SÍTĚ	37
PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ VLAKY CELOSTÁTNÍ DOPRAVY	39
8.3. NADŘAZENÉ DOKUMENTY KRAJSKÉ ÚROVNĚ.....	41
ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE (ZÚR), 2010	41
KONCEPCE ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	48
KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE.....	50
8.4. STRATEGICKÉ DOKUMENTY MĚSTA	51
STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA OPAVY 2021+.....	51
ÚZEMNÍ PLÁN OPAVY.....	55
KONCEPCE MĚSTSKÉ POLICIE OPAVA PRO OBDOBÍ 2012 – 2016	62
KONCEPCE ROZVOJE MĚSTSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU OPAVA A. S. DO ROKU 2025	63
8.5. STRATEGICKÉ DOKUMENTY SPÁDOVÝCH OBCÍ A REGIONŮ	65
9. VYUŽITELNÉ FINANČNÍ ZDROJE	65
PROSTŘEDKY ZE ZDROJŮ STÁTNÍHO ROZPOČTU ČR A STÁTNÍCH FONDŮ	65
ZDROJE ROZPOČTU MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE (MSK)	65
PROSTŘEDKY EVROPSKÉ UNIE	65
10. MANAGEMENT ČINNOSTÍ ŘEŠENÍ DOPRAVY NA ÚROVNI MAGISTRÁTU MĚSTA OPAVA.....	66
10.1. PLÁN INVESTIČNÍCH AKCÍ.....	67
10.2. ÚDRŽBA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ.....	68
10.3. BESIP A EVVO.....	71
10.4. AGENDA PETIC A STÍŽNOSTÍ.....	71
10.5. ZMĚNY ORGANIZACE DOPRAVY.....	72
10.6. ZÓNA PLACENÉHO STÁNÍ.....	73
10.7. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	73
10.8. MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	73
10.9. BEZPEČNOST DOPRAVY	74
10.10. VZTAH STÁTU, KRAJŮ, OBCÍ A ORGANIZACÍ K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE	75

11. HODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO PROCESU PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	76
11.1. SLEDOVÁNÍ MOBILITY.....	76
11.2. ŘÍZENÍ POPTÁVKY PO DOPRAVĚ	76
11.3. PLÁNOVÁNÍ MOBILITY	76
11.4. DEFINOVÁNÍ POTENCIÁLNÍCH PŘEKÁŽEK A STANOVENÍ PRIORIT K ŘEŠENÍ	76
11.5. DEFINOVÁNÍ HLAVNÍCH PROBLÉMŮ	77
11.6. STANOVENÍ PRIORIT ŘEŠENÍ	77
12. KOMUNIKAČNÍ PLÁN.....	78
SEZNAM OBRÁZKŮ	78

PŘEDMLUVA

Plán mobility (SUMP) je dokumentem, který nelze vymáhat. Jeho plnění je dáno ochotou všech zúčastněných na jeho plnění. Participací veřejnosti, odborníků a vedení města na procesu tvorby je zvýšena pravděpodobnost jeho plnění. Tato aktualizace navazuje na plán mobility schválený v roce 2015 s vědomím, že některé cíle se podařilo plnit lépe a jiné hůře. Segment dopravy čekají v následující dekádě významné změny dekarbonizace dopravy. Na ně je nutné reagovat.

Za posledních 8 let Opava prošla proměnou. Povedlo se zaměřit pozornost zúčastněných na město samotné, kde je řešení dopravy komplikovanější než řešení situace v okolí města.

Snažme se, aby doprava dobře sloužila potřebám obyvatel. Její funkce je neodmyslitelná v moderní době, kdy se denní ujeté vzdálenosti prodlužují oproti éram minulým. Právě zpřístupnění rychlé dopravy všem skupinám obyvatel vedlo k možnosti realizace množství denních aktivit.

Pro podmínky podnikání je zajištění kvalitní dopravy stěžejní. Bez dopravy nelze získat potřebný materiál pro výrobu, potřebné lidské zdroje ani výrobky na jejich odbytiště.

Zelená dohoda pro Evropu je soubor politických iniciativ Evropské komise, jejichž hlavním cílem je dosáhnout toho, aby Evropa byla v roce 2050 klimaticky neutrální. Obsahuje plán s vyhodnocenými dopady, jehož cílem je snížit emise skleníkových plynů EU do roku 2030 o 55 % ve srovnání s rokem 1990. EU plánuje nasměrovat odvětví dopravy ke snížení emisí o 90 %. Dosažení tohoto cíle má být provedeno zvýšením konektivity a přesunem většího počtu cestujících a nákladu na železnici a vnitrozemské vodní cesty, podporou zavádění dobíjecích stanic, alternativní infrastruktury pro doplňování paliva a nových digitálních technologií, větším zaměřením na udržitelnou městskou mobilitu a usnadněním zvolit různé možnosti dopravy v efektivním multimodálním dopravním systému.

1. Úvod

Aktualizace Plánu udržitelné městské mobility Opava z r. 2015 (dále jen „PUMM“) reviduje realizační fázi, která probíhala mezi lety 2015 - 2022 a nastavuje posunuje horizont plánování k roku 2038. PUMM vytváří trvale udržitelný dopravní systém pro Statutární město Opava a jeho spádové okolí založený na principech plánování stanovených v roce 2015 a zajišťuje prioritní cíle pro udržitelnou mobilitu:

- zlepšení mobility a dostupnosti města
- zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany
- zvýšení činnosti a efektivity přepravy osob a zboží
- zvýšení kvality života ve městě Opava
- zlepšit ekonomický a společenský rozvoj města Opavy
- zlepšení image města

PUMM řeší dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města s cílem uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a okolí včetně zajištění lepší kvality života obyvatel.

PUMM je založen na partnerství všech dotčených subjektů a na zapojování veřejnosti

PUMM koordinuje územní a dopravní plánování, navržený dopravní systém zajistí dostupnost všem cílovým skupinám, preferuje ekologickou dopravu s omezením dopadu na životní prostředí a spotřebu energie a bezpečnou dopravu se snížením kritických míst. Návrhová část obsahuje aktivity, které jsou aktualizovány pro naplňování opatření v horizontu

návrhového období do roku 2038 a Akční plán udržitelné městské mobility, definující navržená prioritní opatření a aktivity pro naplnění stanovených cílů na období 5 let v souladu s rozpočtovým výhledem města.

PUMM vychází z existujících strategických dokumentů a platné legislativy na obecní, regionální, národní i evropské úrovni a po svém projednání se stane nadřazeným dokumentem, který bude podkladem pro další aktualizace současných strategických a plánovacích dokumentů města.

Dokument zpracovává výhledové období v těchto horizontech

- Návrh dopravní politiky pro období do roku 2038,
- Návrh opatření a aktivit do roku 2038,
- Výhledová koncepce dopravy po roce 2038,
- Akční plán prioritních opatření a aktivit k realizaci na období 5 let.

Dokument obsahuje tyto základní části:

- Strategická část,
- Analytická část,
- Návrhová část.

Strategická část zaštiťuje celý projekt a dává důraz na dlouhodobou strategii v obecné rovině vize, strategických cílů a opatření. V rámci této části je vyjasněna vize mobility města v konsenzu s klíčovými partnery a veřejností. Pro zajištění zpětné vazby budoucího plnění opatření jsou zde zmíněny indikátory, které poskytují oporu v kontrolovatelnosti plnění opatření.

Součástí strategické části je i komunikační plán, který popisuje strategii projednávání, propagace a prezentace projektu.

Analytická část obsahuje zejména popis současného stavu dopravní nabídky a poptávky ve městě a poskytuje informační základnu pro návrhovou část.

Návrhová část obsahuje aktivity tj. konkrétní stavby, akce, které slouží k naplňování obecnějších opatření a zajištění plnění stanoveného cílového chtěného stavu indikátorů. Cílový navržený stav indikátorů je pro všechna opatření stanoven v návrhové části. Tento bude v budoucnu porovnán s reálnou hodnotou zjištěnou v odpovídajícím roce plnění. Tím bude v budoucnu zajištěna základna pro posouzení, zda se podařilo opatření naplnit.

Akční plán, který je součástí návrhové části představuje pouze výtah opatření a aktivit, které budou realizovány do roku 2028 a zdůvodnění jejich výběru.

Sledováním indikátorů napříč celou problematikou dopravy je naplňováno dlouhodobé sledování všech důležitých stavů, kterými doprava ve městě prochází. Jsou analyzovány trendy v dopravě ve městě Opavě i vnější vlivy.

Město se tímto hlásí k závazku udržitelnosti.



Obrázek 1 Části plánu mobility a jejich vztah

2. VÝCHODISKA

2.1. Řešené území

Řešeným územím je Území Statutárního města Opavy (územní obvod MHD Opava) se zahrnutím dopravních vazeb ve spádovém území města. Dopravní analýzy jsou prováděny pro území města a region. Pro spádové území je provedeno projednání v pracovních skupinách a jsou vypořádány připomínky a návaznosti dotýkající se území města. Do plánu mobility jsou zahrnuty také významné stavby spádového území na základě převzatých podkladů. Související strategické dokumenty jsou zpracovány na evropské úrovni, národní úrovni, krajské úrovni a obecní úrovni.

2.2. Definice a teoretická základna

Mobilita = počet cest, který může být měřen v jednotkách ujetých vozo-kilometrů, případně v jednotkách ujeté vzdálenosti. (Giuliano, 2009)

Dostupnost = snadnost dosažení cíle, nelze jí přímo měřit, ale pouze kvantifikovat nebo indikovat jinými proměnnými. (Giuliano, 2009)

Mobility = schopnost pohybovat se nebo se volně a snadno přemístit. (Oxford Dictionaries)

Mobilita a místní přeprava cestujících = Tento indikátor zjišťuje a popisuje mobilitu občanů žijících na území dané samosprávy. Mezi hlediska (a k nim se vztahující jednotky měření), které přispívají k učení obecného modelu mobility každého občana, patří: průměrný počet cest, účel cest a jejich pravidelnost, průměrná denní vzdálenost cesty, délka trvání cest, použité druhy dopravy pro tyto cesty. (TIMUR)

Mobility management - Řízení poptávky po dopravě. Všeobecný termín označující strategie vedoucí k efektivnějšímu využívání zdrojů v dopravě, aktivní přístup k vyhledávání a aplikaci alternativních variant řešení dopravní situace, která jsou ohleduplnější k životnímu prostředí, lidskému zdraví, často ekonomičtější než tradiční postupy. (Galatik)

Řízení mobility je koncepcí popularizace udržitelné dopravy a řízení poptávky po využívání osobních automobilů změnou postojů a návyků cestujících.(EPOMM)

Sustainable UrbanMobility Plan – SUMP, Plán udržitelné městské mobility „Plánování pro lidi“(vize 20 let: jak bude naše město vypadat? – bude bezpečné pro dospělé i pro děti, s dostatkem místa a zeleně pro odpočinek, jízdu na kole apod., s čistým ovzduším...) Je strategickým plánem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. (Jordová).

SUMP 2.0

Plán udržitelné městské mobility je strategický plán, který vychází z již existujících plánovacích postupů a bere v úvahu integrační, participační a hodnotící zásady s cílem uspokojit potřeby mobility dnešních i budoucích generací a zlepšit kvalitu života ve městech a jejich okolí. (Plány udržitelné městské mobility)

2.3. Definování plánování mobility dle PUMM Opava

Hlavním cílem je uspokojit potřeby mobility dnešních i budoucích generací a zlepšit kvalitu života. Prostředkem může být snížení počtu vozidel obsazených jednou osobou využívající silniční síť poskytnutím široké škály dalších možností a jiných druhů dopravy pro zajištění mobility (tj. schopnosti se přemísťovat za určitým účelem).

Management dopravní poptávky je navržený soubor opatření k maximalizaci schopnosti pohybu lidí dopravním systémem zvýšením počtu osob ve vozidlech, používáním kapacitních dopravních prostředků, cyklistiky či pěší chůze, ovlivňováním času potřebného k přemístění či působením na preference druhu dopravy. K dosažení těchto změn je spoléháno na kladný či záporný stimul k zajištění aktivního posunu v chování.

Dopravní zácpy a náklady na poskytování mobility jsou závažné otázky položené dopravním inženýrům, urbanistům, lidem s rozhodovací pravomocí i zástupcům podnikatelské sféry a široké veřejnosti. Doprava a stupeň efektivnosti, jakým je vykonávána, ovlivňuje nás všechny. Proto neustále hledáme řešení našich dopravních problémů, které nám přináší nejen zvýšenou mobilitu, ale i dopravní produktivitu a čistší životní prostředí.

Od roku 1976 do roku 2006 se vrcholový dokument městského dopravního plánování nazýval generel dopravy.¹ Tento dokument řešil podrobně otázky územního rozvoje jednotlivých složek osídlení ve vztahu k dopravě. Generelem dopravy byla řešena jednak stránka dopravní nabídky, ale i stránka dopravní poptávky. Součástí byla i prognóza dopravní poptávky a návrh dopravní nabídky.

¹ Zákon 50/1976 Sb.

Od roku 2006 je pojem generel dopravy ve stavebním zákoně vypuštěn a nahrazen pojmem územně analytické podklady a územní studie². Územně analytické podklady vyhodnocují stav a vývoj území. Územní studie ověřují možnosti a podmínky změn v území. Touto změnou došlo k vypuštění významného článku z procesu dopravního plánování. Běžná praxe však ukázala i po roce 2006, že generely dopravy jsou nutnou součástí plánování dopravy, jelikož jejich komplexnost šlo jen obtížně nahradit. Proto generely dopravy přetrvávají v současné době zejména v dokumentacích s názvy obsahující slovo koncepce např. Dopravní koncepce města.

Omezenost stávajících přístupů, které jsou naznačeny výše, je v jejich zaměření na dopravní infrastrukturu a její vzájemné ovlivňování dopravní poptávky. V případě, že rozdělíme dopravní poptávku na poptávku po jednotlivých druzích dopravy³, můžeme komplexním návrhem dopravní infrastruktury ovlivňovat poptávku po jednotlivých druzích dopravy, ale i poptávku celkově na základě indukce či redukce dopravy.

Nové přístupy k tvorbě plánů mobility prakticky kopírují původní generely dopravy. Jsou tedy komplexním dokumentem zabývajícím se dopravní nabídkou a dopravní poptávkou. Oproti generelům dopravy však používají i nové, dříve zanedbávané nástroje, kterými jsou reklama a propagace. Tyto přístupy cílí na uživatele systému, konkrétně na jeho preference. Preferencí uživatelů nějakého druhu dopravy z různých důvodů (např. je módní, sused jezdí také apod.) můžeme také ovlivňovat dopravní poptávku. Tyto postupy se jmenují řízení mobility.

Řízení mobility je tedy pouze jednou částí řízení poptávky po dopravě.

Plán udržitelné mobility Opava navazuje na tradici generelů dopravy a používá i nové nástroje (přístupy) řízení mobility, kterými jsou reklama a propagace udržitelných druhů dopravy.

Na straně dopravní poptávky tak dochází tak k integraci dvou přístupů k ovlivňování dopravní poptávky a synergii jejich působení. Celý komplex opatření a navržených konkrétních aktivit bude validován modelem dopravy a environmentálním posouzením v podobě hlukového a imisního posouzení dopadů na město.

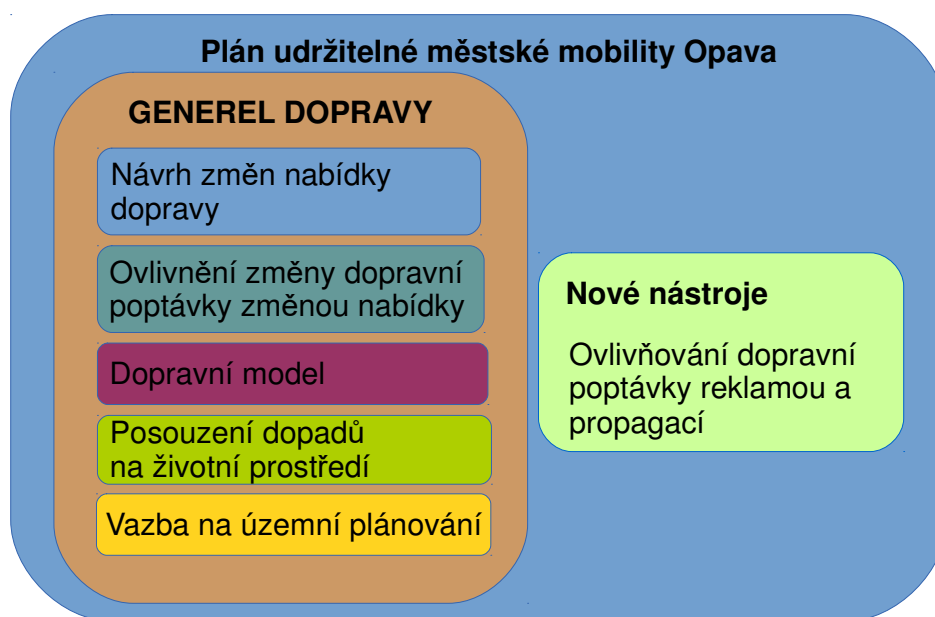
Pro provedení plánu mobility je důležitá participace partnerů v pracovní skupině a veřejnosti.

V roce 2019 vydala revidovanou metodiku zpracování plánů udržitelné městské mobility firma Ruprecht Consult.

V roce 2022 byla schválena MD Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0, která byla zpracována v rámci projektu Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility.

² Zákon 183/2006 Sb.

³ Pěší, cyklistická, automobilová, veřejná hromadná



Obrázek 2 Vztah Plánů udržitelné mobility a generelů dopravy



Obrázek 3 Kroky k rozhodování v rámci řešení plánu udržitelné městské mobility, zdroj Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (2nd edition)

2.4. Principy a postupy zpracování

PUMM představuje efektivní způsob řešení dopravní problematiky ve městě a v jeho blízkém okolí. Při zpracování jsou dodrženy základní principy plánování udržitelné městské mobility:

- Participační přístup – zapojení občanů a všech zainteresovaných partnerů ve všech fázích plánovacího procesu dle komunikačního plánu

Opava aktivně komunikuje v průběhu realizační fáze PUMM s obyvateli v rámci Agendy 21 a chce dlouhodobě udržovat úroveň C. Naopak v roce 2019 se město rozhodlo o ukončení členství v Národní síti zdravých měst a ponechá pouze místní Agendu 21.

- Závazek pro udržitelnost – vyvážení socioekonomického rozvoje a kvality životního prostředí

Opava dlouhodobě udržuje systém městské veřejné dopravy s vysokým podílem elektrických vozidel. Současně usiluje o snížení dopravních zátěží v zastavěném území města.

- Integrovaný přístup – integrace různých odvětví hospodářské správy i různé úrovně správních orgánů včetně zahrnutí sousedních oblastí, integrace všech druhů a forem dopravy (osobní, nákladní, hromadná, motorizovaná, nemotorizovaná, statická, veřejná, soukromá)

Opava dlouhodobě spolupracuje na řešení dopravy s Moravskoslezským krajem, koordinátorem IDS, velkými podniky, obchodními řetězci a dalšími partnery při zajištění mobility. Město se věnuje rozvoji všech udržitelných druhů dopravy včetně zajištění služeb MHD a bikesharingu.

- Jasná vize, jasný záměr, měřitelné cíle – stanovení jasné vize rozvoje města s uvedením konkrétních cílů a jejich měřitelných indikátorů včetně stanovení metodiky pro jejich pravidelné vyhodnocování
- Zajištění udržitelného financování – aktivity PUMM jsou promítány do rozpočtu města.

Opava dlouhodobě realizuje záměry a aktivity navržené, projednané a schválené v rámci PUMM z vlastních zdrojů a externího financování na kterém se podílí veřejné dotace EU, státu, SFDI, kraje a místních firem.

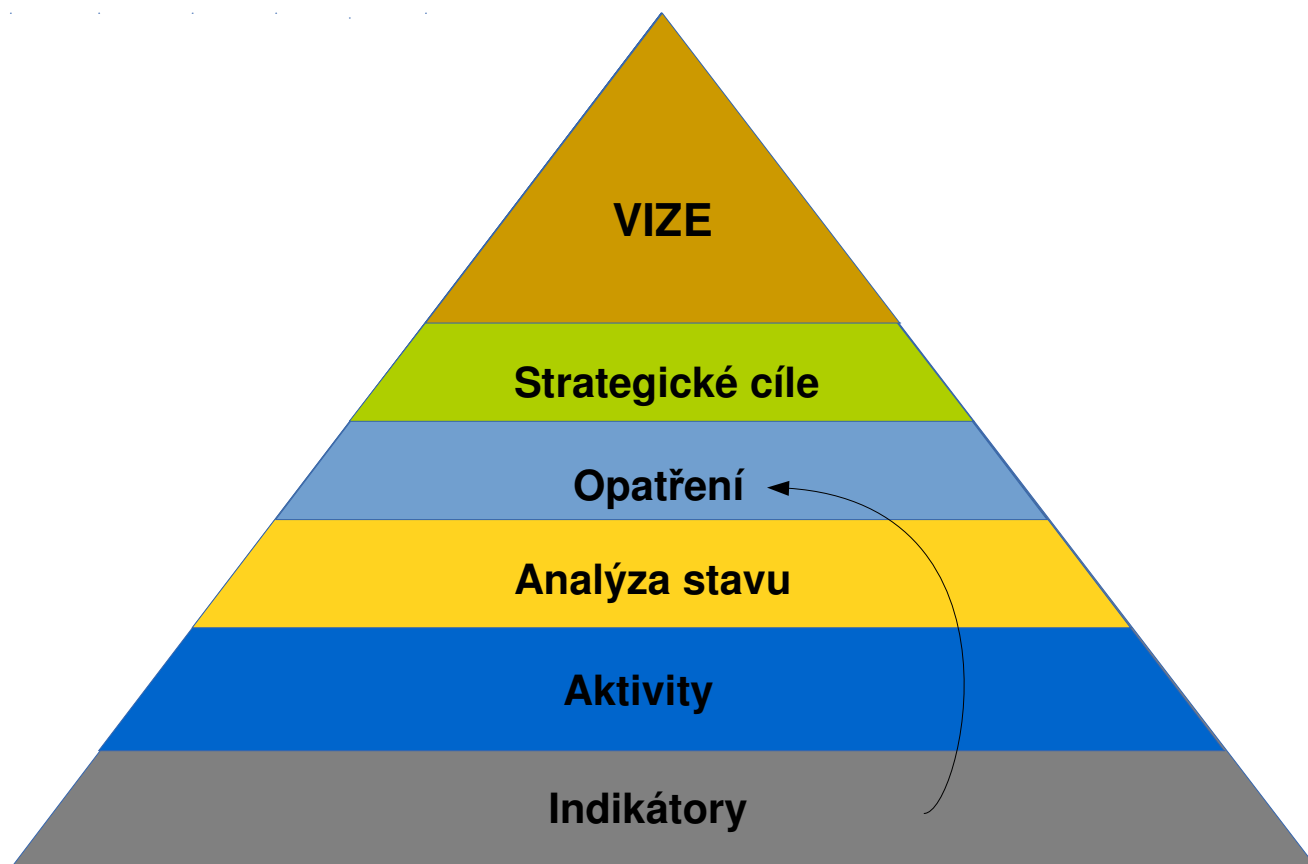
Komplexní návrh řešení městské mobility respektuje principy udržitelného rozvoje území a je zaměřen především na potřeby obyvatel. Předpokladem zpracování je maximální využití stávající dopravní infrastruktury a podpora udržitelné dopravy. Hlavními cíli navržené dopravní politiky je zvýšení podílu veřejné hromadné a nemotorové dopravy (cyklistické a pěší) na celkové dělbě přepravní práce a odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území města.

Při zpracování návrhu jsou zohledněny náměty zadavatele, získané v rámci projektu PIMMS CAPITAL z návštěvy Birminghamu, Stockholmu a Limericku a rovněž projektu RESOLVE a všeobecné poznatky a zkušenosti zhotovitele z dalších evropských měst, která už dříve započala s regulací růstu individuální automobilové dopravy. Jedním z nástrojů je také využití principu řízení mobility, tj. ovlivnění poptávky obyvatel města po automobilové dopravě nabídkou nových způsobů mobility, např. spolujízdy, zvýšení obsazenosti automobilů, půjčování jízdních kol, dopravy na objednávku či taxislužby a využívání prostředků na alternativní pohon.

Podkladem pro zpracování PUMM je dokument s názvem „Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0“, který je zaměřen na základní popis hlavních požadavků pro přípravu

plánů mobility a který definuje jednotlivé kroky plánování s předpokladem přizpůsobení přípravy a zpracování plánu místním podmínkám.

Hierarchie obsahu zpracování PUMM je zobrazena na následující straně.



Obrázek 4 Hierarchie struktury přístupu dokumentace PUMM

V rámci zpracování plánu mobility je odpovězeno na základní otázky:

MOTIVACE - plán mobility je vytvářen s cílem rozvoje města, kde se Opavané cítí dobře. Další motivací je podmínka dotačního programu IROP II při financování obměny vozového parku MHD mít zpracovaný plán mobility.

PŘEDMĚT - plán mobility řeší rozvoj udržitelné mobility ve městě. Kritéria jsou řešena v podobě řady indikátorů stanovených v PUMM.

ZPŮSOB - rozvoj udržitelné dopravy je řešen participačním přístupem s přesahem hranic města Opavy. Zapojeno je již od roku 2013 množstvím partnerů a veřejnost.

VIZE - je cílový stav, který přesahuje rámce plánování dopravy a mobility. Plánování se v souladu se strategickým plánem města.

LIDĚ - plán mobility je zaštitěn náměstkem primátora a podílejí se něm řídící a řadoví pracovníci úřadu. Odborné analýzy jsou zpracovány odborníky konzultační firmy UDIMO spol. s r.o. s dlouholetou praxí plánování mobility měst. Cílovou skupinou jsou běžní obyvatelé, ale i odborná veřejnost podílející se na investičních rozhodnutích v dopravním i nedopravním sektoru.

ZMĚNA - plán mobility se snaží dosáhnout dlouhodobě udržitelného plánování a přechod k nízkouhlíkové bezpečné dopravě.

ČAS - problém je řešen s ohledem na 5 leté cykly externího financování, aktuální cyklus běží do roku 2027. Přechod k nízkouhlíkové dopravě se předpokládá do roku 2050, je tedy za návrhovým horizontem plánu mobility.

ZODPOVĚDNOST - problém je řešen na politické a odborné úrovni. Politickou zodpovědnost nese Rada města. Odbornou zodpovědnost nese zejména zpracovatel plánu mobility a realizační tým PUMM.

HORIZONT - plán mobility je zpracován na období do roku 2038 tj. 15 let a akční plán do roku 2027 tj. 5 let. Tyto horizonty jsou nastaveny již od zpracování PUMM v roce 2015.

PENÍZE - řešení navržená v rámci PUMM jsou diskutována s vedením města a odpovídají reálným požadavkům na tvorbu rozpočtu města. Financování aktivit se také opírá o externí finanční zdroje např. IROP II nebo OP Doprava. Konkrétní náklady jsou součástí akčního plánu.

3. VIZE MĚSTA

3.1. Jaké město chtějí občané

V rámci participace při zpracování plánu mobility v Opavě bylo osloveno 1000 obyvatel s otázkou: Jakým slovem by měla být Opava jako město charakterizována v roce 2030?

Otázka byla položena jako otevřená. I přesto se mnoho lidí shodlo na tom, jak má Opava v roce 2030 vypadat.

Obyvatelé jasně vyjádřili preferenci zvýšení bezpečnosti, která je jasně dominujícím faktorem. Pro cíl bezpečnost se vyslovilo 133 obyvatel. Dále byla jmenována preference čisté Opavy s 83 hlasy. Toto je podpořeno také tagem Bílá s 25 hlasy, který je synonymem pro čistou Opavu dle Strategického plánu platného v realizační fázi PUMM. Celkem se tak pro čistou Opavu vyjádřilo přes 100 obavytel tj. 10% oslovených.

Další významné cíle byly vysloveny definicí Opavy jako moderního města v roce 2030 s 80 hlasy. Následují preference zeleného města se 58 hlasy, krásnější Opavy se 46 hlasy, kulturního města Opavy s 34 hlasy a Opavy, města pro lidi s 33 hlasy.

Ekologická Opava dostala 23 hlasů, klidná 20 hlasů, lepší 20hlasů, sportovní 19 hlasů a historická Opava 12. Shodných 12 hlasů dostala Opava beze změny, kdy si ji lidé přejí za 8 stejnou jako dnes.

Další přídavná jména občané jmenovali originální, zábavná, aktivní, zdravá, průjezdná, cyklistická, dostupná, levná a další.



Obrázek 5 Jakou by si přáli mít Opavu její obyvatelé v roce 2030

3.2. Vize

Vize města odráží dlouhodobý přístup k lidem i území. Vize byla převzata ze strategického plánu rozvoje statutárního města Opavy 2021+ a je dále rozpracovávána v rámci PUMM. Znění vize města je:

Opava – láska na celý život

Opava nabízí svým obyvatelům vše, co je potřeba k prožití spokojeného a naplněného života.

Je příjemným a bezpečným městem s dostupným, kvalitním bydlením. Díky atraktivnímu veřejnému prostoru, dostatku zeleně a rozvoji udržitelné mobility se v ní Opavané cítí dobře.

Má aktivní, vzdělané a podnikavé obyvatele, kteří v ní najdou rozmanité kulturní i sportovní aktivity, podporu při podnikání, atraktivní pracovní místa i možnosti celoživotního vzdělávání.

Je šetrná k přírodě a ke zdrojům. Je otevřená trendům v energetice i odpadovém hospodářství a využívá jejich potenciál k vlastnímu udržitelnému rozvoji.

Je řádně spravovaným, moderním městem s efektivním, funkčním eGovernmentem. Lidé jsou v Opavě na 1. místě. Díky digitalizaci usnadňuje práci zaměstnancům magistrátu i komunikaci obyvatel s úřadem. O názory obyvatel se aktivně zajímá a vnímá potřeby všech společenských skupin napříč generacemi. Opava je městem na celý život

VIZE PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Vize plánu mobility představuje město Opavu v dlouhodobém horizontu, kdy je udáván cílový stav i přístupy k dopravě osob a nákladu. Znění vize je

„Doprava pro město 21. století, doprava příznivá pro lidi, podnikání i životní prostředí.“

4. STRATEGICKÉ CÍLE

Zpracovaný dokument PUMM Opava stanoví podmínky pro dosažení následujících strategických cílů, které budou sloužit k naplnění vize města a vize PUMM, jako čistého, zdravého, moderního a prosperujícího města:

▪ Zlepšení mobility a dostupnosti města

Zlepšení dostupnosti všech cílů cest pro všechny skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Podpora zejména cyklistické dopravy, veřejné hromadné dopravy, pěší dopravy, ale i individuální dopravy včetně intermodality.⁴

⁴ Intermodální přepravní systém je druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu. V tomto systému se přepravují výhradně unifikované jednotky

Zkrácení cestovního času pro dojížďku do města.

▪ **Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel**

Řešení kritických míst definovaných zvýšenou nehodovostí se zraněním, kolizí funkcí území či nároků jednotlivých druhů dopravy. Zvýšená pozornost musí být věnována zranitelným účastníkům silničního provozu a ohroženým skupinám osob.

Cílem je snížit do roku 2030 počet usmrcených a počet těžce zraněných osob v silničním provozu o 50 % oproti roku 2020 a do roku 2050 na 0%⁵.

▪ **Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží**

Definování a odstraňování bariér pro logistické řetězce při obsluze města.

Podpora veřejné hromadné dopravy nabízející kapacitní přepravu osob za pomoci stanovení kvalitativních a kvantitativních indikátorů pro využívání veřejné dopravy (např. časová dostupnost území, vytížení linek veřejné dopravy, integrace veřejné dopravy, zkvalitnění informací za pomoci IT systémů). Podpora zvýšení obsazenosti vozidel individuální dopravy.

▪ **Zvýšení kvality života ve městě**

Rozvoj veřejných prostranství v lokalitách s dodrženým hlukovým limitem bez redukcí „staré zátěže“, snížení vlivu znečištění ovzduší a nadlimitního hluku na obyvatele města i na životní prostředí. Podpora dopravní dostupnosti.

▪ **Ekonomický a společenský rozvoj města**

Podpora dostupnosti přirozeného cíle historického jádra jako centra města a regionu. Podpora kvalitního napojení na nadřazenou dopravní silniční, železniční a cyklistickou síť. Podpora ploch bydlení obsluhovaných veřejnou dopravou. Podpora ploch výroby obsluhovaných veřejnou dopravou s napojením na nadřazenou síť bez nutnosti průjezdu centrální částí města.

▪ **Zlepšení image města**

Bude podporována propagace kvalitního a transparentního fungování samosprávy obsahující odpovědnost za řešení problémů občanů. Propagace řešení dopravních problémů nejen v realizační fázi, ale i přípravné fázi je důležitým prvkem komunitního plánování.

Budou propagovány cíle Plánu udržitelné mobility města Opavy.

Budou propagovány udržitelné druhy dopravy a jejich potřebnost.

Budou propagovány kroky vedoucí ke zkvalitnění dostupnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu, kvality života a podnikatelského prostředí.

⁵ dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

5. OPATŘENÍ

Opatření⁶ 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 parkování⁷, 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

⁶ V nové metodice SUMO 2.0 jsou nazývány jako "Specifické cíle" v PUMM Opava byla ponechána původní terminologie, která odpovídá požadavkům na strukturu dokumentu.

⁷ Systém parkování obsahuje krátkodobé a dlouhodobé parkování přes den a odstavování vozidel přes noc.

C5 Obnova a modernizace světelně signalizačních zařízení

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 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 MA21

F3 Podpora příměstské veřejné dopravy a IDS

F4 Dopravní výchova a osvěta

F5 Kvalitní dopravní dokumentace a příprava

6. VÝVOJOVÉ TRENDY

Vývojové trendy jsou zjednodušeným a zobecněným popisem prognózy dopravy.

Počet osob v Opavě klesá shodně s obdobnými městy. Pro zmírnění poklesu počtu obyvatel Opava připravuje čtvrtě hromadného i individuálního bydlení. Počet obyvatel v zázemí města víceméně stagnuje. Posiluje se tím podíl vnější dopravy města s vazbou na dopravu v rámci IDS, která má nižší kvalitu (frekvenci spojů) než městská hromadná doprava. Převážná vzdálenosti se prodlužují. Nabídka pracovních míst, vzdělání a služeb je v Opavě soustavně kvalitní.

Ve stávajícím stavu Opava dotuje MHD přiměřeně své velikosti. Tato podpora je trvalá. Současně objem financí na provoz MHD je navyšován s rostoucí inflací. Za posledních 8 let se zvýšila dotace o cca 50%. MDPO provozující MHD v Opavě má ve srovnání s jinými

dopravními podniky velmi efektivní provoz s nejnižší cenou za ujetý km provozu. Bez navýšení objemu financí není možné zvyšovat objemy přepravených osob.

Ve stávajícím stavu je pozorován nárůst dostupnosti osobních vozidel ve městě cca 2% ročně. Současně cena osobních vozidel významně roste a předpokládá se, že do roku 2035 bude růst vlivem transformace dopravního sektoru na provoz bez fosilních paliv (benzin, nafta, cpg, cng). Aktuálně rozvíjenou technologií jsou elektrická bateriová vozidla. Jejich cena je cca o 50% vyšší než cena vozidel s klasickým motorem. Současně baterie mají životnost pouze 8 let a mezi lety 2015 a 2022 došlo jen k nepatrnému vývoji. Reálný rozdíl mezi klasickým osobním vozidlem a elektromobilem je trojnásobek ceny při započítání nutné obnovy baterie po 8 letech provozu. V případě, že nedojde k významnému technologickému pokroku bude dostupnost osobní automobilové dopravy omezena cenou. Předpokládá se, že počet vozidel v sídlištní zástavbě nebude po roce 2035 růst. Současně nebude možné vozidla v této zástavbě nabíjet, což povede k prohloubení nedostupnosti individuální automobilové dopravy pro obyvatele v sídlištní zástavbě. Předpokládá se, že nastanou trendy obdobné známé z doby v 80' letech minulého století. Trendem v nabíjení je výstavba soukromých nabíjecích bodů v rodinné zástavbě. V zástavbě hromadného bydlení tato výstavba neprobíhá. Při zachování trendu nebude možné v sídlištní zástavbě elektromobil nabít, což je další překážkou v jeho provozu ve městě. Strop poptávky po odstavení osobního vozidla je možné tedy předpokládat v roce 2035 s cílem + 17,5% oproti stavu.

Rozmach provozování autonomních vozidel do roku 2035 se v Opavě nepředpokládá.

Vývoj mikromobility a alternativních druhů dopravy zažívá razantní vývoj. Město Opava zavedlo podporu mikromobility v podobě sdílených kol. Zvýšený podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce je dán zvýšením dostupnosti kola a zlepšením podmínek pro cyklisty a cyklistické kultury od roku 2015. Předpokládá se jejich další rozvoj a posílení této služby. Alternativní doprava v podobě seniortaxi je provozována v Opavě společností MDPO, která provozuje MHD ve městě. Je alternativou zejména pro seniory, kteří by MHD obtížně využili.

Pěší doprava ve městě za posledních 8 let slábne. Její omezení je v akceptované vzdálenosti pohybu a časovém limitu pro jednu cestu. Občané nechtějí být limitováni při výběru cílů a jejich alternativ. Významným faktorem při výběru služby je její kvalita a v menší míře vzdálenost.

7. INDIKÁTORY

Indikátory slouží pro kvantifikované sledování plnění strategických cílů a opatření. Strategická část obsahuje indikátory výsledku a účinku a indikátory výstupu. Vstupní indikátory tj. finanční objemy rozpočtu jsou stanoveny pro jednotlivá opatření v návrhové části. 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 2027 je stanovena v návrhové části. Plnění akčního plánu do roku 2028 bude vyhodnoceno indikátory s hodnotou roku bazického(2022) a konečného(2028). Poslední navrženou činností akčního plánu je tedy v návrhové části stanovení indikátorů a hodnocení strategie.

8. VÝCHOZÍ A NADŘAZENÉ DOKUMENTY

Výchozí a nadřazené dokumenty spolu s PUMM musí být mezi sebou ovlivňovány.

SUMP rozpracovává teze⁸ dokumentů Evropské úrovně a národní úrovně. Krajské strategické dokumenty jsou nadřazenými dokumenty PUMM, kdy PUMM je dále zpřesňuje a případně může vytvářet prostor pro jednání nad změnou krajských nadřazených dokumentů.

SUMP je dále koordinován se strategickými dokumenty města Opavy, okolních obcí a mikroregionů. Jejich působení je oboustranné.

SUMP je nadřazeným dokumentem pro strategické dokumenty Městské policie Opava, Městského dopravního podniku Opava a. s. a Technických služeb Opava s. r. o.

Dále SUMP ukládá v návrhové části mimo aktivit i úkoly vedoucí k naplňování strategických cílů, opatření a indikátorů. Úkoly ve vztahu k územnímu plánování zajišťují synergiu při argumentaci vytváření podmínek pro udržitelný rozvoj území. PUMM naopak musí být korigován ze strany územního plánování, pokud by cíle, opatření či aktivity nebyly v souladu s komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území či s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.

8.1. Dokumenty Evropské úrovně

Zelená dohoda pro Evropu

Zelená dohoda pro Evropu představuje nový strategický plán Evropské komise, jak zajistit udržitelnost hospodářství EU. Cílem je transformace EU na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje a kde se do roku 2050 nebudou produkovat žádné čisté emise skleníkových plynů a kde bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Z hlediska sektoru dopravy lze za nejdůležitější cíl považovat snížení emisí skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 o 90 %. Dokument obsahuje též cíl převést do téhož roku 75% vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes v zemích EU zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné, lze však očekávat, že na úrovni EU budou postupně realizovány legislativní kroky směřující k naplnění těchto cílů.

Bílá kniha 2011

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

Pokud se nebudeme závislostí na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat omezena.

V odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z dopravy za poslední dvě desetiletí by to i tak znamenalo, že emise by stále přesahovaly úroveň z roku 1990 o 8 %.

Nové technologie pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v EU i celosvětově klíčové.

VICE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

⁸ Zásada, myšlenka

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

V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Omezení mobility není řešením.

Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel.

Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší bezpečnost. Další vývoj musí vycházet z řady prvků:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy. Vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;
- optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu na velké vzdálenosti);
- účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), moderní logistiky a tržních opatření, jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kobotáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkrácené stanovování cen atd.

Evropská komise se ve své vizi zaměřuje na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech – instituce EU, členských státech, regionech, městech, podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané.

Čistá městská doprava a dojíždění

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.

Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.

Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitostí pro jejich rané zavedení na trh. Poplatky za používání

komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.

Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku by mělo být zorganizováno účinněji. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejnehospodárnější část přepravy, na nejkratší možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček.

Vybrané cíle pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů:

referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

- (1) Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂
- (2) 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- (3) Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- (4) Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

I když se počet smrtelných silničních nehod v EU za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu, přišlo v roce 2009 při silničních nehodách v EU o život 34 500 osob. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na životech klíčové.

Důležitost **kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb** v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální⁹ integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.

Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby

⁹ Intermodální přepravní systém je druh dopravy využívající více dopravních oborů při přepravě nákladu. V tomto systému se přepravují výhradně unifikované jednotky, které se po dobu přepravy nemění ani vahou, ani formou (kontejnery ISO, systém ACTS, CargoBeamer, Modalohr, aj.). Na každý druh dopravy (silniční, železniční, námořní...) je vystavován jiný přepravní doklad (nákladní list CMR, nákladní list CIM atd.), na rozdíl od multimodálního přepravního systému

vypracovala **městské plány mobility**, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní¹⁰.

Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. U osobních automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. Komise vypracuje pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést uživatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Vybraný seznam iniciativ:

Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

Zaměřit se na odborné vzdělávání a výchovu všech účastníků; propagovat používání bezpečnostního vybavení (bezpečnostní pásy, ochranné oděvy, opatření proti neoprávněným úpravám).

Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.

Kvalita a spolehlivost služeb

Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře.

Hladká přímá mobilita

Definovat opatření nezbytná pro další integraci různých druhů přepravy cestujících s cílem poskytovat hladkou přímou multimodální dopravu.

Vytvořit rámcové podmínky pro propagaci rozvoje a využívání inteligentních systémů pro interoperabilní a multimodální jízdní řády, informace, rezervační systémy online a inteligentní prodej jízdenek. Tato iniciativa by mohla zahrnovat legislativní návrh na zajištění přístupu soukromých poskytovatelů služeb k informacím o dopravě a cestovním informacím v reálném čase.

Plány trvalého zabezpečení mobility

Zajistit definici plánů mobility za účelem zabezpečení kontinuity služeb v případě jejího narušení. Plány by se měly zabývat otázkou určení priorit při používání pracovních zařízení, spoluprací správců infrastruktury, provozovatelů, vnitrostátních orgánů a sousedních zemí a dočasným přijetím nebo zastavením specifických pravidel.

Podpora udržitelnějšího chování

Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park & drive, inteligentní prodej jízdenek atd.).

Plány městské mobility

Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské

¹⁰ Interoperabilita je schopnost různých systémů vzájemně spolupracovat.

městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících z pokynů EU.

Propojit Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti s městy a regiony, které předložily současné a nezávisle potvrzené osvědčení o auditu výkonnosti a udržitelnosti městské mobility.

Prozkoumat možnost zřízení evropského rámce podpory postupného provádění plánů městské mobility v evropských městech.

Integrovaná městská mobilita v možném inovačním partnerství „inteligentní města“.

Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.¹¹

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

Dokument má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Síť TEN-T je definována Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU – seznámení s nařízením o síti TEN-T.

Naopak nástroj CEF je definován Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. 12. 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

Přes území ČR mají procházet tři koridory:

Baltsko – jadranský koridor (viz úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)

Východní a východostředomořský koridor (viz úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň)

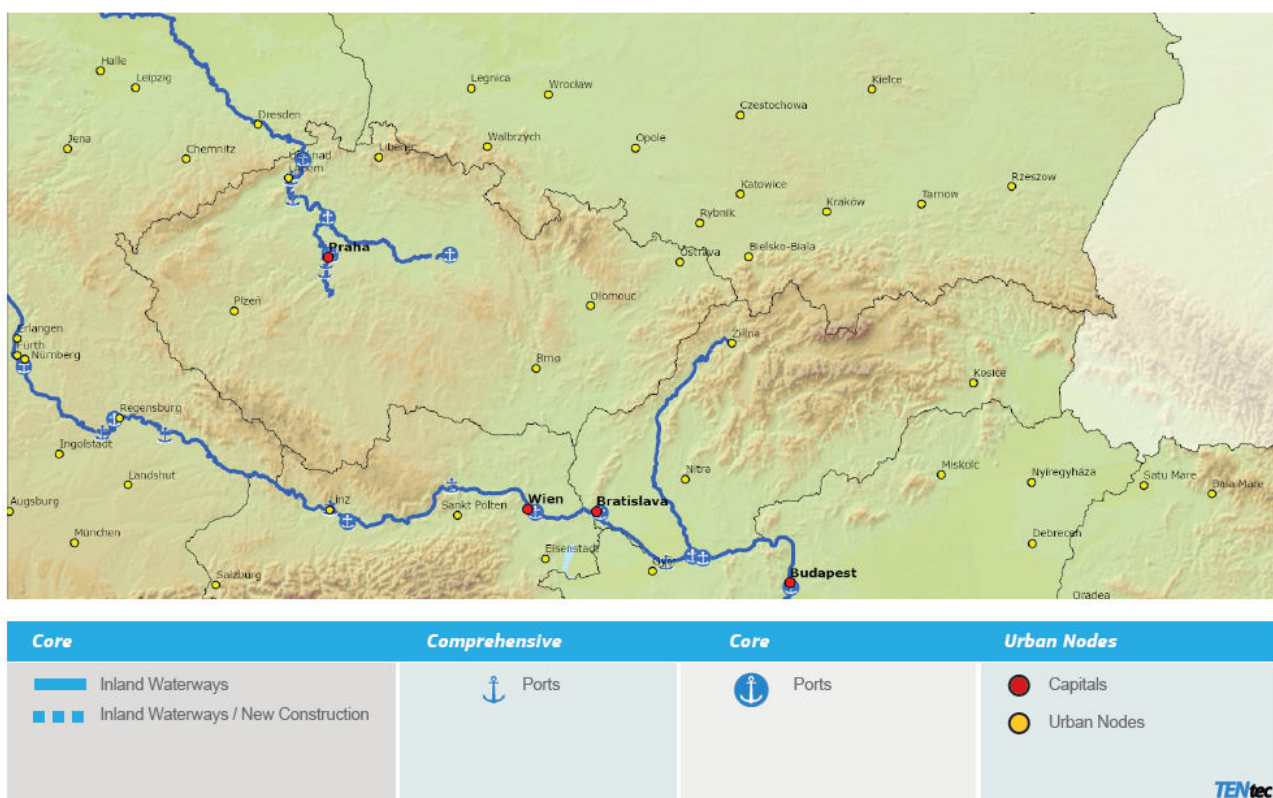
Rýnsko – dunajský koridor (viz větev München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice)

Město je zastoupeno ve Sdružení pro výstavbu komunikace I/11-I/57. Toto zájmové sdružení právnických osob v minulém období usilovalo o zařazení silničního a železničního koridoru Ostrava-Opava-Krnov-Bartultovice-Opole do globální sítě TEN-T. V této iniciativě bude pokračováno i nadále s cílem docílit změny při nejbližší revizi sítě TEN-T.

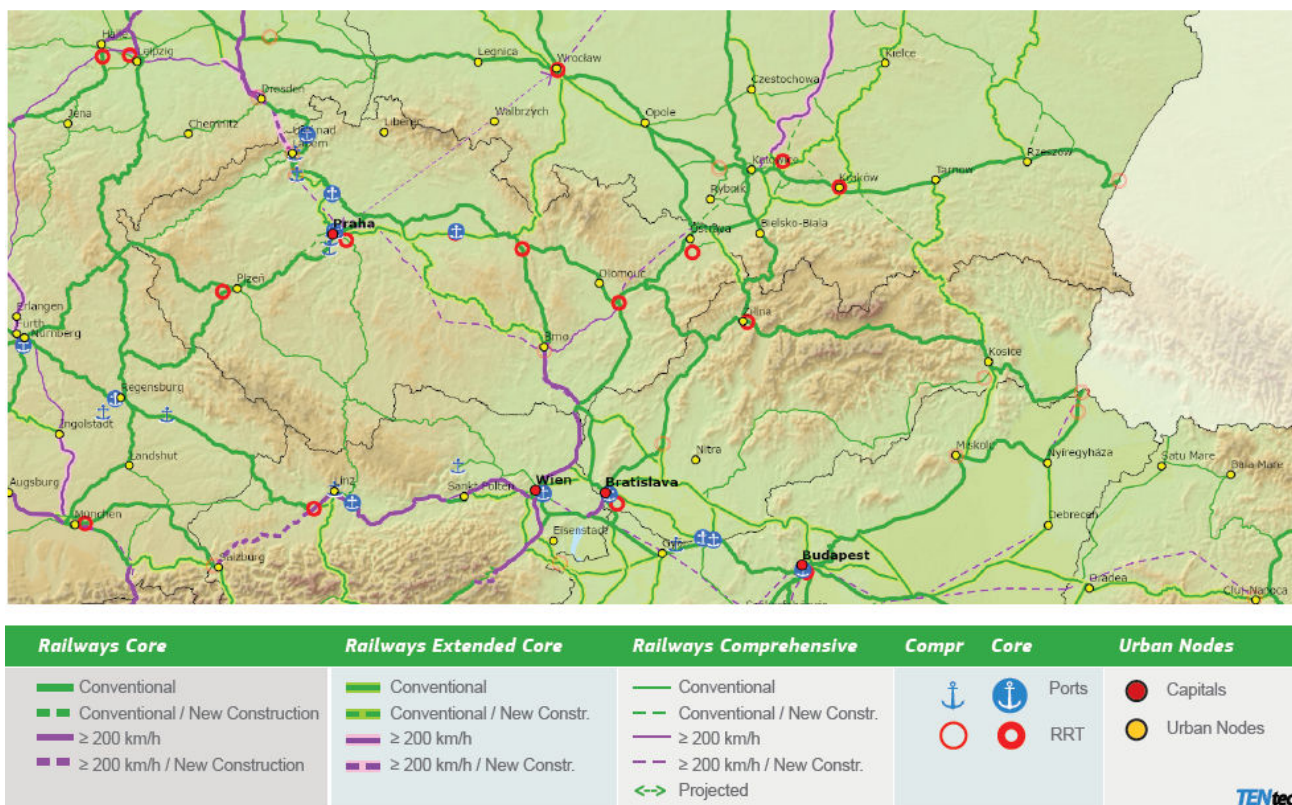
¹¹ Zdroj: Bílá kniha 2011 Plán jednotného evropského prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje



Obrázek 6 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Obrázek 7 Síť TEN-T pro vodní cesty terminály/přístavy



Obrázek 8 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a přístavy

Pro Opavu je stěžejní dostupnost TEN-T v uzlu Ostrava v případě západního směru pak Wrocław.

Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě

„Inteligentními dopravními systémy“ se rozumí uplatňování informačních a komunikačních technologií v dopravě. Tyto aplikace se vyvíjejí pro různé druhy dopravy a jejich interakci (včetně intermodálních uzlů).

V letecké dopravě se systém SESAR8 stane rámcem pro zavádění nové generace uspořádání letového provozu. Ve vnitrozemské vodní dopravě se zavádějí říční informační služby (RIS) zaměřené na řízení využívání vodních cest a nákladní dopravy. V železniční síti se postupně zavádí evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a telematické aplikace v nákladní dopravě (TAF-TSI). V lodní dopravě již byl zaveden systém SafeSeaNet a kontrolní a informační systém pro provoz plavidel (VTMIS) a postupuje se k automatickému identifikačnímu systému (AIS) a k identifikaci a sledování na velké vzdálenosti (LRIT). Mezi příklady aplikací inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě patří systémy řízení a kontroly městské a dálniční dopravy, elektronický výběr mýtného a navigační systémy. Dosud však neexistuje žádný srovnatelný soudržný evropský rámec za účelem propojení silniční dopravy s jinými druhy dopravy.

Nařízení evropského parlamentu a rady 2021/1058 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnost

Podle článku 176 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) je úkolem Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR), aby pomáhal odstraňovat zásadní regionální rozdíly v Unii.

Cíle EFRR a Fondu soudržnosti by měly být sledovány v rámci udržitelného rozvoje a prosazování cíle Unie zachovat a chránit životní prostředí a zlepšovat jeho kvalitu, jak je stanoveno v článku 11 a čl. 191 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, při zohlednění zásady „znečišťovatel platí“. S ohledem na význam boje proti změně klimatu v souladu se závazky Unie provádět Pařížskou dohodu z roku 2015 o změně klimatu, přijatou na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, a na cíle Organizace spojených národů pro udržitelný rozvoj mají oba fondy přispívat k zohledňování činností v oblasti klimatu a k dosahování obecného cíle, kterým je vynakládat 30 % výdajů z rozpočtu Unie na podporu cílů v oblasti klimatu.

Oba fondy by měly podporovat činnosti, které respektují klimatické a environmentální normy a priority Unie a významně nepoškozují environmentální cíle ve smyslu článku 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 (6) a které zajišťují přechod na nízkouhlíkové hospodářství na cestě k dosažení klimatické neutrality nejpozději do roku 2050.

Fond soudržnosti přispívá na projekty týkající se životního prostředí a transevropských sítí v oblasti dopravní infrastruktury (TEN-T). EFRR zahrnuje v cíli politiky 2 bod viii) podpory udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství a v cíli 3 pak rozvoj TEN-T.

v CÍLI 2 EFRR sleduje:

RCO 55 – délka nových tramvajových tratí a tratí metra

RCO 56 – délka rekonstruovaných nebo modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra

RCO 57 – kapacita kolejových vozidel pro hromadnou veřejnou dopravu šetrných k životnímu prostředí

RCO 58 – podpořená specializovaná cyklistická infrastruktura

RCO 59 – infrastruktura pro alternativní paliva (plnicí/ dobíjecí stanice)*

RCO 60 – města, která mají nové nebo modernizované digitalizované městské dopravní systémy.

Jsou sledovány následující výsledky:

RCR 62 – počet uživatelů nové nebo modernizované veřejné dopravy za rok

RCR 63 – počet uživatelů nových nebo modernizovaných tramvajových tratí a tratí metra za rok

RCR 64 – počet uživatelů specializované cyklistické infrastruktury za rok

V cíli 3 sleduje EFRR:

CCO 22 – silniční síť mimo TEN-T: nové, rekonstruované nebo modernizované silnice

CCO 23 – železniční síť mimo TEN-T: nové, rekonstruované nebo modernizované železniční tratě

8.2. Nadřazené dokumenty národní úrovně

Politika územního rozvoje České republiky, aktualizace (1. 9. 2021)

Politika územního rozvoje ČR je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území¹².

Je ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Je potřebné zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí je nutné dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

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

Má za cíl zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však musí vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Musí vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytváří podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to má za cíl vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Zvláštní pozornost se musí věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to je nutné vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Musí vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to je cílem vytvářet podmínky pro vybudování a užívání

¹² Viz § 18 odst. 1 stavebního zákona.

vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

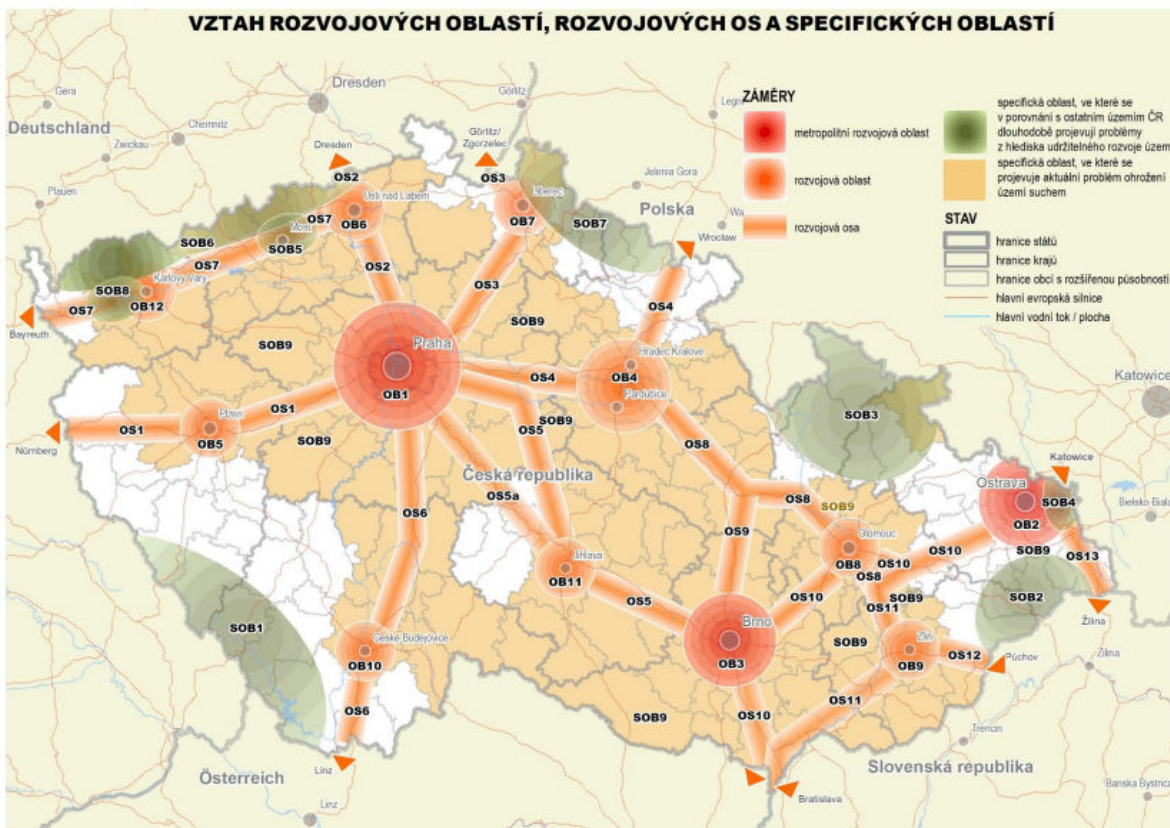
Politika územního rozvoje vymezuje následující rozvojové oblasti a rozvojové osy:

OB2 Metropolitní rozvojová oblast Ostrava

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

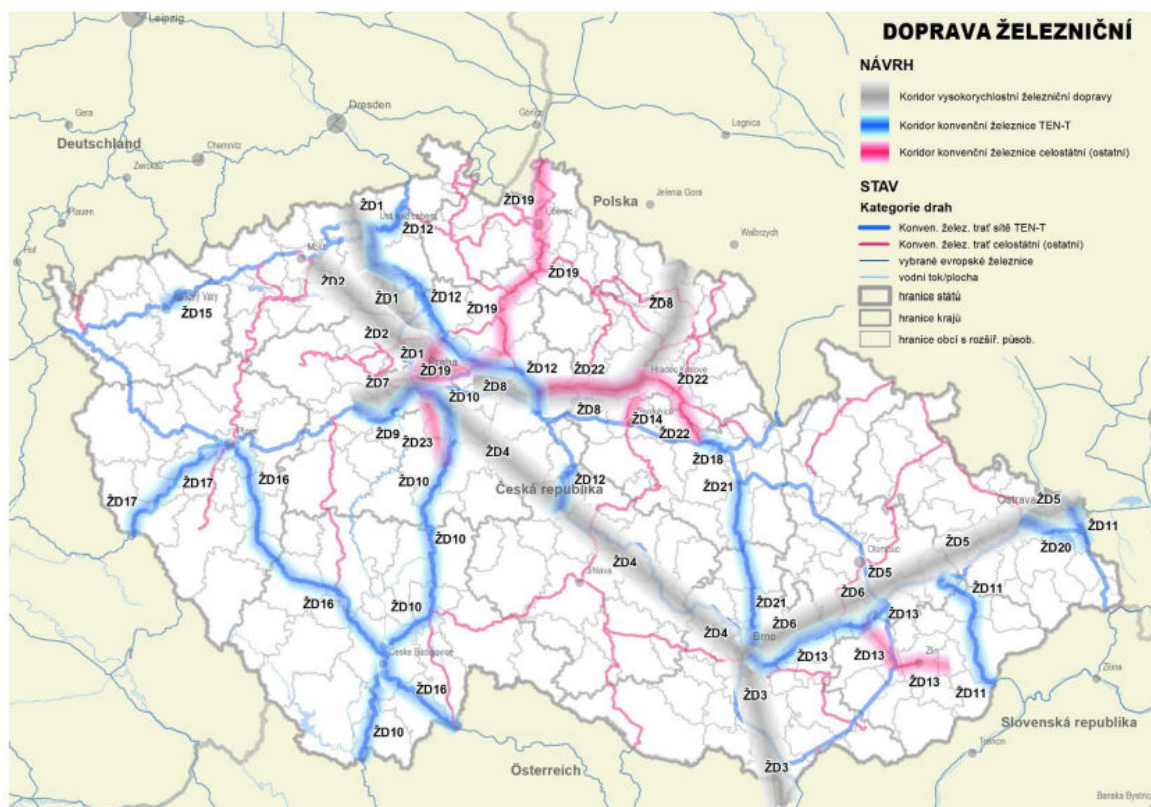
Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojem dynamikou krajského města Ostravy a mnohostranným působením husté sítě vedlejších center a urbanizovaného osídlení. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, pro kterou je charakteristický dynamický rozvoj mezinárodní spolupráce se sousedícím polským regionem Horního Slezska; výrazným předpokladem rozvoje je v současnosti budované napojení na dálniční síť ČR a Polska, jakož i poloha na II. a III. TŽK

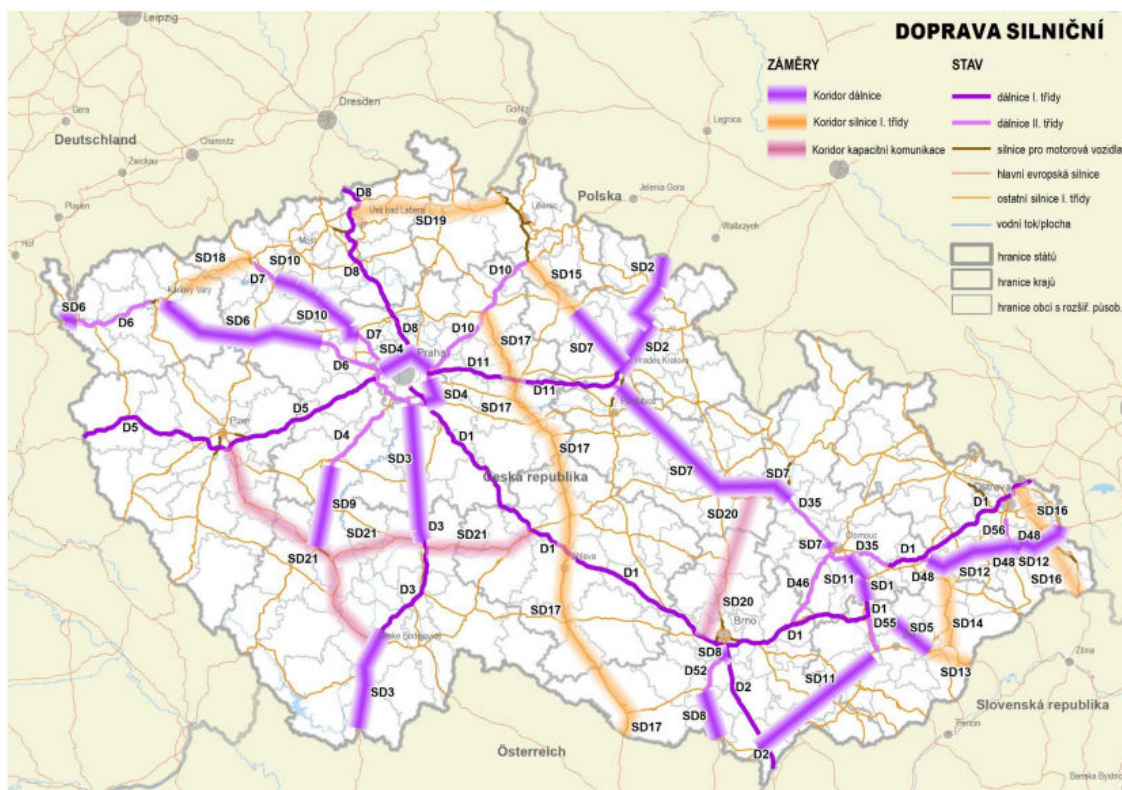


Obrázek 9 Specifické oblasti a rozvojové oblasti dle PÚR

Z hlediska dopravní prognózy PÚR definuje, že Opava je zahrnuta v oblasti rozvojových oblastí a os.



Obrázek 10 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 2021



Obrázek 11 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 2021

Dopravní politika ČR na roky 2021-2027

Jedním z cílů územního rozvoje státu je zapojení celé plochy území do společného systému tvorby a spotřeby hodnot. Cestou k tomu je vytvoření zdravé polycentrické struktury osídlení. Ta je protipólem k monocentrické struktuře osídlení s dominantní rolí centrální oblasti a s chudobou odlehlých regionů

Zásadním tématem je proto dekarbonizace dopravy, tedy odstranění závislosti dopravy na spotřebě uhlovodíkových paliv, její převedení na bezemisní a nízkoemisní.

Pro dopravní soustavu je proto důležité, aby byly důsledně vytvářeny podmínky pro využívání všech druhů dopravy tak, aby byly využity jejich ekonomické i ekologické předpoklady a snižovány jejich nedostatky. Nezbytným předpokladem pro fungování dopravního systému a jeho efektivní provoz je dostatek a kvalita informací pro řízení dopravy nebo pro organizaci přemísťování osob nebo věcí. Budoucí podoba dopravy není založena na konkurenci (pouhá schopnost překonat druhého), ale na kooperaci (schopnost spolupracovat) a komplementárnosti (schopnost doplňovat se) jednotlivých druhů dopravy, a to při zachování konkurenčního prostředí mezi podnikajícími subjekty. Budoucností je udržitelná multimodální mobilita. To vyžaduje specifický přístup v jednotlivých segmentech dopravy.

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Strategický cíl: Udržitelná mobilita a specifický cíl Ovlivňování mobility se odkazuje na navazující dokumenty koncepce městské a aktivní mobility a plány udržitelné městské mobility.

Definuje pojmy propojitelnost, dostupnost a mobilitu.

Propojitelnost se vztahuje k vazbám fyzického (pomocí dopravy) nebo virtuálního (informační technologie) prostředí. K zajištění propojitelnosti tedy doprava může, ale nemusí být prostředkem k dosažení účasti na dění v jiném místě. Druhou možností je využití ICT (informačních a komunikačních) služeb.

Dostupnost je pojem, který se vztahuje k možnostem dosažení příležitostí a úzce souvisí s konceptem ekonomické užitečnosti. I v tomto případě doprava může, ale nemusí být prostředkem k dosažení služby. Některé služby mohou být poskytovány přímo v místě, a není proto tedy nutné za nimi cestovat. Jde tedy o to, zda je efektivnější zajistit dopravní obslužnost k dosažení služby, nebo službu poskytovat v místě.

Mobilita je realizace vazeb pomocí fyzického pohybu mezi místy, důležité jsou potřeby po mobilitě. I v tomto případě je možné ovlivňovat potřeby po mobilitě tak, aby byla co nejmenší. Lze ji ovlivňovat např. vhodnými nástroji plánování rozvoje města. Příkladem může být humanizace veřejného prostoru, která sníží potřeby cestovat za příznivým prostředím z důvodů relaxace. Hranice mezi mobilitou a přístupností není ostrá a oba pojmy se do značné míry překrývají.

Multimodální přístup v osobní dopravě je klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy. Je zajišťován zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální. V případě kratších cest je rovněž velmi

důležitou alternativou bezmotorová (aktivní) doprava (pěší, cyklistika). V současné praxi lze rozlišovat čtyři úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou:

1. Veřejná hromadná doprava jako sociální služba.
2. Veřejná hromadná doprava jako doplněk systému dopravní obslužnosti bez definice sociálních služeb.
3. Veřejná hromadná doprava jako alternativa k dopravě individuální.
4. Veřejná hromadná doprava jako základ systému dopravní obslužnosti.

Každá z těchto úrovní může být vhodná v konkrétních odůvodněných případech, nicméně vývoj by postupně měl vést k omezení úrovně č. 1 (vhodná je např. v menších městech s krátkými vzdálenostmi, kde by hlavní roli měla hrát aktivní mobilita), úroveň č. 2 by měla být dosažena jako minimální standard v řídko osídlených oblastech. Úroveň č. 3 by měla převažovat na většině území a úroveň č. 4 by se měla týkat zejména větších měst.

V rámci řešení pěší dopravy navrhuje opatření:

- V rámci optimalizace fungování systémů ITS v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu.
- Připravovat generely pro pěší dopravu ve městech nad 15 tis. obyvatel jako podklad pro orgány územního plánování.

V rámci řešení cyklistické dopravy navrhuje opatření:

- Dobudovat síť cyklostezek.
- Vyřešit problém vjezdu motorových vozidel na cyklostezky, případně za jakých podmínek a pro jaká vozítka je možné povolit vjezd na chodníky.
- Rozšířit bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek.
- Vytvořit normy pro parkovací místa pro kola a koloběžky, zejména v terminálech osobní dopravy.
- Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility.
- Zajistit rozvoj ITS pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu.
- Předložit vládě legislativní návrh upravující provoz elektrokol a dalších typů vozítek a způsob jejich kontroly v provozu.

Ve městech a jejich aglomeracích je proto nutné řešit mobilitu komplexně v rámci plánů udržitelné městské mobility (PUMM nebo též SUMP), v rámci kterých je nutné sledovat následující postup:

- Předcházení potřebám po mobilitě
- Podpora využívání alternativních způsobů dopravy (veřejná hromadná doprava, aktivní mobilita)
- Snižování negativních vlivů jednotlivých druhů dopravy ve městě na veřejné zdraví, jakož i globální změny.
- Humanizace uličního prostoru tak, aby se ulice staly multifunkčním prostorem a nikoliv jen jednoúčelovou kapacitní dopravní a parkovací infrastrukturou.

V rámci opatření je navrženo Vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě.

V rámci řešení nákladní dopravy jsou definována opatření:

- V souladu s evropskými trendy internalizovat externality.
- Předcházet vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky.
- Vytvářet podmínky pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a promítnout je do Plánu operační přípravy státního území ČR na dané čtyřleté období.

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030

Koncepce městské a aktivní mobility je návazným dokumentem na Dopravní politiku České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, přičemž je zaměřena na přenesení některých zásad Dopravní politiky do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy.

Opava je zařazena do kategorie D tj. město mezi 42 a 75 tis. obyvateli.

Města této velikostní kategorie mohou při uplatnění pozitivních návrhů z SUMP směřovat k dosažení následujícího podílu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 35 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 10 – 20 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu do 30 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech dle klimatických podmínek města v průběhu roku v rozmezí 20 – 25 %.

Není známo z jakých podkladů metodika vznikla, nicméně lze tvrdit, že 30% dělby přepravní práce veřejnou dopravou nemá žádné město v ČR této velikosti od roku 1989.

Metodika tedy směřuje svými cíli do dob hlubokého komunismu.

Vzhledem k nízké citlivosti obyvatel Opavy i jiných měst na objem i cenu nabízené služby veřejné dopravy je nutné dle metodiky těmto obyvatelům zakázat používání osobního vozu a tím omezit jejich svobodu výběru cílů jejich aktivit.

To je v přímém rozporu s cílem politiky, který tvrdí, že Dopravní politika si klade za cíl uspokojit potřeby všech způsobů dopravy tedy jak dopravy individuální, veřejné hromadné tak i aktivní dopravy.

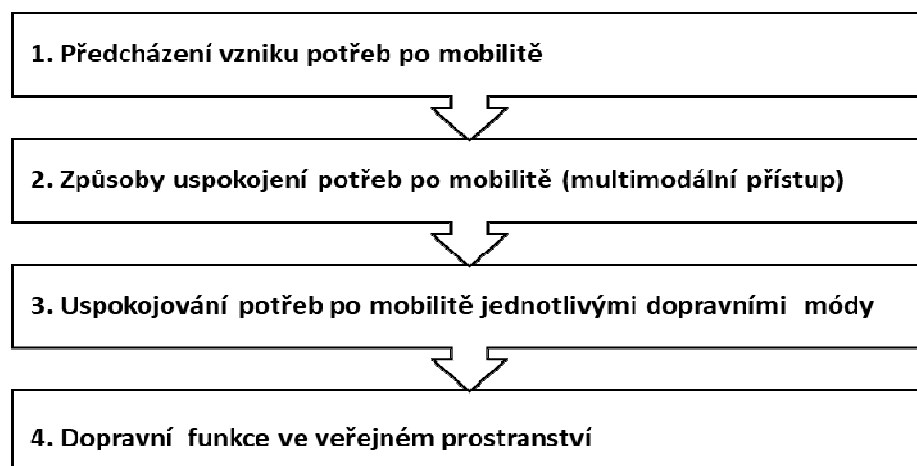
Současně je cílem dosáhnout co nejnižšího stupně automobilizace. V překladu to znamená omezit vlastnictví osobních vozidel obyvatel města, kteří jsou skupinou, která má již dnes nejmenší počet vozidel na 1000 obyvatel. Tato hodnota je v Opavě 280 vozidel na 1000 obyvatel v sídlištích. Oproti tomu Česká republika má 595 vozidel na 1000 obyvatel.

V případě plánu udržitelné mobility města by měla být nastavena taková opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Hlavními důvody jsou ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. To je v přímém rozporu se zjištěními v rámci plánu mobility. Restrikce IAD ve městech této velikosti nevedou k celkovému snížení emisí CO₂ ani hluku a ani nepodpoří využívání MHD. Vedou ke změně cílů cest a k významnému prodloužení cest osobním vozidlem. Koncepce nebere v potaz, že lidé v ČR jsou svobodní ve volbě cílů svých cest vč. volby bydliště a pracoviště. Koncepce předpokládá, že obyvatelé nezmění své bydliště, pracoviště, obchod, aby byla zajištěna dostupnost cílů v požadované kvalitě.

V rámci části předcházení mobilitě koncepce odkazuje na úkoly územního plánování a jejich vazbu na plány mobility. Tato vazba je v rámci PUMM Opava respektována. Dokud nebude udržitelná doprava jedním z úkolů územního plánování daného legislativou, bude propojení cílů s územím plánem omezené.

V rámci části uspokojování potřeb po mobilitě je definován princip, kdy dopravní systém nesmí být brzdou hospodářského rozvoje. Cílem plánu mobility má být dosáhnout co nejnižšího podílu automobilové dopravy, která je nejflexibilnějším a nejrychlejším druhem dopravy na střední vzdálenosti.

Plány mobility mají omezit provoz automobilové dopravy. To může mít pro město, kde klesá počet obyvatel na úkor zázemí města negativní dopad v prognóze demografie. Koncepce vůbec nezohledňuje atraktivitu jednotlivých měst a jejich demografický vývoj v čase. Nezohledňuje také lokalizaci v rámci ČR a disparity s tím spojené.



Obrázek 12 Schéma plánování udržitelné mobility

V rámci ponížování IAD, má veřejná hromadná doprava plnit funkci alternativy k dopravě individuální automobilové, a nikoliv být pouze sociální službou. Proto musí být na páteřních linkách veřejné hromadné dopravy dosažen takt (časový interval jízdního řádu) městské hromadné dopravy po celý den alespoň 12 minut¹³, což je akceptovatelná hranice, kdy je VHD/MHD vnímána jako nepřetržitá služba.

Pro potřeby příměstské dopravy ze suburbánní oblasti se intervaly prodlužují, neboť i dojížďková vzdálenost je již delší, a doba čekání tak zabírá přibližně stejné procento cestovní doby. Na páteřních linkách ve špičkách pracovních dnů u velkých měst je potřebný interval 15 minut, v případě krajských měst se zpravidla objednáva interval 30 minut.

Pro menší města typu Opavy není interval stanoven.

Kapitola "Dopravní funkce ve veřejném prostoru" je snůškou neodborných tezí, které nemají žádnou oporu v českých normativních tvorbách komunikací. Komunikace vč. okolní zeleně jsou zásadní součástí ulic.

Implementační část říká, že SUMP není v českém plánovacím procesu nijak legislativně zakotven. Města jsou významně motivována k jeho pořízení, zejména prostřednictvím vazby na dotační prostředky Operačního programu Doprava (MD) a Integrovaného regionálního operačního programu (MMR).

Znamená to, že města jsou vydírána nutností omezení automobilové dopravy, aby byla schopna čerpat dotace na udržení provozu MHD, který se stává z hlediska financování i s

¹³ Interval mezi spoji se stanovuje vždy jako celočíselný podíl ze 60 minut (3, 4, 5, 6, 7,5, 10, 12, 15, 20 nebo 30 min.)

využitím těchto dotací neudržitelným. V Opavě za 8 let vzrostla dotace na pokrytí provozu MHD na dvojnásobek při obdobném objemu objednávané služby.

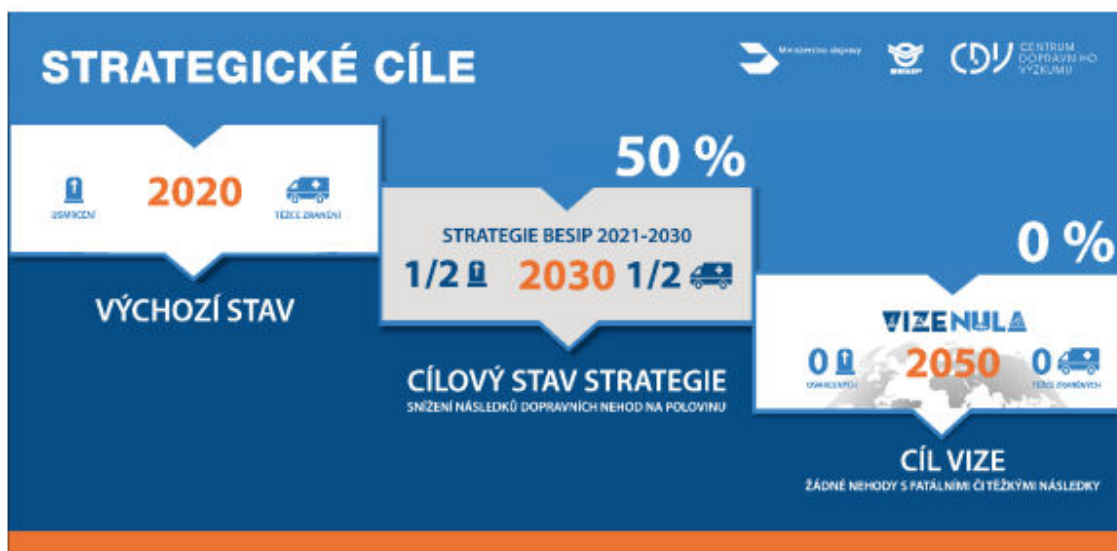
Národní plán podpory rovných příležitostí pro osoby se zdravotním postižením

Zhruba jedna třetina obyvatelstva ČR má určitá (fyzická, smyslová, duševní, věková, atd.) omezení ve svém pohybu, orientaci a komunikaci. Tato třetina obyvatelstva (těhotné ženy, děti v kočárku, malé děti, staří lidé, nemocní lidé, invalidé, apod.) má též kvůli své tělesné i ekonomické situaci překážky v používání individuální dopravy. Avšak i tyto osoby mají právo využívat veškeré občanské svobody (pracovat, vzdělávat se, shromažďovat se, kulturně se vyžívat, navštěvovat lékaře, známé, náboženské a sportovní akce, veřejné schůze a další). Podmínkou naplnění jejich občanských svobod je však svoboda pohybu, která jim umožňuje účast na veřejném i rodinném životě. Proto musí být ve státě funkční veřejná doprava, zajišťující základní dopravní obslužnost a ta musí být přístupná. V rámci města je nutné budovat dostupnou infrastrukturu ve všech dopravních módech.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie“) navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“), resp. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority obsažené v materiálu jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytkly za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu).

Do roku 2020 bylo v důsledku dopravních nehod v ČR usmrceno každoročně vždy více než 500 osob. Nehody, při nichž došlo v období let 2011- 2019 k usmrcení osob, jsou znázorněny v aplikaci DOPRAVNÍ NEHODY V ČR. Primárním a dlouhodobým cílem Strategie je přitom předcházet jakýmkoliv ztrátám lidských životů v silničním provozu.



Obrázek 13 Strategické cíle Vize nula, zdroj Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Strategické pilíře jsou děleny na účastníky silničního provozu, infrastruktura, vozidla a technologie, systémová opatření.

Jsou definovány prioritní oblasti:

- Rychlost
- Mladí řidiči
- Odstraňování nehodových lokalit
- Balíček opatření - pokročilé technologie
- Účinný dohled a vymáhání práva

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 - 2020

Základním globálním cílem Cyklostrategie¹⁴ je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v městech „krátkých vzdáleností“ tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do vzdálenosti 5 km.

Strategickým cílem č. 1 je zvýšit podíl cyklistiky na přepravních výkonech na 10 % do roku 2020 (v průměru na celou ČR).

Srovnáním dat dopravních výkonů¹⁵ je zřejmé, že daný cíl si vyžádá při zachování dopravních výkonů roku 2012 ujet vzdálenost cca 3 km na kol každý den v roce v průměru pro každého obyvatele včetně kojenců a seniorů.

Podle náročnosti cíle se jedná o velmi ambiciózní plán pro město Opava, který nemusí být zcela naplněn.

Dalšími strategickými cíli jsou:

Snížit počet usmrcených cyklistů do roku 2020 alespoň o 35 osob a těžce zraněných cyklistů alespoň o 150 osob oproti roku 2009.

Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.

Podpořit projekt „Cyklistické akademie“, poskytující metodickou podporu rozvoje cyklistické dopravy ve městech a aglomeracích.

Podpořit rozvoj cykloturistiky projektem „Česko jede“ jako nejdynamičtější se rozvíjejícího segmentu aktivní turistiky v ČR, a to zejména podporou doznačení a údržby dálkových cyklotras (evropských EuroVelo, národních a regionálních) a jejich začlenění do koncepcí územního rozvoje, společně s vytvořením marketingové podpory a prodeje národního produktu cykloturistiky.

Především v městském prostředí, ale i mimo něj je potřeba plánovat a realizovat sítě páteřních a místních cyklokomunikací sloužící různým uživatelským skupinám na základe generelu cyklistické dopravy v obci.

Dopravní sektorové strategie (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050)

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (dále jen „DSS2“ nebo „Dopravní strategie“) definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva

¹⁴ Dostupné z <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final>

¹⁵ Ročenka dopravy České republiky 2012; 10698 mil.oskm/10,5 mil. obyvatel/ 365 dny = 2,8 km za den na obyvatele

dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Hlavními důvody pořízení jsou zejména:

- na evropské úrovni: požadavek na vypracování zastřešujícího strategického sektorového dokumentu (v podobě „komplexního národního dopravního plánu“) představuje jednu z tzv. kondicionalit pro čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie v letech 2014 až 2020,
- na národní úrovni: absence platné koncepce postupného rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých dopravních módech.

Globálním cílem Dopravních strategií je zpracování stabilního rámce pro plánování udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury.

Cíle realizace procesu Dopravních strategií jsou:

- zajištění stabilních finančních zdrojů
- zajištění údržby, oprav a rekonstrukcí
- dosažení sítě bezpečné infrastruktury s minimálními environmentálními vlivy s respektováním dopravní poptávky
- definování preferovaných projektů rozvoje dopravní infrastruktury
- nástroj řízení rizik nepředvídatelných událostí.

DSS2 vychází z priorit státní politiky v oblasti dopravy, které jsou obsaženy v Dopravní politice ČR schválené usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013 vč. souhlasného stanoviska SEA (č.j. 15412/ENV/13). Dopravní politika ČR je zastřešujícím koncepčním dokumentem resortu dopravy, který je veřejně dostupný na <http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/>. Dopravní politika ČR předpokládá zpracování samostatných návazných strategií pro jednotlivé dílčí oblasti, kterým je třeba se věnovat ve větší míře podrobnosti.

DSS2 ve vztahu k městu Opava zmiňuje realizaci staveb I/11 Mokré Lazce – hranice okresů Opava / Ostrava, I/11 Prodloužená Rudná – hranice okresů Opava / Ostrava do roku 2015.

Jedná se o významné a potřebné zkapacitnění propojení mezi Opavou a krajským městem Ostrava s přímým napojením na dálnici D1 hlavní síť TEN-T. Současná komunikace I/11 zcela nevyhovuje realizované dopravní zátěži, průjezd mnoha obcemi a táhlá stoupání snižují kvalitu provozu. Dokončením projektů dojde navíc k výraznému odlehčení nejen stávající silnice I/11, ale i paralelně vedoucí silnice I/56. Předpoklad ÚKD po dokončení = B.

Pro období 2016 – 2018 je plánována akce I/11 Opava, severní obchvat, východní část.

Jedná se o významnou část obchvatu důležitého velkého města v Moravskoslezském kraji, která nepřímě navazuje na realizované části staveb I/11 mezi Opavou a Ostravou. Realizací stavby bude umožněno odvedení tranzitní dopravy mimo hustě zastavěné oblasti města Opavy.

Stavbami silnic I. třídy (vč. rychlostních) mimo TEN-T doporučované k realizaci v případě přidělení národních prostředků nad rámec Návrhové varianty financování, eventuálně pro případ vyššího objemu ERDF v OPD II než předpokládá Návrhová varianta financování jsou:

- I/11 Opava, obchvat, západní část, která zahrnuje pokračování východní části obchvatu + návaznost směrem na Polsko.

- I/11 Komárov, obchvat, který umožní propojení Opavy a přeložek I/11 Mokré Lazce – hranice okresů Opava/Ostrava – Prodloužená Rudná realizovaných z OPD I. Poslední zásadní dopravní závada na trase Opava – Ostrava.¹⁶
- I/57 Krnov, severovýchodní obchvat, část, která řeší bodovou závadu na tahu Opava – Ostrava – Polsko. Stavbou je řešeno také protipovodňové opatření.

Nové pojetí dálniční sítě

Dokument se snaží komplexně reagovat na příchod světové ekonomické krize a související snižování přidělu finančních prostředků na investice do budování a modernizace dopravní infrastruktury a také na financování její udržitelnosti (tj. běžné a souvislé údržby či oprav) v kontextu moderních trendů výstavby silniční infrastruktury Evropské unie, a to včetně návaznosti na tzv. novou politiku transevropských sítí (TEN-T). Zásadní přínos materiálu spočívá v záměru úpravy dopravně technických parametrů nově plánovaných silničních a dálničních staveb tak, aby tyto stavby více kopírovaly terén, zabíraly méně prostoru a tím se výrazně snížila jejich investiční náročnost. Nově je definován rozsah dálniční sítě, přičemž je umožněno stavby u nichž nevychází ekonomická efektivita realizovat v 1. Etapě v polovičním profilu či třípruhovém uspořádání s možností výhledové dostavby po překročení dopravní kapacity.

Navrhovaná změna spočívá v těchto základních bodech:

- převedení vybrané části současných rychlostních silnic do kategorie dálnice a tím vytvoření skutečné dálniční „sítě“ napojující na tuto síť krajská města a převádějící hlavní mezinárodní tranzitní tahy přes Českou republiku,
- jednotné označení takto vzniklé ucelené dálniční sítě dopravní značkou „dálnice“ (se zeleným orientačním dopravním značením),
- definování páteřních tahů silnic I. třídy, které budou přednostně určeny k výstavbě obchvatů a odstraňování významných bodových závad, a tím k homogenizaci tahu a zvýšení bezpečnosti provozu na nich, a v návaznosti na výše uvedené
- uvolnění dopravní značky „silnice pro motorová vozidla“ pro pozemní komunikace, na kterých je žádoucí omezit nemotorový provoz a v návaznosti na tuto skutečnost zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost až na 110 km/h bez nutnosti přestavět tyto komunikace ve finančně náročných dálničních parametrech.

V rámci prosazování změny tohoto pojetí byl přijat obecný konsensus, že tyto silnice by měly být koncipovány jako jakýsi mezistupeň mezi běžnou dvoupruhovou silnicí I. třídy a dálnicí, se stanovenou nejvyšší dovolenou rychlostí až 110 km/h, bez úrovnových křížení a s omezením připojení sousedních nemovitostí. Za tímto účelem byly vytipovány některé stávající úseky silnic I. třídy, u kterých Ministerstvo dopravy považuje za vhodné prověřit naplnění výše uvedených předpokladů i na již realizovaných čtyřpruhových komunikacích a provést příslušné dopravně-inženýrské posouzení. Jedná se především o tyto úseky s vazbou na Opavu:

- I/11 Ostrava – Šenov
- I/11 Ostrava, Rudná (v okolí D1)
- I/56 Prodloužená Místecká

¹⁶ Tvrzení není v souladu se zásadami územního rozvoje. K dokončení kvalitního napojení města Opavy na nadřazenou síť TEN – T dálnice D1 v extravilánovém režimu, bez průjezdu intravilánem obcí je zapotřebí vyřešit průjezd obce Nové Sedlice a městskou částí Komárov, které jsou provedeny s max. dovolenou rychlostí 50 km/hod a přechody pro chodce řízeným SSZ. Odstraněním tohoto problému by došlo k homogenizaci tahu I/11 mezi Opavou a Ostravou v extravilánovém režimu a plnohodnotnému napojení Opavy na síť TEN – T.

Základní požadavky na tyto komunikace by se daly shrnout do následujících bodů:

- jedná se o směrově rozdělené komunikace,
- stavebně-technické provedení umožňuje bezpečný provoz rychlostí 110 km/h, □ křížení s ostatními komunikacemi jsou zásadně mimoúrovňová,
- je vyloučeno přímé připojení sousedních nemovitostí s výjimkou odpočivek,
- jsou k dispozici vhodné komunikace pro převedení nemotorové dopravy

V první etapě se tedy počítá s využitím dopravní značky „silnice pro motorová vozidla“ pouze na směrově dělených pozemních komunikacích. Není tím ovšem vyloučeno, aby v další etapě došlo k využití dopravní značky „silnice pro motorová vozidla“ i na dvoupruhových nebo třípruhových silnicích, které nejsou směrově dělené, ale splňují ostatní výše uvedené požadavky. Jedná se o pojetí, které je v mnoha evropských zemích široce používáno a nepřináší tak v tomto kontextu nic nového.

Výhledová síť čtyřpruhových silnic I. třídy s možným označením jako "silnice pro motorová vozidla" obsahuje i silnici S11 Opava - Ostrava (D1), která by měla být provedena s nejvyšší dovolenou rychlostí 110 – 130 km/hod mimo obec a 80 – 110 km v obci. Příslušný správní úřad je krajský úřad.¹⁷

Nové pojetí dálniční sítě

s vyznačením navrhovaných silnic pro motorová vozidla



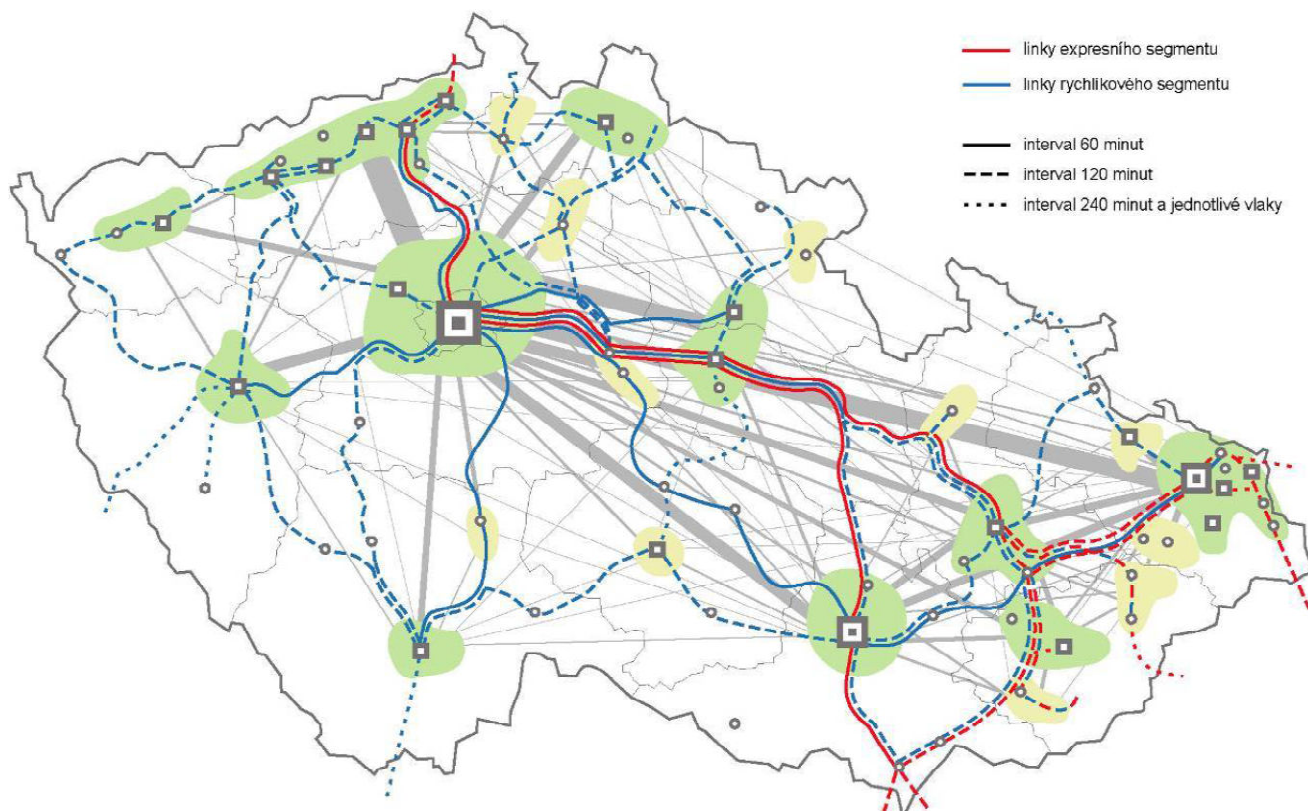
Obrázek 14 Nové pojetí dálniční sítě mapka ČR

¹⁷ Dle dostupných informací je zřejmé, že průtah obcí Nové Sedlice a místní části Komárov není udržitelný ve stávajícím intravilánovém vedení s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/hod. Toto není v souladu s DSS.

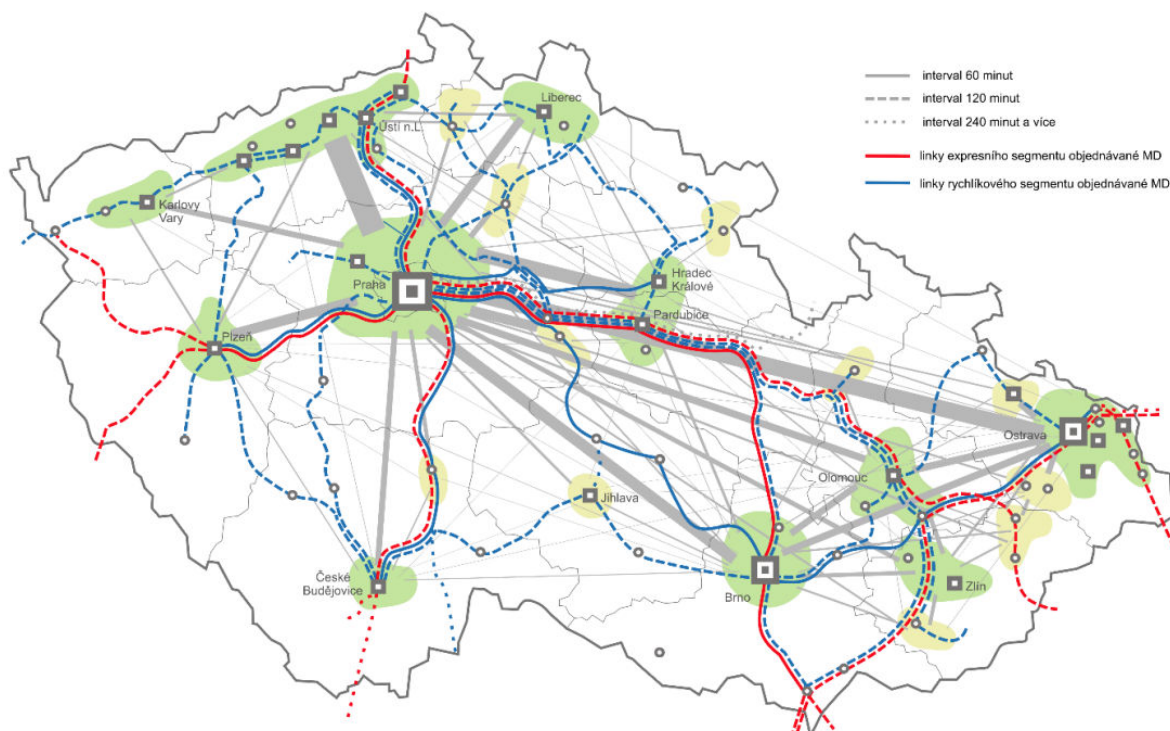
Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

Dokument pojednává o zásadách dálkové dopravy pro období 2022 – 2026.

Dokument ukazuje zásadní dopravní napojení Opavy na blízkou síť kvalitní celonárodní železniční obsluhy přes dopravní uzel Ostrava-Svinov tratí 321 a méně významného spojení na Olomouc tratí 310.



Obrázek 15 Dojížděkové vztahy a stávající linkové vedení vlaků dálkové dopravy a nadregionální dopravy 2012



Obrázek 16 Dojížděkové vztahy a stávající linkové vedení vlaků dálkové dopravy a nadregionální dopravy 2022

Linka R27 Ostrava – Opava – Olomouc (Jeseník) je obsluhována Českými drahami v objemu 750 000 km za rok při dotaci 148 Kč za km. Od prosince 2022 má na trase jezdit nový dopravce dle výběrového řízení. Požadovány jsou vozidla s rychlostí 100 km/hod.

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R27 Ostrava – Krnov – Olomouc (Jeseník) je charakteristická svou izolovanou polohou v síti dálkové dopravy. Vzhledem k provozované nezávislé trakci je obtížně propojitelná s jinou linkou dálkové dopravy. Kromě toho je vysoce nevyrovnaná z přepravního hlediska – zatímco v úseku Krnov – Valšov jsou počty cestujících (s výjimkou omezeného počtu sezónních špičkových dnů) nízké, naopak mezi Ostravou a Opavou jsou počty cestujících mimořádně vysoké, protože linka je cestujícími používána i jako spojení mezi oběma městy a jejich aglomeracemi. V Olomouci a Ostravě-Svinově je linka navázána na další dálkovou dopravu, vybrané vlaky zajíždějí do centra Ostravy až do stanice Ostravastřed (čtyři páry).¹⁸

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Ostrava – Opava – Olomouc 321, 310	120	120	8	7	5:00-21:00	7:00-21:00

Tabulka 1 Základní parametry linky R27 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

¹⁸ V roce 2014 to byly 3 pásy spojů.

Ministerstvo dopravy podporuje modernizaci včetně elektrizace alespoň v úseku Opava – Krnov. Toto zlepšení je předpokladem pro další rozvoj provozního konceptu linky a nasazení vhodnější vozby

V rámci připomínkového řízení byla přijata připomínka:

Dovolujeme si vznést návrh na úpravu linkového vedení linky R27 dálkové železniční dopravy v dlouhodobém výhledu linky (2027+). Návrh spočívá v prodloužení linky R27 o úsek z Ostravy do Třince přes Havířov, tedy uvažujeme pokračování vlaků linky R27 ze stanice Ostrava střed dále do zastávky Třinec centrum se zastaveními ve stanicích Havířov a Český Těšín. Města Havířov, Český Těšín a Třinec jsou součástí ostravského metropolitního regionu, mezi uvedenými městy a Ostravou je nemalý dojížďkový proud. Stávající nabídka dálkové dopravy přes stanici Havířov nemá celodenní charakter obsluhy, v uvedené trase dálková doprava zajišťuje obsluhu v okrajových částech dne (ráno a večer). V Českém Těšíně a Třinci sice zastavuje linka Ex1, nicméně tato linka obsluhuje město Ostrava pouze tangenciálně (zastavuje ve stanicích Ostrava hl.n. a Ostrava-Svinov, nikoli v centru města) a současně se jedná o mezinárodní linku expresního přepravního segmentu, která není vhodná pro denní dojížďku v rámci metropolitního regionu. Konkrétní podoba provozního konceptu (kapacita souprav, trakce, navýšení předpokládané kompenzace dopravci) u prodloužené varianty linky R27 by byla předmětem společného jednání objednatelů regionální a dálkové dopravy.

Vypořádání připomínky:

Částečně akceptováno. Ministerstvo dopravy předpokládá provoz linky R27 na základě nové smlouvy, která bude platná pro období GVD 2022/2023 - 2026/2027. Provoz bude v předmětném období vycházet ze stávajícího modelu (tj. vedení v relaci Ostrava - Opava - Olomouc). V průběhu daného období bude vyhodnoceno, zda je prodloužení linky možné realizovat. Z pohledu objednatele dálkové dopravy však vedle finanční náročnosti prodloužení je i otázkou, zda by bylo vhodné vést na delší relaci linku R27 či linku jinou, například R8 s větším přepravním potenciálem. V každém případě se uvedené netýká plánovacího období předkládaného dokumentu.

8.3. Nadřazené dokumenty krajské úrovně

Zásady územního rozvoje (ZÚR), 2010

Priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území jsou:

Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje ve znění své aktualizace¹ stanovují priority územního plánování pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro hospodářský rozvoj, sociální soudržnost obyvatel a příznivé životní prostředí kraje.

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

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

Vytvoření podmínek pro stabilizované zásobování území energiemi včetně rozvoje mezistátního propojení s energetickými systémy na území Slovenska a Polska.

Vytvoření podmínek pro:

- rozvoj polycentrické sídelní struktury podporou kooperačních vazeb spádových obcí;
- rozvoj rezidenční, výrobní a obslužné funkce spádových obcí.

V rámci územního rozvoje sídel:

- preferovat efektivní využívání zastavěného území (tj. přednostní využití nezastavěných ploch v zastavěném území a ploch určených k asanaci, změnu využití objektů a areálů původní zástavby v rámci zastavěného území) před vymezováním nových ploch ve volné krajině;
- nové rozvojové plochy nevymezovat v lokalitách, kde by jejich zastavění vedlo ke srůstání sídel a zvýšení neprůchodnosti území;
- nové plochy pro obytnou zástavbu vymezovat v dostatečném odstupu od koridorů vymezených pro umístění nových úseků dálnic, silnic I. třídy a železnic;
- preferovat lokality mimo stanovená záplavová území.

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

Podporovat rozvoj systémů odvádění a čištění povrchových vod, včetně vytváření podmínek pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativu k umělé akumulaci vod.

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

Vypuštěno ze ZÚR MSK.

Vytváření územních podmínek pro rozvoj integrované hromadné dopravy.

Vytváření územních podmínek pro rozvoj udržitelných druhů dopravy (pěší dopravy a cyklo dopravy) v návaznosti na ostatní dopravní systémy kraje; podpora rozvoje systému pěších a cyklistických tras s vazbou na přilehlé území ČR, Slovenska a Polska.

Polyfunkční využití rekultivovaných a revitalizovaných ploch.

Stabilizace a postupné zlepšování stavu složek životního prostředí především v centrální a východní části kraje. Vytváření podmínek pro postupné snižování zátěže obytného a rekreačního území hlukem a emisemi z dopravy a výrobních provozů. Vytváření územní podmínky pro výsadbu zeleně, přednostně v oblastech s dlouhodobě zhoršenou kvalitou ovzduší.

Ochrana přírodních, kulturních a civilizačních hodnot směřující k udržení a zachování nejvýraznějších jevů a znaků, které vystihují jedinečnost a nezaměnitelnost charakteru území.

Preventivní ochrana území před současnými i předvídatelnými bezpečnostními hrozbami přírodního a antropogenního charakteru s cílem minimalizovat negativní dopady možných mimořádných událostí a krizových situací na chráněné zájmy na území kraje, přičemž za chráněné zájmy jsou považovány především životy a zdraví osob, životní prostředí a majetek.

Respektování zájmů obrany státu.

Respektování zájmů ochrany obyvatelstva za účelem předcházení vzniku mimořádných událostí a krizových situací a zajištění připravenosti na jejich řešení.

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

ZÚR zpřesňují rozvojovou oblast OB2 republikového významu v ORP Opava na obce ranka u Opavy, Budišovice, Háj ve Slezsku, Hrabyně, Hradec nad Moravicí, Chlebičov, Kyjovice, Mokré Lazce, Nové Sedlice, Oldřišov, Opava, Otice, Pustá Polom, Raduň, Slavkov, Štítina a Velké Hoštice.

V této oblasti jsou vzneseny požadavky na využívání území mimo jiné takto:

- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení oblasti se sousedními rozvojovými oblastmi a osami v ČR (OB8 Olomouc, OB9 Zlín, OS12), na Slovensku (Žilina) a v Polsku (Bielsko-Biala, Katowice, Opole).
- Zkvalitnění a rozvoj dopravního propojení oblasti s ostatními částmi MSK, zejména s regiony zahrnutými do specifických oblastí republikového i nadmístního významu (zejména Osoblažsko, Krnovsko, Bruntálsko, Rýmařovsko, Budišovsko a Vítkovsko).
- Rozvoj letiště Ostrava-Mošnov včetně navazující průmyslové zóny a posílení jejich vazeb na:
 - na dálnici D48;
 - Ostravu a ostatní sídelní centra MSK.
- Zajištění zásobování rozvojových území energiemi.
- Vytvoření podmínek pro umístění veřejného logistického centra ve vazbě na letiště L. Janáčka Ostrava-Mošnov.
- Vytvoření podmínek pro umístění republikově významných zařízení energetické infrastruktury.
- Podpora využití brownfields jako významných rozvojových a specifických ploch v lokalitách Hrušov (Ostrava), Nad Barborou a Barbora (Karviná), včetně vytvoření územních podmínek pro jejich napojení na dopravní a technickou infrastrukturu ve vazbě na vlastnosti a požadavky okolního území. V případě lokality Hrušov vytvořit územní podmínky pro zajištění protipovodňové ochrany území.
- Vytváření územních podmínek pro restrukturalizaci ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit se zaměřením na vývoj a výzkum ve vazbě na vysoké školství.
- Vytvoření územních podmínek pro rozvoj lázeňství.
- Polyfunkční využití rekultivovaných a revitalizovaných ploch dotčených těžbou a úpravou černého uhlí. Obnova krajiny narušené těžbou černého uhlí.
- Ochrana jedinečných přírodních hodnot CHKO Poodří.
- Podpora zkvalitnění funkčních a prostorových vazeb se specifickými oblastmi republikového významu:
 - SOB2 Beskydy;
 - SOB3 Jeseníky — Králický Sněžník.
- Vytváření územních podmínek pro zřizování ploch zeleně.
- Pro část rozvojové oblasti dále platí další požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování formulované pro specifickou oblast republikového významu SOB4 Karvinsko.

Úkoly pro územní plánování :

- Při zpřesňování ploch a koridorů nadmístního významu včetně územních rezerv a vymezování skladebných částí ÚSES koordinovat vazby a souvislosti s přilehlým územím Polska.
- Vymezit plochu pro veřejné logistické centrum ve vazbě na letiště L. Janáčka Ostrava-Mošnov.

ZÚR eviduje tyto stavby a záměry ve vazbě na město Opavu.

D28 - I/11 Mokré Lazce – Hrabyně – Velká Polom, přeložky a homogenizace šířkového uspořádání, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy

D51 - I/46 Pusté Jakartice – Sudice, přeložka a homogenizace šířkového uspořádání, dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy

D54 - I/56 Opava, severní obchvat, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy

Koridor začíná v prostoru MÚK Opava-východ („Kateřinský uzel“), pokračuje západním směrem v zúženém profilu, kříží silnici I/46 a vede východně před křižovatkový uzel „prodloužení ul. Mostní“. Zde je koridor rozšířen tak, aby zahrnoval i související stavby. Dále pokračuje západním směrem v podobě severozápadního obchvatu Opavy až po křížení s železniční tratí č. 310 a silnici I/57 (MÚK). Odtud se stáčí k jihu a v prostoru napojení na stávající silnici I/11 (MÚK) navazuje na koridor DZ2 západně od místní části Opava-Jaktař.

D55 - I/56 Opava - Ludgeřovice, přeložky a homogenizace šířkového uspořádání, čtyřpruhová směrově dělená silnice I. třídy

Koridor v severovýchodní části Opavy navazuje na koridor D54, odkud směřuje východním směrem, severním obchvatem míjí Velké Hoštice, Kravaře, Dolní Benešov, Kozmice, Hlučín, západním obchvatem míjí Ludgeřovice a je ukončen na hranici správních území Ludgeřovic a města Ostravy, kde navazuje na koridor D56.

- Úkoly pro územní plánování:
 - upřesnění koridoru koordinovat s areálem veřejného vnitrostátního letiště Dolní Benešov — Zábřeh (k. ú. Zábřeh u Hlučína).

D64 - I/57 Krnov, severní obchvat, dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy

D66 - I/57 Brumovice - Úvalno, lokální úprava, dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy

D67 - I/57 Skrochovice, západní obchvat, dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy

D69 - I/57 Hradec nad Moravicí, průtah - stavební úpravy, dvoupruhová směrově nedělená silnice I. třídy

DZ1 - Silnice I/11 Nové Sedlice – Suché Lazce

Začátek koridoru je situován na stávající silnici I/11 v prostoru křižovatky se silnicí III/4664 na Mokré Lazce (k. ú. Mokré Lazce). Odtud je veden ve směru na Opavu do prostoru severozápadně od Nových Sedlic, kde se v místě křižovatky se silnicí II/467 napojuje na navazující koridor DZ23 s jižním obchvatem městské části Opava-Komárov, a na koridor DZ1 s obchvatem Štítiny ve směru na Kravaře.

- V rámci zpřesnění vymezení koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby a za tímto účelem vytvořit územní podmínky pro realizaci nezbytných opatření k ochraně veřejného zdraví.
- V rámci ÚP dotčených obcí řešit dopravní dostupnost a zpřístupnění přilehlého území v souladu s parametry dané komunikace. Stávající silnici I/11 v daném úseku začlenit jako součást komunikačního systému pro přímou obsluhu území.
- V rámci zpřesnění koridoru řešit prvky odvodnění přeložky silnice I/11 také na přilehlých katastrálních územích.

DZ2 - Západní část jižního obchvatu Opavy, úsek I/11 – I/57

Koridor vychází z místa křižovatky silnice I/57 (ulice Hradecká) se silnicí II/461, jižně od Opavy. Odsud je koridor veden východně a severovýchodně od zastavěného území Otice, kříží železniční trať č. 314 a směřuje do jihozápadní okrajové části Opavy. V prostoru křižovatky se silnicí I/46 (ulice Olomoucká) se koridor mírně rozšiřuje západním směrem a dále pokračuje v původní šířce k severozápadu, západně od zastavěného území města. V prostoru místní části Jaktar se koridor napojuje na stávající silnici I/11 a navrhovaný severní obchvat Opavy (koridor D54).

- Vytvořit územní podmínky pro celkovou přestavbu nadřazeného komunikačního systému města Opavy s vedením hlavních přepravních směrů v obchvatových trasách mimo zastavěná území města Opavy včetně napojení na stávající silniční síť.
- V rámci zpřesnění vymezení koridoru v ÚP dotčených obcí minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby a za tímto účelem vytvořit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření k ochraně veřejného zdraví;
- V rámci ÚP dotčených obcí řešit napojení na stávající silniční síť a zpřístupnění přilehlého území v souladu s parametry dané komunikace.
- ÚR dále stanovují tyto požadavky na řešení a vzájemnou koordinaci při vymezování následujících ploch a koridorů v ÚPD dotčených obcí a na koordinaci územně plánovací činnosti:
 - III/443 — přeložka silnice s obchvatem Otice včetně napojení na západní část jižního obchvatu Opavy.

DZ4 - Silnice I/57 Hradec nad Moravicí, přeložka

Koridor ve směru od Opavy vychází od stávající silnice I/57 v prostoru hranice správních obvodů obcí Otice a Branka u Opavy. Od počátečního bodu se jeho osa stáčí levostranným obloukem k obci Branka u Opavy. Koridor dále pokračuje nezastavěným územím mezi Brankou u Opavy a Chvalíkovcemi a v poloze severovýchodní vstupuje na území obce Hradec nad Moravicí. Od křížení se stávající silnicí III. třídy Hradec nad Moravicí — Bohučovice se osa koridoru stáčí pravostranným obloukem na JZ, po východní straně míjí vrch Kalvárie a v prostoru Kajlovce se napojuje do stávající trasy silnice I/57.

- Vytvořit územní podmínky pro vedení dvoupruhové, směrově nedělené silnice I. třídy ve spojení Opava – Fulnek – D47 (MÚK Hladké Životice) – Nový Jičín s vyloučením kolizního průtahu centrální částí Hradce nad Moravicí a zajištění podmínek pro kvalitní obytnou funkci sídla.
- Zajištění dopravní dostupnosti a zpřístupnění přilehlého území.

DZ23 I/11 Opava-Komárov — Opava

Koridor navazuje na koridor DZ1 Nové Sedlice — Suché Lazce v prostoru východně od místní části Opava-Komárov (hranice k. ú. Štítina a Komárov). Koridor začíná na silnici I/11, od místa křížení se silnicí III/4663 (MÚK Komárov — východ) se stáčí jihozápadním směrem, míjí severní okraj městské části Suché Lazce, přechází silnicí III. třídy č. 4661 a 4662, silnicí II/461 (MÚK Kylešovice), železniční trať č. 316, řeku Moravicí a napojuje se na stávající silnici I/11.

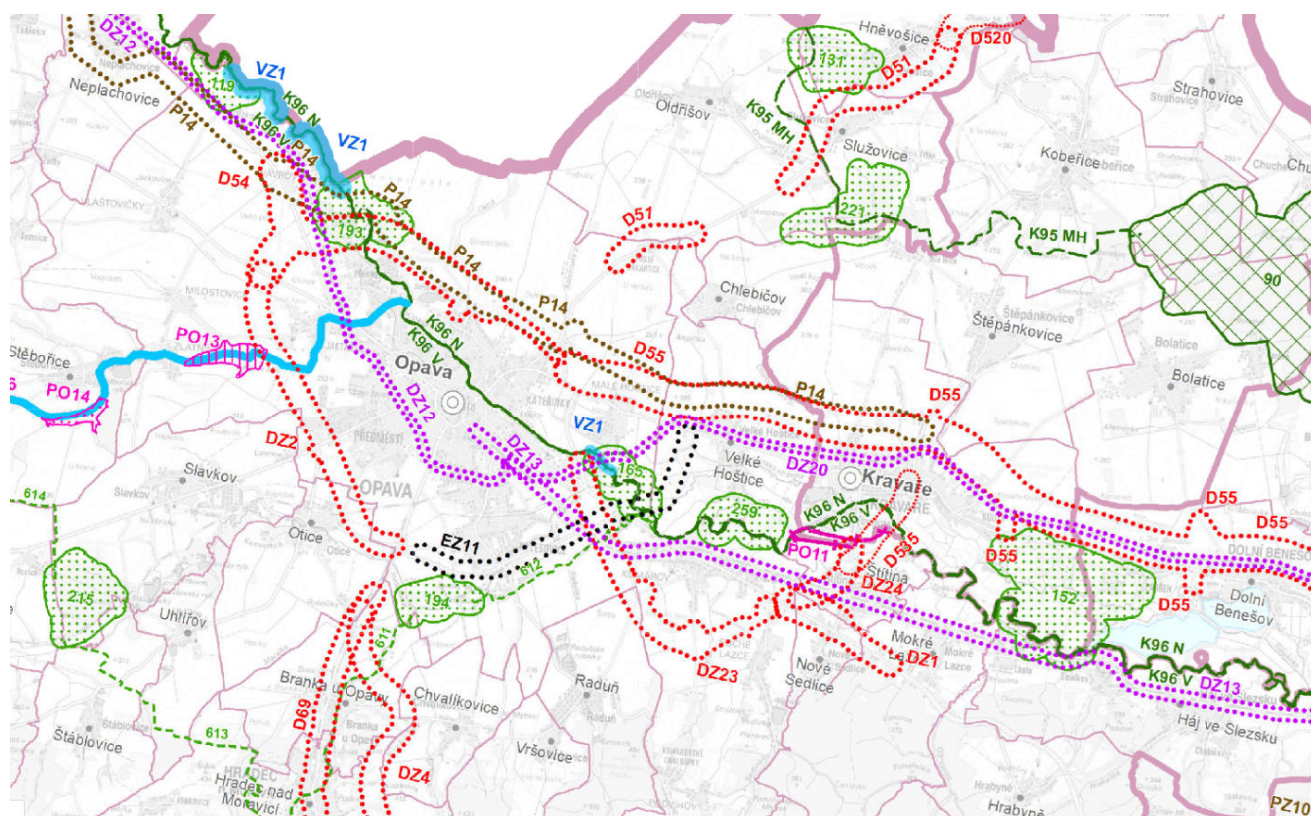
- Vytvořit územní podmínky pro vedení silnice ve spojení Ostrava — Opava.
- Zajištění dopravní dostupnosti a zpřístupnění přilehlého území.
- V rámci zpřesnění vymezení koridoru v ÚP dotčených obcí:

- minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby a za tímto účelem vytvořit územní podmínky pro realizaci nezbytných opatření k ochraně veřejného zdraví;
- řešit dopravní dostupnost a zpřístupnění přilehlého území v souladu s parametry dané komunikace;
- stávající silnici I/11 v daném úseku začlenit jako součást komunikačního systému pro přímou obsluhu území;
- řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK;
- řešit prvky odvodnění přeložky silnice I/11 také na přilehlých katastrálních územích.

DZ24 II/467 napojení na I/11, včetně obchvatu Štítiny

Počáteční úsek koridoru je situován do místa připravované křižovatky na silnici I/11 a její navrhované přeložky s jižním obchvatem Komárova. Koridor DZ24 navazuje na koridor DZ1, dále směřuje severovýchodním směrem na Kravaře. Západním obchvatem s křížením železnice míjí zastavěnou část Štítiny a napojuje se na stávající trasu silnice II/467 na jižním okraji Kravař.

- V ÚP dotčených obcí řešit:
 - minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby v navrhovaném koridoru a za tímto účelem vytvořit územní podmínky pro realizaci nezbytných opatření k ochraně veřejného zdraví;
 - zpřístupnění přilehlého území v souladu s parametry dané komunikace;
 - prostorovou koordinaci s ostatními dotčenými koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK.



Obrázek 17 Výřez ZÚR Moravskoslezského kraje, oblast Opava

V oblasti železniční dopravy jsou sledovány stavby:

DZ12 — Optimalizace a elektrizace celostátní tratě č. 310 v úseku Opava-východ-Krnov

Koridor v celém úseku kopíruje těleso stávající železniční trati č. 310. Požadavkem je vytvořit územní podmínky pro zkvalitnění kolejového propojení sídel v dotčené části MSK a pro převedení vyšší intenzity přepravních proudů na vlakovou dopravu.

- V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:
 - minimalizovat vlivy na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby a přírodní a krajinné hodnoty v území;
 - řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK.

DZ13 — Zkapacitnění celostátní tratě č. 321, úsek Ostrava-Svinov-Opava-východ

Koridor v celém úseku kopíruje těleso stávající železniční trati č. 321.

Požadavky na využití území jsou vytvořit územní podmínky pro zkapacitnění a zkvalitnění kolejového propojení sídel v dotčené části MSK a pro převedení vyšší intenzity přepravních proudů na vlakovou dopravu.

- V rámci upřesnění koridoru v ÚP dotčených obcí:
 - minimalizovat vlivy na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby a přírodní a krajinné hodnoty v území;
 - řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory dopravní a technické infrastruktury vymezenými v ZÚR MSK.

DZ20 — Optimalizace a elektrizace regionální tratě č. 317 Opava-východ-Hlučín

Koridor v celém úseku kopíruje těleso stávající železniční trati č. 317.

Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje

Obsahem tohoto materiálu je prověření původních záměrů sledovaných Koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje (dále jen „Koncepce“) s vyhodnocením jejich vzájemné vazby, souslednosti a vlivu dopadu vládního plánu rozvoje nadřazené silniční sítě a železnice, případně dokumentů přijatých v mezidobí od schválení Koncepce a návrh věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, funkceschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje jako celku ve třech návrhových etapách:

- do 5 let (r.2009 - 2013) – období postupného náběhu provozu staveb páteřní sítě pozemních komunikací a železnic v Moravskoslezském kraji (např. D47 (D1), R48, Strategická průmyslová zóna Nošovice, Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Strategická průmyslová zóna Ostrava – Mošnov a další),
- 5 - 10 let (r. 2014 - 2018) – období po dokončení těchto rozvojových záměrů s důrazem na dobudování
- dopravní sítě pro dopravní dostupnost širšího území Moravskoslezského kraje, cílový výhledový stav.

Základní motivy s vazbou na město Opavu jsou probíhající a připravované kompletace páteřní komunikační sítě kraje jako přeložky na silnici I/11 pro vazby Ostrava – Opava a přeložka silnici I/57 v oblasti Krnova pro zajištění západovýchodní vazby tzv. slezského kříže a napojení západní části regionu. Dále pak modernizace, optimalizace, případně elektrizaci železniční tratě Ostrava Svinov – Krnov, zejména pak úseku Ostrava-Svinov – Opava východ se záměrem zvýšení traťové rychlosti k zajištění konkurenceschopnosti železnice s IAD.

Přehled vybraných projektů a záměrů s dopadem na řešené území města Opavy:

Přeložka sil.I/56 v úseku Opava – Ostrava. Je provedeno v podobě studijního upřesnění trasy přeložky sil.I/56.

Silnice I/11 Ostrava - Prodloužená Rudná – hranice okr. Opava. Stavba je plánována v kategorii S 24,5/100. Zprovozněním stavby dojde k převedení tranzitní dopravy od Opavy mimo průtah městského obvodu Poruba. Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí a probíhá majetkoprávní příprava. Akce byla realizována.

Silnice I/11 Opava – severní obchvat, západní část. Realizace stavby je vázána na dobudování spojky S1 a východní části obchvatu. Trasa není prozatím zpracována do územního plánu města. Akce je v realizaci.

Silnice I/11 Opava – severní obchvat, východní část. Stavba navazuje na stavbu S1 na níž se napojuje prostřednictvím okružní křižovatky a rampy Kateřinského dopravního uzlu, dále bude vedena v nové trase a bude svedena po prodloužené ulici Mostní na střední městský okruh (prodl. ul. Rolnickou). Akce byla realizována.

Silnice I/11 a I/56 Opava – spojka S 1. Navrhovaná spojka S1 je novou komunikací propojující silnici I/11 a I/56 v úseku mezi okružní křižovatkou u hypermarketu Globus a napojením na projektovaný severovýchodní obchvat. Šířkové uspořádání je navrženo v kategorii S 11,5/80. Akce byla realizována.

Silnice I/11 Mokré Lazce – hranice okresů Opava/Ostrava. Nově navržená trasa silnice I/11 je vedena severními obchvaty obcí Velká Polom a Hrabyně členitým terénem, před Mokřými

Lazceři navazuje na stávající silnici I/11. Šířkové uspořádání v kat. S22,5/80. Stavba může být zahájena s postupným předáváním úseků, podle postupně účinných stavebních povolení. Akce byla realizována.

Silnice I/56, Ostrava – Opava. Rozpracována studie pro první úsek, předpoklad dodržení hájeného koridoru, potřeba prověření event. dopadu na dopravní napojení území v důsledku úprav křižovatek.

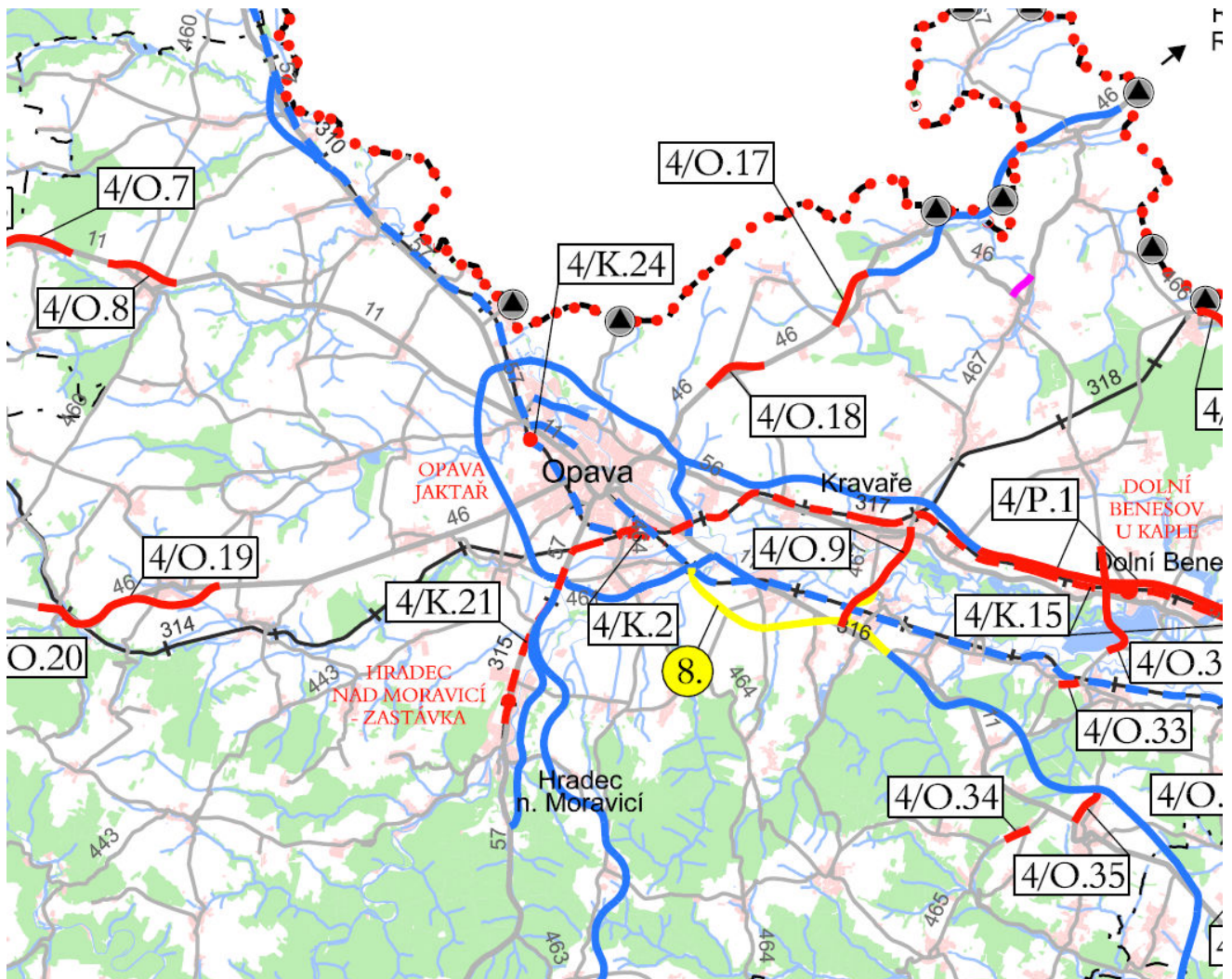
Prodloužená II/461, Opava západní obchvat, úsek sil.I/11 – I/57. Výsledná varianta je vedena mimo koridor ÚP VÚC.

Silnice I/11, Opava Komárov – Nové Sedlice. Aktuálně je sledována a připravována jižní varianta obchvatu Komárova.

Dokument obsahuje velké množství záměrů v různých stupních rozpracování. Absence hodnocení SEA a změny nadřazených dokumentů na státní úrovni vyvolává potřebnost jednotlivé závěru znovu posoudit.

Dokument je poplatný době vzniku a měl by být aktualizován¹⁹.

¹⁹ Komentář zpracovatele UDIMO spol. s r. o.



Obrázek 18 Návrh výstavby komunikační sítě a modernizace železniční sítě po r. 2018²⁰

Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje

Účelem koncepce je naplnění záměrů Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, schválené usnesením č. 24/979/1 zastupitelstva Moravskoslezského kraje dne 10. června 2004. Tato studie slouží jako základní dokument pro navržení způsobu a přístupů k řešení problému cyklistické dopravy v podmínkách kraje, zabezpečení průzkumu, vyhodnocení, koordinace a projekční přípravy sledované sítě tras a podpory budování cyklostezek v rámci jiných dopravních staveb.

Nadřazená síť cyklistických tras EuroVelo je dostupná z uzlu Ostrava. Opavou prochází cyklistická trasa I. třídy číslo 55 ((55) Rejvíz (MSK/OK) – Drakov – Hermanovice – Holcovice – Mesto Albrechtice – Krnov – Úvalno – Skrochovice – Holasovice – Opava – (56) – Bohumín – Orlová – Havírov – Horní Budovice – Terlicko – Český Tešín (CZ/PL)).

Dále jsou zde místní cyklotrasy 6092 Pišť (CZ/PL) – Chuchelná – Svoboda – Chlebičov – Opava, 6126 Opava – Pilszcz (CZ/PL), 6167 Opava – Zlatníky – Hlavnice.

²⁰ Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, 2007

Dokumentace také zmiňuje výhledovou stavbu cyklistické stezky Otice – Dolní Životice – Luhy – Svobodné Heřmanice.

Dokument nebyl aktualizován.

8.4. Strategické dokumenty města

Strategický plán rozvoje města Opavy 2021+

V průběhu roku 2021 vzniká nový Strategický plán rozvoje města Opavy s výhledem do roku 2030. Analytická zpráva je první fází plánovacího procesu a klíčovým podkladem pro stanovení vize, rozvojových priorit a cílů. Dokument byl vytvořen v úzké spolupráci s vedením města, vedoucími odborů a dalšími zástupci Magistrátu. Důležitými vstupními informacemi do něj přispěli i samotní obyvatelé města Opavy a další externí odborníci. Zpracovatelem uvedeného strategického dokumentu je společnost BeePartner a.s.

Mapování názorů veřejnosti se zúčastnilo celkem 1183 respondentů, ti netvořili reprezentativní vzorek. Opava je svými občany hodnocena jako město přívětivé pro pěší. V oblasti dopravy je nespokojenost respondentů především s parkováním ve městě, a to v případě ¾ účastníků průzkumu. Polovina dotázaných není spokojena s intenzitou dopravy v centru města. Naopak výrazná spokojenost převažuje v případě veřejné dopravy (návaznost spojů, čistota, dostupnost okolních měst aj.).

V příštích 10 letech by se měla zlepšit oblast dopravy, bydlení a životního prostředí. Dále byly občany často vyzdvihovány oblasti veřejný prostor a zeleň, množství a kvalita pracovních míst, zdravotní péče, udržitelná mobilita a pocit bezpečí. V roce 2030 by měla být Opava kulturní, čistá, zelená, ekologická, bezpečná, moderní, klidná, historická, inovativní, bílá, zdravá.

Opava zapojuje obyvatele do diskuse o rozvoji města a do veřejných projednávání ke konkrétním projektovým záměrům, ale chybí pozitivní dojem ze zpětné vazby. Zevnitř úřadu i z šetření zaznívá, že veřejnost může být rozladěná či unavená z komunikace opakovaného plánování a nedotahování při realizaci, například jako v případě Slezanky. Chybí významné vydařené investiční akce, které by přispěly PR. Město potřebuje cílenou a promyšlenou facilitaci, širší zapojování místních komunit do zapojování u specifických projektů. Chybí jednotná metodika nebo jednotné procesy. Je potřeba více hledat správné cesty a dávat vědět, k čemu to bylo. Dobrým příkladem může být komplexní příprava a přibližně 20 projednání v městské části Kateřinky.

Město Opava realizuje místní Agendu 21 a chce nadále udržovat stávající úroveň (C). Jedná se o jednu z nejčastějších kategorií mezi českými obcemi, znamená povinnost mít koordinátora, politika a komisi pro MA21, pořádat osvětové kampaně (Dny Země, Dny stromů, Evropský týden mobility, Dny bez tabáku, Duše a zdraví ad.), plánovat s veřejností, nabízet školení pro veřejnost i úřad v oblasti MA21, publikovat tyto aktivity na webu i v místním tisku apod. Audity pro jednotlivé oblasti zpracovává město co 3 roky. Do budoucna má v plánu uchovat participativní rozpočet Nápadů pro Opavu, osvětové kampaně, obhájit kategorii C a zaměřit se na rozvoj oblasti zdraví. V roce 2019 rozhodlo město o ukončení členství v Národní síti zdravých měst a ponechá pouze MA21.

Městu chybí funkční vizuální styl, který by obyvatele oslovoval. Současný grafický manuál a celkový vizuální styl města je zastaralý, logo města nevýrazné a špatně se s ním graficky pracuje. V konkurenci dalších log například na plakátech logo města zcela zaniká a stává se neviditelným. Navíc každá instituce ve městě, a to včetně městských příspěvkových organizací a společností, používá vlastní styl. I kvůli tomu se občané s vizuálním stylem

města neidentifikují, neorientují se v něm a neumí tak rozdělit, co dělá město, co jiné instituce a co například soukromníci.

Naprostá většina obyvatel Opavy zná některý z informačních kanálů města. Tištěný zpravodaj Hláska vychází 11x ročně v nákladu 27000 kusů a každá domácnost v Opavě obdrží výtisk zdarma přímo do své schránky. Zpravodaj je apolitický, o jeho obsahu rozhoduje redakční rada tvořená zaměstnanci Magistrátu města Opavy. Zastupitelé mají k dispozici omezený prostor a jejich příspěvky jsou jasně označené. Občané a instituce v Opavě přispívají do obsahu vydání. Velký zásah mají i sociální sítě města, a to zejména stránka na Facebooku a nově i na Instagramu. Facebookový účet města sleduje až třetina aktivních občanů (mimo děti do 15 let a osoby starší 80 let), dochází zde k vysokému aktivnímu zapojení uživatelů (komentáře, dotazy, sdílení, lajkování). Kanál supluje informační linku města a v nejednom případě i podatelnu, město zde totiž komunikuje i mimo pracovní dobu a o víkendech a svátcích a odpadá bariéra v nutnosti někam telefonovat či někam osobně jít. Stránky na sociálních sítích se osvědčily i v rámci tzv. krizové komunikace města, zejména při koronavirové pandemii. Sociální sítě však naráží na personální podstav správců těchto stránek, počet interakcí ze strany občanů totiž neustále strmě roste. Slabinou sociálních sítí je jen malé množství placených kampaní města s násobně vyšším zásahem mezi uživateli. Stovky či nižší tisícovky přístupů denně mají i nové webové stránky města www.opava-city.cz, a to včetně součástí webových stránek Portálu občana. Občané s oblibou využívají i službu k hlášení závad ve městě Není nám to jedno. K šíření informací o městě radnice využívá i pravidelný TV pořad na TV Polar Opavský expres, který má vysokou sledovanost zejména u občanů 50 plus.

Doprava tvoří 27 % uhlíkové stopy města, je významným zdrojem znečištění ovzduší

a hluku. Největší vliv na uhlíkovou stopu dopravy mají domácnosti (68,8 %) a podniky (27,9 %), zbylé 3,3 % připadají na obec. Cesty autem se na uhlíkové stopě města z dopravy podílejí z 34,6 %, letecká doprava z 31 % a silniční nákladní doprava z 26,6 %, zbývající část tvoří ostatní doprava (MHD, železnice aj.). Doprava je významným zdrojem znečištění ovzduší (společně s lokálními topeništi) a hluku.

Důvodem je chybějící spádovost škol, která vytváří tlak na kvalitu školních zařízení, avšak zatěžuje dopravu. Do školy se zhruba 57 % dětí dopravuje pěšky, 1 % na kole, 20 % MHD a 22 % autem. Hlavním důvodem volby auta je jízda s rodiči, kteří se přepravují do práce (66 %), mezi další důvody patří přílišná vzdálenost školy (23 %) a pohodlnost cesty autem (20 %). Příčinou volby auta je dle výzkumu společnosti CI2 z roku 2019 také samotná automobilová doprava ve městě (absence/nebezpečnost některých přechodů, křižovatek či chodníků, frekvence dopravy, neohleduplnost některých řidičů) a riziko setkání s „nebezpečnými lidmi“. Oproti ostatním městům je v Opavě vyšší i pocit bezpečí na cestě do školy, který může být způsoben jak častější přepravou autem, tak zaváděnými opatřeními, např. strážci přechodů. Důvodem pro nízký podíl dopravujících se na kole může být také absence cyklistických pruhů.

Dle PUMM z roku 2015 není cyklistická síť v Opavě dostatečně bezpečná a propojená, stejně tak vyhodnotil PUMM jako jeden z problémů množství nebezpečně dlouhých přechodů pro chodce. Oproti tomu 66 % respondentů v rámci mapování názorů veřejnosti během procesu zpracovávání strategie odpovědělo, že je Opava pro kola přívětivá, 26 % se vyjádřilo opačně. Přes 90 % respondentů si myslí, že je město přívětivé pro chodce a pouhých 7 % s tímto výrokem nesouhlasí. V otevřených otázkách se objevila řada požadavků na zlepšení stavu cyklotras a cyklostezek.

Vize

Opava – láska na celý život

Opava nabízí svým obyvatelům vše, co je potřeba k prožití spokojeného a naplněného života.

Je příjemným a bezpečným městem s dostupným, kvalitním bydlením. Díky atraktivnímu veřejnému prostoru, dostatku zeleně a rozvoji udržitelné mobility se v ní Opavané cítí dobře.

Má aktivní, vzdělané a podnikavé obyvatele, kteří v ní najdou rozmanité kulturní i sportovní aktivity, podporu při podnikání, atraktivní pracovní místa i možnosti celoživotního vzdělávání.

Je šetrná k přírodě a ke zdrojům. Je otevřená trendům v energetice i odpadovém hospodářství a využívá jejich potenciál k vlastnímu udržitelnému rozvoji.

Je řádně spravovaným, moderním městem s efektivním, funkčním eGovernmentem. Lidé jsou v Opavě na 1. místě. Díky digitalizaci usnadňuje práci zaměstnancům magistrátu i komunikaci obyvatel s úřadem. O názory obyvatel se aktivně zajímá a vnímá potřeby všech společenských skupin napříč generacemi. Opava je městem na celý život

Prioritní oblasti strategie jsou rozpracovány opatřeními v následujících okruzích:

- Opava příjemná a bezpečná
- Opava podnikavá a vzdělaná
- Opava moderní a přitažlivá
- Opava šetrná k přírodě a ke zdrojům

V rámci prioritní oblasti Opava příjemná a bezpečná je řešena strategický cíl 1.2. Veřejný prostor a 1.5. Udržitelná mobilita a dopravní infrastruktura. Cílem tohoto opatření je Snížit zátěž z dopravy negativně ovlivňující zdraví obyvatel a zvyšující uhlíkovou stopu města a zajistit bezpečnost účastníků silničního provozu.

Specifické cíle

1. Dokončit výstavbu základní dopravní kostry města – severního a jižního obchvatu s cílem definitivně odvést tranzitní dopravu mimo jeho zastavěnou část.
2. Kontinuálně zvyšovat kvalitu, atraktivitu a dostupnost městské hromadné dopravy s cílem snížit podíl individuální automobilové dopravy.
3. Prosadit zkapacitnění železniční tratě mezi Ostravou a Opavou a elektrizovat železniční tratě mezi Opavou a Krnovem a Opavou a Hlučínem
4. Rozvíjet infrastrukturu přívětivou k alternativním palivům (včetně vodíku).
5. Zvyšovat pohodlí a bezpečí pro pěší dopravu, cyklodopravu a další způsoby udržitelné mobility, a plně tak využít potenciálu krátkých vzdáleností.
6. Snížit intenzitu nákladní dopravy ve městě.

Zdůvodnění

- Doprava je významný zdroj uhlíkové stopy města, znečištění ovzduší a hluku.
- V centru města je intenzita dopravy příliš vysoká.
- Počet cestujících v MHD klesá.
- Celkem 76 % respondentů považuje počet parkovacích míst ve městě za nedostačující, přičemž tlak na parkování v centru města je způsoben také zvyšující se dojížděnkou.
- Nejčastějším důvodem nevyužití vyhrazených parkovacích stání je neochota akceptovat jakoukoli docházkovou vzdálenost.
- Podíl dětí cestujících do škol autem je vyšší než v jiných městech (také z důvodu absence/nebezpečnosti některých přechodů, křižovatek či chodníků, frekventovanosti dopravy, neohleduplnosti některých řidičů, absence cyklistických pruhů).
- Evropská unie vytvořila novou strategii dopravy s ambiciózními cíli s výhledem do let 2030, 2035 a 2050.

Opatření a typové aktivity

- Naplňování a monitoring aktualizovaného Plánu udržitelné mobility města Opava.
- Navýšení podílu nízkoemisních nebo bezemisních vozů MHD na 100 %.
- Provázání možnosti sdílené mobility se službami MHD, např. prostřednictvím mobilní aplikace propojující více módů dopravy (obsazenost P+R parkovišť, dostupnost sdílených automobilů a kol apod.).
- Vybudování nebo rekonstrukce přestupních terminálů včetně doprovodné infrastruktury.
- Výstavba a modernizace parkovacích systémů P+R, K+R, B+R.
- Estetizace zastávek MHD a zvyšování pocitu bezpečí.
- Rozšíření veřejné sítě dobíjecích stanic pro elektromobily a elektrokola a veřejných vodíkových stanic (spolupráce s MSK).
- Vytvoření nízkoemisní zóny.
- Obnova nevyhovující dopravní infrastruktury.
- Zpřísnění pravidel pro parkování v centru města i na sídlištích, rozšíření zón placeného stání.
- Prosazování udržitelné dopravy spojené s otázkou vytěsňování individuální dopravy z centra (preferenze pěší a cyklo dopravy, aplikace principů města krátkých vzdáleností).
- Kooperace s klíčovými aktéry na snižování intenzity nákladní dopravy a zvyšování udržitelnosti donáškových služeb na území města.
- Vytvoření analýzy a strategického dokumentu pro oblast udržitelné logistiky.
- Vytvoření strategie rozvoje Městského dopravního podniku Opava.
- Zavádění prvků SMART pro snížení množství emisí z dopravy (navádění na volná parkovací místa, snižování počtu dopravních zácp aj.).
- Estetizace prostoru a rozvoj zeleně v blízkosti hlavních dopravních tahů, obchvatů, chodníků a cyklotras pro zvýšení motivace k využívání udržitelných způsobů dopravy.
- Realizace protihlukových stěn a výsadba izolační zeleně.
- Výstavba parkovacích domů.
- Kontinuální zvyšování bezpečnosti dopravy jako takové s důrazem na pěší dopravu, cyklo dopravu a další způsoby udržitelné dopravy.
- Provázanost cest pro pěší a cyklisty s frekventovanými cíli včetně zajištění liniové zeleně podél cyklostezek.
- Aktivní zapojování obyvatel do plánování dopravy a zlepšování reakce na požadavky včetně výsledků pravidelného názorového šetření.
- Propagace veřejné dopravy a dalších udržitelných způsobů dopravy, například propojením na téma zdravého životního stylu nebo snižování uhlíkové stopy.

- Osvěta v oblasti dopravy (zejm. v souvislosti se znečišťováním ovzduší, hlukem, bezpečností).
- Případné zavedení nízkoemisní zóny na území města, a to po dokončení severního a jižního obchvatu.
- Vytvoření studie a projektového záměru pro možný vznik autobusového nádraží.
- Zařazení silničního a železničního koridoru Ostrava – Opava – Krnov – Bartultovice – Opole (Polská republika) do globální transevropské sítě TEN-T při její nejbližší revizi ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky a Moravskoslezským krajem.

Územní plán Opavy

Územní plán je základním územně plánovacím dokumentem města, který vymezuje funkční plochy města a koncepci rozvoje území. Změna č. 1, vydaná dne 7. 6. 2021 usnesením č. 661/17/ZM/21 Zastupitelstva statutárního města Opavy, nabyla účinnost 22.7.2021.

Urbanistická koncepce navržená územním plánem vyplývá ze stávající funkce města, tj. dominantní funkce obytné, doplňující funkce obslužné, rekreační, výrobní a zemědělské. Z hlediska rozvoje města je hlavní prioritou udržení stabilního počtu obyvatel a zachování atraktivity území při respektování podmínek stanovených pro městskou památkovou zónu a respektování významu a urbanistického vývoje jednotlivých katastrálních území náležících do správního území statutárního města Opavy.

Urbanistická koncepce rozvoje území vychází z prognózy vývoje počtu obyvatel ve střednědobém výhledu (do r. 2030), která byla stanovena na základě komplexního zhodnocení podmínek řešeného území (podmínek životního prostředí, hospodářských podmínek a podmínek soudržnosti společenství obyvatel území). Je předpokládán mírný pokles počtu obyvatel na cca 57 900 obyvatel a výstavba cca 1 870 nových bytů (cca 125 bytů/rok). Uvedená bilance je výchozím předpokladem pro stanovení potřeby ploch a dimenzování technické infrastruktury.

V oblasti příznivého životního prostředí je navrženou koncepcí Územního plánu Opavy podpořena ochrana: - čistoty ovzduší návrhem řešení dopravní infrastruktury vymezením ploch a koridorů především pro přeložky silnic a za účelem odklonění tranzitní dopravy mimo souvislou zástavbu města a návrhem řešení technické infrastruktury a technického vybavení.

Plochy přestavby komunikací (K) jsou plochy stabilizované zástavby, na kterých je požadována změna způsobu využití za účelem zlepšení dopravní obslužnosti zastavěného území a jeho prostupnosti. Jedná se o plochy OP-P18, OP-P19, OP-P20 a OP-P24.

Plochy přestavby dopravní infrastruktury silniční (DS) jsou plochy na stávajících silnicích, na kterých je požadována úprava křížení a plochy na kterých je předpokládána realizace hromadných garáží. Jedná se o plochy OP-P21 (úprava křížení), OP-P22 DS (úprava křížení) OP-P31 (hromadné garáže), OP-P32 (hromadné garáže, úprava křížení), OP-P33 (hromadné garáže), OP-P34 (hromadné garáže), OP-P35 (hromadné garáže), OP-P36 (hromadné garáže), OP-P37 (úprava křížení), KA-P8 (hromadné garáže), KA-P9 (hromadné garáže), KY-P1 (hromadné garáže), KY-P2 (hromadné garáže) a KY-P3 (hromadné garáže).

Cílem návrhu rozvoje silniční dopravní infrastruktury v řešeném území je zlepšit parametry komunikační sítě, vytvořit podmínky pro zajištění dopravní obsluhy zastavitelných ploch, zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy a omezení negativních vlivů silniční dopravy na životní prostředí. Hlavními body navržené koncepce silniční dopravy jsou: - vybudování vnějšího městského okruhu, - vybudování středního městského okruhu a jeho úpravy, - úpravy vnitřního městského okruhu, zajišťující jeho plnou funkci, - doplnění komunikačního systému vyššího dopravního systému v chybějících aspektech, - úpravy a doplnění

komunikačního systému nižšího dopravního významu, - zkapacitnění vybraných dopravních uzlových bodů (křižovatek).

Návrh rozvoje drážní dopravy je soustředěn především na její využití v oblasti osobní a nákladní železniční dopravy. Úpravy železničních tratí budou realizovány v plochách a koridorech dopravní infrastruktury drážní.

Návrh řešení problematiky statické dopravy v řešeném území je dán především stanovením zásad pro umístování parkovacích a odstavných ploch a zařízení souvisejících s dopravou v území. Stanoven je stupeň automobilizace, který bude závazný pro veškerá nová zařízení statické dopravy (viz podkapitola D.1.3). Parkovací a odstavné kapacity (mimo vymezené plochy hromadných garáží), neřešené územním plánem, lze realizovat bez přesného vymezení v grafické části územního plánu v dotčených plochách dle územně – technických podmínek a v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, aniž jsou vymezeny územním plánem samostatně.

Základ koncepce rozvoje pěší a cyklistické dopravy je obecně zaměřen na vytvoření podmínek umožňujících oddělování pěší dopravy od dopravy vozidlové, zvýšení bezpečnosti provozu chodců a cyklistů zklidňováním obslužných komunikací, na zlepšení prostupnosti území a vytvoření podmínek v území pro rozvoj cestovního ruchu s podporou propojení míst atraktivních z hlediska cestovního ruchu. Záměry podporující rozvoj infrastruktury pěší a cyklistické dopravy (chodníky, stezky pro chodce, stezky pro cyklisty, pruhy nebo pásy pro cyklisty v prostorech komunikací) je přípustné realizovat v plochách dle územně – technických podmínek a v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití.

Koncepce veřejné dopravy stabilizuje stávající strukturu a umožňuje její rozvoj.

Rozvoj letecké a vodní dopravy ve správním území města Opavy není navržen.

Na nadřazené komunikační síti respektovat návrh následujících plošně významných záměrů:

- Východní a západní část severního obchvatu města
- Přeložka silnice I/11 Nové Sedlice - Suché Lazce
- Přeložka silnice I/46 – obchvat Pustých Jakartic
- Přeložka silnice I/56
- Západní část jižního obchvatu města
- Dokončení jižního obchvatu města
- Přeložka silnice I/11, Opava-Komárov - Opava, Jižní obchvat Komárova
- Dokončení křížení Jižního obchvatu Komárova s vybranými silničními komunikacemi a zapojení průtahu Komárovem

Na doplňkové komunikační síti respektovat návrh následujících plošně významných záměrů:

- Propojení ul. Husova – Stará silnice
- Propojení ul. Bochenkova – Mostní
- Propojení ul. Obecní – Jantarová
- Napojení lokality za Slezskou nemocnicí na ul. Olomouckou (silnice I/46)

Navrženy jsou územní rezervy pro nové dopravní stavby. Jde o:

- Přeložka silnice II/467 Kravaře - Štítina - Nové Sedlice
- Střední městský okruh

Jsou navrženy přestavby a úpravy následujících křižovatek, vedoucí ke zkapacitnění vybraných dopravních uzlových bodů, které je možné řešit v navržených plochách přestavby,

ve stávajících plochách infrastruktury silniční (DS), v plochách komunikací (K) a v navazujících plochách v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, a to:

- silnice I/46 (ul. Ratibořská) se silnicí III/01130 (ul. Vrchní) a místní komunikací (ul. Fügnerova) v k. ú. Kateřinky u Opavy;
- silnice III/01130 (ul. Vrchní) s místními komunikacemi (ul. Hillova a Za Humny) v k. ú. Kateřinky u Opavy;
- silnice I/57 (ul. Hradecká) se silnicí III/4611 (západní část ul. Rooseveltova) a místní komunikací (východní část ul. Rooseveltova) v k. ú. Opava -Předměstí;
- silnice III/4641 (ul. Nákladní a Rybářská) s místními komunikacemi (ul. Kasárenská a Oblouková) v k. ú. Opava -Předměstí; - silnice I/46 (ul. Olomoucká) s místními komunikacemi (ul. Vančurova a Dostojevského) v k. ú. Opava - Předměstí;
- silnice III/4611 (ul. Otická a Rooseveltova) s místními komunikacemi (ul. Hobzíkova a tř. Spojenců) na Vaškově náměstí, navržená v ploše přestavby (DS) OP-P37 v k. ú. Opava - Předměstí;
- silnice I/11 – I/57 (ul. Krnovská - Olbrichova), silnice I/46 (ul. Olomoucká) a ul. U Jakařské brány na náměstí Republiky

Pro drážní dopravu jsou navrženy úpravy:

Jsou navrženy směrové úpravy železniční trati č. 315, včetně úpravy křížení se silnicí I/57. Pro realizaci záměru je vymezen koridor dopravní infrastruktury drážní K1-DD v k. ú. Opava - Předměstí a Kylešovice.

Navrhuje se optimalizace a elektrizace celostátní tratě č. 310 v úseku Opava-východ - Krnov (dle ZÚR Moravskoslezského kraje jde o koridor železniční dopravy nadmístního významu s označením DZ12). Pro realizaci optimalizace a elektrizaci celostátní tratě č. 310 v úseku Opava-východ – Krnov je vymezen koridor dopravní infrastruktury drážní s označením 1/K1-DD.

Navrhuje se zkapacitnění celostátní tratě č. 321 v úseku Ostrava-Svinov - Opava-východ (dle ZÚR Moravskoslezského kraje jde o koridor železniční dopravy nadmístního významu s označením DZ13). Pro realizaci zkapacitnění celostátní tratě č. 321 v úseku Ostrava – Svinov – Opava-východ Krnov je vymezen koridor dopravní infrastruktury drážní s označením 1/K2-DD.

Navrhuje se optimalizace a elektrizace regionální tratě č. 317 Opava-východ – Hlučín (dle ZÚR Moravskoslezského kraje jde o koridor železniční dopravy nadmístního významu s označením DZ20). Pro realizaci optimalizace a elektrizaci regionální tratě č. 317 Opava-východ – Hlučín regionální tratě č. 317 Opava-východ – Hlučín je vymezen koridor dopravní infrastruktury drážní s označením s označením 1/K3-DD.

V koridorech dopravní infrastruktury drážní nepřipustit nové stavby, které by významně ztížily nebo znemožnily budoucí realizaci záměru, pro který byl koridor vymezen, včetně souvisejících staveb a zařízení.

Ve statické dopravě je navrženo:

Stupeň automobilizace je stanoven hodnotou 1 : 2,5 tj. 400 vozidel na 1000 obyvatel, který je závazný pro veškerá nová parkovací a odstavná zařízení.

Pro osobní automobily obyvatel bytových domů je, vzhledem ke stanovenému stupni automobilizace, nutno vybudovat další odstavné kapacity, a to formou stání na terénu v rámci příslušných ploch, případně nadzemních nebo podzemních hromadných parkovacích garáží, parkovacích domů nebo parkovacích systémů. Tato parkovací zařízení mohou být realizována v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, aniž by pro ně byly vymezeny v grafické části územního plánu samostatné plochy.

Pro parkování osobních automobilů u staveb občanské vybavenosti je přípustné vybudovat další kapacity v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, aniž by tyto plochy vymezeny v grafické části územního plánu.

Jsou vymezeny plochy dopravní infrastruktury silniční (DS), určené pro realizaci kapacitních hromadných garáží:

- v prostoru mezi ul. Rolnická, Šrámkova a Kollárova v sídlišti Kateřinky, západ (plocha KA-P8),
- na ul. Partyzánská v sídlišti Kateřinky, západ (plocha KA-P9),
- v prostoru koncového zhlaví železniční stanice Opava, východ (plocha OP-P34),
- u náměstí Republiky (plocha OP-P32), 33
- na ul. Mírová u Slezské univerzity (plocha OP-P33),
- v prostoru stávajícího garážoviště na ul. Čajkovského v sídlišti Olomoucká (plocha OP-P35),
- na nároží ul. Olomoucká (silnice I/46) a ul. Purkyňova (plocha OP-P36),
- v areálu Magistrátu města Opavy na ul. Stará silnice (plocha OP-P31),
- na ul. 17. Listopadu, u železniční trati, v sídlišti Kylešovice (plocha KY-P1),
- na ul. 17. Listopadu, u bytových domů, v sídlišti Kylešovice (plocha KY-P2),
- na nároží ul. Hlavní a Ruská v Kylešovicích (plocha KY-P3).

Odstavování nákladních vozidel se připouští pouze v plochách výroby a skladování – lehkého průmyslu (VL), výroby a skladování – těžkého průmyslu (VT), plochách výroby a skladování – výroby zemědělské (VZ), plochách smíšených výrobních (VS) a v plochách dopravní infrastruktury drážní (DD).

Provoz cyklistů a chodců je v ÚP řešen následovně:

Pro bezkolizní pohyb cyklistů realizovat samostatné cyklistické stezky event. stezky pro společný provoz chodců a cyklistů. V centrální části města v uličních prostorech stávajících i navržených komunikací vymežit pruhy, event. pásy, pro cyklisty dle místní potřeby a prostorových možností. Tyto záměry je přípustné realizovat v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, aniž by byly vymezeny v grafické části.

Podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití umožní realizaci významných tras cyklistické dopravy v následujících polohách:

- trasa Hradec nad Moravicí – Opava – státní hranice ČR/Polsko, vedená od Otic přes. k. ú. Opava-Předměstí, k. ú. Jaktar a k. ú. Kateřinky u Opavy ke státní hranici,
- trasa Kylešovice – Chvalíkovice – Hradec nad Moravicí, vedená od Kylešovic jižním směrem na Chvalíkovice.

Předpokládané vedení tras cyklistické dopravy a jejich návaznost na realizované trasy je vymezeno ve výkrese B.2, který je součástí odůvodnění.

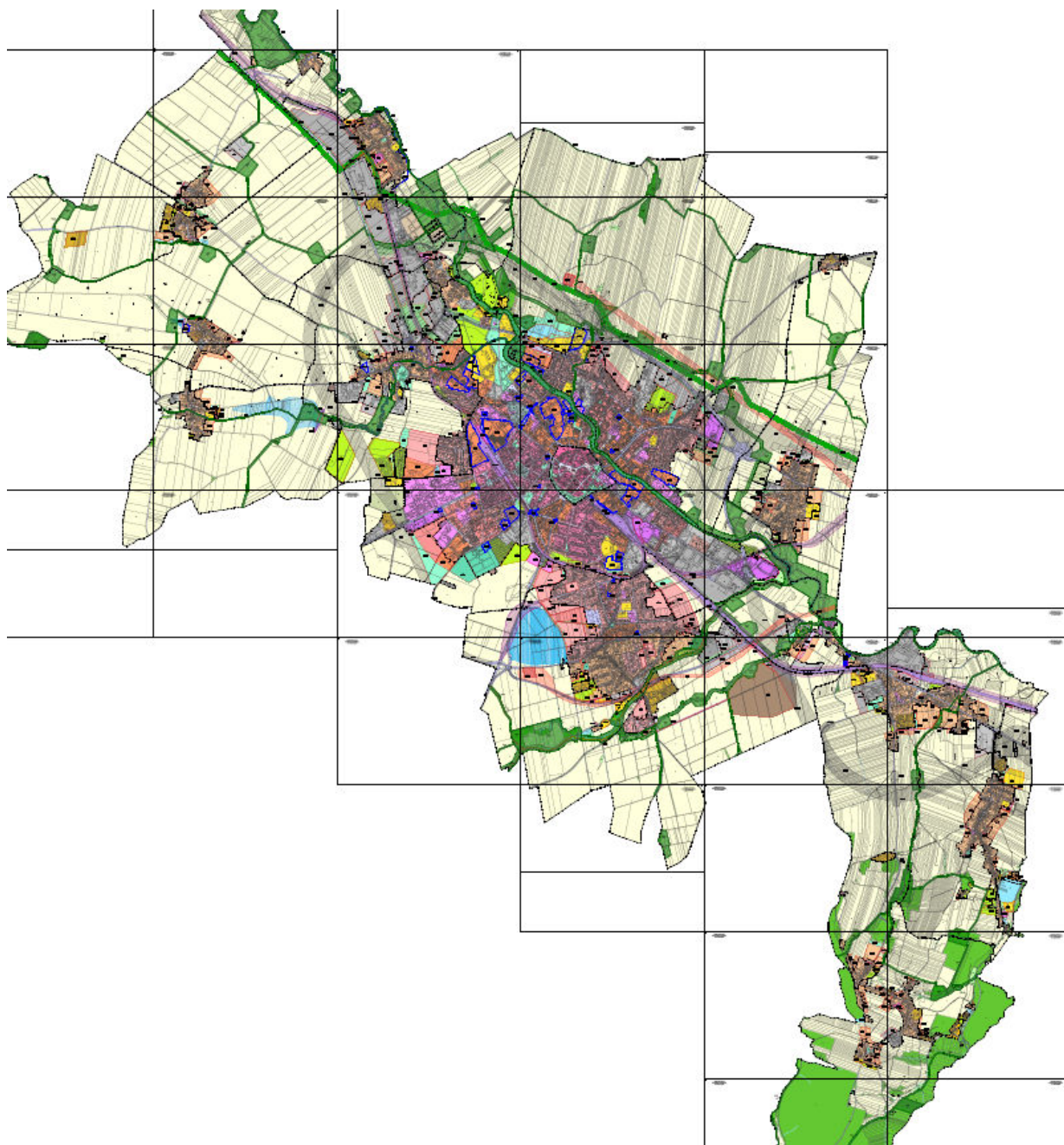
Samostatné stezky pro chodce a chodníky podél komunikací lze realizovat v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, aniž by byly vymezeny v grafické části.

Veřejná hromadná doprava osob je řešena následovně.

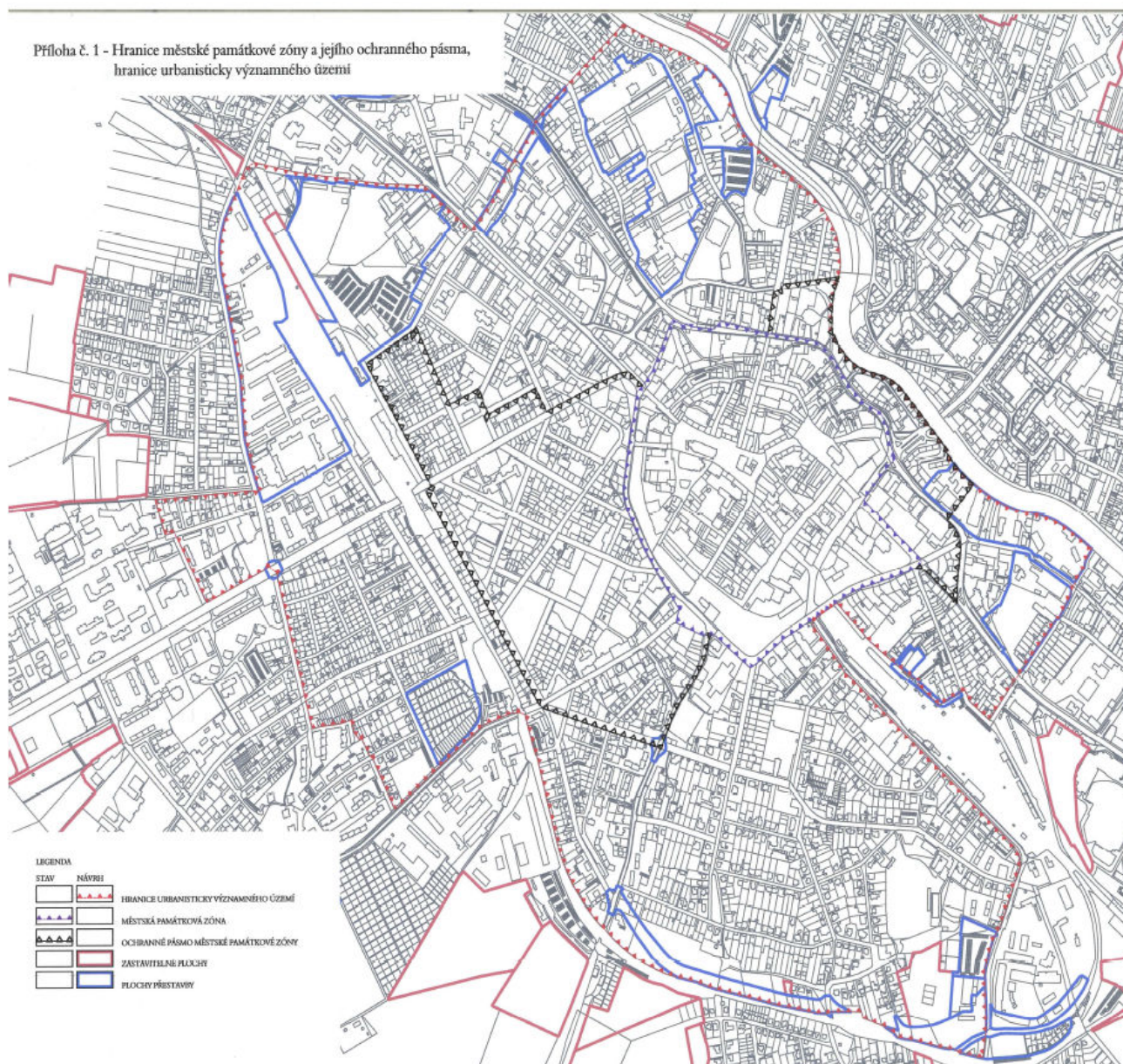
Stávající stav a rozšíření sítě veřejné dopravy v území není územním plánem omezen.

Nové autobusové a trolejbusové zastávky nebo úpravy stávajících stanovišť je přípustné realizovat dle místní potřeby v souladu s podmínkami stanovenými pro využití ploch s rozdílným způsobem využití, aniž by byly vymezeny v grafické části.

Je navržena zastavitelná plocha komunikací s označením KY-Z67 pro realizaci autobusové točny v jižní části Kylešovic u silnice II/464.



Obrázek 19 Územní plán Opavy, Hlavní výkres



Obrázek 20 Hranice městské památkové zóny, hranice urbanisticky významného území²¹

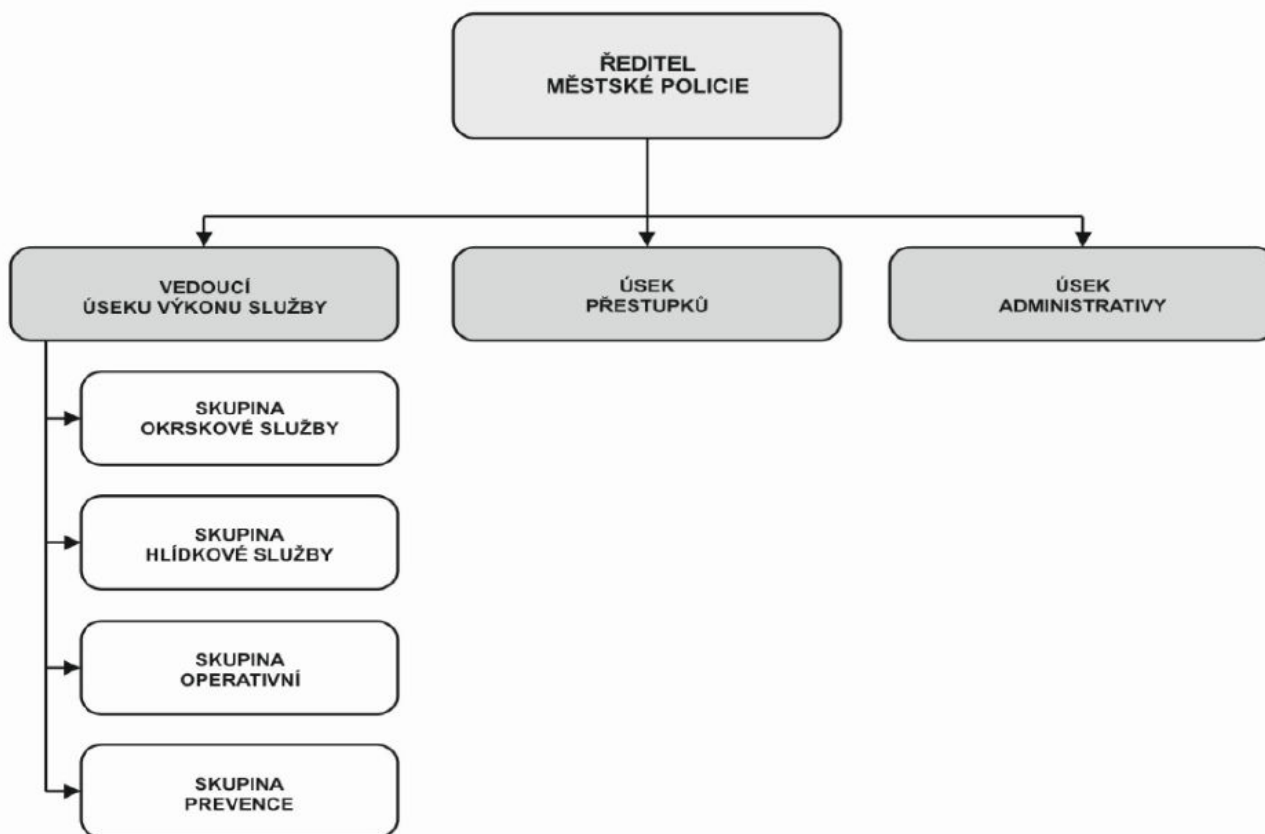
²¹ Koncept Územního plánu Opavy

Koncepce Městské policie Opava pro období 2012 – 2016

Dokument popisuje stávající stav Městské Policie Opava, která vznikla 8. 7. 1993. Vyjmenovává zdroje, technické možnosti²² a organizaci městské policie.

Cíle koncepce jsou:

1. Odklon od terminologie vojensky organizovaných sborů k terminologii organizace poskytující služby.
2. Změnit přístup strážníků k policejní práci orientovanou na službu veřejnosti.
3. Posílení pozice okrskáře, jejich stabilizace – předpoklad a záruka dobré osobní a místní znalosti.
4. Okrskář – aktivní a motivovaný strážník s osobní odpovědností za řešení problému ve svém okrsku.
5. Podpora okrskářů – hlídkovou službou zajistit plnění úkolů, které sám nemůže okrskář vyřešit.
6. Identifikovat oblasti, na které je zapotřebí ze strany MPOL zaměřit pozornost na úseku prevence, prevence kriminality a propagace organizace.
7. Informační toky – vedení města, městské obvody – vedení MPOL – strážník (a zpět).

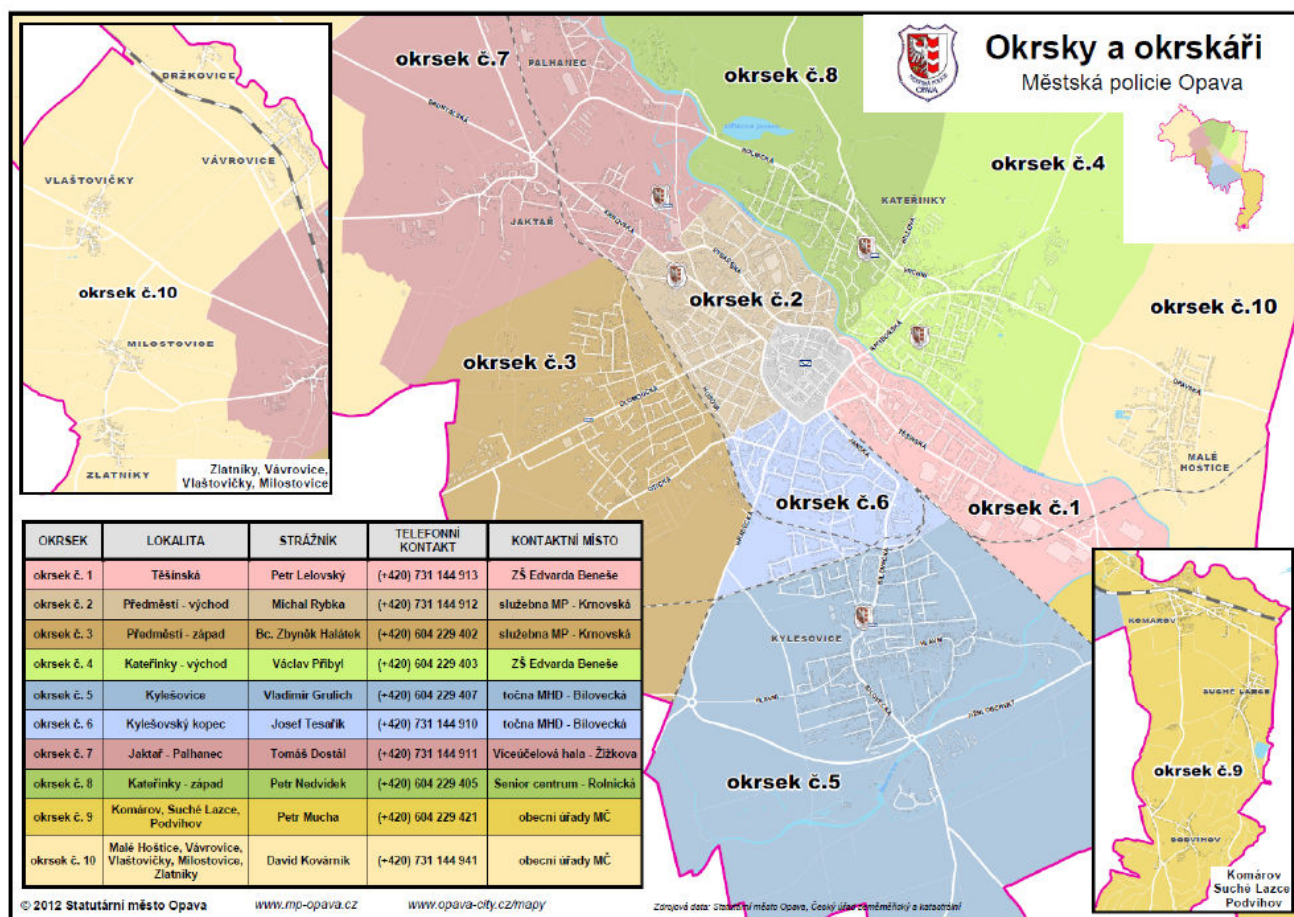


Obrázek 21 Organizační struktura Městské policie Opava

Problematika dohledu nad bezpečností a plynulostí v silničním provozu na území města je řešena zaměřením pozornosti ve statické dopravě na místa, kde nesprávné parkování:

²² Stávající technické vybavení spojovací technikou neumožňuje spojení s IZS.

- významně omezuje plynulost provozu,
- brání průjezdu vozidel IZS,
- překáží při dopravní obslužnosti,
- porušuje nařízení města, kterým se upravuje stání na parkovištích města.



Obrázek 22 Rozdělení města Opavy do okrsků

Koncepce rozvoje Městského dopravního podniku Opava a. s. do roku 2025

Dokument obsahuje vyjádření základního hodnocení a nástroje vývoje Městského dopravního podniku Opava a. s. (MDPO), při zajišťování dopravní obsluhy území Statutárního města Opavy a území přilehlých obcí.

Společnost je ve 100% vlastnictví města Opavy. Cílem společnosti je najít cestu k vnímání MDPO jako denní součásti života města v rámci jeho rozvoje a pozitivní vnímání ze strany občanů, samosprávy a veřejné správy (odborů magistrátu).

Motto firmy: S námi blíže k cíli – služby MHD ve Statutárním městě Opava a přilehlých obcích, jejich kvalita pro občany a návštěvníky města jsou pro MDPO prioritou; v tomto smyslu by měly být jeho úkoly stanovovány a plněny.

V tezích jsou jmenovány konkurenti MHD, kterými jsou regionální veřejná linková doprava a individuální automobilová doprava. Je zmíněna ekonomika firmy, kde dotace pokrývají cca 54% provozních nákladů. Problémem je nízká tvorba zdrojů pro budoucí obnovu vozového

parku díky dotačním titulům na nákup nových vozidel. MDPO disponuje kvalitním zázemím v oblasti lidských zdrojů a řídí se standardy kvality ISO.

V současné době MDPO vnímá rozsah dopravní obsluhy jako přiměřený, ale vnímá potřebnost sledování vývoje dopravní poptávky.

Dopravní síť je tvořena dvěma trakcemi, kde existují rozvojové záměry na dobudování trolejbusové traktce.

Dopravní obslužnost je vyhodnocována ve dvouletých cyklech.

Tarifní systém dnes neobsahuje krátkodobé přestupní doklady, což je vnímáno jako nedostatek.

Odbavovací systém je nutné upravovat v návaznosti na požadavky cestujících a Integrovaný systém Moravskoslezského kraje (ODIS). V cenách MDPO preferuje dlouhodobé jízdenky. U krátkodobých jízdenek není bezpodmínečně nutné preferovat odbavení čipovou kartou. Propagace a prezentace MHD je jedním z nástrojů udržení tržeb.

Koncepce skladby vozového parku je tvořena kombinací trolejbusů a autobusů s pohonem CNG v závislosti na dotační politice podpory CNG. Všechna vozidla mají být v nízkopodlažním provedení. Duobusy mají být postupně nahrazovány elektrobusey až do počtu 7 ks. Autobusový park nepředpokládá s nasazením delších autobusů než 12 m.

Doplňkové služby ve vazbě na dopravu a mobilitu jsou chápány jako doplňkové. Jsou to jména reklamní činnost, prodej nafty, lakování vozidel a servisní činnost.

Klíčové problémy jsou alokovány do:

- Finanční řešení obnovy vozového parku
- Zajištění obnovy stávajícího majetku
- Připravenost rozvojových aktivit na možnost dotací
- Zlepšení MDPO ze strany Statutárního města Opavy

Pozitiva jsou zejména:

- Dobrá ekonomická stabilita
- Dobré zázemí lidských zdrojů s aktivním přístupem k realizaci potřebných změn

Nastavení priorit veřejné dopravy je klíčovou budoucí strategií související s rozvojem města, ale taktéž postavení MDPO.

- Podporu veřejné dopravy je nutné plánovat v kontextu:
- Parkování a odstavování vozidel v centru města
- Pozitivně vedené politiky finanční podpory veřejné dopravy
- Pozitivně vedená publicita ve prospěch užívání veřejné dopravy
- Vytváření preferenčních možností pro vozidla veřejné dopravy v dopravním proudu
- Podpora veřejné dopravy při vytváření dopravních koncepcí
- Využití legislativních možností při schvalování dopravní obslužnosti ze strany města
- Definování možností obsluhy MHD v nově budovaných industriálních i bytových oblastech

Dále jsou jmenovány ve strategii problémy ve vazbě na příměstskou autobusovou dopravu (PAD) a integrovaný dopravní systém (IDS). Řešení těchto problémů je zpracováno variantně.

Dále jsou popsány hlavní úkoly při zvyšování kvality a efektivity poskytovaných služeb, rozvojové záměry dopravní cesty, která je v současné době složená z vybavení pro provoz autobusů a trolejbusů. Rozvojové záměry jsou zpracovány variantně.

Je nastíněna tarifní politika, rozdíly odbavovacích systémů, zajištění předprodeje jízdného, revizorská činnost, informační systémy pro cestující, informační systémy pro řízení dopravy, servisní zázemí, správa údržba majetku a řízení lidských zdrojů.

Dokumentace je na vysoké úrovni a její zapracování je nutné.

8.5. Strategické dokumenty spádových obcí a regionů

9. Využitelné finanční zdroje

Prostředky ze zdrojů státního rozpočtu ČR a státních fondů

-- státní rozpočet - kapitola Ministerstva dopravy - financování investic apod. je realizováno výhradně přes SFDI.

- Státní fond dopravní infrastruktury v rámci výdajů v roce 2022 má zahrnuto poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a na poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.

Dále se předpokládá realizace staveb silnic I. tříd z rozpočtu ŘSD a železnic z SŽDC.

Zdroje rozpočtu Moravskoslezského kraje (MSK)

- Moravskoslezský kraj občas podporuje různé druhy projektové či realizační přípravy měst či obcí. Zdroje bývají alokovány na cyklistickou dopravu.

Kraj také financuje stavby na silnicích II. a III. třídy.

Prostředky Evropské unie

- rok 2021 je přelomem v programovacím období EU, kdy navazuje období 2021 - 2027

a) programovací období 2021 – 2027

Pro použití prostředků v novém programovacím období musí být schváleny nové operační programy.

V této souvislosti je uvažováno s programy:

- IROP II, který je zaměřen na sítě TEN-T a drážní dopravu, případně cyklistickou a pěší dopravu

- OP Doprava, má priority

- Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě
- Priorita 2 – Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě
- Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva
- Priorita 4 – Technická pomoc

Specifický cíl Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství bude zahrnovat intervence v oblastech infrastruktury městské drážní dopravy (tramvajové a trolejbusové tratě, metro) a infrastruktury pro využívání alternativních paliv. Hlavními důvody jsou zejména nevyhovující stav infrastruktury městské drážní dopravy a úroveň bezpečnosti dopravy ech, nízká dostupnost

infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv a nedostatečná kooperace IAD a hromadné dopravy. Č

10. Management činností řešení dopravy na úrovni Magistrátu města Opava

Management samosprávných činností související s řešením dopravy a mobility ve městě je v současné době soustředěn do pozice náměstků primátora a vedoucí odborů, ředitele organizací a společností. Vykonávání činností je rozděleno na Odbor finanční a rozpočtový, Odbor školství, Odbor majetku, Oddělení hlavního architekta, Odbor výstavby a územního plánu, Městskou policii, Kancelář primátora, Odbor životního prostředí, Odbor rozvoje města a strategického plánování, Odbor dopravy, Odbor informatiky, Odbor přípravy a realizace investic, Technické služby Opava s. r. o. a Městský dopravní podnik Opava a. s. Vrcholově jsou za proces zodpovědní náměstci primátora, kteří spadají do politického vedení města. Proces je řízen na měsíčních koordinačních poradách, kde jsou sladovány činnosti jednotlivých odborů.

Z hlediska vykonávaných činností lze procesy rozdělit na:

Činnost	Rozsah	Odbor či organizace města Opava
Opravy běžné	Místní komunikace	TSO s. r. o.
Opravy běžné	Účelové komunikace	Obor majetku, TSO s. r. o.
Opravy větší	Jmenovité akce TSO	Obor majetku, TSO s. r. o.
Investiční akce	Místní komunikace	Odbor přípravy a realizace investic
Provoz	Podchody	Obor majetku,
Provoz	Parkovací systém	TSO s. r. o.
Veřejná doprava	MHD	Odbor dopravy, odbor finanční a rozpočtový, MDPO a. s.
Veřejná doprava	Príměstská doprava	Odbor dopravy
Bezpečnost	Silnice II a III tř. a místní komunikace	Městská policie
Bezpečnost	Stání v rozporu se zákonem	Městská policie
Výchova	BESIP, EVVO	Odbor školství
Styk s veřejností	Propagace	Kancelář primátora, Odbor školství
Styk s veřejností	Stížnosti a petice	Odbor kontroly, interního auditu a bezpečnosti
Územní plánování	Územní plán, ÚAP, studie	Oddělení hlavního architekta a Odbor výstavby a územního plánu

Financování	Rozpočet města	Odbor finanční a rozpočtový
Financování	Dotační řízení investičních akcí	Odbor rozvoje města a strategického plánování
Strategie města	Koordinace realizace strategických plánů	Odbor rozvoje města a strategického plánování
Životní prostředí	Ochranná zeleň	Odbor životního prostředí
Mapové podklady	Zpracování mapových podkladů	Odbor informatiky

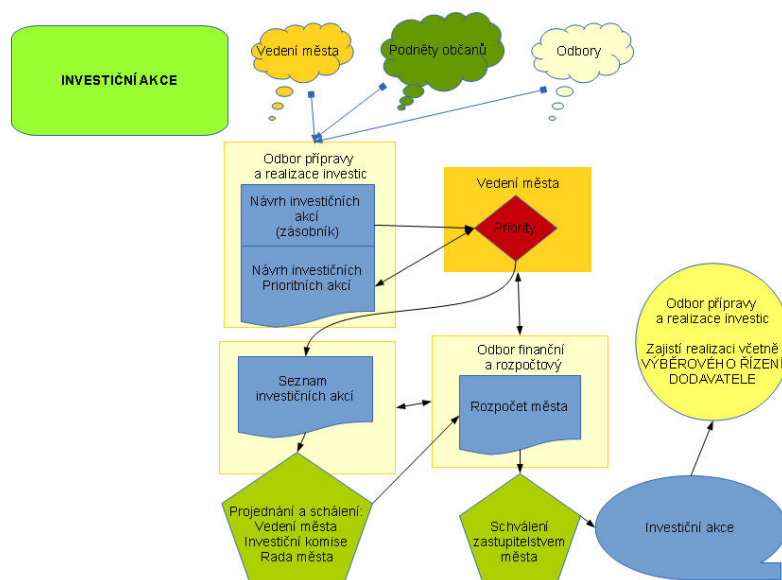
10.1. Plán investičních akcí

Plán investičních akcí tvoří odbor přípravy a realizace investic vždy jen na daný kalendářní rok v rámci projednávání rozpočtu.

Tento plán slouží ale pouze jako zásobník akcí a nejsou v něm nijak stanoveny priority. Priority jsou určovány investiční komisí, radou města a schvalovány zastupitelstvem města s ohledem na závazky vůči jiným investorům (Moravskoslezský kraj, Správa silnic MSK, správci IS – např. SmVaK) a ve vazbě na finanční možnosti města, a to vždy při projednávání rozpočtu města pro nadcházející rok.

Investiční akce zajišťuje odbor přípravy a realizace investic Magistrátu města Opavy na základě schváleného seznamu priorit investičních akcí, který projednává investiční komise. Následně je schvaluje rada města a zastupitelstvo města.

Zodpovědným pracovníkem za tvorbu plánu investičních akcí je vedoucí odboru přípravy a realizace investic Magistrátu města Opavy.²³



Obrázek 23 Schéma procesu přípravy a realizace investičních akcí

²³ Zdroj: Odbor přípravy a realizace investic

10.2. Údržba místních komunikací

Údržbu místních komunikací provádí Technické služby Opava s.r.o. na základě uzavřené smlouvy o správě a údržbě nemovitého a movitého majetku a jeho navazujících dodatků.

Žádosti týkající se opravy komunikace, chodníku, dopravního značení řeší odbor dopravy, TSO s.r.o., odbor majetku města a odboru přípravy a realizace investic Magistrátu města Opavy. V případě, že se jedná o opravy místních komunikací zařazených v pasportu místních komunikací a jsou ve správě TSO s.r.o., zasílají se žádosti k vyřešení TSO s.r.o. Pokud se jedná o žádosti týkající se komunikací, které TSO s.r.o. nespravuje (jedná se o účelové komunikace), pak jsou jejich opravy řešeny na základě objednávky odboru majetku města. Objednávky jsou vystavovány pro účelové komunikace i pro umístění DZ a jejich opravy na základě vydaného souhlasu odboru dopravy a Policie ČR – dopravního inspektorátu.

K opravám na účelových komunikacích do výše 50.000,00 Kč se vedení města nevyjadřuje, jedná se o drobné opravy, které zajišťuje pouze odbor majetku města (především oprava výtluků, vysypání děr recyklátem). Objednávky nad 50.000,00 Kč musí schválit také některý z náměstků primátora. Plánované větší opravy na účelových komunikacích musí schválit vedení města (tyto akce jsou projednávány při schvalování rozpočtu města a mají své číslo akce).²⁴

V případě, že se jedná opravy, pro které je nutné zpracování projektové dokumentace, stavební povolení apod., jsou tyto žádosti postoupeny odboru přípravy a realizace investic k zařazení do plánu investičních akcí.

Technické služby Opava s.r.o. dnes mají devět provozoven, kterými zajišťují správu a údržbu majetku města a dále zajišťují služby pro občany a podnikatele především ve městě Opavě. Jednatelé společnosti jsou dva a ředitel společnosti. Společnost je ve 100% vlastněna městem.

Vzhledem k tomu, že na Technické služby Opava s.r.o. jako správce místních komunikací jsou přeneseny veškeré odpovědnosti za jejich provozuschopný stav, určují jako jejich správce také pořadí jejich oprav a údržby. První, předběžný plán údržby vzniká na základě jarních prohlídek komunikací, neboť zima a její průběh má na průběh těchto prací zásadní vliv. Tento plán je v průběhu roku neustále měněn nebo doplňován o havarijní opravy, odůvodněné požadavky občanů, majitele, vedení města nebo závady zjištěné správcem. Tyto požadavky jsou neustále vyhodnocovány, tím je i měněno pořadí důležitosti, nelze tedy stanovit plán, který by byl neměnným podkladem pro stanovení rozpočtu pro další rok.

Na základě harmonogramu je prováděna pouze běžná údržba, u ostatních prací je nutno ve většině případů reagovat okamžitě, a to 24 hodin denně 7 dnů v týdnu, není tedy vzhledem k operativnímu charakteru procesu možné přenést rozhodovací proces na někoho jiného.

Veškeré jednotlivé práce jsou samostatně fakturovány dle schváleného ceníku.

Činnostmi s vazbou na dopravu se zabývají střediska komunikace, veřejné osvětlení, čistota města, doprava a hřbitov.

Středisko "Čistota města" zajišťuje strojní čištění 120 km městských vozovek a 362 000 m² chodníků. Dalších 24 000 m² městských vozovek a chodníků je udržováno ručně. Úklid v centru města je prováděn v pracovních dnech pomocí samochoďných vysavačů, ve dnech pracovního klidu ručně. Žulová dlažba na pěší zóně v centru města o ploše 9 000 m² je

²⁴ Zdroj: Odbor dopravy

čištěna mycím strojem. Na území města se provádějí pravidelné výsypy 881 odpadkových košů.

Středisko „Doprava“ zajišťuje mimo jiné klopení a mytí vozovek.

Středisko "Hřbitov" zajišťuje správu a údržbu osmi hřbitovů ve městě Opavě včetně evidence a správy hřbitovních míst.

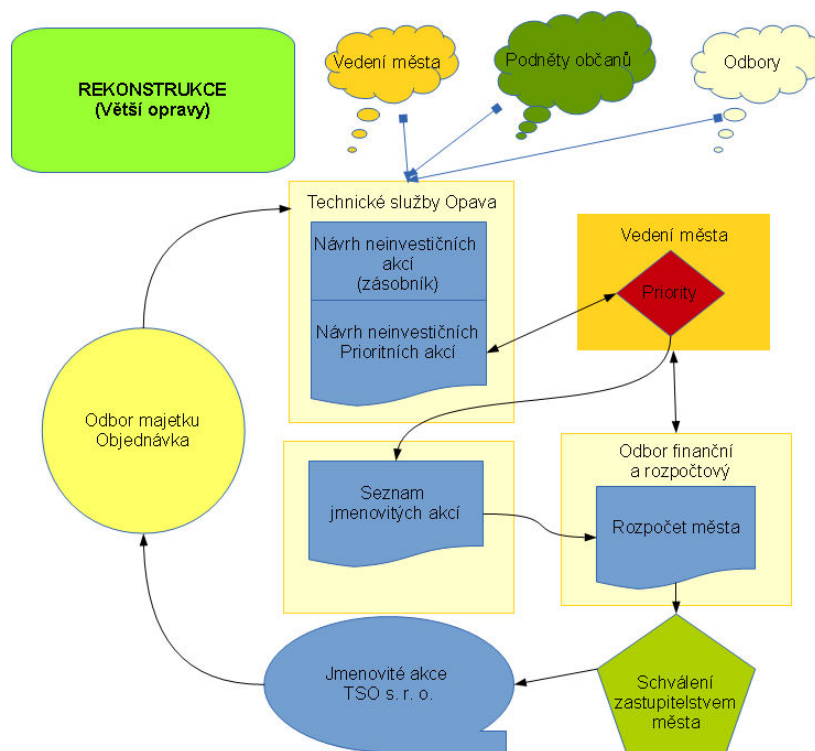
Středisko "Komunikace" pečuje o 125 km místních komunikací což představuje opravy komunikací obalenou směsí, opravy chodníků, provádění a údržbu vodorovného a svislého dopravního značení komunikací, péče o zelené pásy, čištění uličních vpustí, péče o silniční zábradlí, péče o mosty a lávky. Středisko vede prodejní sklad použitého dlažebního materiálu. Organizuje a provádí zimní údržbu komunikací v souladu s operačním plánem zimní údržby. Dále provozuje zónu placeného stání a parkovací dům.

Středisko "Veřejné osvětlení" pečuje o veřejné osvětlení města v počtu cca 5,5 tis. světelných míst, osm světelně řízených křižovatek, tři světelně řízené přechody pro chodce, třináct slavnostních nasvětlení budov a zajišťuje vánoční osvětlení města.²⁵

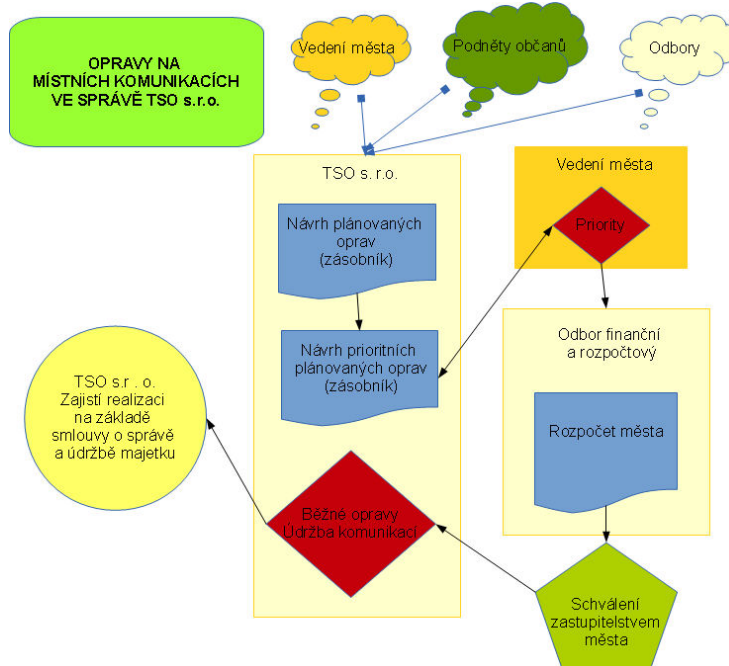


Obrázek 24 Schéma procesu oprav účelových komunikací

²⁵ Zdroj TSO s. r. o.



Obrázek 25 Schéma procesu přípravy a realizace jmenovitých akcí TSO s. r. o.



Obrázek 26 Schéma procesu přípravy a realizace oprav na základě smlouvy o správě a údržbě majetku TSO s. r. o.

10.3. BESIP a EVVO

Agenda bezpečnosti silničního provozu (BESIP) je pro město Opavu zajišťována odborem školství, kdy pracoviště dopravní výchovy zajišťuje tyto činnosti:

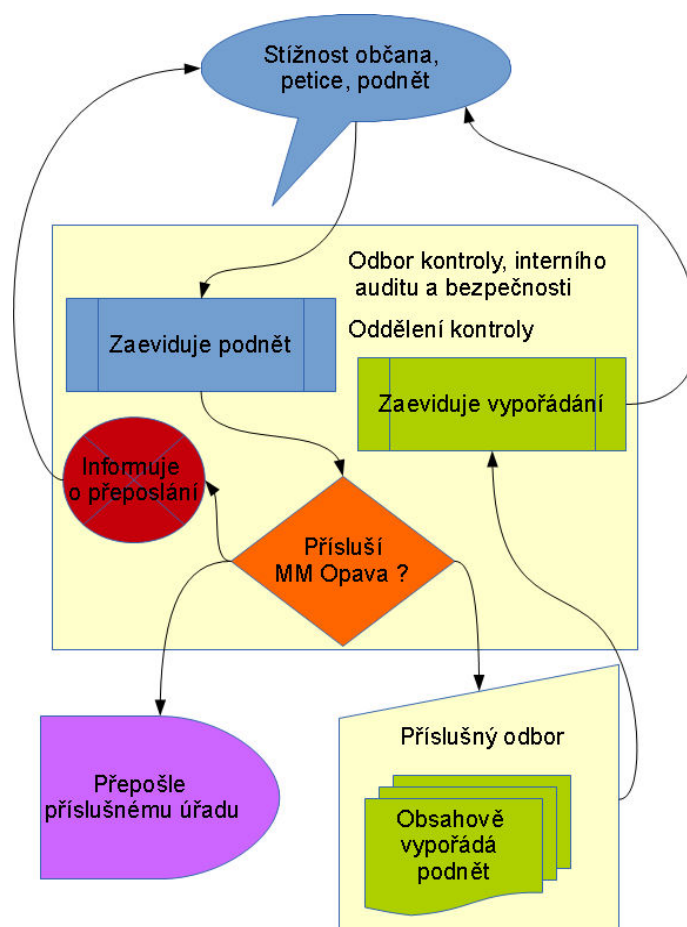
- teoretické a praktické zajištění částečné dopravní výchovy na MŠ a ZŠ,
- zajištění provozu vybudovaného dopravního hřiště v Malých Hořticích za účelem výuky,
- opětné zřízení a zajištění provozu dopravního hřiště na ZŠ Mírová,
- organizování městských, okresních a krajských soutěží mladých cyklistů,
- organizování vzdělávacích a informativních aktivit pro seniory,
- spolupráci s integrovaným záchranným systémem,
- sestavování a čerpání rozpočtu na úseku dopravní výchovy a s tím související zajišťování potřebných materiálů a služeb.

Samostatné pracoviště pro EVVO zajišťuje

- podporuje osvětu, výchovu a vzdělávání široké veřejnosti v oblasti ochrany životního prostředí se zaměřením na výchovu dětí a mládeže,
- usiluje o to, aby byl vytvořen a využíván systém osvojování základních poznatků o životním prostředí a jeho ochraně vycházející z principů udržitelného rozvoje a aktivních forem výchovy, osvěty a získávání informací zajišťovaných prostřednictvím státních i nestátních organizací,
- realizuje akce pro širokou veřejnost se zapojením mnoha dalších subjektů podporujících EVVO (Den Země, Den stromů),
- navrhuje, připravuje a realizuje projekty školských příspěvkových organizací v oblasti EVVO,
- koordinuje přípravu a organizačního zajišťování projektů v rámci EVVO včetně týmů podílejících se na zájmovém vzdělávání dětí, mládeže nebo dospělých zájemců.

10.4. Agenda petic a stížností

Jednou z forem zahrnutí občanů do rozhodovacího procesu je agenda stížností a petic. Jedná se o ad-hoc přístup, který zajišťuje informace o aktuálních problémech, které jsou negativně vnímány občany města. Tuto agendu lze také úspěšně využít při komunikaci občanů s městským úřadem, jelikož okruhy témat této agendy nejsou omezeny. Lze je využít i ke komunikaci o strategii a budoucím rozvoji města. Agendu stížností a petic zajišťuje po formální stránce odbor kontroly, interního auditu a bezpečnosti. Obsahové vypořádání podnětů je v kompetenci vedoucích odborů příslušných k tématice podnětu. Tito také zajišťují transformaci podnětu do rozvojových záměrů města v podobě plánu oprav, investičních akcí apod.



Obrázek 27 Schéma vypořádání petic a stížností

10.5. Změny organizace dopravy

Organizace dopravy je na území města Opavy a jeho městských částech řešena dle potřeb vyplývajících ze zajištění bezpečnosti a především plynulosti dopravy s cílem zajištění dopravní obslužnosti všech lokalit na území města. Průběžně jsou řešeny zjištěné dopravní závady či potřeby upřednostnit v dané lokalitě určitou dopravu tzn. jsou vytipované oblasti, kde je potřebné výrazně omezit dopravu např. vyznačením dané oblasti pěší zónou, zónou s dopravním omezením pro určitá vozidla, zákazem vjezdu motorových vozidel v centru města mimo vozidel MHD a zásobování, zákazem stání nákladních vozidel na komunikacích v nočních hodinách na území celého města apod. Tyto úpravy řeší a povolení místní úpravy provozu vydává zdejší odbor dopravy, na základě vlastního zjištění, podané žádosti radou města, občanem či podnětem policie (městské, státní) nebo dopravní komise. V případě „jednoduchých“ řešení, je v souladu s § 77 zák. č. 361/2000Sb., vydáno stanovení místní úpravy, v případě většího zásahu do organizace dopravy je toto řešeno veřejnou vyhláškou – vydáním „opatření obecné povahy“. Na základě vydaného povolení umístění dopravních značek provádějí jednotliví správci komunikací tj. silnic I. třídy – Ředitelství silnic s dálnic, správa Ostrava, silnic II. a III. třídy Správa silnic MSK, u místních – Technické služby Opava, veřejně přístupných účelových komunikací – vlastník.²⁶

²⁶ Zdroj: Odbor dopravy

10.6. Zóna placeného stání

Zóna placeného stání je provozována na základě mandátní smlouvy mezi městem a TSO s. r. o., které se starají o kontrolu a údržbu dopravního značení týkající se zóny placeného stání a navrhují jejich změny. Instalují dopravní značení a technologii parkovacích automatů (v době zřízení systému). TSO využívá pro svou činnost také centrální dispečink, který byl v době zahájení provozu zóny zřízen. TSO také informuje veřejnost o podmínkách provozu a zajišťuje běžný provoz vč. Prodeje a distribuce parkovacích karet za cenu stanovenou radou města.

TSO a Městská policie Opava se podílí na dodržování režimu v zóně placeného stání.

10.7. Veřejná hromadná doprava

Pro zajištění základní dopravní obslužnosti na území statutárního města Opavy (SMO) byla mezi městem a Městským dopravním podnikem Opava a.s. uzavřena smlouva. Příměstská doprava je zajišťována v rámci IDS. Výše prokazatelné ztráty je hrazena přímo dopravci. Drážní dopravu /železniční/ si město na svém území neobjednává. Základní dopravní obslužnost je hrazena z rozpočtu Moravskoslezského kraje.

10.8. Městská hromadná doprava

Městský dopravní podnik Opava a. s. zajišťuje městskou hromadnou dopravu na základě uzavřené smlouvy se statutárním městem Opava, Moravskoslezským krajem a obcemi Chvalíkovice, Vršovice, Raduň, Otice a Slavkov. Celkový dopravní výkon v roce 2022 činil 2,8 miliony vozových kilometrů a přepraveno bylo 6 milionů osob.

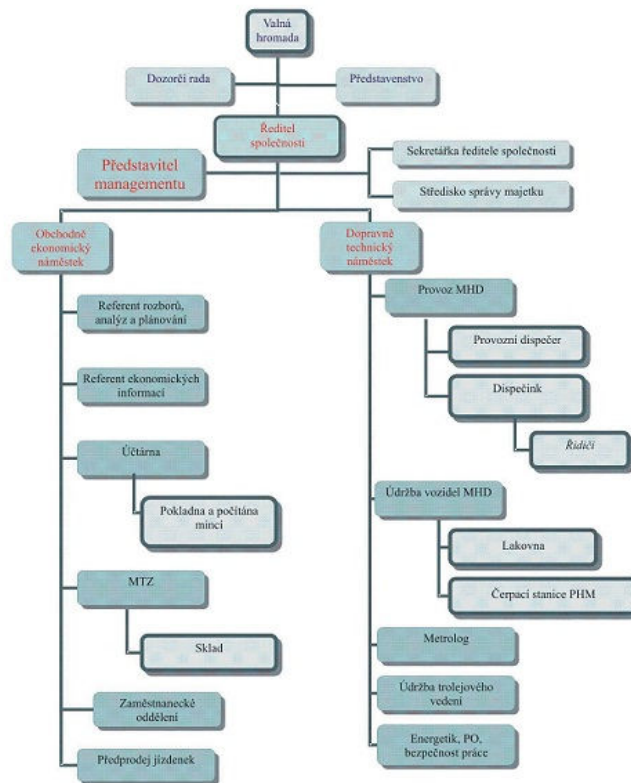
Stav vozidel hromadné dopravy k 2022 byl 33 trolejbusů, z toho 33 plně nízkopodlažních (tj. 100%) a 34 autobusů, z toho 34 plně nízkopodlažních (tj. 100)

K dispozici jsou webové stránky www.mdpo.cz, kde lze nalézt informace o společnosti, o přepravním řádu, jízdném, jízdních řádech, mapu sítě, vyhledání spojení, informace o výlukách informace, informace o prodejně jízdních dokladů a další. V současné době možné stažení jízdního řádu v podobě mobilní aplikace pro mobilní zařízení.

Společnost provozuje prodejnu jízdních dokladů na adrese Horní náměstí 33, 746 01 Opava, tel. 553 712 521. Provozní doba je Po – Pá 7:30 – 17:30. V předprodeji lze získat informace o přepravě, vyřízení a pořízení elektronických čipových karet, které umožňují levnější přepravu osob v dopravních prostředcích.

Dlouhodobým cílem společnosti je zabezpečení kvalitní, komfortní, bezpečné a spolehlivé hromadné dopravy ve statutárním městě Opava. Nabídka vyšší kvality a komfortu cestujících je cestou ke zvyšování atraktivnosti městské hromadné dopravy tak, aby byla tím druhem dopravy, který občan ve městě upřednostňuje, a to především vůči osobní individuální dopravě.

Společnost také poskytuje reklamní plochy vně i uvnitř vozidel.



Obrázek 28 Organizační struktura Městského dopravního podniku Opava a.s.

10.9. Bezpečnost dopravy

Městská policie Opava (MPOL) při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku, vyplývajících z ustanovení § 2 zák. č. 553/1991 Sb., o obecní policii, plní mnoho úkolů, přičemž dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích je pouze jednou z mnoha činností, kterou v průběhu výkonu služby zajišťuje. Dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích je prováděn průběžně. Vzhledem k rozsahu úkolů, které jsou na MPOL kladeny a počtu strážníků ve výkonu služby (8 až 14 strážníků na směně), není možné věnovat trvalou pozornost jednomu místu nebo veškerou pozornost věnovat pouze řešení porušování dopravních předpisů. Problémy související s porušováním dopravních předpisů nejsou jen v historickém centru města, ale prakticky ve všech částech města, včetně sídlišť a předměstí. Všechny zjištěné a zadokumentované přestupky, které nevyřeší MPOL na místě přestupku, jsou sepsány a postoupeny správním orgánu k řešení. Dopravní přestupky tvoří přibližně 70 % všech řešených přestupků a týkají se prakticky celého spektra dopravních přestupků, počínaje přestupky spojené s dopravou v klidu (parkování), vjezdu do zákazů vjezdu a jednosměrných komunikací, přes přestupky páchané cyklisty až po přestupky chodců. V současné době MPOL nedisponuje zařízením na měření rychlosti jízdy vozidel. V případě pořízení technického vybavení bude dohled realizován na komunikacích II. a III. třídy ve vlastnictví SMO. Na komunikacích I. Třídy provádí dohled nad dodržováním rychlosti jízdy Policie ČR.

Stanovení obecných úkolů činnosti MPOL probíhá na poradách vedení, které se konají přibližně jednou měsíčně za účasti vedoucích pracovníků (ředitel, vedoucí směn, zástupci administrativy). Organizace jednotlivých směn v rámci nepřetržitého provozu zajišťují

jednotliví vedoucí směn, kteří postupují v souladu se stanovenými úkoly a pružně reagují na aktuální bezpečnostní situaci ve městě. Vedoucí směn a operační technici dále zajišťují řešení přijatých oznámení a podnětů občanů, prostřednictvím jednotlivých hlídek v běžném výkonu služby. Ve výkonu služby jsou ve dvanáctihodinových směnách strážníci rozděleni do dvou výjezdových vozidlových hlídek a několika pěších hlídek, kteří plní úkoly dle rozdělení a pokynů vedoucích směn.²⁷

10.10. Vztah státu, krajů, obcí a organizací k dopravní infrastruktuře

Dopravní infrastrukturu lze rozdělit dle na železnice a pozemní komunikace.

Železniční infrastruktura je spravována Správou železniční dopravní cesty (SŽ). Vlečky jsou majetkem soukromých vlastníků.

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty plní funkci vlastníka a provozuje železniční dopravní cestu ve veřejném zájmu; to neplatí pro tu část železniční dopravní cesty, která byla přenechána do užívání jinému provozovateli železniční dopravní cesty nájemní smlouvou.

V současné době spadá železniční dráha a železniční zastávky i nádraží do majetku SŽ.

Pozemní komunikace jsou děleny na dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. Silnice jsou dále děleny na třídy I – III.

O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.

Dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným (dále jen "průjezdní úsek dálnice" nebo "průjezdní úsek silnice"), pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím.

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.

Moravskoslezský kraj vlastní silniční síť II a III. tříd a výkon jeho vlastnických práv k nim zajišťuje příspěvková organizace Správa silnic Moravskoslezského kraje se šesti provozními středisky dislokovanými na celém území kraje.

Pro stavbu dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace je speciálním stavebním úřadem příslušný silniční správní úřad. Speciální stavební úřad přizve ke stavebnímu řízení Ministerstvo vnitra, jde-li o stavbu dálnice nebo rychlostní silnice, v ostatních případech příslušný orgán Policie České republiky.

²⁷ Zdroj: Městská policie Opava

11. Hodnocení stávajícího procesu plánování mobility

Proces zajišťování mobility lze popsat ve třech krocích. Těmito kroky jsou sledování mobility, řízení dopravní poptávky a plánování mobility.

11.1. Sledování mobility

Sledováním mobility je myšleno získávání relevantních podkladů o mobilitě osob.

V současné době se globálně provádí v rámci aktualizace Plánu udržitelné městské mobility v 8 letých cyklech. Ročně se sleduje počet cestujících v MHD a je prováděno sčítání cyklistů.

Počet přepravených osob veřejnou dopravou je dostupný ve výroční zprávě MDPO a. s.

Intenzity individuální automobilové dopravy (IAD)²⁸ na vybraných profilech a křižovatkách ze sčítání ŘSD 2020 a v izolovaných studiích. Kompletní informace obsahuje SUMP.

Dopady na životní prostředí jsou známy z Hlukové mapy (2015) a Rozptylové studie 2015

11.2. Řízení poptávky po dopravě

Řízením poptávky po dopravě je myšlen soubor činností, které jsou vykonávány s dopadem na mobilitu osob.

Do činností řízení poptávky po dopravě spadají infrastrukturní podmínky a preference obyvatel. Řízení mobility se zabývá preferencí v dopravním chování obyvatel.

Do činností řízení mobility spadá většina činností MDPO a. s. Dále jsou to činnosti související s provozem zóny placeného stání, prezentační činnost města, BESIP či den bez aut v rámci EVVO. Pro zvýšení bezpečnosti pěší dopravy fungují v Opavě strážci přechodů pro chodce.

Ovlivňování poptávky po dopravě infrastrukturou je prováděno stávajícím systémem dopravní nabídky včetně nastavení koordinace SSZ na průtahu městem, nabídky veřejné dopravy, nabídkou parkování, nabídkou cyklistické a pěší infrastruktury.

Plánování cyklistické dopravy je zaštitěno cyklistickým koordinátorem.

Hodnocení dopadů na dopravní poptávku, mobilitu osob a řízení mobility není provedeno, jelikož pozice manažera mobility nebyla obsazena.

11.3. Plánování mobility

Plánováním mobility je myšleno cílené naplňování strategických cílů návrhem opatření, aktivit a indikátorů a následně naplňování indikátorů za pomoci jejich sledování.

V současné době je Plán udržitelné městské mobility Opava kákladním dokumentem, který se plánováním mobility pro město Opavu zabývá.

11.4. Definování potenciálních překážek a stanovení priorit k řešení

Hlavní překážkou dosavadního plánování mobility je nestanovení velkého množství indikátorů, které je obtížné sledovat pro hodnocení dopravní poptávky a dopravní nabídky. Aktualizací a redukcí indikátorů pro plnění cílů Plánem udržitelné městské mobility Opava by měl být tento nedostatek odstraněn.

²⁸ Využívání osobních vozidel

Druhým problémem stávajícího systému řešení mobility je kolísající podpora plánu mobility u vedení města, která pramení v nutnosti činit kroky, které nekorelují s představami obyvatel. Dalším problémem je nezájmem obyvatel o projednání téma mobility. Toto pramení v dlouhé realizační době navržených aktivit. Běžně se jedná o roky. Veřejnost očekává okamžité řešení, které není vždy možné dosáhnout i při podpoře všech zúčastněných. Vzhledem k dlouhodobému charakteru procesu a velké setrvačnosti dopravního chování obyvatel při zavedení opatření je možné proces aplikovat i v rámci stávající organizační struktury úřadu, za předpokladu koordinace vedoucích pracovníků při naplňování plánu mobility z pozice náměstků primátora a implementací činností do rámce rozpočtu města. Alternativou by bylo vytvoření samostatného odboru zabývajícího se mobilitou, jako celkem. Ten by redukoval pracovní náplň na velkém množství stávajících odborů. Tento významný zásah je možný pouze za předpokladu provedení personálního auditu před aplikací změny. Proto jej v této implementační fázi plánování mobility nedoporučujeme.

11.5. Definování hlavních problémů

Problémy jsou definovány na základě analýzy strategických dokumentů, provedeného průzkumu veřejného mínění, místního šetření zpracovatelem a všeobecné diskuse v rámci komunikační strategie projektu.

Zásadním dopravním problémem města je nedokončenost nadřazené sítě. V současné době je provedena pouze východní část severního obchvatu a spojka S1. Zbylé komunikace chybí. V rámci železniční dopravy je problémem kapacita tratě Opava - Ostrava a kvalita tratě Opava - Krnov. Bezpečnostním problémem je stav zabezpečení železničních přejezdů ve městě.

Problémem je také nedostatečná bezpečná síť cyklistické dopravy, jejíž základní kostra není dobudována.

Dle veřejnosti je problémem špatný technický stav vybraných místních komunikací vč. chodníků.

Pátým problémem je množství nebezpečně dlouhých přechodů pro chodce a přechodů s nedostatečným rozhledem vlivem parkujících vozidel.

Komplexním problémem je pak záporné saldo migrace a zvyšování dojížděky do města.

SWOT analýza je součástí analytické části.

11.6. Stanovení priorit řešení

Prioritou nalezení řešení pro redukci problémů při naplňování potřeb mobility (volného pohybu) obyvatel dopravními systémy a snížení negativních vlivů dopravy na lidské zdraví a životní prostředí, které postihují všechna velká, střední i malá města v České republice, je integrovaný přístup k problematice dopravy.

Zvýšení osvěty obyvatel a společné hledání řešení problému, kterým je zvyšující se počet osobních vozidel a jejich využívání ve spojení s nemožností budovat dostatečnou infrastrukturu pro naplňování těchto potřeb z urbanistických, ekonomických či jiných důvodů.

K řešení problémů spojených s mobilitou obyvatel vede mnoho přístupů jejichž návrh je prací dopravních odborníků, ale realizace je pouze v kompetenci politiků.

Synergií mnoha opatření vedoucích k řešení problému je možné uspět.

12. KOMUNIKAČNÍ PLÁN

Komunikační plán je přílohou č. 1 Strategické části Plánu udržitelné městské mobility Opava.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Části plánu mobility a jejich vztah	6
Obrázek 2 Vztah Plánů udržitelné mobility a generelů dopravy.....	9
Obrázek 3 Kroky k rozhodování v rámci řešení plánu udržitelné městské mobility, zdroj Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (2nd edition)	9
Obrázek 4 Hierarchie struktury přístupu dokumentace PUMM	11
Obrázek 5 Jakou by si přáli mít Opavu její obyvatelé v roce 2030	13
Obrázek 6 Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy	24
Obrázek 7 Síť TEN-T pro vodní cesty terminály/přístavy	24
Obrázek 8 Síť TEN-T pro osobní železniční dopravu a přístavy.....	25
Obrázek 9 Specifické oblasti a rozvojové oblasti dle PÚR	28
Obrázek 10 Záměry železniční dopravy dle PÚR, aktualizace 2021.....	29
Obrázek 11 Záměry silniční dopravy dle PÚR, aktualizace 2021	30
Obrázek 12 Strategické cíle Vize nula, zdroj Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030	34
Obrázek 13 Nové pojetí dálniční sítě mapka ČR	38
Obrázek 14 Dojížďkové vztahy a stávající linkové vedení vlaků dálkové dopravy a nadregionální dopravy 2012.....	39
Obrázek 15 Dojížďkové vztahy a stávající linkové vedení vlaků dálkové dopravy a nadregionální dopravy 2022.....	40
Obrázek 16 Výřez ZÚR Moravskoslezského kraje, oblast Opava	47
Obrázek 17 Návrh výstavby komunikační sítě a modernizace železniční sítě po r. 2018	50
Obrázek 18 Územní plán Opavy, Hlavní výkres	60
Obrázek 19 Hranice městské památkové zóny, hranice urbanisticky významného území.....	61
Obrázek 20 Organizační struktura Městské Policie Opava.....	62
Obrázek 21 Rozdělení města Opavy do okrsků.....	63
Obrázek 22 Schéma procesu přípravy a realizace investičních akcí.....	67
Obrázek 23 Schéma procesu oprav účelových komunikací.....	69
Obrázek 24 Schéma procesu přípravy a realizace jmenovitých akcí TSO s. r. o.....	70
Obrázek 25 Obrázek 15 Schéma procesu přípravy a realizace oprav na základě smlouvy o správě a údržbě majetku TSO s. r. o.....	70
Obrázek 26 Schéma vypořádání petic a stížností.....	72
Obrázek 27 Organizační struktura Městského dopravního podniku Opava a.s.	74