

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OPAVA Manažerské shrnutí



Ing. Pavel Roháč, Ing. Petr Macejka a kol.
UDIMO spol. s r. o.

2015



Investice do vaší budoucnosti
Evropská unie
PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



OBSAH

OBSAH	1
1. PŘEDMLUVA	3
2. ÚVOD	3
3. DOPRAVNÍ POLITIKA	4
4. ANALÝZA STAVU	5
4.1. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	5
4.2. PĚŠÍ DOPRAVA	6
4.3. CYKLISTICKÁ DOPRAVA	7
4.4. VLASTNICTVÍ OSOBNÍHO VOZU A STUPEŇ AUTOMOBILIZACE	7
4.5. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVA	7
4.6. DOPRAVNÍ PROGNÓZA	8
4.7. DEFINOVÁNÍ HLAVNÍCH PROBLÉMŮ	8
5. NÁVRH OPATŘENÍ DO ROKU 2040.....	9
6. AKČNÍ PLÁN DO ROKU 2020	9
6.1. SOUHRN AKTIVIT Č. 1 – DROBNÁ A ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ V CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ.....	10
6.2. SOUHRN AKTIVIT Č. 2 – POVOLENÍ OBOUSMĚRNÉ JÍZDY CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRKÁCH.....	10
6.3. SOUHRN AKTIVIT Č. 3 – ZŘÍZENÍ ZÓN 30 V OBYTNÝCH OBLASTECH.....	11
6.4. SOUHRN AKTIVIT Č. 4 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY STARÉ SILNICE A KŘIŽOVATKY KRNOVSKÁ X VANČUROVA.....	11
6.5. SOUHRN AKTIVIT Č. 5 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY ULICE OLOMOUCKÁ	12
6.6. SOUHRN AKTIVIT Č. 6 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY PŘESTUPNÍHO BODU PRASKOVA.....	13
6.7. SOUHRN AKTIVIT Č. 7 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY CYKLISTŮ NA ULICI ZÁMECKÝ OKRUH A TĚŠÍNSKÁ.....	13
6.8. SOUHRN AKTIVIT Č. 8 – ODVEDENÍ TRANZITNÍ DOPRAVY.....	13
6.9. SOUHRN AKTIVIT Č. 9 – PODPORA MHD	14
6.10. SOUHRN AKTIVIT Č. 10 – PŘIPOJENÍ OTIC KVALITNÍ CYKLOSTEZKOU	14
6.11. SOUHRN AKTIVIT Č. 11 – ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY MÍROVÁ A LIDICKÁ	14
6.12. SOUHRN AKTIVIT Č. 12 – SNÍŽENÍ POČTU NEHOD V KŘIŽOVATCE NÁKLADNÍ X OBLOUKOVÁ ..	15

6.13.	SOUHRN AKTIVIT Č. 13 – PODPORA ODSTAVNÝCH PLOCH V LOKALITÁCH VYSOKOPODLAŽNÍ ZÁSTAVBY	15
6.14.	SOUHRN AKTIVIT Č. 14 – PODPORA PARKOVÁNÍ V CENTRU MĚSTA.....	15
6.15.	SOUHRN AKTIVIT Č. 15 – PROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA	15
6.16.	SOUHRN AKTIVIT Č. 16 – ZABEZPEČENÍ PROPOJENÍ MĚSTA PŘI POVODNI.....	16
6.17.	SOUHRN AKTIVIT Č. 17 – REKONSTRUKCE MOSTŮ	16
6.18.	SOUHRN AKTIVIT Č. 18 – ŘEŠENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY NA KOLOFÍKOVĚ NÁBŘEŽÍ	16
6.19.	SOUHRN AKTIVIT Č. 19 – BESIP A MĚKKÁ OPATŘENÍ.....	16
7.	STUDIE PROVEDITELNOSTI	18
8.	INDIKÁTORY	18
9.	NÁVRH STANOVENÍ KOMPETENCÍ PROCESU	18
10.	NÁSTROJ KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE	20
11.	ZÁVĚR.....	20

1. Předmluva

Plán udržitelné městské mobility Opava (PUMM) obsahuje nejen „Akční plán do roku 2020“, ale i dlouhodobou vizi rozvoje města. Touto vizí je bezpečné, klidné a prosperující město, fungující na bázi udržitelné dopravy. Základem takového města jsou šťastní lidé, lidé ohleduplní k životnímu prostředí i k sobě navzájem. Pro takovéto lidi jsou plámem udržitelné městské mobility tvořeny příznivé podmínky k životu i pohybu.

Této vizi je dosahováno koordinací dopravní nabídky pro alternativní druhy dopravy a prací s dopravní poptávkou. V uspokojování poptávky po mobilitě je třeba upřednostnit pěší chůzi, cyklistiku a veřejnou hromadnou dopravu a snížení závislosti obyvatel na osobních vozech. Dostupnost osobního vozu, jako dopravního prostředku, tím ovšem není omezena.

Doprava je jen nutná část běžného života. Pokud se jí vše podřizuje, veřejný prostor přestává existovat. Pokud jsou lidé uzavřeni do svých dopravních prostředků, jsou uzavřeni i vůči okolnímu životu a vůči sobě se navzájem. Mobilita přímo souvisí s lidskými hodnotami a základními principy fungování novodobé společnosti, nejen s ekonomickými ukazateli a počtem osobních vozidel, která mohou zaparkovat přímo v centru města. Nastavení kvalitních hodnot městského prostředí a života v něm je přizpůsobován veřejný prostor sloužící všem obyvatelům.

Opavský plán mobility ovšem nepočítá jen s městskou dopravou, ale klade důraz i na dojížděku spádového území. Opava je a vždy bude regionálním centrem a tomu je přizpůsobena i dobře fungující regionální doprava a parkovací politika, kterou zajišťuje město.

Plán do roku 2020 obsahuje 19 logicky navazujících balíčků aktivit, zvyšující synergický efekt při vynaložených investičních nákladech. V plánu do roku 2020 je počítáno utratit 173 mil. Kč z rozpočtu města, získat 62 mil. dotací pro naplňování prioritního cíle dosažení udržitelné dopravy ve městě a dosáhnout na významné finanční zdroje ze státního rozpočtu v podobě investic nejen do obchvatů města. Na tyto balíčky je navázána komunikační strategie, která si klade za cíl každý rok zvolit 2 stěžejní dopravní témata, která budou veřejně diskutována a povedou k využívání udržitelné dopravy.

Město si je vědomo, že bez podpory a využívání udržitelné dopravy by se zhoršilo životní prostředí obyvatel. Plán má za cíl tomuto scénáři předejít.

Mgr. Dalibor Halátek

Náměstek primátora statutárního města Opavy

2. Úvod

PUMM vytváří koncepci trvale udržitelného dopravního systému pro statutární město a jeho spádové okolí. Koncepce je založena na nových principech plánování v souladu s národní a krajskou politikou a politikou Evropské unie.

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

Plán 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 počtu kritických míst. Závazným výstupem je Akční plán udržitelné městské mobility, definující navržená opatření pro naplnění stanovených cílů na období 5 let v souladu s rozpočtovým výhledem města.

Dokument se po svém projednání stal nadřazeným dokumentem, který je podkladem pro další aktualizace současných strategických a územně plánovacích dokumentů města.

Dokument formálně obsahuje 3 základní části Strategická část, Analytická část a Návrhová část. Každá z těchto částí byla projednána s politiky, veřejností a partnery projektu. Mezi významné partnery lze jmenovat ŘSD ČR, Moravskoslezský kraj, Policie ČR, Městská policie, společnost Teva Czech Industries s.r.o., Krajská hygienická stanice, školy a další.

Všechna projednání jsou doložena v samostatné příloze, kterou je Komunikační plán.

Dokument zpracovává výhledové období v časových horizontech 2020, 2030 a 2040.

- Návrh dopravní politiky pro období 2015 – 2030
- Návrh opatření 2015 – 2030
- Výhledová koncepce dopravy po roce 2030
- Akční plán prioritních opatření k realizaci pro období 2015 – 2020 let

3. Dopravní politika

V rámci plánu Mobility byla stanovena dlouhodobá vize plánu mobility ve znění:

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

Dlouhodobým cílem je dosáhnout změny dělby přepravní práce u cyklodopravy na 20%, veřejné hromadné dopravy na 24%, pěší dopravy na 32% a automobilové dopravy na 24%. Tento cíl významně posune město ve směru k udržitelné dopravě a zlepšení životních podmínek jeho obyvatel.

Vizi města je takový stav, kdy se automobil používá jen tehdy, je-li to nezbytné, tedy pokud neexistuje vhodná nabídka udržitelné dopravy. Rozhodně nelze omezit obyvatele natolik, aby auto nemohli používat vůbec. Užívání auta na denní bázi v širším centru by mělo být v zásadě méně výhodné než jeho alternativy.

Vize je také spojena se závazkem snížení negativního dopadu dopravy na životní prostředí. Je známo, že nízká kvalita životního prostředí a ovzduší a vysoká úroveň hluku jsou významným faktorem snižujícím atraktivitu širšího centra.

Jedním z důvodů, proč se v Opavě nemusí použít auto, jsou krátké vzdálenosti v rámci města, větší počet příležitostí dosažitelných pěšky či na kole a výborně fungující čistá a levná veřejná doprava. Pokud, ale člověk nemá možnost alternativy, musí volit auto. Přichází tím o možnost využití zdravého pohybu.

Tuto vizi rozpracovává 6 strategických cílů:

- **Zlepšení mobility a dostupnosti města Opavy**
- **Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel**
- **Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží**
- **Zvýšení kvality života ve městě Opava**
- **Ekonomický a společenský rozvoj města Opavy**
- **Zlepšení image města**

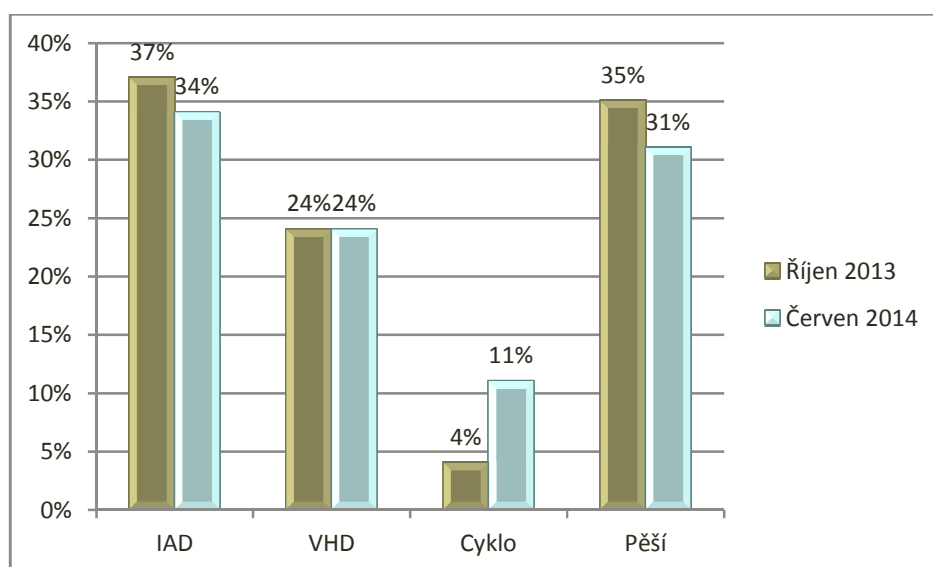
Každý ze strategických cílů je dále rozvíjen ve strategické části opatřeními, která byla stanovena v prvotní fázi projektu na základě dříve zpracovaných dokumentů a na základě široké diskuse. Tato opatření daly rámec pro analýzu stavu, která posoudila konkrétní nedostatky území ve vztahu ke stanoveným cílům.

4. Analýza stavu

Analýza stavu mimo podněty a domněnky všech partnerů projektu a veřejnosti, obsahuje zejména sběr a vyhodnocení relevantních informací o dopravě a dopravním chování obyvatel. Za tím účelem byly provedeny rozsáhlé dopravní průzkumy všech druhů dopravy a průzkumy dopravního chování v domácnostech. V potaz byly vzaty i stávající dokumentace dopravních staveb pořízené od roku 2001 do roku 2014. Jejich hodnocení je provedeno v samostatné příloze.

Na základě znalosti o území a dopravním chování byl zpracován dopravní model pro individuální a automobilovou dopravu, který je nástrojem pro posouzení funkčnosti dopravní sítě města. Dopravní model byl proveden pro Opavu a široké okolí obsahující 2,5 mil. obyvatel. Území obsahuje mimo Opavu také Moravskoslezský kraj a část Polska.

Průměrný obyvatel Opavy provede v pracovním dni 2,02 cest.



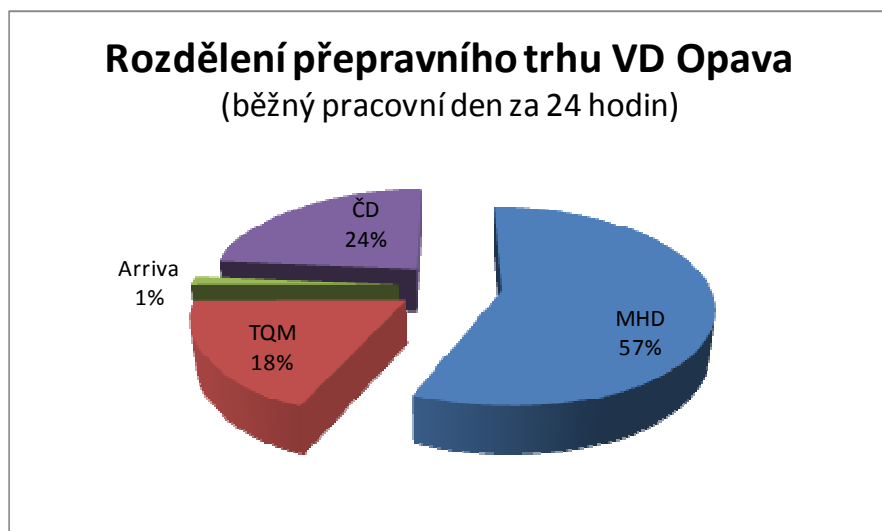
Graf 1 Dělbá přepravní práce stav roku 2013/2014 (rozdíly říjen vs. červen)

Analýza dělby přepravní práce ukázala rozdílnosti v letním a zimním období. Zjištěný podíl dělby přepravní práce dojíždějících do zaměstnání z okolních obcí do Opavy na kole je 3,5% (Zdroj: SLDB 2011, 25. Březen)

Velký potenciál udržitelné dopravy je dán nízkou přepravní vzdáleností, kdy 24% cest je konáno do 2 km, které jsou vhodné pro využití chůze a 83% cest je do 10 km, které jsou vhodné pro využití kola, jako dopravního prostředku.

4.1. Veřejná hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava (VHD) zaujímá v Opavě zhruba čtvrtinový podíl. Z nějž MHD zaujímá zásadních 57%. Nezanedbatelný podíl z hlediska příměstské dopravy má příměstská autobusová a železniční doprava. Podíl obyvatel z hlediska vlastnictví předplatného veřejné dopravy je 28%.



Graf 2 Rozdělení přepravního trhu VHD v Opavě

Problémem MHD Opava je negativní trend změny počtu cestujících. Ve městě byly identifikovány i přes hustou síť veřejné dopravy lokality, které mají nedostatečnou docházkovou vzdálenost na zastávku VHD. Těmito lokalitami je ulice Fügnerova, konec ulice Wolkerova a lokalita Prachovník.

Tabulka 1 Počet přepravených osob za rok v MHD Opava a meziroční změna v letech 2010 - 2013, Zdroj: MDPO

Rok	2010	2011	2012	2013
Přepravených osob v tis.	11841	11286	10750	10693
Meziroční změna v %		-4,75%	-4,75%	-0,53%

Silnou stránkou MHD je vysoký podíl vozidel s nízkými či nulovými emisemi.

Nedostatky příměstské autobusové dopravy lze identifikovat v nevyhovující hlavní nástupní zastávce, kterou je Zámecký okruh s denním obratem 1400 cestujících, ale i zanedbané další zastávky PAD. To je vhodné v budoucnu změnit, jelikož příměstská doprava je pro Opavu stejně důležitá, jako městská doprava.

Problémem železnice jsou nedostatečné podmínky pro přestup a omezené možnosti parkování osobních vozidel i jízdních kol.

Za zmínku stojí také nedokončená integrace veřejné hromadné dopravy.

4.2. Pěší doprava

Pěší doprava v Opavě zaujímá přes 30% cest. Pro potřeby analýzy bylo na zvolených ulicích provedeno hodnocení pěší dopravy s výsledkem 148 nevyhovujících přechodů na základní síti IAD. Celkově lze hovořit o více než 260 nevyhovujících přechodech v Opavě.

Významné ohlasy byly sebrány také ve smyslu nebezpečnosti cest do škol, kdy rodiče dětí vnímají problém jako omezující.

Kladným prvkem je existence pěší zóny, která je obyvateli hojně využívána.

Pozitivem jsou také strážci přechodů, které vhodné zachovat či jejich počet posilovat.

4.3. Cyklistická doprava

Cyklistická doprava zaujímá v Opavě 4% – 11% podíl cest. Potenciál tohoto města je zhruba dvojnásobný. O větším nevyužívání cyklistické dopravy svědčí nedostatečně bezpečná síť cyklistické dopravy. Město se prozatím nestihlo vypořádat s nárůstem automobilové dopravy v uplynulých dvou dekádách a reagovat na vzniklou dopravní situaci ve městě. Lidé se proto bojí jezdit v silném provozu s automobily a na chodnících je toto zakázáno. Cyklistická síť není propojena. To je argument na který občané nejvíce v cyklistické dopravě poukazují.

Vedení cyklistických tras v Opavě nevede do centra města, což je významný nedostatek u regionálního centra, kterým je Opava.

4.4. Vlastnictví osobního vozu a stupeň automobilizace

V Opavě parkuje denně ve vysokopodlažní zástavbě 1750 vozidel mimo vyhrazené parkoviště. Drtivá většina těchto vozidel parkuje v rozporu se zákonem. Naopak zhruba 800 vyznačených parkovacích míst je neobsazeno, z toho je 100 míst vyhrazených jako rezervě či pro držitele karty O1. Tyto stání lze označit jako nevyužitá. Nejčastější motivací nevyužití vyhrazených parkovacích stání je neochota akceptovat jakoukoli docházkovou vzdálenost.

Z hlediska dostupnosti osobních vozidel je situace následující.

- Dostupnost 0 vozidel má 33,8% domácností a 25,7% osob.
- Dostupnost 1 vozidla má 47,6% domácností a 49,5% osob.
- Dostupnost 2 vozidel má 15,4% domácností a 19,6% osob.
- Dostupnost 3 vozidel má 3,0% domácností a 5,2% osob.

Tabulka 2 Porovnání stupně automobilizace ve vysokopodlažní zástavbě a ostatní zástavbě Opavy. Zdroj: Ministerstvo dopravy a průzkum odstavování vozidel ve vysokopodlažní zástavbě

	Obyvatel	Osobních vozidel	Osobních vozidel na 1000 obyvatel
Vysokopodlažní zástavba	20395	4707+973	278,5
Ostatní zástavba	37364	14658	392,3
Celkem dle MD	57759	20338	352,1

Problematika parkování v centru je jednak dána omezenou nabídkou parkování pro rezidenty v ZPS i neexistující nabídkou zpoplatněných stání pro celodenní návštěvníky. Dlouhodobé stání se realizuje za hranicemi ZPS. V centru a jeho okolí se parkuje v rozporu se zákonem na cca 300 místech. Celková nabídka centra města je 587 míst. Okolí centra města poskytuje nabídku 2251 legálních míst z toho je 1415 míst bez regulace.

4.5. Individuální automobilové doprava

Průměrný obyvatel Opavy vykoná denně 0,72 cest. Průměrná obsazenost osobních vozidel je 1,3. Vnitřní dopravu města tvoří cca 23 tis. cest vozidly do 3,5 t a 900 cest nákladními vozidly nad 3,5 t. Vnější dopravu města představuje 21 tis. cest vozidly do 3,5 t osobních vozidel a 1800 cest nákladních vozidel nad 3,5 t. Tranzitní dopravu tvoří 3,7 tis. vozidel osobních. Centrum města potřebuje ke svému životu cca 1700 nákladních vozidel, které nelze odvést, což tvoří zhruba polovinu současného stavu.

V rámci analýzy byla identifikována základní komunikační síť (ZÁKOS), která plní ve městě prioritně dopravní funkci. Všechny ostatní komunikace byly zařazeny do obslužných ulic. Tyto plní funkci obsluhy jednotlivých staveb.

Rychlostní komunikace se na území Opavy nevyskytují.

Sběrnými komunikacemi jsou všechny silnice I. – III. tříd a místní komunikace ulic Hlavní, Kasárenská, Na Hrázi, Pekařská, Purkyňova, Vančurova.

Obslužnými komunikacemi s doporučením sledování dovolené rychlosti 50 km/hod jsou místní komunikace ulic Dolní náměstí, Držkovická, Gudrichova, Hlavní, Husova, Jantarová, Jaselská, Kolofikovo nábřeží, Lidická, Mírová, Mezi trhy, Na Pastvisku, Partyzánská, Pekařská, Rooseveltova, Sadová, Sněmovní, třída Spojenců, Vávrovická, Žižkova

Komunikace s omezením automobilové dopravy jsou ulice Horní náměstí, Komenského a U Jaktařské brány, zde je preferována veřejná hromadná doprava.

Z hlediska výkonnosti byly identifikovány problémy na křižovatkách Krnovská x Kasárenská, Rybářská x Oblouková, Hlučinská x Opavská a velmi nízké rezervy v křižovatkách Praskova x Nádražní okruh a Olbrichova x Hradecká.

Závadou v obslužném skeletu je zejména ulice Dostojevského vlivem nezákonného parkování vozidel.

Z hlediska nehodovosti je nejhorší křižovatka Nákladní x Oblouková.

4.6. Dopravní prognóza

Pro zajištění mobility obyvatel je nutné budovat nová odstavná stání, jelikož Opava je ve stupni automobilizace významně pod celorepublikovým průměrem. Zvyšující restriktce v tomto směru mohou vést ke vzniku sociálně vyloučených lokalit či významnému úbytku obyvatel. Prognóza počítá se snížením počtu obyvatel v Opavě až o 7% a se stárnutím obyvatel, naopak stupeň automobilizace poroste tempem 1,2% ročně.

4.7. Definování hlavních problémů

Zásadním dopravním problémem města je odstavování vozidel, kdy každoročně dochází ke zvýšení potřeby o 60 vozidel ve vysokopodlažní zástavbě, což představuje pro uspokojení této poptávky při budování nových parkovacích ploch na terénu 1,5 mil Kč ročně.

Druhým problémem je vysoká dopravní zátěž v dotyku s centrem města a na radiálách, která dosahuje 22 tis vozidel za 24 hodin a nadlimitní hluková zátěž, která v nočních hodinách postihuje cca 8% obyvatel.

Třetím problémem je nedostatečně bezpečná síť cyklistické dopravy, kdy v současné době není možné bezpečně projet mezi hlavními sídlišti města mimo spojení Předměstí a centra po Englišově ulici.

Čtvrtým problémem je množství nebezpečně dlouhých přechodů pro chodce a přechodů, s nedostatečným rozhledem vlivem parkujících vozidel, kterých bylo lokalizováno na 260.

Pátým problémem je průjezd tranzitní dopravy přes Komárov, ulici Vrchní a ulice Lidická, Mírová a Hany Kvapilové, které jsou obslužnými komunikacemi.

Komplexním problémem je pak záporné saldo migrace a zvyšování dojížděky do města, které spolu s nedostatečně kvalitním řešením příměstské dopravy zvyšuje tlak na parkování v centru města.

5. Návrh opatření do roku 2040

Koncept návrhu aktivit pro jednotlivá opatření definovaná ve strategické části byl proveden na základě důkladné analýzy a prognózy dopravy. Tento byl dále projednáván s veřejností, politiky i v pracovních skupinách po dobu pěti měsíců. Návrh staveb všech druhů dopravy obsahuje stavby IAD¹ za 800 mil. Kč včetně SMO², VHD³ v objemu 350 mil. Kč, cyklistické dopravy v objemu 330 mil. Kč a pěší dopravy v objemu 140 mil. Kč. Celkem bylo uvažováno se stavbami za 1 620 mil. Kč mimo investice ŘSD a MSK v podobě výstavby obchvatů. Projednáním potřeby jednotlivých staveb vznikly tři možné scénáře dalšího vývoje dělby přepravní práce.

Tabulka 3 Scénáře možného vývoje dělby přepravní práce⁴

Období	Rok 2015	Rok 2020		
		Optimistická	Střední	Pesimistická
Scénář	Stav			
Auto	34%	24%	33%	40%
MHD (VHD)	24%	24%	23%	22%
Kolo	11%	20%	13%	9%
Pěšky	31%	32%	31%	29%

Změna dělby přepravní práce o 1% znamená změnu o 1,1 tis. cest. Lze usoudit, že rozdíl mezi optimistickou a pesimistickou variantou v IAD je 5,5 tis. cest obyvatel Opavy denně, což představuje kolem 5 mil. km ročně.

Realizace optimistického scénáře předpokládá investice v řádu 350 – 550 mil. Kč. Tento scénář je přijat v dlouhodobé vizi.

Realizace středního scénáře je přijata vzhledem k finančním možnostem města k realizaci v akčním plánu. Předpokládá realizaci staveb dle Akčního plánu PUMM v objemu 222 mil. Kč z toho je alokováno na spolufinancování obchvatů a vynucené stavby 111 mil. Kč, dotace tvoří 60 mil. Kč a finance z rozpočtu města na akce udržitelné dopravy navržené v rámci PUMM tvoří 51 mil. Kč do roku 2020.

Realizace pesimistického scénáře předpokládá pouze realizaci vynucených staveb silniční infrastruktury v objemu 111 mil Kč do roku 2020 a postupné navyšování objemů dopravy IAD.

6. Akční plán do roku 2020

Akční plán do roku 2020 je soupis aktivit vybraných opatření, které mají být realizovány do roku 2020. Plán vzniknul na základě projednání návrhů, je tedy výběrem nejdůležitějších staveb k prioritní realizaci.

¹ IAD – automobilová doprava

² SMO – Střední městský Okruh

³ VHD – Veřejná hromadná doprava

⁴ Pro letní měsíce

Pro zvýšení synergie aktivit jsou stavby implementovány do 19-ti logických balíčků akcí ze kterých je akční plán složen.

6.1. Souhrn aktivit č. 1 – Drobná a organizační opatření v cyklistické dopravě

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

Soupis aktivit:

Stezka pro pěší a cyklisty propoj Lepařova - H. Kvapilové je stavbou cyklo č. 4. Rozšířením chodníku na 3,0 m, zřízením sjezdu v křižovatce Hany Kvapilové a nám. Svaté Hedviky a zřízením sdružené stezky pro pěší a cyklisty dojde k legalizaci využívané trasy. Stavbu je vhodné doplnit o povolení cyklistů v obou směrech na nám. Sv. Hedviky a zřízením zón 30. Náklady na realizaci se předpokládají 0,1 mil. Kč.

Prodloužená Rolnická (Vávrovická - Stříbrné jezero) je stavbou cyklo č. 10. Jedná se o osazení svislých značek sdružená stezka pro pěší a cyklisty na minimálně využívaný chodník podél ulice prodloužená Rolnická. Tím dojde k propojení ulice Vávrovická a Městských sadů bezpečnou stezkou. Realizace, jejíž cena se předpokládá do 10 tis. Kč. bude hrazena z městského rozpočtu.

Ratibořská (Vodní - Nákladní) je stavbou cyklo č. 12, která navazuje na stávající cyklopruh směrem do centra na ulici Ratibořské a pokrývá potřeby cyklistické dopravy až po ulici Nákladní, kde je uvažováno s převedením kola přes stávající křižovatku řízenou SSZ. Realizace, jejíž cena se předpokládá do 10 tis. Kč. bude hrazena z městského rozpočtu.

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

Sjezd cyklistické stezky na ulici Rooseveltova v místě ukončení stezky do zábradlí před školou. Náklady se předpokládají 20 tis. Kč.

Souhrn aktivit č. 1 bude realizován do roku 2016.

6.2. Souhrn aktivit č. 2 – Povolení obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrkách

Povolení vjezdu cyklistů do stávajících a nových jednosměrek dopravním značením všude tam, kde je šíře vozovky větší než 3,0 m.

- na území města jsou možné tyto varianty vymezení jízdního pruhu pro cyklisty v jednosměrných komunikacích:
 - a) pro šířky vozovky větší než 4 m včetně (bez parkování) bude použito dopravní značení: IP4b, E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen po celé délce úseku, bude použito cyklopiktogramu;
 - b) pro šířky vozovky menší než 4 m a větší než 3,75 m včetně (bez parkování) bude použito dopravní značení: IP4b + E12a a B2+E12b; jízdní pruh pro cyklisty bude vyznačen na začátku ulice pro potřeby levého odbočení vozidel, zbytek cyklopiktogramem; ve směru jízdy vozidel bude svislým značením zakázáno parkování;

- c) pro šířky vozovky mezi 3,0 a 3,75 m bude při intenzitě do 500 vozů za 24 hodin a vhodných rozhledových poměrech využito obousměrné jednopruhé komunikace v zónách 30 se zákazem vjezdu nákladní dopravy mimo dopravní obsluhy, za předpokladu výhyben a dobré přehlednosti.
- d) v případě intenzity dopravy nad 500 vozidel za 24 hodin, vozovce širší 3,0 m či nižší či nevhodných rozhledových poměrů je nutné přistoupit k restrikci parkování či přestavbě uličního profilu. Příkladem je ulice Bartoníčková ve směrovém oblouku, kde navrhujeme vymezení zákazu zastavení v oblouku a zřízení krátkého cyklistického pruhu pro potřeby míjení s vozidly pro vyloučení stávající bodové závady.

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

6.3. Souhrn aktivit č. 3 – Zřízení zón 30 v obytných oblastech

Zřízením zón 30 je sledován cíl snížení následků dopravních nehod, zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu a snížení hluku v obslužných komunikacích. Zóny 30 budou obsahovat značku IP25a/b Zóna s dopravním omezením, značku B20a Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/hod, B4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů s dodatkovou tabulkou E13 „Mimo dopravní obsluhy“, A3 Křižovatka a A19 Cyklisté. Obytné zóny budou označeny značkami IP 26a/b. V obytných zónách se předpokládá smíšený provoz. V zónách 30 se předpokládá oddělený pohyb vozidel a chodců. Cyklisté jsou řešeni v hlavním dopravním prostoru (vozovce). Aktivita přináší synergický efekt podpory pěší a cyklistické dopravy.

Soupis aktivit:

Zřízení zón 30 a obytných zón je aktivitou IAD. Celkem je navrženo 6 obytných zón a 47 zón 30. Realizační náklady na úpravu dopravního značení lze odhadnout na 1,2 mil. Kč.

Souhrn aktivit č. 1 bude realizován do roku 2016.

6.4. Souhrn aktivit č. 4 – Řešení problematiky Staré silnice a křižovatky Krnovská x Vančurova.

Souhrn aktivit je složen ze 3 aktivit, které mají synergický efekt. Cílem je zvýšení výkonnosti levého odbočení z vedlejší v křižovatce Krnovská x Vančurova pro snížení poptávky tranzitu IAD po Staré silnici a současně výstavba zóny 30 č. 03, která zklidní dopravu v lokalitě rodinného bydlení Krnovská – Vančurova – Stará silnice. Zamezení tranzitu vozidel je navrženo otočením jednosměrky ulice Stará silnice mezi ulicemi Kotršova a Prokopa Holého a současně uslepením ulice za rodinným domem Stará silnice 133/22. Domy Stará silnice 133/22 a 128/20 budou obslouženy obousměrně od ulice Vančurova. Zahrádky mezi domem Stará silnice 133/22 a ulicí Prokopa Holého budou obslouženy obousměrnou jednopruhou komunikací s příjezdem od ulice Prokopa Holého. Uslepení komunikace pro IAD bude provedeno sloupkem. Po celé délce ulice Stará silnice bude povolen obousměrný pohyb cyklistů. Synergie řešení cyklistické dopravy je spojena s realizací zón 30 s omezením nákladní dopravy. Aktivitu je vhodné realizovat společně s uvedením do provozu stavby IAD č. 30 Výstavba okružní křižovatky Vančurova x Krnovská.

Soupis aktivit:

1. Křižovatka Krnovská x Vančurova je financována ŘSD se spolufinancováním městem Opavou. V rozpočtu města jsou pro rok 2014 vyčleněny 3 mil. Kč na realizaci.

2. Zóna 30 č. 3 je změna organizace dopravy realizovaná z rozpočtu města v rámci aktivity výstavba zón 30. Předpokládané náklady na plošné zřízení všech zón 30 jsou cca 1,2 mil. Kč.
3. Změna organizace dopravy na ulici Stará silnice (stavba IAD č. 12) je financována z rozpočtu města. Předpokládané náklady jsou cca 10 tis. Kč.

Časová koordinace aktivit vychází z připravované okružní křižovatky, která má být realizován v roce 2015/2016, současně se předpokládá celoplošné zřízení zón 30 v Opavě v roce 2016. Zamezení tranzitu organizací dopravy na Staré silnici je navázáno na předchozí dvě aktivity a je vhodné jej provést současně se zřízením zóny 30.

6.5. Souhrn aktivit č. 5 – Řešení problematiky ulice Olomoucká

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

Soupis aktivit:

Cyklostezka Opava – Slavkov je stavbou cyklistické dopravy č. 34, která je připravována obcí Slavkov. Spolufinancování města Opavy se předpokládá 2,4 mil. Spolufinancování z IROP se předpokládá 3,6 mil. Kč.

Cyklopruhy na ulici Olomoucká jsou stavbou cyklo č.2. Jedná se o drobné úpravy nájezdů do přidruženého prostoru a vyznačení jízdních pruhů na vozovce. Spolufinancování se předpokládá z IROP.

Úprava přechodů pro chodce na ulici Olomoucké č. 1, 2, 241, 261 a úprava přechodů křižovatky Vančurova x Olomoucká do doby realizace SSZ stavby IAD č. 53 v roce 2030. Financování se předpokládá z rozpočtu města a SFDI až do výše 85% uznatelných nákladů.

Úprava přechodů č.3 a 4 pro chodce podél ulice Olomoucké v křižovatce s ulicí Husova. Financování se předpokládá z rozpočtu města a SFDI až do výše 85% uznatelných nákladů.

Podjezd na Olomoucké je stavbou IAD č. 15 plánovanou SŽDC. V rámci realizace rekonstrukce podjezdu pod tratí v roce 2015 nebo 2016 je uvažováno také s prostorem pro realizaci cyklistických pruhů. Financování se předpokládá bez spoluúčasti města.

Zjednosměrnění ul. Rybova – ve směru od Sušilovy, výjezd na Vančurovu je stavbou IAD č. 16. Jedná se o změnu organizace dopravy financovanou z rozpočtu města do výše cca 10 tis. Kč.

Úpravu lze provést najednou nebo etapovitě, jelikož ve stávajícím stavu je značně zatížena pěší i cyklistickou dopravou s nevyhovujícími podmínkami. Nejzazším termínem pro realizaci cyklistických pruhů na Olomoucké ulici je rekonstrukce podjezdu pod tratí SŽDC. Je tedy nutné urychlit přípravu tohoto záměru. Prioritně lze realizovat úpravy přechodů pro chodce vložením středních dělicích ostrovů a vysazených chodníkových ploch z citybloků, které budou přesunuty po realizaci cyklistických pruhů. Výstavba cyklistických pruhů není

podmíněna realizací podjezdu pod tratí ani stezky do Slavkova. Vhodnější je navázat zřízení cyklopruhů na zjednosměrnění ulice Rybova a rekonstrukci přechodů pro chodce.

6.6. Souhrn aktivit č. 6 – Řešení problematiky přestupního bodu Praskova

Souhrn aktivit koordinuje řešení individuální automobilové dopravy (IAD), veřejné hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Podrobněji je tato aktivita řešena samostatnou studií, která je přílohou návrhové části PUMM. Cílem je vytvořit multimodální přestupní bod Praskova – Opava východ přesunem příměstské dopravy ze zastávky Zámecký okruh na zastávku Praskova. Současně je řešena závada přebíhání pěší dopravy přes ulici Praskova vložím místa pro přecházení a přechodu pro chodce řízeného SSZ. Součástí návrhu je také řešení cyklistické dopravy v prostoru ulice Praskova a parkování při terminálu Opava Východ.

Terminál Praskova řeší návrhy IAD č. 9, VHD č. 6, pěší č. 35 a 36 a cyklistické č. 14. Současně je návrhem vyloučena rekonstrukce zastávek Zámecký okruh VHD č. 15, které je vhodné realizovat pouze za předpokladu upuštění od realizace terminálu Praskova.

Aktivita si vyžádá investiční náklady 50 mil. Kč. Spolufinancování městem se předpokládá ze 40% ve výši 20 mil. Kč.

Součástí přestupního bodu je aktivita VHD č. 54 P+R Opava Východ, kde se předpokládá vybudování 100 míst v parkovacím domě s investičními náklady 25 mil. Kč. Na stavbu se předpokládá dotace ve výši 60% z IROP. Náklady z rozpočtu jsou pak 10 mil. Kč.

Synergii aktivit bude vybudován multimodální přestupní uzel.

6.7. Souhrn aktivit č. 7 – Řešení problematiky cyklistů na ulici Zámecký okruh a Těšínská

Souhrn aktivit řeší vedení cyklistické dopravy po ulici Zámecký okruh a Těšínská snížením počtu pruhů pro motorovou dopravu na 2 a výstavbu cyklistických pruhů a úpravu přechodů pro chodce. Na aktivitu bude po roce 2020 navazovat cyklostezka do Komárova.

Návrh na ulici Zámecký okruh cyklo č. 15, IAD návrh č. 8 a pěší návrhy č. 30 a 31 budou spolufinancovány městem v objemu 1 mil. Kč a IROP v objemu 1,5 mil. Kč. Úpravu lze částečně financovat také z SFDI za využití vyšší dotace.

Návrh ulice Těšínská IAD č.7, pěší 48, 49, 50 a 51 a cyklo č. 16 počítá se snížením počtu pruhů na 2 a realizaci cyklistických pruhů dopravním značením. Investorem bude SÚS MSK.

6.8. Souhrn aktivit č. 8 – Odvedení tranzitní dopravy

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

Aktivitou je IAD č. 1 Výstavba Severního obchvatu – východní část s předpokládanými náklady na straně města 18 mil. Kč. Stavba je financována ŘSD.

Aktivitou je IAD č. 2 Severní obchvat západní část s předpokládanými náklady na straně města 23 mil. Kč. Stavba je financována ŘSD.

Aktivitou je IAD č. 3 Jižní obchvat západní část a obchvat Otice s předpokládanými náklady na straně města 62 mil. Kč. Stavba je financována MSK.

Aktivitou je IAD č. 4 dostavba jižního obchvatu východní části spirálovou okružní křižovatkou se silnicí I/11 s předpokládanými náklady na straně města 1,2 mil. Kč. Stavba je financována MSK.

Aktivitou je IAD č. 40 úprava ulice Obecní s předpokládanými náklady na straně města 7 mil. Kč. Stavba je financována městem Opavou.

Aktivitou je omezení nákladní dopravy pro radiály vnitřního města směrem do centra pro vozidla nad 6 t mimo dopravní obsluhy.

Aktivitou je zákaz nákladní dopravy na ulici Vrchní pro nákladní vozidla nad 3,5 t mimo dopravní obsluhy.

6.9. Souhrn aktivit č. 9 – Podpora MHD

Aktivity ve směru podpory MHD jsou 3.

Aktivitou je snížení ceny jednotlivých přestupních jízdenek na cenu jednotlivých jízdenek. Snížení ceny bude kryto zvýšením dotace na dopravní obslužnost. Zvýšení dotace se předpokládá v objemu max. 0,7 mil. Ročně tj. 3,5 mil. V období 2016 – 2020.

Aktivitou je zřízení linky minibusu na Kolofíkovo nábřeží a Fügnerovu ulici. Je navrženo zřídit zde 3 zastávky. Vzhledem k předpokládanému nízkému obratu na zastávkách je možné upustit od standardu bezbariérovosti. Linka se předpokládá max. 1x za hodinu v pracovním dni. Náklady budou pokryty snížením výkonu na stávajících linkách.

Aktivitou je obnova vozového parku, což je investiční akcí MDPO. Předpokládá se nákup trolejbusů případně duobusů a autobusů na alternativní paliva, případně elektrobuses dle vypsání dotačních titulů. Náklady na obnovu vozového parku nese město Opava v krytí prokazatelné ztráty.

6.10. Souhrn aktivit č. 10 – Připojení Otice kvalitní cyklostezkou

Aktivita obsahuje připravovanou stavbu cyklo č. 1 cyklostezku Otice – Englišova. Investiční náklady na straně města jsou 1,3 mil. Kč. Spolufinancování z IROP se předpokládá 60% tj. 2 mil. Kč. Cyklostezka navazuje na již dříve realizované úpravy na ulici Englišova.

6.11. Souhrn aktivit č. 11 – Řešení problematiky Mírová a Lidická

Souhrn aktivit pro řešení problematiky Mírová a Lidická je zaměřen na řešení závad v pěší dopravě.

Aktivitou je úprava přechodů podél silnic I. tříd ulice Olbrichova a Olomoucká. Jedná se o aktivity pěší č. 5 přechod Mírová x Olomoucká, č. 6 Lidická x Olomoucká, č. 12 Lidická x Olbrichova a č. 27 Mírová x Olbrichova. Investiční náklady se předpokládají 2 mil. Z toho 85% dotace SFDI na úpravy nebezpečných přechodů podél silnic.

6.12. Souhrn aktivit č. 12 – Snížení počtu nehod v křižovatce Nákladní x Oblouková

Aktivitou pro snížení nehodovosti v křižovatce Nákladní x Oblouková je výstavba SSZ⁵. Náklady na realizaci jsou předpokládány na 4 mil. Kč. Spolufinancování z IROP se předpokládá ve výši 2,4 mil. Kč. Návrhem se realizují aktivity pěší č. 11 a IAD č. 32.

6.13. Souhrn aktivit č. 13 – Podpora odstavných ploch v lokalitách vysokopodlažní zástavby

Souhrnem aktivit pro podporu odstavování vozidel jsou myšleny aktivity zvyšující počet stání ve vysokopodlažní zástavbě. Tento nárůst je navržen pro pokrytí stávajícího deficitu cca 900 míst.

Aktivitou je vymezení pozemků a podpora výstavby hromadných garáží o kapacitě cca 25 – 50 stání v lokalitě s dostatečným potenciálem a jejím okolím v docházkové vzdálenosti do 5 min.

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

Aktivitou je výstavba nových stání v zeleni.

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

V období 2016 – 2020 se předpokládá investovat 4 mil. Do podpory odstavných ploch osobních vozidel v lokalitách vysokopodlažní zástavby.

6.14. Souhrn aktivit č. 14 – Podpora parkování v centru města

Podpora parkování v centru města je soubor organizačních opatření zahrnující řešení odstavování vozidel rezidentů a parkování dlouhodobých návštěvníků. Řešení krátkodobých návštěvníků je ve stávajícím stavu řešeno dostatečně. Pro pokrytí poptávky parkování rezidentů navrhujeme 2 aktivity.

První aktivitou je snížení úhrady pro rezidentní stání v parkovacím domě a začlenění nevyužitých částí parkovacího domu do nabídky rezidentního stání ZPS.

Druhou aktivitou je změna organizace dopravy na zpoplatněných parkovištích ZPS, kde je mimo lokalitu Masařská a nám. Svobody navrženo povolení stání rezidentů s platnou kartou po 15 hod. zdarma.

Pro řešení dlouhodobých celodenních návštěvníků je vhodné na vybraných parkovištích s větší docházkovou vzdáleností zřídit neprogresivní tarif cca 15 – 20 Kč za vjezd. Čímž bude vytvořena akceptovatelná dopravní nabídka pro dlouhodobé denní stání.

6.15. Souhrn aktivit č. 15 – Projektová příprava

Souhrn aktivit představuje projektovou přípravu staveb akčního plánu. Bez této přípravy nelze realizovat všechny navržené aktivity. Na projektovou přípravu je vymezena částka 4 mil. Kč z rozpočtu města. Spolufinancování se nepředpokládá.

⁵ Světelně signalizační zařízení

6.16. Souhrn aktivit č. 16 – Zabezpečení propojení města při povodni

Aktivitou je realizace stavby Propoj Stadion - Stříbrné jezero přes lávku č. 45 cyklistické dopravy. Stavbou se nejen řeší krizová opatření při povodni. Je také zlepšena dostupnost rekreační zóny Stříbrného jezera pro pěší a cyklistickou dopravu. Realizační náklady ponese stát.

6.17. Souhrn aktivit č. 17 – Rekonstrukce mostů

Aktivita slouží k udržení dostupnosti lokalit a překročení bariér v území. V akčním plánu jsou navrženy v rámci tohoto souboru 4 mosty k rekonstrukci.

Rekonstrukce mostu ve Vávrovicích a Držkovicích bude realizována MSK.

Rekonstrukce mostu Stypova a Slavkovská. Předpokládané náklady na rekonstrukci jsou ve výši 22 mil. Kč.

6.18. Souhrn aktivit č. 18 – Řešení nákladní dopravy na Kolofíkově nábřeží

Aktivitou je zajištění měření a posouzení hluku v denní a noční době pro vyhodnocení dopadu hluku na obyvatele. Náklady Opavy na měření se předpokládají v objemu 50 tis. Měření bude provedeno po projednání s Krajskou hygienickou stanicí.

6.19. Souhrn aktivit č. 19 – BESIP a měkká opatření

BESIP patří mezi měkká opatření výchovy a propagace udržitelné dopravy. Náklady na BESIP a měkká opatření jsou navrženy v objemu 0,5 mil. Kč ročně.

Řízení mobility obsahuje také aktivity podporující tvrdá opatření. Jedná se o prvky prezentace a propagace. Tyto prvky musí být zahrnuty při realizaci každé aktivity. Vhodné je také zahrnout prvky dobré praxe do řízení mobility. Je navrženo použít měsíčník Hláska k propagaci a prezentaci cílů stanovených v akčním plánu.

7. Financování akčního plánu

Akční plán je velmi omezen připravovanými velkými stavbami obchvatů spolufinancovaných ŘSD a MSK. Tyto stavby poskytnou alternativu k průjezdu městem a současnělepší dostupnost pro vnější a tranzitní dopravu. Po jejich realizaci, v období po roce 2020, je možné zaměřit se plně na řešení dopravních problémů uvnitř města.

Akční plán také obsahuje rozvahu o možných zdrojích externího financování a jeho výši⁶. Pro spolufinancování akcí z IROP se předpokládá dotace ve výši 60% nákladů. Pro spolufinancování z SFDI se předpokládá dotace do 85% nákladů.

Řízení mobility obsahuje také aktivity podporující tvrdá opatření. Jedná se o prvky prezentace a propagace. Tyto prvky musí být zahrnuty při realizaci každé aktivity. Vhodné je také zahrnout prvky dobré praxe do řízení mobility. Je navrženo použít měsíčník Hláska k propagaci a prezentaci cílů stanovených v akčním plánu.

⁶ K 19.5.2015 není zveřejněn podíl dotace a spolufinancování z IROP.

Tabulka 4 Akční plán aktivit do roku 2020

AKČNÍ PLÁN DO ROKU 2020				Cena v mil.				Krytí realizační ceny			
Souhrn aktivit	Druh dopravy	ID návrhu	Akce	IAD	VHD	Cyklo	Pěší	Předpokládaná dotace	Rozpočet města	Nutné investice	Dotační titul
1	Cyklo	10	Prodloužená Rolnická (Vávrovická - Stříbrné jezero) (ID10)			0			0		
1	Cyklo	12	Ratibořská (Vodní - Nákladní) (ID12)			0			0		
1	Cyklo	4	Stezka pro pěší a cyklisty propoj Lepařova - H. Kvapilové (ID4)			0,1			0,1		
1	Cyklo	23	Stezka pro pěší a cyklisty Kateřinky (Katka - Terasa)			0			0		
1	Cyklo	32	Sjezd na Rooseveltově u školy			0			0		
2	Cyklo		Povolení obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrkách	0	0	0	0		0		
3	Cyklo		Zóny 30			1,2			1,2		
4	IAD	12	Stará silnice (otočení jednosměrek) (ID12 - IAD)			0			0		
4	IAD/Pěší	30/33	OK Krnovská x Vančurova (v realizaci)						X		
5	Pěší	3	odsunutí přechodu na husově (ID3)				0,5	0,4	0,1		SFDI
5	Cyklo	34	Stezka pro pěší a cyklisty Olomoucká - Slavkov			6		3,6	2,4		IROP
5	Cyklo/Pěší	2/1,2,241,261	Olomoucká (II/443 - Husova)			2	3	3,8	1,3		SFDI/ IROP
5	IAD	16	Zjednosměrnění ul. Rybova – ve směru od Sušilovy, výjezd na Vančurovu	0					0		
5	IAD	15	Podjezd na Olomoucké (SŽDC)	0					x		SŽDC
5	Pěší	4	odsunutí přechodu Husova x Olomoucká 2				0,5	0,4	0,1		SFDI
6	VHD/IAD/ Pěší	6/9/35,36	Terminál Praskova		38	10	2	30	20		IROP
6	VHD	54	P+R Opava Východ		25			15	10		IROP
7	Cyklo/IAD/ Pěší	16/7/48,49,50,51	Těšínská 2 pruhy			3,5	2		x		MSK
7	Cyklo/IAD/ Pěší	15/8/30,31	Zámecký okruh 2 pruhy			1,5	1	2	1		SFDI+ IROP
8	IAD	40	Úprava ulice Obecní	7						7	
8	IAD	1	Severní obchvat - východní část	18						18	
8	IAD	2	Severní obchvat - západní část	23						23	
8	IAD	3	Jižní obchvat západní část a obchvat Otice	62						62	
8	IAD	4	OK I/11 x JV obchvat	1,2						1,2	
8	Nákladní		Zákaz vjezdu nad 6 t na ul. Vrchčí po dostavbě SV Obchvatu	0	0	0	0		0		
8	Nákladní		Zákaz vjezdu nad 6 t na radiály vnitřního města po dostavbě obchvatů	0	0	0	0		0		
9	VHD		Obnova vozového parku (MHD)			0			x		MDPO
9	VHD		Zlevnění přestupních jednotlivých jízdenek na cenu nepřestupních 2016 - 2020		3,5				3,5		
9	VHD		Midibus přes ulici Fügnerovu						0		
9	VHD	4	Točna v Kylešovicích		2,5			1,5	1		IROP
10	Cyklo	1	Otice - Englišova (ID1)			3,2		1,9	1,3		IROP/ SFDI
11	Pěší	6	odsunutí a zkrácení přechodu lidická x olomoucká				0,5	0,4	0,1		SFDI
11	Pěší	12	zkrácení přechodu lidická x olbrichova				0,5	0,4	0,1		SFDI
11	Pěší	27	zkrácení přechodu a zamezení stání před přechodem mírová x olbrichova				0,5	0,4	0,1		SFDI

11	Pěší	5	Přechod Mírová x Olomoucká (ID5)				0,5		0,1		
12	IAD/Pěší	32/11	SSZ Nákladní x Oblouková x Rybářská	2			2	2,4	1,6		IROP
13	Parkování		Výstavba odstavňích stání ve vysokopodlažní zástavbě	4					4		
14	Parkování		Podpora parkování v centru města	0	0	0	0		0		
15	IAD/Pěší/ VHD/Cyklo		Projektová příprava	0,25	0,25	0,25	0,25		1		
15	IAD/Pěší/ VHD/Cyklo		Projektová příprava	0,75	0,75	0,75	0,75		3		
16	Cyklo	45	Propoj Stadion - Stříbrné jezero přes lávku				0		X		Stát
17	IAD+CYKLO		Rekonstrukce mostů Vávrovce a Dřžkovic	0	0	0	0			X	MSK
17	IAD/Cyklo/ Pěší		Most Stypová a Slavkovská	8	0	6	8			22	
18	Nákladní		Měření hluku na Kolofíkově nábřeží	0,05					0,1		
19	Vše		BESIP						2,5		
	Celkem			117,2	69	27,5	13	61,795	54,33	111,2	
	Procenta dle módů			52%	30%	12%	6%				

Vysvětlivky k tabulce⁷

Strategie aktivit akčního plánu do roku 2020 stanovuje to, co je nutné realizovat pro dosažení vytýčených cílů ve změně dělby přepravní práce za přijatelných investičních nároků.

Nulové investiční prostředky v tabulce č. 4 Akční plán do roku 2020 indikují stavby nízkonákladové, které je možné realizovat prakticky okamžitě.

8. Studie proveditelnosti

Mimo akční plán návrh také obsahuje 2 studie proveditelnosti, které podrobně rozpracovávají lokalitu Praskova a Zámecký okruh a připojení Komárova cyklistickou dopravou podél silnice I/11. Tyto jsou v samostatné příloze. Do roku 2020 se počítá s realizací úprav v lokalitě Praskova a Zámecký okruh. Do roku 2030 se počítá s realizací cyklistické stezky mezi Komárovem a Opavou.

9. Indikátory

Návrhová část také obsahuje indikátory, které jsou navrženy pro kontrolu plnění akčního plánu.

10. Návrh stanovení kompetencí procesu

Pro správné fungování plánování mobility je nutné nastavit kompetence procesu, aby byly zřejmé odpovědnosti za plnění aktivit. Ty jsou vypsány v následující tabulce.

⁷ tmavě zelenou barvou jsou opatření navržena k prioritní realizaci v roce 2016, světle zelenou jsou aktivity k realizaci z rozpočtu města, oranžovou barvou jsou aktivity spolufinancované z dotačních titulů, modrou barvou jsou stavby realizované jinými složkami státu, růžové stavby jsou stavby s vynuceným spolufinancování města.

Tabulka 5 Stanovení kompetencí za jednotlivé segmenty plánování dopravy

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

Je navrženo ponechat stávající organizační strukturu úřadu a zvýšit koordinaci při realizaci jednotlivých dílčích aktivit, aby došlo k synergickému efektu v dopravě a naplňování stanovených cílů.

Stávající stav, kdy volené vedení města plně rozhoduje o stanovených cílech a opatřeních je vhodnou řídicí platformou pro vytvoření podmínek pro realizaci navržených opatření a aktivit. Zvýšené úsilí je nutné vyvinout jednotlivými odbory a organizacemi města při naplňování společných cílů.

11. Nástroj komunikační strategie

Komunikace s veřejností na téma udržitelné mobility je nedílnou součástí plánu mobility. Proto budou každý rok vybrána jedno až dvě významná dopravní témata a ta prezentována a komunikována s veřejností. Prvním tématem bude akční balíček Drobná opatření v cyklistické dopravě a zvýšení bezpečnosti chodců před nemocnicí spolu s řešením problematiky vedení cyklistů po ulici Olomoucké. Dalším tématem je jistě řešení ulice Praskova a tak dále viz balíčky akčního plánu, dle jejich připravenosti.

Budou použity vhodné informační kanály, kterými jsou Hláska, otevřené radnice, výlepové plochy, Citylighty, reklamní plochy MHD, rozhlas a televize.

Vhodné je také zařazení prezentování udržitelné dopravy a cílů udržitelné dopravy představiteli města v televizních a rozhlasových pořadech (např. Dobré ráno).

V rámci jednotlivých témat bude diskutován přínos navržených opatření pro kvalitu bydlení, podporu udržitelné dopravy, snížení hluku, zvýšení bezpečnosti apod.

12. Závěr

Plánem mobility se podařilo vytvořit ucelenou koncepci všech druhů dopravy, která městu dlouhou dobu chyběla. Jeho obsah je založen na partnerství všech dotčených subjektů a veřejnosti, která vstupovala do řešení v průběhu celé tvorby plánu. Občané vyslovili podporu udržitelné dopravě v anketách i při řešení všedních životních situací.

Plán je zaměřen na řešení denních potřeb obyvatel při cestách do zaměstnání, za nákupy, do školy atp. Zahrnuje i prvky Managementu mobility, který vede k efektivnějšímu využívání zdrojů v dopravě. Aktivně byly preferovány alternativní varianty dřívějších přístupů zahrnujících zvyšování kapacity automobilové dopravy při řešení dopravní situace ve městě. Tyto přístupy jsou nahrazeny multimodálním pojetím dopravy s vytyčením cílů vedoucích k využívání bezpečné pěší dopravy, využívání propojené sítě cyklistické dopravy a kvalitní veřejné hromadné dopravy, jako alternativy k dopravě automobilové. Navržený dopravní systém bude efektivnější a zejména ohleduplnější k životnímu prostředí obyvatel.

Kromě v Opavě tradiční podpory obchvatů silnic, která je dána zdejšími specifickými sbíháním několika silnic I. tříd v centru, si velkou podporu také získala přestavba ulice Praskovy ve prospěch pěší a cyklistické dopravy a vytvoření multimodálního terminálu Praskova - Opava východ. Podařilo se také najít širokou podporu pro zavedení zón 30 v obytných oblastech a zvýšení bezpečnosti při cestě do škol Vrchní, Mírová, Dostojevského a Englišova nebo zlepšení podmínek na přechodech pro chodce s prioritou řešení situace před nemocnicí.

Součástí návrhů jsou měkká opatření v podobě článků v měsíčníku Hláska, který se v průběhu zpracování ukázal jako vynikající médium pro komunikaci s opavskou veřejností.

Návrhy je odstartován běh na dlouhou trať vedoucí k udržitelné dopravě a lepšímu životu ve městě. Pouze na schopnostech městských úředníků prosadit kvalitní komplexní řešení při

rozpracování záměrů projednaných v PUMM a odvaze politiků, zlepšit dnešní stav do standardů 21. století, závisí úspěch tohoto strategického dokumentu.

Ač je plánování dopravy kontinuální proces, je aktualizace tohoto plánu naplánována nejpozději na rok 2020, kdy vyprší platnost akčního plánu.

Ve střednědobém horizontu se předpokládá snížení podílu spolufinancování velkých dopravních staveb a zvýšení úsilí při dobudování bezpečné cyklistické infrastruktury v intravilánu města a připojení Tevy, která je významným zaměstnavatelem, přímou cyklistickou stezkou k Opavě. Dále bude zvýšeno úsilí při realizaci bezpečných přechodů a zlepšení podmínek veřejné hromadné dopravy a zejména příměstské veřejné hromadné dopravy.