

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI území statutárního města OSTRAVY na období 2026 – 2032

Plán dopravní obslužnosti území statutárního města Ostravy

je zpracovaný v souladu s § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Plán dopravní obslužnosti území statutárního města Ostravy je zpracovaný na období let 2026 – 2032 a bude případně aktualizován na základě vývoje událostí majících vliv na dopravní obslužnost území statutárního města Ostravy.

Pořizovatel: statutární město Ostrava

Zpracovatel: Odbor dopravy Magistrátu města Ostravy

Doba zpracování: červenec – srpen 2025

Obsah

Úvod	4
1. Charakteristika statutárního města Ostrava	4
2. Dopravní podnik Ostrava a.s.	7
3. Veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem	8
3.1. Městská hromadná doprava	9
3.1.1. Autobusová doprava	9
3.1.2. Trolejbusová doprava	11
3.1.3. Tramvajová doprava	13
3.2. Jiný druh dopravy – sdílená kola, koloběžky a ostatní	15
3.3. Tarifní oblast města Ostravy	16
3.4. Odbavovací systém	17
3.5. Smluvní závazky	19
3.6. Vývoj kompenzace pro zajištění provozu městské hromadné dopravy	21
4. Veřejné služby v přepravě cestujících nezajišťované městem - příměstská veřejná linková doprava	23
4.1. Oblast Novojičínsko východ	25
4.2. Oblast Orlovsko	26
4.3. Oblast Karvinsko	26
4.4. Oblast Opavsko	27
4.5. Oblast Vítkovsko	27
4.6. Oblast Bílovecko	28
4.7. Frýdecko-Místeko	28
4.8. Hlučínsko	29
4.9. Havířovsko	30
5. Ekologie a komfort v městské hromadné dopravě města Ostravy	30
5.1. Pohon na zemní stlačený plyn CNG	32
5.1.1. Plán na příští období	33
5.2. Elektro pohon	33
5.2.1. Autobusy	33
5.2.2. Trolejbusy	35
5.2.3. Tramvaje	37
5.3. Vodíkový pohon	38
5.4. Informační systémy	39
5.4.1. Elektronické informační panely	40
6. Dopravní infrastruktura města Ostravy	41

6.1.	Modernizace na tramvajové trati.....	42
6.2.	Terminál Dubina	43
6.2.1.	Příměstská veřejná linková doprava	44
6.2.2.	Městská hromadná doprava	45
6.3.	Terminál Hlavní nádraží	45
6.3.1.	Příměstská veřejná linková doprava	45
6.3.2.	Městská hromadná doprava	46
6.4.	Terminál Hranečnick	46
6.4.1.	Příměstská veřejná linková doprava	47
6.4.2.	Městská hromadná doprava	47
6.5.	Terminál Svinov mosty.....	47
6.5.1.	Příměstská veřejná linková doprava	49
6.5.2.	Městská hromadná doprava	49
6.6.	Přestupní uzel Hulváky	50
6.6.1.	Příměstská veřejná linková doprava	51
6.6.2.	Městská hromadná doprava	51
6.7.	Chystané projekty a výstavby pro dopravní obslužnost.....	51
6.7.1.	Přestupní uzel Hlavní nádraží – rekonstrukce a estetizace předprostoru nádraží a související projekty.....	52
6.7.2.	Přestupní uzel Náměstí republiky	54
6.7.3.	Parkoviště pod Frýdlantskými mosty	55
6.7.4.	Prodloužení tramvajové tratě na 7. a 8. obvod – Poruba	55
6.7.5.	Parkoviště pod Mosty Bazaly	57
6.7.6.	Parkoviště ulice Porážková, estakáda Českobratrská	57
6.7.7.	Podchod Důl Hlubina	58
6.7.8.	Parkovací dům u Krajského úřadu Moravskoslezského kraje	58
6.7.9.	Jedna míle – propojení centra s Dolní oblastí Vítkovic.....	59
6.7.10.	Zvýšení propustnosti křižovatek - rozšíření telematických systémů.....	59
7.	Závěr.....	61

Úvod

Dopravní obslužnost je součástí širokého spektra veřejných služeb, které jsou poskytovány ve veřejném zájmu. Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení veřejné dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět. Dopravní obslužnost se považuje za součást základních sociálních práv a její úroveň a rozsah je dán finančními prostředky veřejného rozpočtu konkrétní obce. Efektivní veřejná doprava má zásadní sociální dopad, protože zajišťuje mobilitu pro všechny, bez ohledu na věk, příjem nebo zdravotní stav. Zlepšuje přístup ke vzdělání, zaměstnání, zdravotní péči a kulturním aktivitám pro ty, kteří nemají přístup k osobní dopravě. Kromě toho snižuje sociální nerovnosti a podporuje sociální soudržnost. Důležitou roli hraje i skutečnost, že zákon přikazuje povinnou školní docházku a je nezbytné tuto docházku umožnit odpovídající dopravní obslužností. Zásadní roli zde hraje i nedostatečná kapacita silniční infrastruktury. Pokud se v osobní dopravě zvyšuje podíl individuální dopravy, klade to značné nároky na silniční infrastrukturu a při jejím rozšiřování i na zábor ploch, kterých se zejména ve městech nedostává. Aspekt, který nabývá stále více na významu je aspekt ekologický. Z ekologického hlediska je potřebné mít hromadnou dopravu konkurenceschopnou neekologickým systémům, provozovanou po celý den a po celý den takovou, která je schopna obsloužit celé území. Navíc jde o takový systém hromadné dopravy, který musí být pružný, finančně únosný a ekonomicky efektivní.

V roce 1995 statutární město Ostrava založilo akciovou společnost Dopravní podnik Ostrava a.s. se základním a prostým cílem, kterým je uspokojování přepravních potřeb veřejné dopravy statutárního města Ostravy.

Ustanovení § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění (dále jen zákon o veřejných službách), ukládá státu, krajům a obcím, které zajišťují nebo hodlají zajišťovat dopravní obslužnost, povinnost pořizovat plán dopravní obslužnosti území. Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- a) popis zajišťovaných služeb v přepravě cestujících,
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- d) harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- e) maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednavatelem,
- f) další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie.

Cílem plánu je zejména nastínit rozsah a kvalitu poskytovaných přepravních služeb v rámci statutárního města Ostravy, představit jediného dopravce, který jako vnitřní provozovatel pro město zajišťuje dopravní obslužnost, krátce představit samotné město a v neposlední řadě zformulovat vize statutárního města o dalším rozvoji veřejné osobní dopravy ve městě.

1. Charakteristika statutárního města Ostrava

Ostrava je statutární, krajské a univerzitní město na severovýchodě České republiky v Moravskoslezském kraji, poblíž hranice s Polskem. Ostrava je počtem obyvatel (295 083) i rozlohou (214,23 km²) třetí největší město v České republice, po Praze a Brně, a druhé největší město na

Moravě. Území města je tvořeno 23 městskými obvody (Hošťálkovice, Hrabová, Krásné Pole, Lhotka, Mariánské Hory a Hulváky, Martinov, Michálkovice, Moravská Ostrava a Přívoz, Nová Bělá, Nová Ves, Ostrava – Jih, Petřkovice, Plesná, Polanka nad Odrou, Poruba, Proskovice, Pustkovec, Radvanice a Bartovice, Slezská Ostrava, Stará Bělá, Svinov, Třebovice, Vítkovice).

Aglomerace okolo Ostravy s počtem obyvatel bezmála 1 mil., je po Praze druhou největší sídelní aglomerací České republiky. Aglomerace okolo Ostravy se nazývá Ostravská metropolitní oblast (vymezená Strategií regionálního rozvoje ČR 2021-2027) a zahrnuje Ostravu a 171 dalších obcí, což je 50 % území (2710 km²) a cca 80 % obyvatel Moravskoslezského kraje. K 1.1.2025 žilo na území Ostravské metropolitní oblasti 964 958 obyvatel.

Symbolem a logem Ostravy se staly před více jak 10 lety tři vykřičníky, tedy tři vlastnosti, které symbolizují Ostravu. Energie. Sebevědomí. Humor.

Obrázek č. 1 – Logo Ostravy

OSTRAVA!!!

Na území města se nachází přibližně 200 škol a školských zařízení, 9 divadel, 6 kin, 6 významných nákupních zón, 3 významné průmyslové zóny, dále se ve městě nachází fakultní nemocnice, což je největší nemocnice v Moravskoslezském kraji, Městská nemocnice Ostrava, léčebna dlouhodobě nemocných, nestátní zdravotnické zařízení SANATORIUM JIH, Vítkovická nemocnice, polikliniky, hospice, domovy pro seniory, domovy s pečovatelskou službou a další zdravotnická zařízení. Město Ostrava jako jedno ze 3 měst v České republice hostí Letní Shakespearovské slavnosti, dále se na území města pořádá hudební festival Beats for love, který se pokládá za největší taneční festival ve střední Evropě a neméně významný hudební festival Colours of Ostrava. Ze sportovního soudku je město Ostrava výjimečné tím, že pořádá Zlatou tretru, kdy se jedná o nejvýznamnější mítink na českém území, jeden z nejstarších atletických závodů v Evropě. Startují na něm nejlepší atleti světa. Jedná se o druhou nejvyšší světovou soutěž hned po Diamantové lize. Součástí tohoto seriálu je pouze 10 měst na světě. Ostravě také náleží výjimečnost na poli zajišťování bezpečnosti, kdy v rámci největší bezpečnostní přehlídky v Evropě Dny NATO & Dny Vzdušných sil AČR je prezentováno široké veřejnosti nejpestřejší škála prostředků, kterými disponuje Česká republika a její spojenci na poli zajišťování bezpečnosti.

V oblasti mobility se Ostrava může pochlubit rozsáhlou, moderní sítí veřejné dopravy, pokrokovými přístupy při zavádění nových opatření v udržitelné mobilitě a aktivní spoluprací na české i evropské úrovni. Nutné také zmínit, že studie konzultantské firmy PwC nazvaná Smart Cities Mobility Index dospěla k závěru, že město Ostrava má nejlepší systém dopravy z pětadvaceti měst z celé střední a východní Evropy (mimo jiné druhé místo obsadila Praha, čtvrté Brno).

Studie porovnávala „chytrou mobilitu“ měst podle několika klíčových kritérií:

- řízení dopravy (řidkost dopravních zácp, délka cest, infrastruktura pro elektromobily),
- udržitelnost (ovzduší, ekologické aspekty),
- kvalita veřejné dopravy (modernost, spolehlivost, dostupnost),
- aktivní mobilita (chození pěšky, jízda na kole, cyklistická infrastruktura).

Ostrava zvítězila hlavně díky:

- cenově dostupné a vysoce využívané MHD – 69 % všech cest je veřejnou dopravou (průměr regionu je 49 %),

- efektivnímu dopravnímu řízení – minimální zácpy, moderní systémy,
- moderním vozidlům a infrastruktuře – například pevné trakční vedení tramvají snižuje hluk a vibrace.

Podle studie nabízí česká města v čele s Ostravou v rámci regionu střední a východní Evropy nejlevnější městskou hromadnou dopravu v přepočtu na průměrnou mzdu. To se odráží i pravidelným využíváním hromadné dopravy, která v největších českých městech patří mezi nejrozvinutější a nejvyužívanější v regionu. Vůbec nejvíce využívají lidé městskou hromadnou dopravu v Ostravě, kde tvoří 69 % všech cest. Více informací lze najít na internetovém odkaze <https://blog.pwc.cz/chytre-mobilite-v-regionu-vladnou-ceska-mesta-pomaha-levna-mhd-i-aktivni-pohyb>.

Vzhledem k polyfunkčnímu charakteru města konkuruje městské hromadné dopravě individuální automobilová doprava. Město na uvedenou situaci reagovalo integrací dopravního systému, který umožňuje napojení příměstské hromadné dopravy na městský dopravní systém. Významná část hlavního centra města (Moravská Ostrava) je uzavřena pro automobilovou dopravu, což přispívá k vysokému podílu pěší mobility (28,2 %). Tento podíl může dále zvýšit případné zřízení nízkoe emisních zón. Ostrava má také za cíl na základě zpracované koncepce cyklistické dopravy zlepšovat podmínky pro dopravu na kole a rozšiřuje síť cyklotras, kterých by v budoucnu mělo být 416 kilometrů. Nyní je cyklistům k dispozici přes 300 kilometrů cyklotras.

Od roku 2025 je Ostrava členem sítě CIVINET Česká a Slovenská republika, která podporuje udržitelnou mobilitu a kvalitu života ve městech skrze sdílení poznatků s realizovanými opatřeními v evropském prostředí.

Oblast dopravy je zahrnuta i v hlavním koncepčním dokumentu města, ve Strategickém plánu rozvoje města Ostravy na období 2024–2030. Konkrétně se Strategický plán soustředí na téma udržitelné mobility v rámci priority „Zdravé město“, strategickém cíli „C.6 Kultivovat prostředí pro život všech generací“ a konkrétní klíčové oblasti „C.6.3 Udržitelná mobilita“. Ostrava chce do roku 2030 v této oblasti dosáhnout následujících změn:

- Ekologická, bezpečná a udržitelná doprava s vysokým podílem pěší a cyklistické dopravy, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využíváním infrastruktury.
- Město bez bariér – bezpečný a komfortní pěší pohyb obyvatel a návštěvníků po městě.
- Plánování a efektivní řešení dopravy na základě skutečných dat a odborných informovaných rozhodnutí.

Závěrem nutno zmínit, že všechny významné cíle a plány města v oblasti udržitelné dopravy jsou shrnuty v Integrovaném plánu mobility Ostrava, který město Ostrava zpracovalo a schválilo v roce 2015 jako první město v České republice. V roce 2024 došlo k aktualizaci Integrovaného plánu mobility, který revidoval klíčová opatření a akční plán. Tento ambiciózní plán obsahuje následující opatření, která sníží vlivy dopravy na životní prostředí.

Zlepšení mobility a dostupnosti:

- Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
- Rozvoj a podpora cyklistické dopravy
- Rozvoj a podpora pěší dopravy
- Zlepšení dopravní dostupnosti

Zvýšení bezpečnosti:

- Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin uživatelů
- Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy

- Zvýšení bezpečnosti automobilového provozu

Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí:

- Ekologizace dopravy
- Aplikace inteligentního urbanizmu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility a zabránění vyliďňování a ekonomického úpadku drobných podnikatelů
- Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele
- Rozvoj bezbariérovosti
- Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy, podpora výsadby ochranné zeleně

Zvýšení efektivity dopravního systému a optimalizace jeho využití:

- Minimalizace kongescí a časových ztrát
- Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)
- Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy (především strategické řízení mobility)

2. Dopravní podnik Ostrava a.s.

Dopravní podnik Ostrava a.s. byl založen 19.10.1995 a je zcela ve vlastnictví statutárního města Ostravy. Byl založen za účelem provozování sítě autobusových, trolejbusových a tramvajových linek. Společnost na svůj provoz jednak využívá výnosy z tržeb z vlastní činnosti a jednak dotace z veřejného rozpočtu města. Dopravní podnik zaměstnává více jak 2 000 zaměstnanců (management, řidiči, dělníci a ostatní pracovníci) a jeho vozový park čítá cca 560 vozů (autobus, trolejbus, tramvaj), kdy z toho je 545 vozů nízkopodlažních.

Dopravní podnik v minulosti výrazně modernizoval svůj vozový park a může se tak pochlubit kompletně ekologickým vozovým parkem pro denní výpravu, tedy autobusy poháněnými CNG nebo elektřinou. Vozový park autobusů byl v letech 2021 a 2022 posílen o 24 CNG autobusů a 24 elektrobusů. Zbývající dieselové autobusy slouží pouze jako zálohy. Od roku 2022 jezdí Ostravou nejmodernější tramvaje od plzeňské Škodovky (Škoda 39T). Jsou to nejmodernější tramvaje, které má dopravní podnik ve svém vozovém parku. Poslední vůz z celkového počtu 38 tramvají převzal dopravní podnik v roce 2024. Velkokapacitní vozy Škoda ForCity Smart 39T jsou konstruovány Ostravě na míru. Zajímavostí je například konstrukce čela tramvaje, která svým tvarem připomíná těžební věž a současně přispívá i k větší ochraně chodců. Vozy jsou nízkopodlažní, klimatizované, komfortní, mají wi-fi i USB nabíječky a jezdí až 80kilometrovou rychlostí. Vozy budou dovybaveny bezpečnostním antikolizním systémem, který se již osvědčil na dalších moderních tramvajích z vozového parku. S postupným nasazováním těchto nových tramvají byl zcela vyřazen z provozu zastaralý typ vysokopodlažních tramvají T6, částečně byly vyřazeny i vozy T3.

Po dodání všech vozidel z kontraktu se daří Ostravskému dopravnímu podniku zajistit udržitelnou úroveň stáří průměru tramvajových provozů v ČR. Aby byl tento trend udržen i v dalších letech, musí se již dopravní podnik zabývat osudem flotily velkokapacitních tramvají KT8, jejichž 30 letá životnost je již završena.

Prvenstvím, kterým se již teď dopravní podnik pyšní, je zavedení bezkontaktní platby za jízdné s denní optimalizací a zrušení papírových jízdenek. Ostravský dopravní podnik se stal prvním v republice, který v roce 2016 zavedl bezkontaktní platbu jízdného s denní optimalizací a druhým po Londýně v Evropě. Dalším pomyslným prvním místem se podnik může pyšnit v souvislosti s vlastní komplexní aplikací (MojeDPO).

„Mladému“ vozovému parku pomohly i poslední nové moderní dvoučlankové trolejbusy Škoda 27 Tr od dodavatele Škoda Group, kdy dopravní podnik v prosinci roku 2024 obdržel první dva kusy ze šestikusové zakázky a zbývající vozy převzal na začátku roku 2025. Nové trolejbusy mají karosérii a podvozek Solaris, jsou vybaveny celovozovou klimatizací, kamerovým systémem, včetně kolizní kamery. Nové dvoučlankové trolejbusy představují další krok ve snaze poskytovat cestujícím co největší komfort a spolehlivost. Nové trolejbusy nahradily vozy Solaris Trollino 15 AC. Dopravní podnik má ve svém vozovém parku přes 70 trolejbusů, z nichž přibližně polovina byla pořízena v letech 2023 až 2025. Dopravní podnik naposledy rozšířil vozový park o nové trolejbusy v roce 2023. Jednalo se o celkem 18 nových parciálních trolejbusů Škoda 36 Tr od společnosti Škoda Ganz.

Dopravní podnik také v rámci své společenské odpovědnosti každoročně organizuje projekt s názvem zapojen Tyrkysová sbírka, který je určen na podporu místních neziskových organizací. Hlavním záměrem je finančně podpořit projekty konkrétních neziskových organizací prostřednictvím výtěžku sbírky, a přitom šířit vlnu všímavosti, laskavosti a soukromosti. Tyrkysová sbírka probíhá v prostředí městské hromadné dopravy v Ostravě, tedy především v autobusových, tramvajových a trolejbusových spojích, na zastávkách, jejich nejbližším okolí a dalších místech souvisejících s městskou hromadnou dopravou. Jeden ze způsobů, jak přispět do Tyrkysové sbírky je zakoupení Tyrkysové jízdenky. Jde o elektronickou jízdenku zakoupenou v mobilní aplikaci MojeDPO. Jízdenka je 60minutová, přestupní, její cena je 50 Kč a celá částka putuje na transparentní účet Tyrkysové sbírky. Jízdenka platí pouze ve spojích Dopravního podniku Ostrava a.s.

Vedle hlavní činnosti dopravního podniku, kterou je zajišťování městské hromadné dopravy, je i poskytování příležitostné dopravy, tedy služba, která obnáší objednání jízdy s určitým typem vozidla, nejčastěji jízdu historickým vozidlem. Dále provozuje služby autoškoly pro širokou veřejnost. Určitou část příjmů také získává z reklamní činnosti, kterou dle zájmu umísťuje na svůj majetek.

3. Veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem

Dopravní obslužnost města Ostravy je zajišťována zejména prostřednictvím městské hromadné dopravy a také příměstské autobusové dopravy, která je v kompetenci Moravskoslezského kraje s finančním příspěvkem města Ostravy. Rozsah výkonů městské hromadné dopravy stanovuje a financuje v samostatné působnosti město. Veškeré linky městské hromadné dopravy jsou zařazeny do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje (ODIS). Provoz systému zajišťuje společnost Koordinátor ODIS s.r.o.

Městská hromadná doprava je zajišťována autobusovou, trolejbusovou a tramvajovou dopravou. Veškerou městskou hromadnou dopravu zajišťuje Dopravní podnik Ostrava a.s., jehož stoprocentním vlastníkem je statutární město Ostrava. Dopravní podnik Ostrava a.s. je tak jedním z dopravců zajišťujících dopravu v ODIS. V ODIS dále působí dalších 13 dopravců, kteří se podílejí na provozu cca 503 linek (z toho 8 dopravců působí ve městě Ostrava). ODIS v sobě integruje železniční, veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravu.

Nutno zmínit, že jednou z forem alternativní dopravní obslužnosti města je i bikesharing (městská sdílená kola, která v Ostravě fungují již od roku 2018, je zde přes 350 stanic, více než 1 000 kol a ročně je na nich ujetu více než 750 000 kilometrů) a sdílené elektrické koloběžky (e-koloběžky).

3.1. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava, kterou zajišťuje město Ostrava prostřednictvím Dopravního podniku Ostrava a.s., je součástí ODIS a je tvořena 85 linkami rozdělenými dle trakcí na autobusové, trolejbusové a tramvajové. Plánování městské hromadné dopravy se přizpůsobuje vývoji potřeb obyvatel města a jejich návštěvníků a neustále se vyvíjí a mění. Jízdní řády městské hromadné dopravy se mění dle potřeb denní na území města (zpravidla 4x do roka). Dá se říci, že městská hromadná doprava je flexibilnější a více přizpůsobivější než veřejná linková doprava na krajské úrovni. Celková délka provozní sítě ostravské městské hromadné dopravy je přibližně 479,2 km s 553 zastávkami, je obsluhována 560 vozidly a více jak jednou tisícovkou řidičů. Městská hromadná doprava má zázemí ve dvou autobusových vozovnách (Hranečník a Poruba), ve dvou tramvajových (Moravská Ostrava-Křižíkova a Poruba) a jedné trolejbusové (Moravská Ostrava-Sokolská třída). Autobusová vozovna v Porubě na ulici Slavíkova bude v letech 2028 až 2029 přesunuta do střediska v Martinově. Po přesunu vozovny do Martinova mají být všechny budovy současných porubských autobusových garáží, včetně přilehlých soukromých garáží, zbourány. Poruba plánuje, že v místě vyrostě v podstatě nová městská čtvrť k bydlení s kvalitní občanskou vybaveností.

K 01.07.2025 vstoupila v účinnost novela zákona o silniční dopravě, konkrétně nový poddruh veřejné linkové dopravy, a to poptávková doprava. Jedná se o pravidelné poskytování přepravních služeb ve vymezeném území, při kterém cestující vystupují a nastupují na jízdním řádem určených zastávkách nebo jiných místech a trasa linky se tvoří na základě objednávek cestujících. Poptávkovou dopravu lze provozovat pouze formou veřejné linkové dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, a to jako vnitrostátní. Definice poptávkové dopravy je zakotvena v ustanovení § 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě. I zde se uplatní úprava jako při linkové dopravě, tedy je zapotřebí vydání licence, nicméně neuvádí se trasa linky, ale vymezí se pouze územní oblast. Místa pro nástup a výstup cestujících nemusí tvořit pouze již schválené zastávky, ale mohou to být i jiná místa, která splňují podmínky pro zastavení vozidla dle zákona o provozu na pozemních komunikacích, nicméně toto platí pro provoz malými vozidly. Samotná trasa ve vymezené oblasti se tvoří na základě individuálních objednávek cestujících a samotná jízda je uskutečněna pouze na základě objednávky cestujícího. Vyhláška o jízdních řádech požaduje, aby byla umožněna objednávka přepravy bez nutnosti internetu, chytrého telefonu atd. Typicky přes mobilní aplikace, navíc s možností telefonické objednávky (na dispečinku, obecním úřadě, u řidiče apod.). Nemusí to být předchozí objednávka, lze přistavit vozidlo k nádraží a rozvézt cestující po relevantní oblasti. Objednávky prostřednictvím školy, domova pro seniory, pověřené osoby (např. pečovatele) apod. Vše výše popsané jasně naznačuje, že poptávková doprava je určena zejména do míst, kde místní veřejná linková doprava dostatečně nepokrývá právě obsluhované území, tedy do vyloučených lokalit. V místech, kde je velice dobře fungující veřejná linková doprava, jako je město Ostrava, není vhodné ba spíše kontraproduktivní, poptávkou dopravu zavádět. Objednatel, tedy město Ostrava, má zodpovědnost za zajištění dopravní obslužnosti na svém území, a to i pro znevýhodněné skupiny obyvatel (kočárky, asistenční psi, invalidní vozíky...), což u poptávkové dopravy, zajišťované zejména malými vozidly, nemusí být vždy splněno.

Dopravní podnik v současnosti provádí kalkulaci možného pilotního provozu poptávkové dopravy na území Slezské Ostravy.

3.1.1. Autobusová doprava

Autobusová doprava městské hromadné dopravy je tvořena 56 linkami s délkou více než 703 km, přičemž délka samotné provozní autobusové sítě je více jak 371 km. Autobusové linky obsluhují

všech 23 městských obvodů města a částečně i území sousedních obcí města Ostravy (Bohumín, Budišovice, Dolní Lhota, Hlučín, Horní Lhota, Klimkovice, Ludgeřovice, Markvartovice, Paskov, Petřvald, Rychvald, Řepiště, Šenov, Šilheřovice, Václavovice, Vratimov, Vřesina, Čavisov, Kyjovice). Autobusová doprava přepraví ročně kolem 37 mil. cestujících.

Autobusová provozní síť je obsluhována 285 autobusy, přičemž všechny tyto vozy jsou nízkopodlažní. Pohon vozů je výlučně na stlačený zemní plyn CNG a elektro pohon. Diesellové autobusy slouží pouze jako zálohy. Provozní síť čítá 492 zastávek. Pro obsluhu autobusů má dopravní podnik k dispozici přibližně 545 řidičů, kteří ujedou více jak 16 mil vozových km. Modernizaci vozového parku a výhledu do budoucna je věnována kapitola 5.

Přehled autobusových linek:

- **915021** Ostrava - Vratimov
- **915022** Hranečník - Mor.Ostrava,Most M. Sýkory
- **915023** Ostrava - Rychvald - Bohumín
- **915024** Mor.Ostrava,Muglinovská - Marináské Hory
- **915026** Hrabůvka, Poliklinika - Proskovice
- **915027** Hrabová,statek - Proskovice
- **915028** Ostrava - Šenov - Václavovice
- **915029** Ostrava - Petřvald - Šenov
- **915030** Ostrava - Petřvald
- **915031** Výškovice - Kunčice,NH jižní brána
- **915032** Mor.Ostrava,Křižíkova - Přívoz,Outlet centrum
- **915033** Přívoz,Oderská - Mor.Ostrava,Křižíkova
- **915034** Ostrava - Hlučín
- **915035** Poruba,Otakara Jeremiáše - Hrabová,PZ jih
- **915037** Poruba,Studentské koleje - Mor.Ostrava,náměstí Republiky
- **915038** Hranečník - Bartovice,Ještěrka
- **915039** Ostrava - Paskov
- **915040** Poruba,radnice - Plesná,Globus
- **915041** Ostrava - Vratimov
- **915043** Poruba,Opavská - Svinov,mosty
výhradně noční linka
- **915044** Třebovice,Tesco (případně Svinov,mosty) - Poruba,Otakara Jeremiáše
- **915045** Poruba,garáže - Kunčice,NH hlavní brána
- **915046** Polanka - Krásné Pole
- **915047** Poruba,Studentská - Plesná
- **915048** Poruba,Opavská - Hrabová,PZ jih
nejvytíženější autobusová linka, vypravovány přednostně kapacitnější vozidla
- **915049** Poruba,Opavská - Michálkovice
- **915050** Mor.Ostrava,Porážkova - Nová Bělá,Krmelínská
- **915052** Ostrava - Šilheřovice
- **915054** Mor.Ostrava,Vozovna trolejbusů - Poruba,Studentské koleje
- **915055** Výškovice - Hrabůvka,Poliklinika
- **915056** Ostrava - Ludgeřovice - Hlučín
- **915057** Hulváky - Kunčice,NH jižní brána
- **915058** Plesná - Poruba,Studentská
- **915059** Vítkovice,Mírové nám. - Svinov,mosty
- **915061** Výškovice - Hranečník
- **915062** Hrabůvka,Dvouletky - Kunčice,NH jižní brána
- **915064** Ostrava - Klimkovice

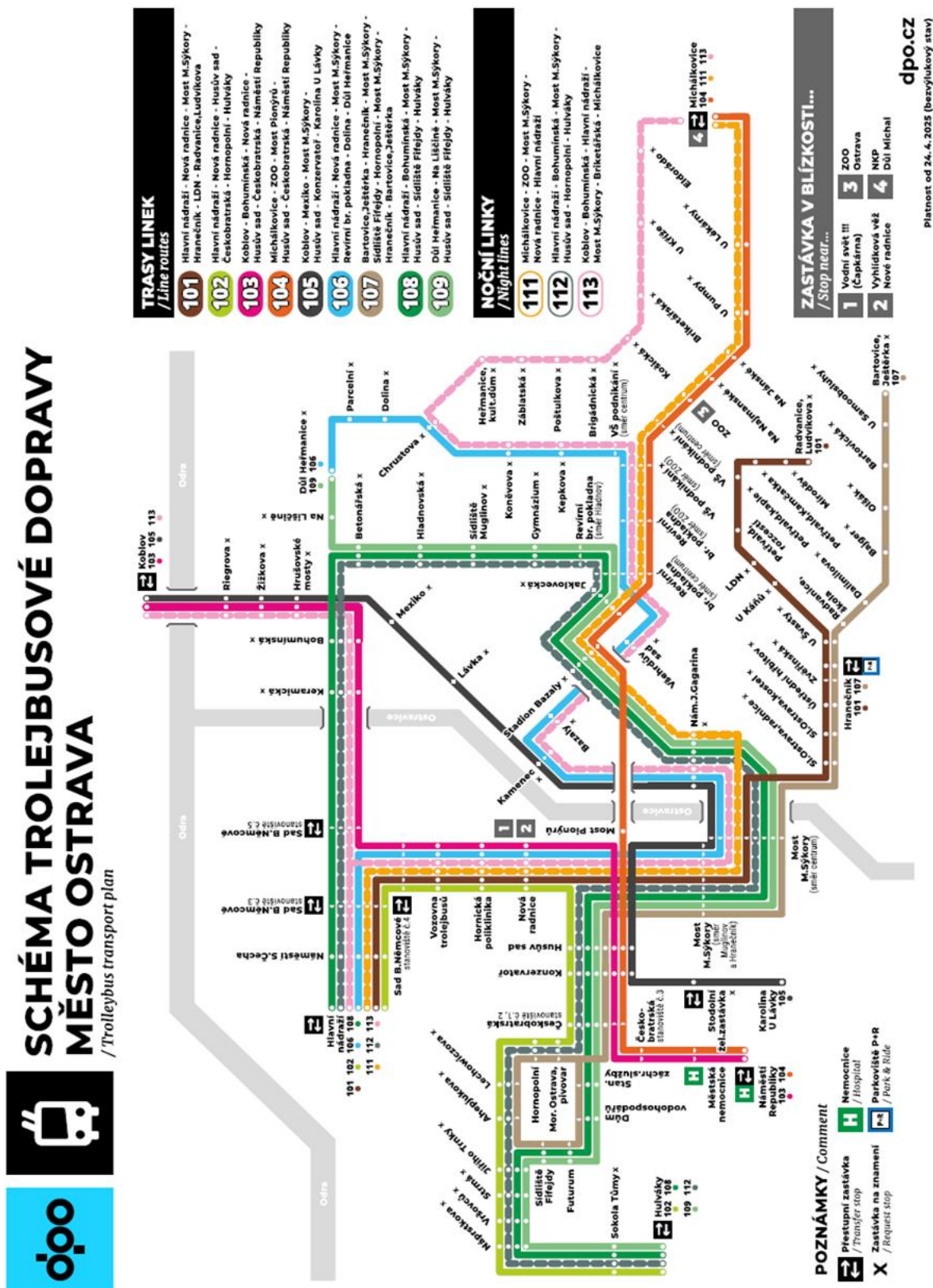
- **915067** Ostrava - Hlučín
- **915068** Ostrava - Šilheřovice
- **915071** Ostrava - Petřvald - Ostrava - Šenov
- **915072** Mor.Ostrava,Křižíkova - Hrušov,Žižkova
- **915073** Hranečnick - Hrabová,PZ jih
rychlosvozová směnová linka směřující z centra města do průmyslové zóny
- **915074** Hranečnick - Hrabová,PZ jih
rychlosvozová směnová linka směřující z terminálu Hranečnick do průmyslové zóny
- **915076** Ostrava - Klimkovice
- **915077** Výškovice - Hrabová,statek
výhradně noční linka
- **915078** Poruba,Opavská - Hrabová,PZ jih
- **915079** Svinov,nádraží - Svinov,Dubí
- **915081** Ostrava - Řepišť
- **915083** Ostrava - Mošnov
linka obsluhující letiště v Mošnově
- **915088** Poruba,Opavská - Sl.Ostrava,ZOO
linka obsluhující zoologickou zahradu, která je v provozována od května do září o sobotách a nedělích a státních svátcích, spojující Porubu, Ostravu Jih se ZOO
- **915092** Sl.Ostrava,Bazaly/Sl.Ostrava,Gymnázium - Kunčice,Nádraží Kunčice
- **915096** Hrabůvka,Poliklinika - Hrabůvka,Poliklinika
minibusová linka pro obsluhu Ostravy-Jihu
- **915097** Ostrava - Petřvald
minibusová linka
- **915098** Petřkovice,náměstí - Petřkovice,Nordpól
minibusová linka
- **915099** Sl.Ostrava,Hladnov - Mor.Ostrava,Městská nemocnice
minibusová linka
- **915201** Hlavní nádraží - Radvanice,Ludvíkova

V květnu roku 2021 byla dána do provozu nová autobusová linka č. 915088, která propojuje velké ostravské atrakce. Jedná se o sezónní linku, která je v provozu od počátku května do konce září příslušného roku. Linka spojuje zoologickou zahradu a památkově chráněnou Dolní oblast Vítkovice. Na tuto linku jsou výhradně nasazeny 2 doubledeckery na stlačený zemní plyn CNG. Doubledeckery jsou na dané lince v provozu především o víkendech, prázdninách, ale také o českých a polských státních svátcích s tím, že přes pracovní dny je možné si doubledeckery pronajmout například na školní výlet či jiné firemní a soukromé akce. Mimo sezónu, tedy od počátku října do konce dubna daného roku jsou vozy nasazeny na běžný provoz linek s minimálním počtem obsluhovaných zastávek na trase, neboť vozy mají omezený počet nástupních a výstupních dveří.

3.1.2. Trolejbusová doprava

Trolejbusová doprava městské hromadné dopravy je tvořena 12 linkami s délkou 122,2 km, přičemž délka samotné provozní trolejbusové sítě je téměř 45 km. Trolejbusové linky obsluhují 5 městských obvodů, a to Moravskou Ostravu a Přívoz, Slezskou Ostravu, Mariánské Hory a Hulváky, Michálkovice, Radvanice a Bartovice a obec Petřvald, tedy centrum města a přilehlé okolí. Trolejbusová doprava přepraví ročně téměř 8 mil. cestujících.

Obrázek č. 2 - Schéma trolejbusové dopravy:



Přehled trolejbusových linek:

- **915101** Hlavní nádraží - Radvanice, Ludvíkova
část trati mimo trolejové vedení na alternativní pohon - baterie
- **915102** Hlavní nádraží - Hulváky
- **915103** Mor.Ostrava, náměstí Republiky - Koblov
- **915104** Michálkovice - Mor.Ostrava, náměstí Republiky/Mor.Ostrava, Vozovna trolejbusů
- **915105** Mor.Ostrava, Karolina U lávky - Koblov
- **915106** Hlavní nádraží - Heřmanice, Důl Heřmanice
část trati mimo trolejové vedení na alternativní pohon – baterie
- **915107** Bartovice, Ještěrka - Mor.Ostrava, sídliště Fifejdy
- **915108** Hlavní nádraží/Mor.Ostrava, Vozovna trolejbusů - Hulváky
- **915109** Heřmanice, Důl Heřmanice - Hulváky
- **915111** Hlavní nádraží - Michálkovice
noční linka
- **915112** Hlavní nádraží - Hulváky
noční linka
- **915113** Michálkovice - Koblov
noční linka, část trati mimo trolejové vedení na alternativní pohon - baterie

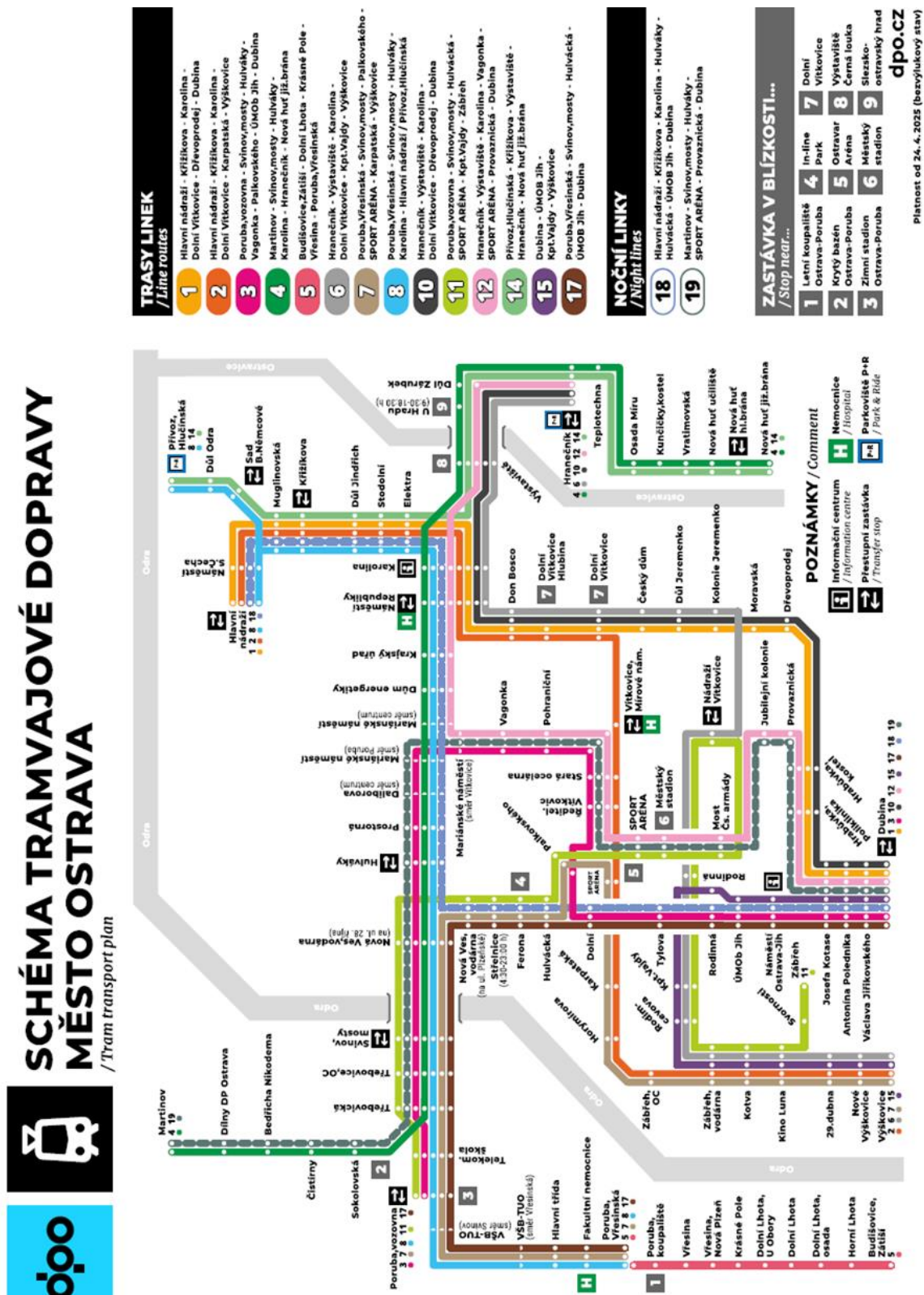
Jedná se o podstatně menší provozní síť než v případě autobusové dopravy, neboť u trolejbusové dopravy jsou limitem náklady a prostorové nároky trolejového vedení. Z tohoto důvodu je trolejbusová doprava s autobusovou dopravou kombinována s tím, že trolejbusová doprava zajišťuje více zatížené radiální a diametrální linky a vstupuje do centra města. Trolejbusová doprava je zajišťována 72 vozidly, přičemž všechna vozidla jsou nízkopodlažní. Z celkového počtu trolejbusů je 28 vozidel parciálních, což je klasický trolejbus kombinovaný s elektrobusem (trolejbus s bateriemi). Takovéto vozidlo je schopno překonávat kratší vzdálenosti bez závislosti na napájení z troleje. Provozní síť čítá 79 zastávek. Pro obsluhu trolejbusů má dopravní podnik k dispozici více jak 150 řidičů, kteří ročně ujedou víc jak 3,5 mil. vozových km. Modernizaci vozového parku a výhledu do budoucna je věnována kapitola 5.

3.1.3. Tramvajová doprava

Tramvajová doprava městské hromadné dopravy je tvořena 16 linkami s délkou 210 km, přičemž délka samotné provozní tramvajové sítě je více jak 62 km. Tramvajové linky obsluhují 10 městských částí (Moravská Ostrava a Přívoz, Mariánské Hory a Hulváky, Martinov, Nová Ves, Ostrava-Jih, Poruba, Slezská Ostrava, Třebovice, Vítkovice, Svinov). Výjimku tvoří linka č. 915005, která obsluhuje i přilehlé území sousedních obcí (Vřesina, Dolní Lhota, Horní Lhota, Budišovice).

I zde se jedná o menší provozní síť oproti autobusové dopravě, na druhou stranu je rozsáhlejší než síť trolejbusová, přestože náklady na výstavbu tramvajové sítě několika násobně převyšují náklady na výstavbu sítě trolejbusové. Tramvajová doprava je obsluhována 203 vozidly, přičemž 93 % z celkového počtu vozidel je nízkopodlažních. Více jak 350 řidičů tramvají ujedou ročně přibližně 10 mil. vozových kilometrů a přepraví téměř 45 mil. cestujících. Modernizaci vozového parku a výhledu do budoucna je věnována kapitola 5.

Obrázek č. 3 - Schéma tramvajové dopravy:



Přehled tramvajových linek:

- **915001** Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Dubina
- **915002** Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Výškovice
- **915003** Poruba,vozovna - Dubina
- **915004** Martinov/Poruba,vozovna - Kunčice,NH jižní brána/Mor.Ostrava,Plynárny
- **915005** Ostrava - Dolní Lhota - Budišovice
- **915006** Mor.Ostrava,Plynárny/Hranečník - Výškovice
- **915007** Poruba,Vřesinská - Výškovice
- **915008** Přívoz,Hlučínská/Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Poruba,Vřesinská
- **915010** Hranečník/Mor.Ostrava,Plynárny - Dubina
- **915011** Zábřeh - Poruba,vozovna
- **915012** Hranečník/Mor.Ostrava,Plynárny - Dubina
- **915014** Přívoz,Hlučínská/Mor.Ostrava,Plynárny - Kunčice,NH jižní brána
- **915015** Výškovice - Dubina
- **915017** Poruba,Vřesinská - Dubina
- **915018** Hlavní nádraží - Dubina
noční linka
- **915019** Dubina - Martinov
noční linka

3.2. Jiný druh dopravy – sdílená kola, koloběžky a ostatní

Jeden z vlajkových projektů strategického plánu rozvoje města Ostravy je Bikesharing a podpora čisté mobility. Město Ostrava a především stále více jeho obyvatel vnímají cyklistickou dopravu jako rychlou, ekologickou a zdravou formu individuální dopravy, kterou mohou využít i návštěvníci města. Na začátku projektu v roce 2017 byla provedena anketa, která potvrdila zájem obyvatel Ostravy o systém sdílených kol. V roce 2018 začala v Ostravě provozovat službu sdílených kol firma REKOLA Bikesharing s.r.o. Projekt se setkal s velmi pozitivním ohlasem, a proto se přistoupilo k rozšíření do dalších městských obvodů. Následně v roce 2019 společnost REKOLA Bikesharing s.r.o. službu se svými růžovými koly provozovala nezávisle na podpoře města v širším centru přibližně v počtu 130 ks. V roce 2019 vyhrála zakázku na provoz služby bikesharing firma nextbike Czech Republic s.r.o., která bude tuto službu provozovat minimálně i v roce 2026.

Služba v roce 2018 začínala přibližně s dvěma stovkami kol na 39 stanic především v širším centru města. Následně se město vyhodnocení prvního roku provozu rozhodlo přejít k jinému provozovateli (nextbike Czech Republic s.r.o.), který nabídnul levnější provoz a větší pokrytí města. Z pár desítek kol se nabídka v roce 2025 navýšila až na minimálně 1200 kol v měsících červen až září. V období duben – květen a říjen – listopad je nabídka kol o něco nižší, přibližně 800 kol a v zimních měsících je k dispozici 400 kol. Stanoviště pro půjčení a vrácení kola jsou rozmístěna ve všech 23 obvodech města v počtu 380 stanic, přičemž počet stanic stále roste. Nejvytíženější stanice je u obchodního centra Nová Karolina, následována stanicí v Husově sadu a u hlavního vchodu v Komenského sadech.

Jen pro zajímavost, v roce 2024 bylo provedeno 546 tisíc výpůjček, ujelo se 759 tisíc km s průměrem ujeté vzdálenosti na výpůjčku 1,4 km

Sdílená kola fungují na principu prvních 15 minut výpůjčky zdarma, přičemž právě 90 % všech výpůjček je do uvedeného časového limitu. Na každou výpůjčku město v roce 2025 přispívalo 11,33

Kč včetně DPH, což umožňuje provozovateli poskytovat prvních patnáct minut výpůjčky zdarma. Registrovaných uživatelů pro vypůjčení sdíleného kola je přes 94 tisíc uživatelů.

Cena za půjčení kola po překročení 15 minut je za každých dalších 30 minut 25 Kč, přičemž maximální celodenní částka nepřesáhne 300 Kč. Držitel ODIS karty má prvních 30 minut jízdy zdarma.

Obrázek č. 4 – Sdílené kolo společnosti nextbike Czech Republic s.r.o.



Vedle sdílení městských kol, které již v Ostravě fungují, existují také další sdílené dopravní prostředky, které mohou pomoci zlepšení mobility v rámci města a snížení individuální automobilové dopravy. Jedná se o sdílené elektro koloběžky společnosti Lime. Tato služba není dotována z veřejného rozpočtu města jako je tomu u bikesharingu. Celou částku za vypůjčení elektro koloběžky si uživatel hradí sám přes staženou aplikaci ve svém mobilním zařízení. Město však stanovilo podmínku, že tyto dopravní prostředky musejí být odkládány do stanic pro sdílená kola.

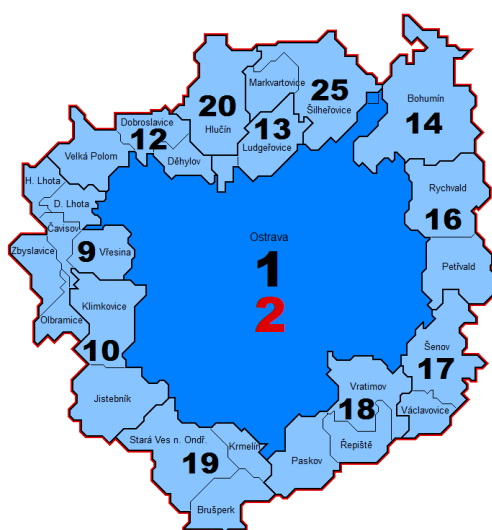
Další iniciativa města pro podporu čisté mobility je projekt na vybudování a provozování nabíjecích stanic pro elektromobily na území města. Nyní je k dispozici 48 veřejných nabíjecích stanic. V rámci města byly doplněny rychlodobíječky na sídlištích, u parkovišť a centrálních budov (11 kW) – využití sloupů veřejného osvětlení nebo samostatných sloupků. Město také pro elektromobily zavedlo bezplatné parkování na místě vyhrazeném pro stání vozidla s parkovací kartou označenou písmeny R nebo A bez nutnosti parkovací karty. Vozidlo musí být opatřeno českou registrační značkou začínající písmeny EL“ (elektromobil).

Nutno také zmínit, že od ledna 2025 platí povinnost pro nové nebo rekonstruované parkovací objekty instalovat infrastrukturu pro elektromobily (příprava kabelového vedení až ke všem stáním).

3.3. Tarifní oblast města Ostravy

Město Ostrava je vymezeno jednou tarifní zónou č. 1 (do 31.12.2020 byla tato zóna označena jako č. 77). Tuto tarifní zónu zahrnuje rozsáhlá tarifní oblast Ostrava XXL – zóna č. 2 (do 31.12.2020 byla tato zóna označena jako č. 78), která vedle území vymezené tarifní zónou č. 1 zahrnuje dále zónu č. 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 25, tj. jedná se o území města Ostravy a přilehlých měst a obcí. V rámci tarifní oblasti Ostrava XXL neplatí pro krátkodobé jízdenky vydané v Tarifu ODIS pro tarifní oblast Ostrava XXL hranice mezi uvedenými tarifními zónami. Pro cestování uvnitř tarifní oblasti Ostrava XXL platí pouze časové omezení dle jednotlivého druhu jízdenky.

Obrázek č. 5 - Tarifní oblast města Ostravy:



MĚSTO OSTRAVA: Zóna č. 1: území města Ostravy – tmavě modré zbarvení

Oblast XXL – zóna č. 2 – tmavě modré zbarvení + světle modré zbarvení:

- 9 Čavisov, Dolní Lhota, Horní Lhota, Olbramice, Vřesina, Zbyslavice
- 10 Jistebník, Klimkovic
- 12 Dobroslavice, Děhylov, Velká Polom
- 13 Ludgeřovice, Hlučín-Bobrovníky
- 14 Bohumín
- 16 Petřvald, Rychvald
- 17 Šenov, Václavovice
- 18 Paskov, Řepiště, Vratimov
- 19 Brušperk, Krmelín, Stará Ves n. Ondřejnicí
- 20 Hlučín
- 25 Markvartovice, Šilheřovice

3.4. Odbavovací systém

Městská hromadná doprava ve městě je zcela bezkontaktní. Na konci června 2016 byla zavedena možnost platby jednotlivého jízdného pomocí bezkontaktní bankovní platební karty. Vzhledem k nemožnosti vydávání dokladu po platbě byl zvolen systém postavený na principech tzv. „londýnského modelu“. Veškeré platby, které proběhnou od 3:00 hod. jednoho dne do 2:59 hod. druhého dne, jsou zúčtovány v clearingovém centru Koordinátora ODIS s.r.o. a na základě tohoto zúčtování je cestujícímu stržena příslušná částka. V případě překročení ceny 24hodinové jízdenky bude cestujícímu účtována cena právě této jízdenky, jedná se tedy o tzv. denní optimalizaci. Systém mohou využít uživatelé karet asociací Visa a Mastercard.

Od 01.01.2020 byl zrušen prodej papírových jízdenek s tím, že již zakoupené papírové jízdenky bylo možno využít do konce března 2020. Nákup jízdného lze v současnosti provést prostřednictvím:

- **Platební karty** - přímo ve vozidle lze pořídit jízdenku pro sebe, dokoupit až pro 4 spolucestující, přepravu psů nebo zavazadel. Dokupovaná elektronická jízdenka platí 60 minut a je přestupní, platí pouze ve vozidlech Dopravního podniku Ostrava a.s. Tento způsob platby využívá denní optimalizaci.
- **Mobilní aplikace - MojeDPO** - jízdenky v mobilní aplikaci je nutno pořídit před nástupem do vozidla. Rozšířená nabídka jízdenek, včetně zlevněných, nákup až 50 jízdenek, on-line platba kartou v aplikaci. Ke stažení pro iOS a Android. Mimo jiné aplikace disponuje vyhledáním aktuálních odjezdů a spojení ze zvolené zastávky v celé síti ODIS v rámci Moravskoslezského kraje, vyhledáním spojení s možností využití bikesharingu a také zde naleznete aktuality z ostravské MHD a informace o mimořádných událostech a plánovaných výlukách na linkách Dopravního podniku Ostrava a.s.
- **KREDITní jízdenka** – jednou z náhrad za papírové jízdenky je možnost zakoupit si tzv. KREDITní jízdenku. Jedná se o tzv. ultralightkarty, která je vybavena čipem, který komunikuje s bezkontaktním odbavovacím systémem ve vozidlech Dopravního podniku Ostrava. KREDITní jízdenka se ve většině případů chová jako přednabitá bezkontaktní platební karta. Pomocí KREDITní jízdenky je možné zakoupit jízdenky také až 50 spolucestujícím a také je možné na KREDITní jízdenku nahrát profil dítěte, které se následně

odbavuje automaticky za zlevněné jízdné včetně optimalizace denního jízdného v ceně 24hodinové jízdenky pro tarifní oblast Ostrava XXL. KREDITní jízdenku je možné dobít shodně jako elektronickou peněženku na ODISce, minimální vklad je stanoven na 100 Kč. Platnost KREDITní jízdenky je stanovena na 365 dní od první operace, resp. nákupu. Po ukončení platnosti lze nahráný nevyježděný kredit přehrát na jinou KREDITní jízdenku. KREDITní jízdenky je možné zakoupit v jízdenkomatu, kde lze následně i dobýjet nový kredit, resp. jej převádět, v prodejnách DPO a u smluvních prodejců. V případě nákupu v prodejnách dopravního podniku, resp. u smluvních prodejců je cena KREDITní jízdenky stanovena na 20 Kč, přičemž je KREDITní jízdenka již přednabita částkou ve výši 100, 200 nebo 500 Kč. V případě nákupu v tzv. jízdenkomatu je cena KREDITní jízdenky stanovena na 0 Kč. KREDITní jízdenka platí pouze ve spojích Dopravního podniku Ostrava.

- **ODISka** - ve vozidle pořídíte jízdenku pro sebe, spolucestující, max. 15 jednoho druhu (obyčejných nebo zlevněných) na jeden nákup. Lze ji využít dvěma základními způsoby, a to jako nosič dlouhodobých časových jízdének a jako elektronickou peněženku. Na ODISce si cestující může aktivovat také produkt Karta ČD sloužící pro nahrání slevových aplikací Českých drah, a.s. a také jejich jízdének přímo na ODISku místo jejich nahrání na samostatnou čipovou kartu In Karta, přičemž ODISka je první takovouto bezkontaktní čipovou kartou, která toto umožňuje.
- **SMS jízdenky** – nákup jízdének pomocí mobilního telefonu, výhodná alternativa k běžným jízdénkám, platí pouze ve spojích Dopravního podniku Ostrava a.s. a platí pro tarifní oblast OSTRAVA XXL (zóna č. 2).

Za zmínku také stojí ODISapka, která byla spuštěna v roce 2020 a umožňuje vyhledat spojení autobusy, vlaky a MHD a koupit jízdenky za výhodnější ceny. Zobrazuje také odjezdy spojů ze zastávek včetně aktuálního spojení. Za tvorbou této mobilní aplikace je Koordinátor ODIS a je vytvořena pro cestování v Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS. Projekt ODISapky byl financován z dotace poskytnuté Moravskoslezským krajem ve výši 8 mil. Kč. ODISapka je k dispozici zdarma ke stažení pro mobilní telefony s operačním systémem Android nebo Apple iOS. Umožňuje zobrazit odjezdy spojů ze zastávek, včetně aktuálního zpoždění, vyhledat spojení v rámci celého Moravskoslezského kraje a systému ODIS (autobusy, vlaky, MHD) a zároveň zakoupit jízdenky za nejvýhodnější ceny v rámci ODIS. ODISapka nalezne několik variant dopravního spojení a umožní na toto spojení ihned zakoupit jízdenku. Cena jízdného je přitom stejně zvýhodněná, jako kdyby cestující platil čipovou kartou ODISka. Cestující přitom vůbec nemusí studovat tarif, ceníky ani pravidla odbavování, neboť aplikace sama spočítá nejvýhodnější jízdné z výchozí do cílové zastávky a toto jízdné cestující v aplikaci zaplatí bankovní kartou přes platební bránu mobilní aplikace. Zakoupená jízdenka je pak v mobilní telefonu zobrazena ve formě QR kódu, který cestující jednoduše zobrazí na displeji a předloží ke kontrole řidiči, průvodčímu nebo pracovníku přepravní kontroly, případně přiloží ke čtečce odbavovacího zařízení ve vozidlech vybavených čtečkami QR kódů. Jízdenky ODISapky lze v tuto chvíli využít ve všech plně integrovaných spojích ODIS s výjimkou linek MHD Karviná, a dále s výjimkou linek MHD Opava a Havířov, které jsou dosud integrovány jen částečně. V ODISapce lze rovněž zakoupit přímo jednotlivé jízdenky pro cesty v jednotlivých městech s výjimkou tří výše jmenovaných a dále jízdenky 24hodinové a vybrané jízdenky třídní a sedmidenní.

Do budoucna se počítá s moderními parkovacími systémy na parkovištích, které umožní bezkontaktní úhradu parkovného ODISkami i platebními kartami. Mezi první parkoviště, které tento systém využívá, je parkoviště v rámci tramvajové smyčky Hlučínská. Jejich uživatelé budou při parkování zvýhodněni, pokud následně využijí městskou hromadnou dopravu nebo sdílená kola. Řidiči, kteří této možnosti využijí, parkují za symbolickou 1 Kč, a to po celý den. Podmínkou je přiložit při vjezdu na

parkoviště u vjezdového stojanu platební kartu, ODISku, Kreditní jízdenku nebo QR kód mobilní aplikace ODISapka, které se následně použijí jako platný jízdní doklad ve vozidlech ODIS (včetně dlouhodobých časových jízdének pro zóny 1, 2, nebo celosíťová). Pokud řidič žádným z těchto médií nedisponuje a chce zlevněné parkovné využít, může si po vjezdu na parkoviště zakoupit v jízdenkovém automatu na tramvajové smyčce Přívoz, Hlučínská KREDITní jízdenku, a tu následně využít pro přepravu ve spojích DPO. Pokud nebyl při vjezdu přiložen ke vjezdovému stojanu nosič s platným jízdním dokladem ODIS, lze nárok na slevu uplatnit i při výjezdu z parkoviště na výjezdovém stojanu, po stisknutí tlačítka „Uplatnit slevu“ a přiložení platební karty, ODISky, KREDITní jízdenky nebo QR kódu mobilní aplikace ODISapka (využitých v době parkování jako platný jízdní doklad ve vozidlech ODIS) ke čtečce výjezdového stojanu parkoviště.

3.5. Smluvní závazky

Město Ostrava má k zajištění dopravní obslužnosti města městskou hromadnou dopravou uzavřenou smlouvu s jediným dopravcem, kterým je Dopravní podnik Ostrava a.s., a to s dobou trvání od 01.01.2025 do 31.12.2039. Smlouva je uzavřena v režimu přímého zadání podle zákona o veřejných službách za splnění podmínek stanovené nařízením (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách přepravy cestujících po železnici a silnici, kdy čl. 5 odst. 2 zmíněného nařízení uvádí, že není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Město je 100% vlastníkem dopravního podniku a vykonává tedy nad ním kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary.

Skutečnost, že smlouva bude uzavřena přímým zadáním, byla již v listopadu roku 2023 uveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie, tak jak udává ustanovení § 19 zákona o veřejných službách. O samotném uveřejnění záměru uzavřít novou smlouvu formou přímého zadání bylo rozhodnuto radou města dne 14.11.2023 usnesením č. 02760/RM2226/48.

Účelem nově uzavřené smlouvy je zajištění dopravních potřeb města a zajištění řádné a plynulé dopravní obslužnosti v územním obvodu města v rámci veřejné přepravy cestujících formou veřejné linkové osobní dopravy a veřejné drážní osobní dopravy a jejich propojením, konkrétně provozováním tramvajové, trolejbusové a autobusové městské hromadné dopravy. Novou smlouvou se město zavázalo poskytovat ze svého rozpočtu dopravnímu podniku v souladu s právními předpisy a v intencích smlouvy finanční plnění ve formě úhrady prokazatelné ztráty, jakožto kompenzaci k pokrytí nákladů vzniklých dopravnímu podniku v důsledku plnění závazku veřejné služby.

Smlouva byla uzavřena na konci roku 2024 na dobu určitou, a to od 01.01.2025 do 31.12.2039 s tím, že doba plnění je rozdělena na jednotlivé kalendářní roky, počínaje prvním kalendářním rokem trvajícím od 01.01.2025 do 31.12.2025. Pro každý kalendářní rok doby plnění bude uzavřen dodatek smlouvy. Konkrétně bude uzavřením dodatku pro každý kalendářní rok stanoven roční rozsah dopravního výkonu, seznam linek dopravní obslužnosti, výchozí finanční model, platební kalendář poskytnuté kompenzace a výchozí model provozních aktiv. Předmětná smlouva včetně jejich příloh je dostupná v registru smluv na internetovém odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/31028784?backlink=chrta> nebo zadáním čísla smlouvy 2743/2024/OD ve vyhledávací registru smluv. Zadáním čísla smlouvy ve vyhledávací se vygenerují i dodatky ke smlouvě, neboť číslo dodatku se odvíjí od čísla smlouvy, kdy se do identifikátoru smlouvy

za číslo roku uvede číslo roku, ve kterém byl dodatek uzavřen a pořadové číslo dodatku, takže dodatek č. 1 má identifikátor 2743/2024/2024/OD/1, dodatek č. 2 má identifikátor 2743/2024/2025/OD2 atd.

Kompenzace je upravena v ustanovení § 23 zákona o veřejných službách. Kompenzace pro jednotlivé kalendářní roky plnění závazku veřejné služby dle smlouvy je určena na základě výchozího finančního modelu plánovaných nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy. Vzor struktury výchozího finančního modelu je dán přílohou č. 2 k vyhlášce č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, v platném znění (dále jen vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu), a tvoří přílohu č. 3 smlouvy. Pro účely naplnění položek výchozího finančního modelu je využita metodika, která tvoří přílohu č. 6 smlouvy. Výchozí finanční model byl sestaven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady známé v době uzavření smlouvy a jejich očekávaný vývoj, a aby čistý příjem nenabýval záporné hodnoty. Čistým příjmem se v souladu s ustanovením § 2 písm. g) vyhlášky o postupech pro sestavení finančního modelu rozumí součet kompenzace a výnosů snížený o náklady. Na základě výchozího finančního modelu město kontroluje, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná a tuto poskytuje ze svého rozpočtu. O nadměrnou kompenzaci se v případě smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě přímého zadání jedná v případě, pokud v kterémkoli roce podle výchozího finančního modelu podíl čistého příjmu k provozním aktivům převýší maximální dovolenou míru výnosu na kapitál podle ustanovení § 7 vyhlášky o postupech pro sestavení finančního modelu ve výši 7,5 % ročně z provozních aktiv vymezených v ustanovení § 6 vyhlášky o postupech pro sestavení finančního modelu. Po dobu trvání závazku veřejné služby dle smlouvy nesmí celková roční výše vyplacené kompenzace přesáhnout částku, v jejímž důsledku by podíl čistého příjmu k provozním aktivům převýšil maximální dovolenou míru výnosu na kapitál. Vzor výchozího modelu provozních aktiv tvoří přílohu č. 5 smlouvy.

Město Ostrava má také uzavřenou smlouvu s Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje městskou hromadnou dopravou, která je uskutečňovaná pro potřeby příměstských oblastí města Ostravy, a to na území sousedních obcí (Bohumín, Budišovice, Čavisov, Dolní Lhota, Hlučín, Horní Lhota, Klimkovice, Kyjovice, Ludgeřovice, Markvartovice, Paskov, Petřvald, Rychvald, Řepiště, Šenov, Šilheřovice, Václavovice, Vratimov, Vřesina). Smlouva je uzavřena na základě zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, kdy poskytovatelem finančního příspěvku je Moravskoslezský kraj a příjemcem město Ostrava. Smlouva je uzavřena na dobu 10 let s trváním od 01.01.2025 do 31.12.2034 s tím, že smlouva může být vypovězena bez udání důvodu. Celková výše finančního příspěvku pro příslušný kalendářní rok (t) je rovna výši finančního příspěvku pro předchozí kalendářní rok (t-1) navýšeného o průměrný roční index spotřebitelských cen vyhlášený Českým statistickým úřadem (dále jen „inlace“) za rok (t-2). Finanční příspěvek byl prvně poskytnut v roce 2025 ve výši, která je rovna částce předběžného odborného odhadu na rok 2024 stanoveného dopravcem navýšené o inflaci roku 2023, a činil 31 411 186 Kč.

Město Ostrava má také uzavřené smlouvy s obcemi uvedenými v předešlém odstavci, a to na základě zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, a to na dobu 10 let s platností od 01.01.2025 do 31.12.2034 s tím, že smlouva může být vypovězena bez udání důvodu. Smlouva je uzavřena s každou obcí zvlášť, přičemž předmětem závazku je povinnost obce poskytnout městu Ostrava finanční příspěvek na zajištění provozu městské hromadné dopravy, uskutečňované pro potřeby právě dané obce a závazek příjemce, tedy města Ostravy, finanční příspěvek přijmout a užít v souladu s jejím účelovým určením a za podmínek stanovených danou smlouvou. Rozsah dopravní obslužnosti a výše finančního příspěvku na daný kalendářní rok je vždy stanoven dodatkem ke smlouvě. Celková výše finančního příspěvku pro příslušný kalendářní rok je stanovena jako kompenzace za veřejné služby vypočtené v souladu s vyhláškou č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, v platném znění, a je účelově

určený k úhradě nákladů spojených se zajištěním dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících městskou hromadnou dopravou v příměstské oblasti v daném výkonovém rozsahu. Kompenzaci za veřejné služby tvoří prokazatelná ztráta, která je vypočtena jako rozdíl mezi součtem oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazku veřejné služby včetně přiměřeného zisku a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazku veřejné služby.

3.6. Vývoj kompenzace pro zajištění provozu městské hromadné dopravy

Výše kompenzace pro zajištění provozu městské hromadné dopravy pro období nadcházejících 7 let, tj. roky 2026 - 2032, bude vycházet z výše kompenzace hrazené v předcházejících letech. Rozsah kompenzace z veřejného rozpočtu města Ostravy na zajištění provozu městské hromadné dopravy bude každoročně upřesňován na základě ekonomického vývoje aktuálních finančních možností města Ostravy a schváleného rozpočtu. Rozsah kompenzace je a bude závislý na vývoji přepravních potřeb cestujících, na zvyšování či snižování přepravních výkonů v souvislosti s poptávkou po přepravě. Do výše kompenzace se také promítne aktivita města v pořádání kulturních a sportovních akcí, výstavba a rozvoj infrastruktury a také aktivita soukromého sektoru, např. výstavba průmyslových zón, kdy je následně nutné zajistit přepravní poptávku osob na nově vzniklá pracovní místa. Kompenzace se dále bude odvíjet od vzniku nepředvídatelných skutečností majících vliv na zvýšení nákladů anebo pokles výnosů.

Nepředvídatelné skutečnosti mající vliv na zvýšení nákladů jsou takové skutečnosti, které nemohl dopravce objektivně předvídat při sestavení výchozího finančního modelu a při výpočtu kompenzace na příslušný kalendářní rok, a jejichž vznik nemohl objektivně ovlivnit. Jedná se zejména o následující skutečnosti: změna cen (popř. spotřebovaného množství) vstupů (např. ceny energií a pohonných hmot, náhradních dílů, subdodavatelských služeb apod.); změna % poměru mezi poměrem vykonávané veřejné služby a podnikatelskými aktivitami (tedy činnost, která nespadá do závazku veřejné služby); legislativní změny mající dopad do mzdové oblasti dopravce a jeho subdodavatelů; změna rozsahu dopravní infrastruktury; změna rozsahu činností údržby; změna počtu členů statutárních orgánů dopravce, nebo změna kompenzační vyhlášky stanovující maximální odměnu členů statutárních orgánů dopravce; legislativní změny v oblasti kybernetické bezpečnosti; změna cen jízdného; legislativní úprava výše sazby DPH; čerpání nových investičních úvěrů; legislativní změna v oblasti zodpovědného a udržitelného přístupu k investování a byznysu (ESG), která bude mít dopad na veřejnou službu dopravce; změna mzdových nákladů dopravce v návaznosti na uzavření nové kolektivní smlouvy nebo dodatku ke kolektivní smlouvě mezi odborovými organizacemi a dopravcem po dobu platnosti této smlouvy; dodatečné požadavky města jako objednatele, které se promítnou u dopravce jako nutné investice nebo dodatečné náklady; změna investičního plánu, změna odpisového plánu (změna výše odpisů oproti výchozímu finančnímu plánu); změna rozsahu, struktury a organizace dopravní obslužnosti; mimořádné situace (zejména války, kalamitní stavy, stávky, pandemie a jiná krizová opatření státu, jiné externí a interní mimořádné situace); změny standardů kvality; mimořádný vklad majetku, nabytí nebo zcizení majetku, která může vyvolat dodatečné náklady nebo výnosy na straně dopravce a jiné legislativní změny a změny technických předpisů, které budou mít dopad na veřejnou službu poskytovanou dopravcem.

Nepředvídatelné skutečnosti mající vliv na pokles výnosů jsou takové skutečnosti, jejichž vznik nemohl dopravce objektivně předvídat při sestavení výchozího finančního modelu a při výpočtu kompenzace na příslušný kalendářní rok, a které nemohl ve skutečnosti objektivně ovlivnit. Jedná se také o případy snížení tržeb z jízdného vzniklé v důsledku změny tarifu a dále o snížení tržeb z

jízdného v důsledku změn v parametrech rozhodných pro dělbu tržeb mezi dopravci zapojenými do ODIS jako je rozšíření dopravního integrovaného systému, zásadní změny v kritériích financování a významná změna v poměru dopravních výkonů.

Tabulka č. 1 - Kompenzace na provoz městské hromadné dopravy:

Rok	Kompenzace poskytnutá dopravnímu podniku z rozpočtu města v Kč
2021	1 574 069 000
2022	1 994 636 000
2023	2 041 984 000
2024	2 005 264 000
2025	2 177 863 000

Roky 2021 až 2024 představuje skutečně poskytnutou kompenzaci, rok 2025 představuje v době vyhotovování tohoto plánu pouze plánovanou kompenzaci, kdy skutečnost se může následně lišit. V kompenzaci je zahrnuta i částka finančního příspěvku, kterou městu poskytuje Moravskoslezský kraj a obce, s nimiž má město uzavřenou smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti městskou hromadnou dopravou jejich území, tak jak je popsáno v předešlé podkapitole.

Tabulka č. 2 – Fin. příspěvek na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje MHD:

	Finanční příspěvek poskytnutý městu Ostrava v Kč			
Poskytovatel	2022	2023	2024	2025
Moravskoslezský kraj	28 818 359	24 788 882	26 183 682	29 301 222
Bohumín	172 956	113 007	122 197	149 992
Budišovice	95 745	100 912	107 136	115 685
Čavisov	90 105	95 256	100 824	108 870
Dolní Lhota	338 115	357 985	378 343	408 530
Hlučín	7 456 818	5 871 548	6 229 751	7 129 110
Horní Lhota	113 165	119 403	126 628	136 732
Klimkovice	2 324 672	1 489 925	1 880 388	1 937 684
Kyjovice	136 223	143 931	152 431	164 593
Ludgeřovice	1 823 405	1 324 853	1 417 557	1 758 006
Markvartovice	600 302	484 070	511 569	586 589
Paskov	1 136 317	879 974	948 617	1 091 619
Petřvald	2 137 186	1 936 880	2 736 552	2 971 908
Rychvald	3 355 898	2 501 698	2 548 735	2 982 190
Řepiště	1 401 842	1 065 166	1 143 582	1 324 916
Šenov	2 939 572	2 128 636	2 369 674	2 787 978
Šilheřovice	434 702	350 533	370 447	424 772
Václavovice	1 110 381	804 078	756 164	889 470
Vratimov	3 948 232	2 984 071	3 164 697	3 654 013
Vřesina	479 851	508 444	536 943	579 786

I zde rok 2025 představuje plánovaný finanční příspěvek, kdy skutečnost se následně může lišit.

4. Veřejné služby v přepravě cestujících nezajišťované městem - příměstská veřejná linková doprava

Příměstská autobusová doprava není veřejná doprava zajišťována přímo statutárním městem Ostrava, nicméně město se na jejím zajištění podílí tak, že poskytuje finanční příspěvek na kompenzaci ztráty z provozu autobusových linek. Příměstská autobusová doprava je v kompetenci Moravskoslezského kraje ve spolupráci s obcemi spadajícími do jeho správního obvodu. Na základě zákona o veřejných službách, kterým je sledována adaptace právního řádu ČR na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, byla Moravskoslezským krajem vypsána výběrová řízení na autobusové dopravce ve věci zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou v Moravskoslezském kraji. Územní obvod Moravskoslezského kraje je rozdělen do 16 provozních oblastí (Bílovecko, Bruntálsko, Českotěšínsko, Frýdecko-Místecko, Frýdlantsko, Havířovsko, Hlučínsko, Jablunkovsko a Třinecko, Karvinsko, Krnovsko, Novojičínsko východ, Novojičínsko západ, Opavsko, Orlovsko, Rýmařovsko, Vítkovsko). Každá oblast má svého dopravce vybraného na základě veřejných zakázek.

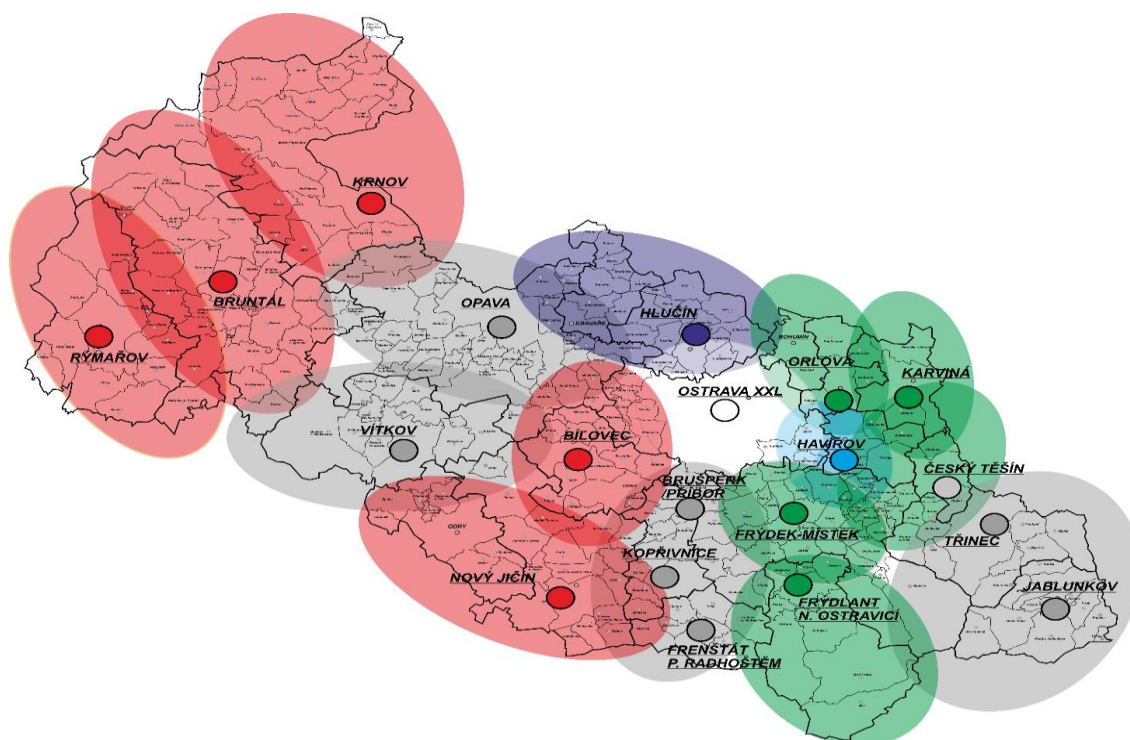
Kraj zabezpečuje základní dopravní obslužnost, což je zabezpečení dopravní obslužnosti po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět a k trvale udržitelnému rozvoji územního období kraje. Rozsah základní dopravní obslužnosti byl zastupitelstvem kraje mimo jiné stanoven po všechny dny v týdnu, a to v rozsahu všech spojů ve dnech pondělí až pátek a vybraných spojů do zaměstnání o sobotách a nedělích a státem uznaných svátků (převážně dvou párů spojů). Veškerá dopravní obslužnost nad rámec základní dopravní obslužnosti je hrazena statutárním městem Ostrava, kdy toto je právě ošetřeno smlouvami s Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku. Smlouvy jsou nastaveny tak, že dopravní obslužnost bude poskytována v souvislosti s vývojem přepravních potřeb souvisejících se zvýšením či snížením počtu cestujících, rozvojovými aktivitami kraje a samotného statutárního města Ostravy a dalších měst a obcí, ekonomickými faktory s celostátním dopadem a dalších vlivů majících význam z hlediska rozsahu veřejné dopravy.

Města Ostravy se dotýká 9 provozních oblastí, a to Orlovsko, Karvinsko, Novojičínsko východ, Opavsko, Vítkovsko, Bílovecko, Frýdecko-Místecko, Hlučínsko a Havířovsko. Z jednotlivých výběrových řízení vzešel dopravce, se kterým Moravskoslezský kraj uzavřel smlouvu na dobu 10 let. Taktéž byla uzavřena smlouva o zajištění dopravní obslužnosti na území Moravskoslezského kraje veřejnou linkovou dopravou pro každou oblast zvlášť mezi statutárním městem Ostrava a Moravskoslezským krajem na období 10 let. Smlouvami se statutární město Ostrava zavázalo každoročně po dobu 10 let poskytovat Moravskoslezskému kraji finanční příspěvek, který je po dobu prvních 3 let platnosti smlouvy neměnný a v následujícím období bude činit maximálně určený procentuální podíl z celkové kompenzace hrazené Moravskoslezským krajem. Samotná účinnost jednotlivých smluv se odvíjí od doby, kdy nabyla účinnosti smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících dle výběrového řízení na autobusového dopravce v dané oblasti, tedy kdy nabyla účinnosti smlouva mezi Moravskoslezským krajem a vybraným dopravcem pro danou oblast.

Výjimku v době platnosti smlouvy tvoří oblast Havířovsko, kdy tato oblast byla rozdělena na oblast Havířovsko 1 a Havířovsko 2 z důvodu délky platnosti smlouvy. Oblast Havířovsko 1 je s délkou trvání smlouvy na 10 let a oblast Havířovsko 2 byla uzavřena s délkou trvání smlouvy nejdéle na 4 roky do 31.12.2024, kdy však v prosinci roku 2024 došlo k uzavření dodatku č. 1 ke smlouvě s tím, že

doba trvání se prodlužuje do 31.12.2026, respektive dodatkem bylo stanoveno, že provozní oblast Havířovsko 2 se slučuje s provozní oblastí Havířovsko 1. Smlouva byla koncipována oproti jiným oblastem pouze na 4 roky, neboť se zde předpokládalo, že dopravní obslužnost bude poté zajišťována vozidly poháněnými vodíkem na základě vyhlášení nové veřejné zakázky. Vzhledem k složité a specifické situaci v oblasti vodíkového pohonu bylo však zapotřebí trvání stávající smlouvy prodloužit.

Obrázek č. 6 - Mapa provozních oblastí:



Na území města Ostravy v rámci zajištění dopravní obslužnosti příměstskou dopravou jednotlivých provozních oblastí dopravu zajišťují 3 dopravci, a to Z-Group bus a.s. (Novojičínsko východ, Opavsko a Vítkovsko), Transdev Morava s.r.o. (Bílovecko) a Transdev Slezsko, a.s. (Frýdecko-Místecko, Havířovsko I, Hlučínsko, Karvinsko a Orlovsko).

Tabulka č. 3 - Přehled platnosti a financování provozních oblastí:

OBLAST	Platnost smlouvy od - do	Roční podíl finančního příspěvku SMO po dobu prvních 3 let v Kč	Výše ročního podílu finančního příspěvku města Ostravy po celou dobu platnosti smlouvy (zbývajících 7 let) v %	Podíl MS kraje na celkovém financování dopravní obslužnosti kraje v %
Opavsko	06/2019 - 06/2029	295 000	0,5684	95
Vítkovsko	06/2019 - 06/2029	504 383	1,5083	94

Bílovecko	06/2019 - 06/2029	440 930	1,1835	94
Frýdecko-Místecko	06/2019 - 06/2029	546 287	1,7859	91,5
Hlučínsko	06/2020 - 06/2030	984 383	3,32	86
Karvinsko	06/2018 - 06/2028	335 697	1,1635	85
Orlovsko	06/2018 - 06/2028	481 699	1,2097	85
Novojičínsko východ	12/2018 - 12/2028	468 154	0,7164	93
Havířovsko 1	01/2021 - 12/2030	96 767	0,1765	90
Havířovsko 2	01/2021 - 12/2026	1 031 233	4,9194	89

Z tabulky je patrné, že platnost smluv u vybraných oblastí se krátí, což značí, že Moravskoslezským krajem budou vypsána výběrová řízení na autobusové dopravce ve věci zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou jednotlivých oblastí v Moravskoslezském kraji. Město Ostrava tedy i do budoucna plánuje na základě smluvního závazku s krajem poskytovat finanční příspěvky na zajištění dopravní obslužnosti svého území příměstskou dopravou.

4.1. Oblast Novojičínsko východ

Oblast se nachází v okolí města Nový Jičín, které se nachází 34 km jihozápadně od města Ostravy na řece Jičince. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 883xxx:

- **883331** Ostrava - Stará Ves nad Ondřejnicí – Petřvald – Mošnov
- **883333** Ostrava – Mošnov
- **883370** Ostrava – Krmelín – Paskov – Řepiště
- **883371** Ostrava – Brušperk - Hukvaldy
- **883373** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Kateřinice – Příbor – Kopřivnice
- **883374** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Trnávka
- **883376** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Fryčovice – Příbor – Kopřivnice
- **883379** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Petřvald
- **883641** Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava
- **883664** Frenštát pod Radhoštěm – Příbor – Mošnov – Ostrava
- **883670** Nový Jičín – Sedlnice – Mošnov – Ostrava

Oblast je obsluhována od prosince roku 2018 dopravcem Z-Group bus a.s. (dříve pod názvem ČSAD Vsetín a.s.) se smluvním koncem v prosinci roku 2028. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 1602/2017/OD (ev.č. kraje: 02705/2017/DSH) dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2991970?backlink=f1s0e>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od prosince roku 2028 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.2. Oblast Orlovsko

Oblast se nachází v okolí města Orlová, které se nachází 18,7 km východně od města Ostravy. Oblast bezprostředně sousedí s Karvinskem, Orlovskem a městem Ostrava. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 874xxx:

- **874535** Karviná – Orlová – Petřvald - Ostrava
- **874543** Karviná – Dětmovice – Dolní Lutyně – Rychvald – Ostrava
- **874550** Orlová – Petřvald Šenov – Vratimov- Ostrava, Hrabůvka
- **874552** Orlová – Petřvald – Ostrava
- **874553** Karviná – Dětmovice – Orlová – Rychvald – Ostrava
- **874554** Orlová – Petřvald – Ostrava
- **874555** Bohumín - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2018 dopravcem Transdev Slezsko, a.s. (dříve pod názvem ČSAD Karviná a.s.) se smluvním koncem v červnu roku 2028. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 1046/2016/OD (ev.č. kraje: 01729/2016/DSH), která byla uzavřena v květnu roku 2016, tedy ještě před účinností povinnosti zveřejňovat vybrané druhy závazků v registru smluv. Z tohoto důvodu není možno smlouvu v registru smluv dohledat.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2028 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.3. Oblast Karvinsko

Oblast se nachází v okolí města Karviná, které se nachází 18 km východně od města Ostravy na řece Olši. Oblast bezprostředně sousedí s Orlovskem, Havířovskem, Českotěšínskem. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 873xxx:

- **873531** Karviná – Orlová – Petřvald – Ostrava
- **873532** Karviná – Orlová – Petřvald – Ostrava
- **873534** Karviná – Doubrava – Orlová – Petřvald - Ostrava
- **873553** Karviná – Dětmovice – Orlová – Rychvald - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2018 dopravcem Transdev Slezsko, a.s. (dříve pod názvem ČSAD Karviná a.s.) se smluvním koncem v červnu roku 2028. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 1045/2016/OD (ev.č. kraje: 01712/2016/DSH), která byla uzavřena v květnu roku 2016, tedy ještě před účinností povinnosti zveřejňovat vybrané druhy závazků v registru smluv. Z tohoto důvodu není možno smlouvu v registru smluv dohledat.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2028 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem

s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

Dle Plánu dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje na období 2022 – 2026 do uvedené provozní oblasti přejde také provoz linek č. 912533 a 912583 z provozní oblasti Havířovsko 1. V souvislosti s vysokou provozní provázaností s oblastí Orlovsko se také počítá pro nadcházející etapu zajištění dopravní obslužnosti se sloučením oblasti Karvinsko s oblastí Orlovsko.

4.4. Oblast Opavsko

Oblast se nachází v okolí města Opavy, které je statutárním městem v Moravskoslezském kraji na řece Opavě. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován jednou linkou plně zařazenou do ODIS a je jí přiděleno licenční číslo 902xxx:

- **902270** Opava – Nové Sedlice – Mokré Lazce – Hrabyně – Velká Polom - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem Z-Group bus a.s. (dříve pod názvem ČSAD Vsetín a.s.) se smluvním koncem v červnu roku 2029. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 2989/2017/OD (ev.č. kraje 02312/2018/DSH) dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5139244?backlink=6jgwx>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od prosince roku 2028 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.5. Oblast Vítkovsko

Oblast se nachází v okolí města Vítkov, které se nachází v okrese Opava. Oblast bezprostředně sousedí s Bíloveckem, Bruntálskem, Opavskem a Novojičínskem. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován jednou linkou plně zařazenou do ODIS a je jí přiděleno licenční číslo 903xxx:

- **903678** Vítkov – Bílovec - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem Z-Group bus a.s. (dříve pod názvem ČSAD Vsetín a.s.) se smluvním koncem v červnu roku 2029. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 3409/2017/OD (ev.č. kraje 06528/2017/DSH) dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/4388904?backlink=9mjjq>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2029 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.6. Oblast Bílovecko

Oblast se nachází v okolí města Bílovec, které se nachází v okrese Nový Jičín. Oblast bezprostředně sousedí s Opavskem, Vítkovskem, Novojičínskem západ a Novojičínskem východ. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 884xxx:

- **884270** Opava – Hrabyně – Ostrava
- **884285** Háj ve Slezsku, Smolkov – Dobroslavice – Děhylov – Ostrava
- **884286** Opava – Hradec nad Moravicí – Hlubočec – Hrabyně – Ostrava - Vratimov
- **884287** Pustá Polom – Kyjovice – Horní Lhota – Velká Polom – Ostrava
- **884288** Zbyslavice – Velká Polom – Ostrava
- **884628** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Jistebník – Bílovec
- **884671** Skřipov – Těškovice – Bítov – Klimkovice – Ostrava
- **884672** Bílovec – Slatina – Tísek – Klimkovice – Ostrava
- **884673** Březová – Fulnek – Bílovec – Velké Albrechtice – Ostrava
- **884674** Hlubočec – Pustá Polom – Zbyslavice- Klimkovice - Ostrava
- **884675** Skřipov – Těškovice – Klimkovice – Ostrava
- **884677** Nový Jičín – Studénka – Klimkovice - Ostrava
- **884678** Vítkov – Fulnek – Bílovec – Klimkovice - Ostrava
- **884679** Zbyslavice – Klimkovice – Vřesina - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem Transdev Morava s.r.o. se smluvním koncem v červnu roku 2029. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 2988/2017/OD (ev.č. kraje 03882/2017/DSH) dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/3893612?backlink=i9dn8>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2029 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.7. Frýdecko-Místecko

Oblast se nachází v okolí města Frýdek-Místek, které je v podhůří Beskyd na soutoku řek Ostravice a Morávky. Do oblasti Frýdecko-Místecka jsou zařazeny autobusové linky či jejich části zabezpečující zejména přepravu z Ostravy do Frýdku-Místku a dále ve směru do obcí ležících v Podbeskydích, zejména pak tah ve směru do Frenštátu pod Radhoštěm. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 863xxx:

- **863351** Ostrava – Paskov – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- **863352** Ostrava – Vratimov – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- **863354** Ostrava – Vratimov - Frýdek-Místek
- **863383** Řepiště – Sedliště – Kaňovice – Šenov - Ostrava
- **863385** Ostrava – Nošovice

- **863386** Ostrava, Svinov – Nošovice
- **863387** Žermanice – Lučina – Bruzovice – Šenov - Ostrava
- **863980** Ostrava – Paskov – Frýdek-Místek – Frenštát p.R. – Rožnov p.R.
- **863985** Ostrava – Paskov – Frýdek-Místek – Metylovice – Frenštát p.R. – Rožnov p.R.

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem Transdev Slezsko, a.s. (dříve pod názvem ČSAD Karviná a.s.) se smluvním koncem v červnu roku 2029. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 1162/2018/OD (ev.č. kraje: 08311/2018/DSH), dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/8333707?backlink=iwcg1>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2029 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.8. Hlučínsko

Oblast se nachází v okolí města Hlučína, které se nachází 10 km severozápadně od Ostravy a bezprostředně sousedí s Opavskem. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 904xxx:

- **904075** Hlučín – Děhylov – Ostrava, Poruba
- **904281** Třebom – Sudice – Kobeřice – Dolní Benešov – Hlučín - Ostrava, Přívoz
- **904282** Píšť – Závada – Bohuslavice – Hlučín – Ostrava, Přívoz
- **904283** Kobeřice – Štěpánkovice – Kravaře – Bolatice – Dolní Benešov – Hlučín - Ostrava
- **904285** Štítina – Mokré Lazce - Háj ve Slezsku – Dobroslavice – Děhylov – Ostrava
- **904290** Hať – Hlučín – Ostrava, Přívoz
- **904292** Strahovice – Chuchelná – Píšť – Hlučín – Ostrava, Přívoz
- **904555** Bohumín - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2020 dopravcem Transdev Slezsko, a.s. (dříve pod názvem ČSAD Karviná a.s.) se smluvním koncem v červnu roku 2030. Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 2987/2017/OD (ev.č. kraje: 05845/2018/DSH), dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/7173255?backlink=qvh15>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od června roku 2029 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

4.9. Havířovsko

Oblast se nachází v okolí města Havířova, které se nachází 11 km jihovýchodně od Ostravy na řece Lučině. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován linkami plně zařazenými do ODIS a jsou jim přiděleny licenční čísla 912xxx:

- **912440** Havířov, Šumbark – Šenov – Ostrava, Hranečnick – Vratimov
- **912441** Havířov – Šenov – Ostrava, Hranečnick – Ostrava, ÚAN
- **912442** Havířov – Ostrava, Hranečnick
- **912443** Těrlicko – Havířov – Ostrava, ÚAN
- **912444** Havířov – Šenov – Ostrava, Kunčice – Ostrava, Hrabová
- **912445** Havířov – Ostrava, Poruba
- **912448** Havířov – Vratimov - Ostrava

Oblast je rozdělena na Havířovsko 1 a Havířovsko 2, přičemž Havířovsko 1 je s dobou trvání smlouvy 10 let do konce roku 2030 a Havířovsko 2 je s dobou trvání smlouvy do konce roku 2026. Smlouva na oblast Havířovsko 2 byla původně uzavřena s délkou trvání nejdéle na 4 roky do 31.12.2024, kdy však v prosinci roku 2024 došlo k uzavření dodatku č. 1 ke smlouvě s tím, že doba trvání se prodlužuje do 31.12.2026, respektive dodatkem bylo stanoveno, že provozní oblast Havířovsko 2 se slučuje s provozní oblastí Havířovsko 1. Kratší doba platnosti smlouvy byla dána specifickým kritériem výběrového řízení, kdy linky mají být do budoucna zajištěny autobusy na vodíkový pohon. Kratší délka trvání smlouvy byla nastavena z hlediska řešení technické vybavenosti potřebné k provozu autobusů na vodíkový pohon, což je zejména plnicí vodíková stanice s kapacitou, která odbaví několik vozů do pár minut. Vzhledem k složité a specifické situaci v oblasti vodíkového pohonu bylo však zapotřebí trvání stávající smlouvy prodloužit.

Oblast je obsluhována dopravcem Transdev Slezsko, a.s. (dříve pod názvem ČSAD Karviná a.s.) Finanční příspěvky na zajištění této oblasti jsou kraji poskytovány na základě smlouvy č. 0533/2020/OD (ev.č. kraje: 06778/2020/DSH) pro oblast Havířovsko 1 dostupné v registru smluv na internetové odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/14349312?backlink=h023p>. Pro oblast Havířovsko 2 jsou finanční příspěvky poskytovány na základě smlouvy č. 0532/2020/OD (ev.č. kraje: 06799/2020/DSH) dostupné v registru smluv na internetovém odkaze: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/14349064?backlink=5axur>, kdy je zde i k dispozici dodatek č. 1 ke smlouvě pod č. 0532/2020/2024/OD/1 (ev.č. kraje: 06799/2020/DSH/1) pod odkazem: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/33722089?backlink=4jsio>.

Po provedení nového výběrového řízení na dopravce bude oblast od ledna roku 2031 provozována na základě nové smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje vysoutěženým dopravcem s tím, že tomuto bude předcházet uzavření nové smlouvy mezi městem a Moravskoslezským krajem o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou dané oblasti.

5. Ekologie a komfort v městské hromadné dopravě města Ostravy

Dopravní podnik Ostrava je průkopníkem v oblasti ekologie v městské hromadné dopravě v České republice. Od dubna 2021 je jejich vozový park tvořen výhradně ekologickými vozidly, která jsou poháněna stlačeným zemním plynem (CNG) nebo elektřinou. DPO je tak prvním velkým dopravním

podnikem v České republice, který dosáhl 100% bezdieselového vozového parku. Zbývající diesellové autobusy jsou používány pouze jako zálohy pro případy poruch, anebo nějakých jiných mimořádných událostí. Dopravní podnik se aktivně podílí na snižování emisí a hluku ve městě a přispívá k ochraně životního prostředí. Díky svému ekologickému přístupu je vzorem pro ostatní dopravní podniky v České republice.

Automobilová doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší. Tím, že se teď i v budoucnosti bude více využívat alternativních pohonů ve veřejné dopravě a městská veřejná doprava bude současně atraktivní alternativou vůči používání osobních aut, přispěje se tak ke snižování emisí oxidu uhličitého a znatelně se tak zlepší prostředí, v němž žijeme.

V následujících letech dopravní podnik plánuje zahájení veřejných zakázek na pořízení nových velkokapacitních tramvají, většího počtu elektrobusů a několika dalších parciálních trolejbusů, čímž bude vytvořen předpoklad pro uspokojivou obnovu vozidel v následujících letech. Opakovaně bude zahájena příprava rozvoje vodíkové mobility, ovšem v redukováném rozsahu. Pro většinový podíl pořizovaných vozidel je dopravní podnik připraven žádat o podporu z dotačních fondů, vyjma velkokapacitních tramvají, kde taková podpora není dosažitelná. Dříve připravené podklady zakázek umožní zahájit realizaci doplnění vybavení tramvají Škoda 39T o antikolizní zařízení, které je již provozováno ve flotile tramvají Stadler, a současně i o technologie revitalizace vzduchu a provonění interiéru. Kompletně ve všech vozidlech městské hromadné dopravy bude dále nově zprovozněna technologie automatického počítání cestujících, která kromě informovanosti cestujících přispěje zejména k efektivnějšímu plánování přepravních kapacit. Realizace tohoto projektu je možná také díky získané podpoře Integrovaného regionálního operačního programu. V rámci projektu E-paper budou na označnky všech tramvajových zastávek osazeny elektronické jízdní řády, které mohou navíc přenášet i aktuální dopravní informace. Na dalších 13 tramvajových zastávkách budou obnoveny přístřešky, a to v rámci II. etapy obnovy mobiliáře na zastávkách. K rozsáhlejší stavební rekonstrukci zastávek, zajišťujícím bezbariérový nástup, dochází na tramvajových zastávkách Fakultní nemocnice, Provaznická a Kunčičky kostel. Úsilí bude vyvíjeno také ve snaze o zahájení dlouho očekávané estetizace zastávky Karolina. V rámci dopravní infrastruktury bude vrcholit projektová příprava, která bude směřovat k zahájení stavby nabíjecích stanic na smyčkách Michálkovice a Mírová. Nové nabíjecí stanice budou následně obsluhovat již dříve pořízené parciální trolejbusy, a to na linkách, kde nahradí autobusy se spalovacími motory. Na celkem osmi smyčkách, včetně dvou zmíněných, dojde k celkové obnově sociálního zázemí pro zaměstnance. DPO plánuje přinést v následujících letech generační změnu v technologii řízení dopravy. Vzhledem k tomu, že se jedná o základní systém datové, ale i hlasové komunikace mezi vozidly a centrálními prvky, nemusí být tato změna sice na první pohled postřehnutelná pro cestující, o to větší je ale její význam pro efektivní a spolehlivé řízení dopravního provozu dopravního podniku v budoucích letech. Nový systém řízení veřejné dopravy navíc navazuje na již probíhající obdobný projekt města Ostravy pro řízení silniční dopravy.

Vývoj dalších investic je dán Dlouhodobým plánem investic dopravního podniku. Jde o strategický dokument, který stanovuje investiční potřeby DPO na několik následujících let. V tomto případě od roku 2025 do roku 2031. Zahrnuje plán obnovy vozového parku, rozvoj infrastruktury a další klíčové projekty nezbytné pro zajištění kvalitních služeb městské hromadné dopravy. Součástí plánu je také identifikace zdrojů financování těchto investic, ať už z vlastních prostředků, úvěrů nebo dotačních titulů. Plán analyzuje současný stav, identifikuje potřeby a návrhy optimálního řešení pro budoucí rozvoj městské hromadné dopravy v Ostravě, vše zároveň podle strategie dopravního podniku a Strategického plánu města Ostravy. Dlouhodobý plán investic je živý dokument, který se dvakrát ročně pravidelně aktualizuje, k 30. červnu a 31. prosinci. Aktualizace reflektují změny v cenách, nové technologické trendy, legislativní úpravy, dotační příležitosti, nebo změny v prioritách města a

dopravního podniku. Dlouhodobý plán slouží jako transparentní komunikační nástroj mezi dopravním podnikem a městem. Poskytuje jasný přehled o plánovaných investicích, jejich časovém harmonogramu a finančních nárocích. Tato transparentnost usnadňuje rozhodovací procesy a umožňuje sladění priorit mezi dopravním podnikem a městem.

Za zmínku stojí i skutečnost, že dopravní podnik v roce 2024 uzavřel smlouvu se společností BUSE s.r.o. na dodávku systému automatického počítání cestujících (APC). Systém APC je systém pro automatické počítání cestujících ve vozidlech pracující s infračerveným paprskem ve dveřním prostoru, přičemž tento se skládá ze dvou částí. Systém APC sleduje nástupy, resp. výstupy cestujících ve všech dveřích vozidla a tím i aktuální počet cestujících ve vozidle, přičemž je požadováno rozlišování, zdali se jedná o dospělou osobu, dítě či kolo, koloběžku, vozík pro invalidy či dětský kočárek. Počítání cestujících probíhá vždy ve vztahu k zastávce, ve které se vozidlo nachází, a to i v případě, že dojde k opětovnému zastavení v zastávce a opětovnému odbavení cestujících. Systém bude postupně instalován až do 500 vozidel (autobusy, trolejbusy, tramvaje).

5.1. Pohon na zemní stlačený plyn CNG

Významný přínos pro zlepšení životního prostředí v Ostravě a současně úsporu nákladů na provoz autobusů městské hromadné dopravy představuje využití nízkopodlažních autobusů s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG). Ty nahradily podstatnou část „dieselového“ vozového parku a staly se tak základním zdrojem pohonu autobusů v Ostravě. Dřívější investice Dopravního podniku Ostrava do pořízení autobusů s pohonem na zemní plyn přinesla snížení vypouštění oxidu uhličitého o cca 980 t ročně. Součástí jejich pořízení bylo také vybudování plnicích na CNG v Ostravě-Martinově a na Hranečnicku. Dvěma CNG plnicemi zařízeními se navíc ušetří řidičům dopravního podniku a vozidlům v součtu 500 km denně na přejezdech, což je značný ekologický dopad.

CNG plnička na Hranečnicku díky vyšší kapacitě umožňuje využití i pro externí subjekty, například Městskou policii Ostrava. Jedná se o nejsilnější plnicí stanici ve střední Evropě a největší stanici v České republice. Speciální hyper výkonné kompresory o celkové kapacitě 3.500 – 4.000 kubíků, umožňují této stanici plnit desítky ekologických autobusů za hodinu.

Co se týče městské hromadné dopravy má město Ostrava další prvenství, a to je pořízení dvou doubledeckerů na CNG, které jsou sezónně využity na lince č. 915088 propojující velké ostravské atrakce.

Obrázek č. 7 - Ostravské doubledeckery:



Doubledeckery jsou navrženy zcela dle ostravských požadavků. Mají klimatizované spodní podlaží s mechanickou plošinou pro invalidní vozík a nechybí ani i wifi připojení v obou patrech.

5.1.1. Plán na příští období

Na základě Dlouhodobého plánu investic Dopravního podniku Ostrava je v letech 2026 – 2029 plánována obnova až 105 autobusů na CNG, kdy tato investice je zařazena do TOP priority, což představuje investice, které řeší primárně obnovu majetku, který je za hranou životnosti, má časový legislativní rámec výměny, je v havarijním stavu nebo řeší nenadálé havárie. Zároveň jsou to investice, které jsou již započaty. Vzhledem k novým legislativním požadavkům se očekává, že v rámci obnovy vozidel dojde k postupné změně v portfoliu autobusů z dominujícího pohonu na CNG na elektrický pohon.

5.2. Elektro pohon

Celkové ekologické přínosy elektrického pohonu jsou dány především jeho energetickou efektivností – elektrobuses spotřebuje cca 40 % energie oproti dieselu. Ještě významnější jsou ekologické přínosy v místě provozu, kde elektrická doprava (na rozdíl od dieselů nebo CNG) nepůsobí žádné emise. Jde zejména o pevné částice a oxidy dusíku, které mohou za většinu souvisejících úmrtí a obzvláště škodí ve městech, kde se nesnadno rozptýlí. Dalším významným místním efektem elektrifikace je odstranění hluku produkovaného motorem autobusu. Motor není jediným zdrojem hluku vozidla, významně se však projevuje právě při nízkých rychlostech a rozjíždění v městském provozu. S ohledem na dosavadní možnosti akumulace energie ve vozidlech je však jejich použití specifické pro určité provozní podmínky a také je nutné se přizpůsobit možnostem distribuční sítě elektrické energie.

5.2.1. Autobusy

Dopravní podnik v první fázi rozvoje elektromobility v uplynulých letech vybudoval tři nabíjecí uzly a pořídil celkem 26 elektrobusesů s průběžným dobíjením. V Ostravě je realizován největší elektromobilní projekt ve veřejné dopravě svého typu. Dopravní podnik má celkem 32 elektrobusesů, přičemž 26 z nich je s průběžným dobíjením, které dokáže napájet pomocí strategicky rozmístěných rychlonabíječek ve Svinově, na Hranečnicku a od roku 2023 nově i v centru města na ulici Valchařské, kde jsou tři nabíjecí ramena. Díky tomu může být každý desátý vypravovaný autobus elektrobuses. Jedná se o elektrobusesy (Solaris Urbino 12 electric a Ekova Electron 12) s technologií ultra rychlého dobíjení, takzvané opportunity charging kdy na základě této technologie je dosaženo denního dojezdu srovnatelného s běžnými autobusy. Elektrobuses se dobíjí vždy po dojezdu na nabíjecí stanici a poté opět pokračuje s cestujícími na pravidelné lince. Po pouhých 5 minutách nabíjení může absolvovat až hodinu jízdy. Na jedno dobíjení je dojezd téměř 30 km. Elektrobusesy jsou 100% nízkopodlažní, plně elektrické a s automaticky regulovanou klimatizací.

Hlavní předností standardu Opportunity Charging je evropská standardizace tohoto systému, který je otevřen všem výrobcům, a v dalším rozvoji v Ostravě tak umožní pořizovat vozidla i stanice od různých výrobců. Při nabíjení ve standardu Opportunity Charging se pantograf spouští z pylonu nabíjecí stanice do ližin ve střeše elektrobuse. Toto řešení, kdy nabíjecí konzole tvoří součást pevné infrastruktury stanice a nikoli vozidla, minimalizuje vlastní hmotnost elektrobuse ve prospěch cestujících (pro srovnání: hmotnost ližin na střeše je 15 kg, zatímco hmotnost tradičního pantografu může být až několikanásobná). Nízkopodlažní elektrobuses pojme až 85 cestujících, kapacita zahrnuje 2 místa pro vozíčkáře nebo kočárky. Proces nabíjení je zajištěn po příjezdu elektrobuse ke stanici

obousměrnou komunikací prostřednictvím Wi-fi. Řidič musí zastavit na předepsaném místě, připojení pantografu, který je součástí nabíjecího stojanu, probíhá v automatickém režimu. Řidič pouze stiskne tlačítko rychlonabíjení na přístrojové desce autobusu, kde také může sledovat stav nabití trakčních baterií. Po ukončení nabíjení se pantograf automaticky odpojí.

Obrázek č. 8 – Solaris Urbino 12 electric:



Vedle elektrobuse s technologií ultra rychlého dobíjení provozuje dopravní podnik na pravidelných linkách 3 elektrominibusy, které jsou vybaveny klimatizací pro cestující i řidiče, USB přípojkami pro dobíjení mobilních telefonů a jedním místem pro invalidní vozík nebo kočárek. Celková kapacita elektrominibusu je 26 míst. Elektrominibusy jsou určeny pro obsluhu lokalit (Michálkovice, Petřkovice, Slezská Ostrava, Ostrava-Jih), kde svými rozměry a kompaktností vyhovují omezeným podmínkám provozu vozidel veřejné dopravy.

Plán na příští období:

Jelikož záměr dopravního podniku přivést do města vodíkovou dopravu se zatím nezdařil, a to zejména z důvodů zvýšených provozních nákladů s pojených s rozvíjejícím se trhem, a potřebu rozvoje bezemisní dopravy je nutné řešit kontinuálně, je řešení pro následující roky právě v elektromobilitě, jejíž technologie za poslední měsíce a roky prošla masivním rozvojem. Dopravní podnik se proto hodlá dále zaměřit na elektrobuse s nočním dobíjením, jejichž kapacita baterií je již schopná obsloužit na jedno noční nabití vzdálenost i více než 350 kilometrů a mohou být tak nasazeny v podstatě kdekoli. Stále je tu však limitem kapacita sítě pro nabíjení.

Na základě Dlouhodobého plánu investic Dopravního podniku Ostrava je v letech 2026 – 2028 plánována obnova až 70 elektrobuse, a to v délce vozu 12 m, kdy tato investice je také zařazena do TOP priority, což představuje investice, které řeší primárně obnovu majetku, který je za hranou životnosti, má časový legislativní rámec výměny, je v havarijním stavu nebo řeší nenadálé havárie. Zároveň jsou to investice, které jsou již započaty.

5.2.2. Trolejbusy

Není nutné zmiňovat, že všechny trolejbusy jsou napájeny z trakčního vedení, kde proudí elektrická energie. Trolejbusová doprava je tedy považována za bezemisní. Její provoz je však oproti autobusovému provozu dražší, neboť zde nepostačí pořízení samotných vozů, ale i vybudování trakčního vedení, i když Dopravní podnik Ostrava, jako jeden z prvních, začal využívat nových možností provozovat tzv. parciální trolejbusy i mimo trakční vedení. Trolejbusy jsou symbolem udržitelné a moderní dopravy s tichým a ekologickým provozem.

Dopravní podnik má ve svém vozovém parku přes 70 trolejbusů, z nichž přibližně polovina byla pořízena v posledních letech. Poslední nejmodernější vozy byly dány do provozu v roce 2025 a jedná se o dvoučláňkové trolejbusy Škoda 27 Tr. Nové trolejbusy mají karosérii a podvozek Solaris, jsou vybaveny celovozovou klimatizací, kamerovým systémem, včetně kolizní kamery a novinkou je typ USB konektorů, které již budou v provedení USB-C. Vozy jsou s obsaditelností 120 osob z toho 45 míst k sezení (včetně těch na sklopných sedadlech). Maximální rychlost trolejbusů bude 65 km/h. Celková cena za dodávku šesti trolejbusů byla téměř 98 milionů korun. Nové, větší dvoučláňkové trolejbusy Škoda 27 Tr nahradí vozy Solaris Trollino 15 AC.

Obrázek č. 9 - Trolejbus Škoda 27 Tr:



Před pořízením nejnovějších vozů Škoda 27 Tr dopravní podnik naposledy rozšířil vozový park o nové trolejbusy v roce 2023. Šlo o celkem 18 nových parciálních trolejbusů Škoda 36 Tr rovněž od společnosti Škoda Group. Vozy jsou vybaveny trakčními bateriemi dobíjenými z trolejového vedení jak při jízdě, tak při stání vozidla. Vozy jsou schopny při využití trakční energie z baterií ujet vzdálenost 12 km, a to i v případě využití topení salónu pro cestující na 30 % jeho výkonu. Vozy jsou vybaveny také možností rekuperace energie zpět do sítě. Vzhledem k pravidelnému využívání jízdy vozidla na trakční energii z baterie je nutností také vybavení vozidel poloautomatickou sběrací soustavou. Vozy jsou mimo standardní nasazení v trolejbusové síti využívány i na úsecích bez trolejového vedení.

Obrázek č. 10 - Trolejbus Škoda 36 Tr:



Plán na příští období:

Dlouhodobý plán investic Dopravního podniku Ostrava počítá v letech 2026 – 2028 s pořízením 14 až 16 kusů nových jednočlákových trolejbusů (12 m) v nízkopodlažní úpravě s pohonem na elektrickou energii z trakčního vedení a elektrickou energii uloženou v trakčních akumulátorech pro využití pro provoz bez připojení na trolejové vedení. Veřejná zakázka však byla vypsána na dodávku až 16 kusů těchto trolejbusů, kdy zbylé 2 vozy lze odebrat opčně, tedy není povinností dopravního podniku vozy odebrat, respektive koupit.

Mezi základní požadavky na provedení vozidla patří: nízkopodlažnost; délka vozidla 11 000 - 12 500 mm; třídvéřové provedení; mechanická plošina pro invalidní vozík; dvě místa pro invalidní vozík nebo kočárek; celovozová klimatizace; obsaditelnost min. 80 osob; kamerový systém v interiéru vozidla; APC - automatické počítání cestujících; dojezd na baterie min. 15 km; USB porty pro cestující i řidiče v kombinovaném vyhotovení USB-A/C.

Vozy budou vybaveny trakčními bateriemi dobíjenými z trolejového vedení jak při jízdě, tak při stání vozidla. Vozy by měly být při využití trakční energie z baterií schopny ujet vzdálenost 15 km, a to i v případě využití topení salónu pro cestující na 50 % jeho výkonu. Dopravní podnik předpokládá minimálně 17 cyklů jízdy vozidla na trakční energii z baterie denně, přičemž se nadále předpokládá poměr jízdy mimo trolejové vedení oproti jízdě pod trolejovým vedením v hodnotě 1:2. Vozy budou samozřejmě vybaveny také možností rekuperace energie zpět do sítě. Vzhledem k požadavku pravidelného využívání jízdy vozidla na trakční energii z baterie bude nutností také vybavení vozidel poloautomatickou sběrací soustavou.

Vozy jsou plánovány dodat ve třech samostatných etapách. První etapa by měla být realizována nejpozději do 15 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy a zahrnuje dodání 1 vozidla (lhůta pro podání nabídek byla do 03.06.2025). V případě, pokud nebude vozidla první etapy dodáno řádně a včas, může DPO odstoupit od smlouvy. Druhá etapa bude realizována na základě objednávky dopravního podniku. První dodávka druhé etapy v podobě 4 vozů bude dodána nejpozději do 15 měsíců od dodání

písemné objednávky. Druhá dodávka druhé etapy v podobě 5 vozů bude dodána nejpozději do 17 měsíců od dodání písemné objednávky. Třetí dodávka druhé etapy v podobě 4 vozů bude dodána nejpozději do 19 měsíců od dodání písemné objednávky. Třetí etapa bude realizována pouze na základě objednávky dopravního podniku, vozidla nemusí být odebrána. Objednávka bude zaslána nejpozději do 600 dnů od dne nabytí účinnosti kupní smlouvy. Tato etapa v podobě 2 vozů musí být v případě uskutečnění objednávky realizována do 20 měsíců od dodání písemné objednávky.

V dalších letech dle Plánu dlouhodobých investic dopravního podniku má být pořízeno 14 kusů parciálních trolejbusů v délce 18 m a 15 kusů parciálních trolejbusů v délce 12 m. Veřejná zakázka však není k červenci roku 2025 ještě vypsána.

5.2.3. Tramvaje

Pro svůj pohon používá elektrickou energii a je typickým představitelem závislé trakce. I zde je velice vysoká finanční náročnost na pořízení vozů a výstavbu tramvajové tratě vyvážená vyšší kapacitou, delší životností a výhodou autonomní dopravní cesty. A to přesto, že je kolejová doprava systémově znevýhodněna úplným zatížením náklady na infrastrukturu, na rozdíl od silniční dopravy, kde nese úplné náklady na infrastrukturu stát, kraje a municipality a tyto se již plně nepřenesí na její uživatele.

Dopravní podnik disponuje 203 vozy, které jsou v drtivé většině alespoň částečně nízkopodlažní. Vozový park je složen z různých typů vozů, kterými jsou Škoda – LTM 10.08 (ASTRA), Inekon 2001 TRIO, ČKD T3, ČKD KT8D5.RN1, Vario LFR, Vario LF3, Vario LF3/2, Vario LF2R, Vario LF2+ a jedny z nejmodernějších vozů jsou Stadler Tango NF2 (nOVA) a Škoda 39T.

Obrázek č. 11 - Tramvaj Škoda ForCity Smart 39T:



Posledně jmenovaný typ Škoda 39T (Škoda ForCity Smart 39T) je nejnovějším typem ve vozovém parku dopravního podniku. Poslední vůz z celkového počtu 38 tramvají převzal dopravní podnik v druhé polovině roku 2024. Jsou to nejmodernější tramvaje, které dopravní podnik má a Ostravou jezdí od roku 2022 a cestující je mohou vidět na linkách napříč městem. Každá tramvaj s maximální rychlostí 80 km/h má 60 míst k sezení a 140 ke stání. S postupným nasazováním tramvají ForCity byl zcela vyřazen z provozu typ vysokopodlažních tramvají ČKD T6A5, částečně byly vyřazeny

i vozy ČKD T3. Samozřejmostí je klimatizace, kamerový systém, vybavenost USB konektory a Wi-Fi systémem pro připojení k internetu.

Plán na příští období:

Plán pro příští období vychází z Dlouhodobého plánu investic dopravního podniku. Plánuje se obnova vozového parku velkokapacitních tramvají KT8D5R.N1 a následně tramvají Škoda - Inekon LTM 10.08 Astra a Inekon 2001 TRIO.

První dodávka až 25 velkokapacitních tramvají, které mají nahradit výše uvedené typy tramvajových vozů je plánována v letech 2028 – 2029. Zakázka je koncipována tak, že dopravní podnik odebere minimálně 16 kusů tramvají a dalších 9 nových tramvají si bude moci dopravní podnik pořídit opčně, což znamená, že je koupeno právo, nikoliv povinnost, koupit předmětné tramvaje za předem stanovenou cenu k určitému datu. Tato investice je také zařazena do TOP priority, což představuje investice, které řeší primárně obnovu majetku, který je za hranou životnosti, má časový legislativní rámec výměny, je v havarijním stavu nebo řeší nenadálé havárie. Zároveň jsou to investice, které jsou již započaty.

Technické podmínky na nové vozy jsou koncipovány tak, že se bude jednat o jednosměrné vozy s délkou maximálně 32,4 m a šířkou 2,45 – 2,6 m s přepravní kapacitou minimálně 240 cestujících (při 5 os/m²), kteří budou moci do vozidla nastupovat minimálně pětící dveří, přičemž 4 z nich budou šířky minimálně 1300 mm. Sedadel (včetně sklopných) bude minimálně 30 % z nabízené obsaditelnosti vozidla, což znamená, že sedadel bude minimálně 72. Novinkou bude také záměr použití nového standardu sedadel Dopravního podniku Ostrava. Měla by tak skončit éra dřevěných sedadel požadovaných v jednotlivých soutěžích od r. 2014, která byla tehdy vyhodnocena jako nejlepší na základě ankety veřejnosti. Počítá se také s přípravou jejich vytápění. Aktuální obsazenost vozidla bude sledována zařízením automatického počítání cestujících na bázi infrapaprsku. Novinkou bude také použití automatické výsuvné plošiny určené pro pohodlnější nájezd osob s omezením pohybu na vozících pro invalidy.

Tramvaje mají být striktně vybaveny otočnými podvozky s pevnými nápravami, což v minulé soutěži dopravní podnik pouze upřednostňoval. Další technickým požadavkem je řešení, které zaručí nejen 100 % nízkopodlažní plochy pro stojící cestující, ale také přístup k sedadlům sedících cestujících bez překonání schodu. Umožněno je však řešení za použití podélných a příčných ramp. Zvýšená podesta se připouští jen v prostoru za posledními zadními dveřmi, tato podesta může být vysoká maximálně 15 cm. Šířka uličky v interiéru musí být minimálně 45 cm.

Nové tramvaje budou již dle aktuálního nastaveného standardu umožňovat jízdu rychlostí 80 km/h a budou taktéž vybaveny antikolizním systémem a samozřejmě i klimatizací salonu pro cestující.

5.3. Vodíkový pohon

Město Ostrava a Moravskoslezský kraj podepsalo 30. listopadu 2018 memorandum o podpoře využívání vodíkového pohonu ve veřejné dopravě.

Dopravní podnik Ostrava ve spolupráci s městem Ostrava připravuje vybudování veřejné plnicí stanice a zahájení přípravy projektu pro zavádění a obsluhu pilotního provozu bezemisních vodíkových autobusů Dopravního podniku Ostrava a dálkové dopravy a rozvoj bezemisní osobní dopravy s vodíkovým pohonem na území Ostravy a v okolí. Nositelem projektu je Dopravní podnik Ostrava.

Kromě memoranda mezi městem a krajem podepsala další memorandum na zavádění vodíkové mobility v regionu společnost Vítkovice Cylinders s Moravskoslezským krajem. Cílem společného postupu města, kraje a vítkovické společnosti na podporu využívání vodíkového pohonu v dopravě je co nejmenší zatížení životního prostředí emisemi z dopravy. Principem využití vodíku v dopravě není jeho spalování (obdobně jako je tomu u využití motorové nafty či stlačeného zemního plynu), ale jeho pomalá reakce s kyslíkem v palivovém článku za vzniku elektrické energie, která posléze slouží k pohonu elektromotoru, kterým je autobus vybaven. Provoz vozidel vybavených palivovými články je tak bezemisní, jelikož odpadním produktem je pouze voda. Principiální příbuznost pohonu vodíkového autobusu s elektrobusem zvyhodňuje vodíkový zdroj v porovnání s bateriemi znatelně větším dojezdem.

Na konci dubna roku 2021 vypsal dopravní podnik zakázku na dodávku až 10 autobusů s pohonem na vodík, která však byla na počátku května roku 2022 zrušena. Na nové autobusy se zároveň chystal Moravskoslezský kraj, který s nimi počítal v zakázce pro oblast Havířovska. Autobusy však měl vlastnit právě vítězný dopravce, který měl vzejít jako vítěz z výběrového řízení na tuto provozní oblast. Soutěž však nebyla uzavřena. Nová zakázka na autobusy byla zveřejněna dne 02.03.2023. Dne 25.02.2022 zveřejnil dopravní podnik na svém profilu zadavatele zakázku na výstavbu tlakové vodíkové plnicí stanice včetně zajištění dodávky a instalace technologie potřebné pro realizaci 1. etapy projektu. Zakázka byla rozdělena do dvou částí, část stavební a část technologickou. Předpokládalo se, že vodíková stanice včetně nových autobusů bude uvedeno do běžného provozu v druhé polovině roku 2023. I zakázka na výstavbu vodíkové stanice byla na konci května roku 2022 zrušena. Důvodem zrušení byla velice vysoká cenová nabídka právě na druhou technologickou část zakázky. Nová zakázka byla vypsána dne 27.02.2023, která však také nedopadla a uzavřena nebyla.

Město Ostrava proto přehodnotilo tempo implementace vodíkové mobility v dopravním podniku a ten se místo toho v následujících letech zaměří na rozvoj trolejbusové dopravy a rozvoj elektrobusů s nočním dobíjením. Ty by mohly být schopné obsloužit na jedno noční nabití vzdálenost i více než 350 kilometrů a nasazeny mohou být prakticky kdekoli. Určitým limitem je však kapacita nabíjení, a proto nadále město věří v rozvoj a budoucnost vodíkové mobility.

Dle Plánu dlouhodobých investic dopravního podniku bude v dalších letech zahájena příprava rozvoje vodíkové mobility, ovšem v redukováném rozsahu pořízením nejprve 2 autobusů délky 12 m, zajištění jejich plnění a následnému vyhodnocení provozních zkušeností.

5.4. Informační systémy

Za poskytování informací o veřejné dopravě cestující veřejnosti odpovídá společnost Koordinátor ODIS s.r.o. Informace jsou podávány centrálně na webové adrese www.kodis.cz, případně na dalších účelově zřízených adresách (např. www.odiska.cz). Společnost Koordinátor ODIS s.r.o. zabezpečuje správu Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS. Společníky této společnosti jsou Moravskoslezský kraj a statutární město Ostrava.

Ucelené informace (jízdní řády, výluky, přepravní podmínky a tarif, mimořádné události atd.) o městské hromadné dopravě také poskytuje dopravce Dopravní podnik Ostrava a.s. na svých webových stránkách www.dpo.cz/online nebo prostřednictvím mobilní aplikace Moje DPO.

Samozřejmostí je vyhledání daného spojení městské hromadné dopravy na internetových stránkách www.idos.cz, což je vyhledávač pro vyhledání dopravního spojení různými druhy dopravy, a to včetně jejich kombinací. Zdrojem jízdních řádů použitých v rámci IDOS (informační dopravní systém) je Celostátní informační systém o jízdních řádech (CIS JŘ), kam jsou na základě zákona poskytována

data drážní dopravy (vlaky, tramvaje, trolejbusy), vnitrostátní i mezinárodní linkové dopravy a městské autobusové dopravy.

Dalším informačním systémem je i ODISapka, což je mobilní aplikace pro cestování v Integrovaném dopravním systému Moravskoslezského kraje ODIS. Tato aplikace umožňuje vyhledat spojení autobusy, vlaky a městskou hromadnou dopravou a koupit jízdenky za výhodnější ceny. Zobrazuje také odjezdy spojů ze zastávek včetně aktuálního spojení. Více o této aplikaci je popsáno v kapitole 3.4. Odbavovací systém. Další mobilní aplikací je MojeDPO, která poskytne přehled o aktuálním dopravním spojení, umožní rychle vyhledat spojení dle současné polohy, koupit si on-line jízdenku a v neposlední řadě získat ty nejčerstvější informace z dopravního podniku.

Pro komunikaci s veřejností (podávání informací o jízdních řádech, výlukách, přepravních podmínkách, tarifu atd.) je také zřízena a provozována síť dopravních infocenter.

Pro poskytování aktuálních informací o odjezdech spojů z jednotlivých zastávek slouží elektronické informační panely.

5.4.1. Elektronické informační panely

Na vybraných frekventovaných zastávkách městské hromadné dopravy a příměstské veřejné dopravy a všech terminálech a přestupních uzlech jsou umístěny elektronické informační panely, jedná se o tzv. inteligentní zastávky. Na elektronických informačních panelech jsou zobrazeny informace o odjezdech spojů aktualizovány v reálném čase dle skutečných poloh vozidel. Investorem těchto panelů je město Ostrava, správcem však společnost Koordinátor ODIS s.r.o. V rámci města Ostravy jsou a budou průběžně instalovány další zastávkové informační panely, obvykle v rámci celokrajských projektů realizovaných Koordinátorem ODIS nebo v rámci rekonstrukcí jednotlivých zastávek či přestupních uzlů.

Na informačních panelech je zobrazováno několik typů údajů:

- „11:25“: standardní časový údaj o plánovaném příjezdu spoje. Tento byl zobrazen v případě, že nebyly dostupné informace o zpoždění, nebo u spojů s plánovaným příjezdem za 20 minut a déle,
- „4 min“: zbývajícím čas do předpokládaného příjezdu spoje již zohledňující případné aktuální zpoždění spoje,
- „ * * “: zbývajícím čas do předpokládaného příjezdu spoje je kratší než 1 min, spoj by již měl být na dohled, ale přesný čas jeho příjezdu může být ovlivněn dopravní situací těsně před zastávkou (křižovatka, žel. přejezd apod.),
- „odjezd“: Nastal čas předpokládaného odjezdu spoje ze zastávky.

Každé vozidlo odesílá v intervalech cca 20 sekund zprávu dispečinku dopravního podniku o své poloze (zastávka, GPS, ...). Tyto zprávy jsou dispečerským systémem zpracovávány a je vyhodnocováno aktuální zpoždění vozidla. Dále jsou údaje předávány centrálnímu dispečinku ODIS, odkud čerpají data jednotlivé informační panely v rámci Ostravy i v rámci celého Moravskoslezského kraje. Doplňkovou funkcionalitou u vozidel dopravního podniku je zpráva z vozidla vždy po příjezdu a otevření dveří v zastávce, kde je umístěn informační panel. Na základě této zprávy je pak spoj z informačního panelu do několika sekund odmazán.

Město Ostrava v roce 2025 uzavřelo smlouvu se společností ELTODO, a.s., kdy předmětem plnění smlouvy je realizace Inteligentních zastávek MHD – II. etapa. Projekt zahrnuje vybudování, dodávku, instalaci a zprovoznění 25 ks elektronických informačních LED panelů, které budou umístěny na nově instalovaných kovových pilířích nebo na stávajících objektech na dopravně frekventovaných místech

na území statutárního města Ostravy. Součástí budou kromě samotných zařízení také držáky a sloupy pro jejich instalaci, zemní a elektroinstalační práce, tzn. vše, co souvisí s instalací požadovaných zařízení k určeným zastávkám městské (veřejné) hromadné dopravy a dodaných zařízení vč. technologií souvisejících s provozem a funkcí informatických panelů.

Projekt by měl být realizován v roce 2026.

Tabulka č. 4 - Seznam zastávek, kde bude instalován nový elektronický informační panel:

ZASTÁVKA	SMĚR	ZASTÁVKA	SMĚR
Třebovická – tram	centrum	Krajský úřad – tram	Poruba
Třebovická – tram	Poruba vozovna	Důl Jindřich – tram	Poruba
Palkovského – tram	Hulvácká	Hrabůvka,kostel – tram	Poliklinika
Karpatská – tram	centrum	Hrabůvka,kostel – tram	centrum
Karpatská – tram	Výškovice	Duha – bus	Svinov
Zábřeh vodárna – tram	centrum	Duha – bus	Opavská
Kino Luna – tram	centrum	Náměstí SNP – bus	Kotva
Kino Luna – tram	Výškovice	Náměstí SNP – bus	Bělský les
Nové Výškovice – tram	centrum	Kino Luna – bus	centrum
Prostorná – tram	centrum	Kino Luna – bus	Stará Bělá
Dům energetiky – tram	centrum	Nová radnice – Tbus	Vozovna trolejbusů
Dům energetiky – tram	Poruba	Most M.Sýkory – Tbus	Moravská Ostrava
Krajský úřad – tram	centrum		

Mimo těchto informačních panelů, určených na frekventovanější zastávky, jsou i na vybrané zastávky ve městě instalovány tzv. e-paper panely, kdy se jedná o levnější řešení online elektronických informací na zastávkách v podobě tzv. elektronického papíru, osazeném v místě tradičních jízdních řádů na označníku. Tento systém byl v roce 2023 spuštěn v pilotním provozu na autobusové a trolejbusové zastávce Nová radnice v centru města a dále na tramvajových zastávkách Telekom. škola a VŠB-TUO. Výhodou tohoto systému jsou nižší investiční náklady, neboť jako zdroj energie využívá energii z baterií. Elektronický papír umožňuje zobrazovat nejen statický jízdní řád, ale lze z něj vyčíst i nejbližší odjezdy, respektive mimořádné události v MHD. Navíc se dají na dálku provádět změny jízdních řádů, které se jinak musí ručně vylepovat.

Do konce roku 2026 je zamýšleno rozmístit až 200 ks e-paper panelů na vybrané zastávky.

6. Dopravní infrastruktura města Ostravy

Za základní ukazatel dopravní infrastruktury na území města Ostravy můžeme označit pozemní komunikace, provozní síť městské hromadné dopravy, přestupní uzly a terminály, zastávky městské hromadné dopravy a cyklistické stezky a trasy.

Na území města Ostravy je dálnice v délce 20,452 km, silnice v délce 198,727 km a místní komunikace pro motorová vozidla v délce 831,031 km. Provozní délka tramvajové sítě na území města Ostravy je 55,8 km, délka trolejbusové sítě je 44,9 km a délka autobusové sítě na území města Ostravy je 280,3 km. Celková délka značených cyklistických stezek a tras je 307 km. Za zmínku stojí i

počet mostů včetně lávek, podjezdů a železničních přejezdů, který je 601 a počet světelně řízených uzlů, který je 119. Co se týče dopravní obslužnosti, jsou nejdůležitější zastávky městské hromadné dopravy a přestupní uzly. Celkový počet zastávek městské hromadné dopravy je 553 z toho na území města Ostravy je 512. Průměrná vzdálenost zastávek u tramvajové sítě je 621 m, u trolejbusové sítě je 498 a v autobusové dopravě je průměrná vzdálenost mezi jednotlivými zastávkami 755 m. Počet přestupních uzlů je 5: terminál Dubina, terminál Hlavní nádraží, terminál Hranečník, terminál Svinov mosty a přestupní uzel Hulváky.

6.1. Modernizace na tramvajové trati

V zájmu zvyšování konkurenceschopnosti veřejné a zejména tramvajové dopravy a také v zájmu zkvalitňování tramvajových tratí, jako součástí veřejného prostoru, Dopravní podnik Ostrava ve spolupráci s městem Ostrava připravil a realizuje množství projektů na tramvajové infrastruktuře.

Dlouhodobě pokračuje trend zvyšování bezbariérovosti v tramvajové dopravě postupnými rekonstrukcemi nástupišť tramvajových zastávek, které má ve správě Dopravní podnik Ostrava, počet těchto zastávek v celé tramvajové síti je 101. Rekonstrukcí nástupišť tramvajových zastávek je a bude dosaženo nejen bezbariérovosti, ale také zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující a také vizuálního komfortu, kdy rekonstruované zastávky získají jednotný vzhled podle nového, unikátního městského standardu.

Na vybraných úsecích i výhybkách postupně také došlo, díky rekonstrukcím i vytvořeným konstrukčním předpokladům, ke zvyšování traťových rychlostí až na 80 km/h, čemuž odpovídají i parametry nově pořizovaných tramvají. Do budoucna je možné zvýšení rychlosti na trati Plzeňská – Polanecká nebo uzlu Místecká – Moravská.

Nejvíce viditelnými projekty jsou ovšem projekty modernizací tramvajových tratí, které určují odklon od dosud konzervativních konstrukcí tramvajových tratí k pevným jízdním dráhám a vegetačním krytům na tratích. Nové konstrukce přinášejí cestujícím a obyvatelům kvalitnější přepravu za současného snížení negativních jevů, zejména hluku a vibrací z provozu. Vegetační kryty navíc umožňují méně rušivý vjem tramvajové trati ve veřejném prostoru. Investorovi pak modernizované tratě přinesou prodloužení životnosti tratě a tím i méně častějšímu zatížení obyvatel omezeními při rekonstrukcích.

Hlavním cílem modernizací tramvajových tratí je snaha pokračovat v modernizaci infrastruktury městské hromadné dopravy, která povede ke zlepšení provozních a konstrukčních vlastností tratí, komfortnějšímu a bezpečnějšímu cestování a snížení negativních účinků z provozu tratě do okolí. Nová konstrukce tratě (technologie pevné jízdní dráhy) bude mít vyšší únosnost, což povede ke zvýšení spolehlivosti a prodloužení životního cyklu tratě. Vyšší únosnost bude dosažena u nosné konstrukce dráhy, která je navržena jako souvislá s železobetonovou deskou, nahrazující původní konstrukci s jednotlivými podporami. Prodloužení životního cyklu konstrukce tram. trati následně zajistí snížení omezení tramvajové a silniční dopravy, s pozitivním dopadem na životní prostředí, prostřednictvím snížení emisí.

Modernizací tratě, použitím technologie pevné jízdní dráhy, dojde rovněž ke dlouhodobému zajištění stability a nivelety koleje, mající pozitivní dopad na kvalitu jízdy. Nová konstrukce tratě bude vybavena soustavou prvků, snižujících vibrace a hlučnost z provozu na trati. Ke snížení hluku přispěje také osazení svršku tratě na ul. Opavské vegetačním krytem, mající současně ekologický (snížení prašnosti a schopnost zadržovat vodu) a estetický přínos. Tramvajová nástupiště a přechod přes trať pro přístup na nástupiště, které se nacházejí v modernizovaných úsecích, budou nově vybavena

výstražným osvětlením, které bude aktivně spouštěno příjezdějící tramvají prostřednictvím standardizované komunikace V2X.

Dalšími strategickými akcemi, které Dopravní podnik Ostrava připravuje v letech 2026 – 2030, jsou projekty týkající se modernizace tramvajových tratí Vítkovická (jedná se o stavbu koordinovanou s rekonstrukcí kanalizace, ve které se trať nachází), dále Sokolovská (Opavská – Vozovna Poruba), Opavská (bude modernizován tramvajový svršek a spodek v úseku mezi ulicemi Sjízdna a Martinovská, kdy dojde také k výměně trakčního vedení, prodloužení nástupní hrany nástupiště a modernizaci výhybkových konstrukcí na křižovatce s ulicí Martinovskou), 1. máje a rozšíření tramvajové sítě ke Globusu (jedná se o plánovanou výstavbu tramvajové tratě na VIII. stavební obvod Poruby vedenou ulicemi 17. listopadu a Průběžná). Poslední uvedená akce je z hlediska potřeby a významu jedním z nejvýznamnějších strategických záměrů dopravního podniku pro posílení významu městské hromadné dopravy v dalších desetiletích.

Obrázek č. 12 - Zrekonstruovaná zastávka Václava Jiříkovského podle jednotného vizuálního vzhledu:



Modernizace úseku trati na ul. Vítkovické dále zajistí větší bezpečnost cestujících nově osazeným zábradlím, oddělujícím cestující od silničního provozu. Nově zde bude zajištěn bezbariérový nástup do vozidla a bezbariérový a bezpečný přístup na nástupiště. Dále budou nástupiště přiblížena k více zatíženým přístupovým trasám. Obsaditelnost nástupiště bude zvýšena jeho rozšířením a prodloužením.

6.2. Terminál Dubina

Terminál Dubina představuje důležitý dopravní uzel, který denně ke své přepravě využívá téměř 16 tisíc lidí. Terminál byl zprovozněn v prosinci roku 2015, kdy i následné roky docházelo k úpravám, zejména nevyhovující trajektorii průjezdu autobusů do terminálu. V roce 2019 došlo k zastřešení terminálu, což zvýšilo komfort pro cestující. V roce 2023 byla dokončena revitalizace veřejného prostoru, zejména pak stávající zeleně. Do budoucna má na terminálu dojít k vybudování sociálního zázemí, které bude sloužit nejen řidičům vozidlům městské hromadné dopravy, ale také cestujícím. Zastávky v rámci terminálu jsou vybaveny bezbariérově. Terminál byl vybudován zejména pro

zefektivnění dopravní obsluhy oblastí ve směru od jihu, přesněji tedy linkám z oblasti Příborska, Brušperska a Mošnova.

Obrázek č. 13 - Orientační plánec rozmístění stanovišť na terminálu Dubina:



6.2.1. Příměstská veřejná linková doprava

V terminálu Dubina jsou ukončeny autobusové příměstské linky: **883331** Ostrava - Stará Ves nad Ondřejnicí – Petřvald – Mošnov; **883370** Ostrava – Krmelín – Paskov – Řepiště; **883371** Ostrava – Brušperk – Hukvaldy; **883373** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Kateřinice – Příbor – Kopřivnice; **883376** Ostrava - Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Fryčovice – Příbor - Kopřivnice; **883379** Ostrava - Stará Ves nad Ondřejnicí - Petřvald; **884628** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Jistebník – Bílovec; **883641** Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava a **883670** Nový Jičín – Sedlnice – Mošnov – Ostrava.

Příměstské autobusové linky pokračující přes terminál dále do města Ostravy: na Ústřední autobusové nádraží Ostrava dále pokračují linky **883370** Ostrava – Krmelín – Paskov – Řepiště; **883373** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Kateřinice – Příbor – Kopřivnice; **883376** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk – Fryčovice – Příbor – Kopřivnice; **883641** Kopřivnice – Příbor – Mošnov – Ostrava; **883664** Frenštát pod Radhoštěm – Příbor – Mošnov – Ostrava a **883670** Nový Jičín – Sedlnice – Mošnov – Ostrava. Na zastávku „Sad B. Němcové“ pokračuje linka **883331** Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Petřvald-Mošnov. Linka **883370** Ostrava – Krmelín – Paskov – Řepiště dále pokračuje do Řepiště. Linka **883379** Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Petřvald pokračuje do Petřvaldu a linka **884628** Ostrava – Stará Ves nad Ondřejnicí – Jistebník – Bílovec končí v Bílovci. Vybrané spoje některých výše uvedených linek končí svůj provoz mimo špičku již na terminálu Dubina.

6.2.2. Městská hromadná doprava

Z terminálu vyjíždí 8 tramvajových linek: **915001** Hlavní nádraží-Dubina; **915003** Poruba,vozovna - Dubina; **915010** Hranečník/Mor.Ostrava,Plynárny - Dubina; **915012** Hranečník/Mor.Ostrava,Plynárny – Dubina; **915015** Výškovice – Dubina; **915017** Poruba,Vřesinská - Dubina a dvě noční linky **915018** Hlavní nádraží - Dubina; **915019** Dubina - Martinov.

Dále přes terminál projíždějí 4 autobusové linky: **915026** Hrabůvka,Poliklinika – Proskovice; **915055** Výškovice - Hrabůvka,Poliklinika; **915059** Vítkovice,Mírové nám. – Svinov,mosty a **915083** Ostrava – Mošnov (linka je označena AE - AIRPORT EXPRESS).

6.3. Terminál Hlavní nádraží

Terminál se nachází v městské části Přívoz na ulici Wattova a v nynější podobě byl dokončen koncem roku 2013. Jedná se o jeden z nejhlavnějších přestupních terminálů, neboť je zde přímá vazba na železniční přepravu a na dálkovou autobusovou přepravu, zejména mezinárodní, kdy tyto linky využívají nástupiště situovaná mimo vlastní obratiště. Všechny zastávky jsou vybaveny elektronickým informačním systémem pro cestující.

Na základě výsledků z investičního záměru se předpokládá úprava, respektive přesun stávající tramvajové smyčky, tak aby byl umožněn bezproblémový nástup i imobilních osob do tramvají na hlavním nádraží. Záměr také počítá s variantní výstavbou podzemního parkoviště s vjezdy z ulic Skladištní a Nádražní. Je také zamýšleno vybudování autobusového nádraží pro regionální spoje, zejména přesunutí regionální dopravy z přestupního uzlu sad B. Němcové. Výpravní budova nemá být již odříznuta od svého okolí, klade se důraz na její propojení s navazujícím prostranstvím. Území se má napojit na cyklistickou infrastrukturu. Hlavním motivem a cílem změn, které by měl projekt přinést, je dosažení bezbariérového nástupu i výstupu z tramvají a rozvoj a kvalitnější využití veřejného prostoru přednádraží.

Do budoucna je v území připravováno hned několik dalších záměrů, a to rekonstrukce železničního uzlu (investorem je Správa železnic), vybudování Terminálu Jirská a prodloužení ulice Skladištní. Realizace úpravy a prodloužení ulice Skladištní by měla být zahájena v roce 2026 v souvislosti s realizací železničního mostu na ulici Hlučínská, tedy v součinnosti se Správou železnic.

V červnu 2025 byl vybrán zhotovitel dalších stupňů projektových dokumentací společnost Casua, která dále bude pokračovat v rozpracovanosti studie prostoru hlavního nádraží.

Město Ostrava se pokouší najít zhotovitele projektové dokumentace předprostoru Hlavního nádraží v Ostravě-Přívoze, kdy byla vypsána veřejná zakázka s tím, že zájemci o zakázku mohli své cenové nabídky podat do 23.10.2024. Do soutěže o veřejnou zakázku se však nepřihlásil žádný uchazeč, z tohoto důvodu byla zakázka zrušena.

6.3.1. Příměstská veřejná linková doprava

Terminál obsluhují 3 příměstské autobusové linky a to **874553** Karviná – Dětmárovice – Orlová – Rychvald – Ostrava; **873553** Karviná – Dětmárovice – Orlová – Rychvald – Ostrava a **874543** Karviná – Dětmárovice – Dolní Lutyně – Rychvald – Ostrava.

Kromě příměstské dopravy zde cestující mohou nastoupit i na mezinárodní dálkové linky, které však samozřejmě nejsou zařazeny do ODIS.

6.3.2. Městská hromadná doprava

Z terminálu vyjíždějí 4 tramvajové linky: **915001** Hlavní nádraží – Dubina; **915002** Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Výškovice; **915008** Přívoz,Hlučínská/Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Poruba,Vřesinská a noční linka **915018** Hlavní nádraží – Dubina.

Dále terminál obsluhuje trolejbusová doprava, a to linky: **915101** Hlavní nádraží - Radvanice,Ludvíkova; **915102** Hlavní nádraží – Hulváky; **915106** Hlavní nádraží - Heřmanice,Důl Heřmanice; **915108** Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Vozovna trolejbusů – Hulváky; **915111** Hlavní nádraží – Michálkovice; **915112** Hlavní nádraží – Hulváky; **915113** Michálkovice – Koblov.

6.4. Terminál Hranečnick

Terminál se nachází ve Slezské Ostravě na křížení ulic Těšínská a Počáteční. Terminál byl spuštěn na konci února roku 2016. Terminál slouží zejména cestujícím ve směru od Havířova, Karviné a ve směru z městských částí nalézajících se východně od centra města. Téměř veškerá příměstská doprava z těchto oblastí je ukončena na terminálu a dále musí být cestujícími využita městská hromadná doprava, která je však doveze blíže k cílům jejich cest než příměstské linky, které dříve zajížděly do samotného města. Terminál je uspořádán v souladu s primárním tokem cestujících, a to ve směru příjezdu tramvají a trolejbusů na Hranečnick z centra města a přestupu na autobusy ve směru jízdy na Havířov, Karvinou a Radvanice.

Obrázek č. 14 - Orientační plánek rozmístění stanovišť na terminálu Hranečnick:



Terminál cestujícím poskytuje určitý komfort v přestupování na městskou hromadnou dopravu tím, že je vybaven systém hrana-hrana, tzn. po výstupu je ve většině případů nutné pouze příčně přejít nástupiště. Většina cestujících se tak pohybuje na jednom nástupišti. Existují však výjimky, např. když se cestující přijíždějící tramvají ve směru z centra města potřebuje dopravit např. na zastávku Ústřední

hřbitov, tehdy musí projít na nástupiště trolejbusu přes spojovací chodníky. Jeden vede kolem sociální budovy, je zastřešený v přibližné délce 100 m a druhý bez přístřešku je dlouhý přibližně 50 m. Dále tato situace nastává i pro cestující přijíždějící autobusy, jak příměstskými, tak i městské hromadné dopravy, ze směru od Havířova, Karviné a Radvanic, a kteří chtějí dále cestovat ve směru Nová Huť tramvajovou linkou 915004. Všechny zastávky jsou vybaveny elektronickým informačním systémem pro cestující.

Terminál je vybaven čekárnou pro cestující a veřejným WC a také se zde nachází služebna městské policie. Uživatelům individuální automobilové dopravy slouží také záchytné parkoviště Park and Ride (P+R) s 169 parkovacími místy, včetně 10 míst vyhrazené pro osoby s omezenou schopností pohybu a 7 vyhrazených parkovacích stání pro nabíjení elektromobilů. Parkoviště zároveň slouží v systému Park and Bike (P+B), kdy cestující z individuální dopravy mohou využít nabídky sdíleného kola v rámci ostravského bikesharingu a k tomuto využít přílehlou cyklistickou stezku kolem Slezkoostravského hradu do centra města.

6.4.1. Příměstská veřejná linková doprava

Na terminálu ukončuje svůj provoz několik příměstských linek: **863383** Řepiště – Sedliště – Kaňovice – Šenov – Ostrava; **863387** Žermanice – Lučina – Bruzovice – Šenov – Ostrava; **912440** Havířov, Šumbark – Šenov – Ostrava, Hranečník – Vratimov (vybrané spoje pokračují až do Vratimova); **912441** Havířov – Šenov – Ostrava, Hranečník – Ostrava, ÚAN (vybrané spoje pokračují přes zastávku Karolina na ÚAN); **912442** Havířov – Ostrava, Hranečník; **873531** Karviná – Orlová – Petřvald – Ostrava; **873534** Karviná – Doubrava – Orlová – Petřvald – Ostrava; **874535** Karviná – Orlová – Petřvald – Ostrava.

6.4.2. Městská hromadná doprava

Terminál je obsluhován všemi traktami městské hromadné dopravy. Autobusová doprava je zajišťována linkami: **915022** Hranečník - Mor. Ostrava, Most M. Sýkory; **915023** Ostrava – Rychvald - Bohumín; **915028** Ostrava - Šenov - Václavovice; **915029** Ostrava – Petřvald - Šenov; **915030** Ostrava - Petřvald; **915038** Hranečník – Bartovice, Ještěrka; **915061** Výškovice - Hranečník; noční linka **915071** Ostrava – Petřvald – Ostrava - Šenov; **915073** Hranečník – Hrabová, PZ jih; **915074** Hranečník - Hrabová, PZ jih; **915097** Ostrava - Petřvald.

Trolejbusová doprava je zajišťována linkami: **915101** Hlavní nádraží - Radvanice, Ludvíkova a **915107** Bartovice, Ještěrka – Mor. Ostrava, sídliště Fifejdy.

Tramvajová doprava je zajišťována linkami: **915004** Martinov/ Poruba, vozovna - Kunčice, NH jižní brána/ Mor. Ostrava, Plynárny; **915006** Mor. Ostrava, Plynárny/ Hranečník – Výškovice; **915010** Hranečník/ Mor. Ostrava, Plynárny - Dubina; **915012** Hranečník/ Mor. Ostrava, Plynárny - Dubina; **915014** Přívoz, Hlučínská/ Mor. Ostrava, Plynárny - Kunčice, NH jižní brána.

6.5. Terminál Svinov mosty

Svinovský terminál je jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů ve městě. Terminál byl zprovozněn v prosinci roku 2012. Jedná se o terminál nadregionálního významu, který propojuje a integruje vlakovou dopravu, individuální automobilovou dopravu, dálkovou autobusovou dopravu s městskou hromadnou dopravou autobusovou i tramvajovou. Terminál je rozdělen na horní a dolní zastávku, kdy

přesun mezi těmito zastávkami a příchodem k železničnímu nádraží, je zajištěn pohyblivými schody a výtahy.

Terminál Svinov je z hlediska funkčnosti a vytíženosti cestujícími ojedinělý projekt na území města, který se plně osvědčil, a i dle provedených průzkumů je to jedna z nejvytíženějších zastávek hromadné dopravy ve městě. Jedná se v podstatě o soustavu tří zastávek městské hromadné dopravy, meziměstské dopravy a zejména železniční dopravy.

Terminál je rozdělen na horní a dolní zastávku. Horní zastávka se nachází na ulici Opavská a dolní zastávka na ulici Peterkova. Všechna čtyři autobusová stanoviště zastávky Svinov mosty, dolní zastávka, jsou propojena s horní zastávkou se spojovací chodbou pomocí dvou párů eskalátorů, výtahů a pevných schodišť. Pod konstrukcí mostu a terminálu jsou schovány zastávky Dopravního podniku Ostrava a.s., zastávky ostatních linek terminálem projíždějících jsou vždy předsunuty ve směru jízdy před zastávky dopravního podniku. Zastávka ostatních linek ostatních dopravců ve směru do Klimkovic je vybavena také přístřeškem pro cestující.

Obrázek č. 15 - Schéma rozmístění nástupišť terminálu Svinov, mosty a Svinov,nádraží:



Obrázek č. 16 - Orientační plánec rozmístění stanovišť na zastávce Svinov,mosty d.z.:




STANOVIŠTĚ ZASTÁVKY

/ Stop platforms

Svinov,mosty

STANOVIŠTĚ D1 / Platform D1

- 46** → Krásné Pole
- 270** → Opava
- 285** → Dobroslavice/Háj ve Slezsku
- 286** → Hlubočec/Hradec n.Moravici
- 287** → Kyjovice/Pustá Polom
- 288** → Čávisov/Zbyslavice
- 673** → Bílovec/Březová
- 674** → Zbyslavice/Hlubočec
- 677** → Nový Jičín
- 678** → Vítkov
- 679** → Zbyslavice
- 901** → Jeseník
- 920** → Rýmařov/Šumperk
+ LINKY MIMO ODIS

STANOVIŠTĚ D2 / Platform D2

- 43** → Poruba,Opavská
- 46** → Polanka
- 59** → Polanka/Vítkovice,Mírové nám.
- 64** → Klimkovice,Hýlov,Sanatoria
- 76** → Polanka/Klimkovice,Hýlov,Sanatoria
- 270 285 286 287 288** → Svinov,nádraží
- 286** → Vratimov,Kartonážka
- 671** → Skřípov
- 672** → Slatina/Bílovec
- 673 674 677 678 679** → Svinov,nádraží
- 920** → Svinov,nádraží

STANOVIŠTĚ D3 / Platform D3

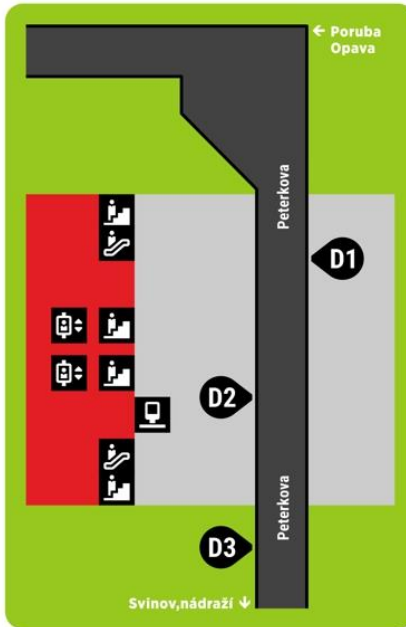
- 374** → Trnávka
- 386** → Nošovice,PZ Hyundai
- 901** → Svinov,nádraží
+ LINKY MIMO ODIS

Jízdenkomat

Eskalátor

Schodiště

Výtah



6.5.1.Příměstská veřejná linková doprava

Horní zastávka terminálu není obsluhována žádnou autobusovou linkou příměstské dopravy. Dolní zastávka terminálu je obsluhována autobusy příměstské dopravy na linkách: **884270** Opava – Hrabyně - Ostrava; **902270** Opava-Nové Sedlice-Mokré Lazce – Hrabyně - Velká Polom - Ostrava; **904285** Háj ve Slezsku - Dobroslavice - Děhylov – Ostrava; **884286** Opava - Hradec nad Moravicí – Hlubočec - Hrabyně – Ostrava - Vratimov; **884287** Pustá Polom – Kyjovice - Horní Lhota -Velká Polom - Ostrava; **884288** Zbyslavice - Velká Polom - Ostrava; **883374** Ostrava - Stará Ves nad Ondřejnicí – Brušperk - Trnávka; **884374** Stará Ves nad Ondřejnicí-Brušperk; **884671** Skřípov -Těškovice – Bíto – Klimkovice - Ostrava; **884672** Bílovec – Slatina – Tísek – Klimkovice - Ostrava; **882673** Fulnek – Bílovec - Velké Albrechtice - Ostrava; **884673** Březová – Fulnek – Bílovec - Velké Albrechtice - Ostrava; **884674** Hlubočec - Pustá Polom – Zbyslavice – Klimkovice - Ostrava; **882677** Nový Jičín - Studénka – Klimkovice - Ostrava; **884677** Nový Jičín – Studénka – Klimkovice – Ostrava; **903678** Vítkov – Bílovec - Ostrava; **884678** Vítkov – Fulnek – Bílovec – Klimkovice - Ostrava; **884679** Zbyslavice – Klimkovice – Vřesina - Ostrava; **863386** Ostrava,Svinov – Nošovice; **950901** Jeseník – Krnov - Ostrava; **902920** Ostrava -Opava – Bruntál – Rýmařov – Šumperk.

Terminál je také obsluhován autobusovými linkami nezařazenými do ODIS: **910120** Ostrava-Opava-Bruntál-Malá Morávka,Karlov-Malá Morávka,Ovčárna; **910145** Ostrava – Bruntál – Malá Morávka – Loučná nad Desnou.

6.5.2. Městská hromadná doprava

Terminál je obsluhován autobusovou a tramvajovou městskou hromadnou dopravou, přičemž dolní zastávka terminálu je obsluhována pouze městskou autobusovou dopravou. Horní zastávka terminálu

je zastoupena tramvajovou dopravou linkami: **915003** Poruba,vozovna – Dubina; **915004** Martinov/Poruba,vozovna - Kunčice,NH jižní brána/Mor.Ostrava,Plynárny; **915007** Poruba,Vřesinská – Výškovice; **915008** Přívoz,Hlučinská/Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Poruba,Vřesinská; **915011** Poruba,vozovna – Svinov,mosty – Hulvácká – Sport aréna – Kpt.Vajdy – Zábřeh; **915017** Poruba,Vřesinská – Dubina; 915019 Dubina – Martinov.

Autobusová doprava je na horní zastávce terminálu zastoupena linkami: **915035** Poruba,Otakara Jeremiáše - Hrabová,PZ jih; **915037** Poruba,Studentské koleje - Mor.Ostrava,náměstí Republiky; **915039** Ostrava – Paskov; **915044** Třebovice,Tesco (případně Svinov,mosty) - Poruba,Otakara Jeremiáše; **915048** Poruba,Opavská - Hrabová,PZ jih; **915049** Poruba,Opavská - Michálkovická; **915054** Mor.Ostrava,Vozovna trolejbusů – Poruba,Studentské koleje; **915079** Svinov,nádraží - Svinov,Dubí. Dolní zastávka terminálu je obsluhována autobusovými linkami městské hromadné dopravy linkami: **915043** Poruba,Opavská - Svinov,mosty; **915046** Polanka - Krásné Pole; **915059** Vítkovice,Mírové nám. – Svinov,mosty; **915064** Ostrava - Klimkovic; **915076** Ostrava - Klimkovic.

6.6. Přestupní uzel Hulváky

Přestupní uzel se nachází v městské části Mariánské Hory a Hulváky na ploše ohraničené ulicemi 28. října, Sokola Tůmy, a Klostermannova. Byl zprovozněn v červenci roku 2015. V rámci I. výstavby přestupního uzlu byla vybudována smyčka pro autobusový a trolejbusový provoz. Tramvajová zastávka Hulváky rekonstrukcí neprošla a je zatím bez nástupních ostrůvků (nástup z vozovky), tudíž není umožněn bezbariérový přestup.

Obrázek č. 17 - Orientační plánek rozmístění stanovišť na terminálu Hulváky:



Autobusové a trolejbusové obratiště je od tramvajových zastávek značně vzdáleno a neodpovídá tak zcela modernímu konceptu pohodlných přestupů. Toto se však má změnit na základě II. etapy výstavby terminálu, kdy v rámci projektu dojde k přestavbě profilu ulice 28. října zahrnující zejména

vybudování nových tramvajových bezbariérových nástupišť pro směry Poruba a centrum, vytvoření podmínek pro odbavení autobusových linek příměstské autobusové dopravy, zohlednění vazeb cyklistické dopravy, zvýšení bezpečnosti pěších a zohlednění potřeb statické dopravy. Bude vytvořen také informační systém pro cestující.

Cílem navrhované přestavby přestupního uzlu je zkvalitnění stávající nevyhovujících přestupních vazeb mezi tramvajovými, trolejbusovými a autobusovými linkami. V současné době probíhá územní řízení.

6.6.1. Příměstská veřejná linková doprava

Terminál neobsahuje žádná linka příměstské dopravy.

6.6.2. Městská hromadná doprava

Terminál je obsluhován všemi traktami, i když jak bylo zmíněno výše, tramvajová doprava je od terminálu separována, kdy toto má být vyřešeno výstavbou II. etapy projektu terminál Hulváky. Autobusová doprava je zajištěna 2 linkami, a to **915057** Hulváky - Kunčice, NH jižní brána a **915024** Mor.Ostrava, Muglinovská - Hulváky.

Trolejbusová doprava je zastoupena 4 linkami: **915102** Hlavní nádraží – Hulváky; **915108** Hlavní nádraží/Mor.Ostrava, Vozovna trolejbusů – Hulváky; **915109** Heřmanice, Důl Heřmanice – Hulváky a noční linka **915112** Hlavní nádraží – Hulváky.

Tramvajová doprava je zajišťována 6 linkami: **915003** Poruba, vozovna – Dubina; **915004** Martinov/Poruba, vozovna - Kunčice, NH jižní brána/Mor.Ostrava, Plynárny; **915008** Přívoz, Hlučínská/Hlavní nádraží/Mor.Ostrava, Plynárny-Poruba, Vřesinská; noční linky **915018** Hlavní nádraží – Dubina a **915019** Dubina – Martinov.

6.7. Chystané projekty a výstavby pro dopravní obslužnost

Jeden ze 7 strategických cílů města Ostravy je propojit město uvnitř i se světem, kdy jedním z mnoha nástrojů, jak k tomu docílit je zvýšit kapacitu, kvalitu a rychlost dopravy mezi městskými částmi, obnovit a oživit nevyužitá území a proluky a lépe propojit hustě osídlené části města. Je tedy dále nutné budovat dopravní stavby, jako jsou další přestupní uzly či terminály a stávající dopravní stavby modernizovat. Modernizovat a prodlužovat tramvajovou dráhu. Budovat novou infrastrukturu a tím zlepšit dopravní propojení „periferních“ městských obvodů za využití městské hromadné dopravy. Zaměřit se na rozvoj tramvajové dopravy jako páteřní sítě veřejné hromadné dopravy. Město má snahu dále rozvíjet alternativní zdroje pro pohon vozidel na bázi elektřiny a vodíku, a to ve veřejné i individuální dopravě.

Město se také snaží omezit individuální dopravu uvnitř města, kde jsou omezené možnosti parkování tím, že v rozsáhlé míře vybuďovalo a stále buduje záchytná parkoviště typu Park and Ride (P+R), tedy zaparkuj a jeď, což se má namysli zaparkovat své vozidlo na parkoviště a dále pokračovat městskou hromadnou dopravou. Parkoviště zároveň budou sloužit v režimu Park and Bike (P+B), tedy zaparkuj a dále využij kolo, a to případně své vlastní nebo sdílené kolo v rámci bikesharingu. Parkoviště budou také v režimu Park and Go (P+G), tedy zaparkuj a jdi. Vybudováním a dalším budováním těchto záchytných parkovišť si město představuje, že dojde ke zkvalitnění života uvnitř města, neboť se sníží emisní dopad na obyvatele a návštěvníky města a také dojde k zatraktivnění města úbytkem velkého počtu parkujících vozidel.

Město Ostrava také dlouhodobě a systematicky pracuje na zlepšování podmínek pro život svých obyvatel tím, že podporuje aktivní mobility – chůzi a městskou cyklistiku. Ambicí města Ostravy je zvýšit modal split (podíl z celkového počtu vykonaných cest) cyklistické dopravy ze současných necelých 4 % na 15 % do roku 2040. K tomu má pomoci postupně budovaná celoměstská síť oddělených stezek a ulic upravených pro přepravu na kole. Díky ní se má stát rovnocennou alternativou pro ostatní způsoby dopravy. Byla vypracována Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě, kdy tento strategický dokument přináší řadu změn, které se postupně začnou propisovat do podoby ostravských ulic. Tou zásadní je stavební oddělení prostoru pro pohyb na kole od vozovky na ulicích s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h. Jedná se o tzv. městské třídy a významné ulice, na nichž, či v jejichž blízkosti, se nachází časté cíle cest jako např. školská zařízení, obchody, provozovny různých služeb či úřady. Na méně rušných ulicích, navrhuje nová koncepce zklidnit motorovou dopravu, aby se zde lidé v autech i na kolech mohli bezpečně pohybovat společně. V tzv. zónách zklidněné dopravy má být nejvyšší dovolená rychlost 30 či 20 km/h. K jejímu dodržování má pomoci nejen změna dopravního značení, ale především stavební úpravy ulic jako např. křižovatky řešené pomocí zvýšených křižovatkových ploch. Přes ně auta přejíždějí ve stejné výškové úrovni, jakou má chodník. Pro lepší propojenost mají být jednosměrné ulice v těchto zónách pro cyklisty obousměrné.

Kroky města Ostravy tedy v dalších letech povedou zejména k rozvíjení bikesharing – podpora konceptu sdílených kol a tím související dobudování páteřních cyklostezek a cyklotras propojujících městské obvody. Prodloužení tramvajové trati v Ostravě-Porubě. Výstavba záchytného parkoviště P+R u Krajského úřadu Moravskoslezského kraje pro podporu využívání městské hromadné dopravy pro další cestování po městě. Další kroky povedou ke zvyšování počtu dobíjecích stanic pro elektromobily, a to na 50 stanic do roku 2030. Instalace a rozvoj inteligentních dopravních systémů (zvýšení propustnosti křižovatek, parkovací systémy, inteligentní zastávky II, telematika). Město již realizuje akci s názvem „Zvýšení propustnosti křižovatek - rozšíření telematických systémů“, kdy cílem projektu je modernizace a vybudování nových součástí a prvků dopravního telematického systému za účelem zajištění moderního řízení dopravy, lepšího informování účastníků dopravy, zvýšení dopravního komfortu a atraktivity dopravy i zvýšení kapacity dopravní sítě a její plynulosti, například na hlavních dopravních tazích města.

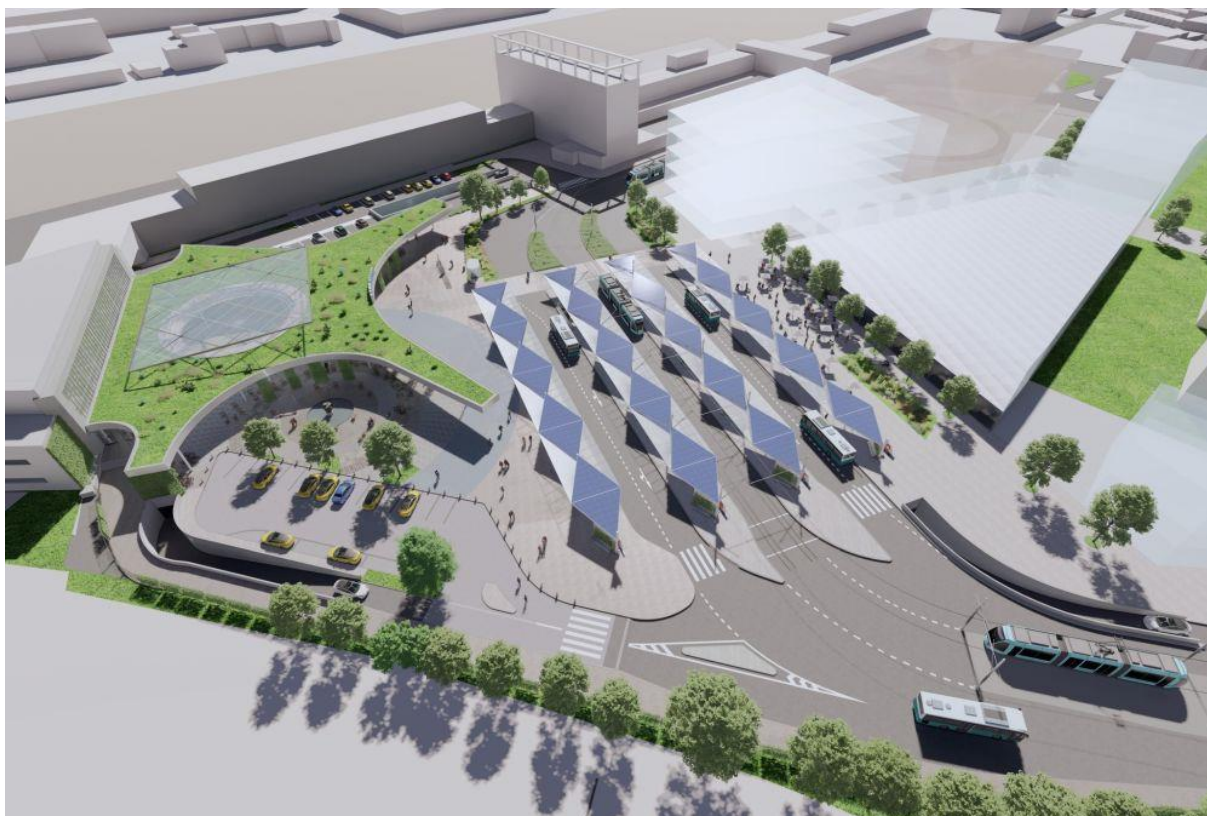
6.7.1. Přestupní uzel Hlavní nádraží – rekonstrukce a estetizace předprostoru nádraží a související projekty

Hlavní nádraží Ostrava je důležitým dopravním uzlem a zároveň jednou z nejvýznamnějších vstupních bran do města. Jeho aktuální využití a vzhled však neodpovídají současným potřebám ani očekáváním cestujícím. Město Ostrava v minulosti pracovalo s několika variantami řešení přednádraží, poslední z nich předpokládalo umístění muzea dopravy v předprostoru nádraží a vymístění tramvajové smyčky, právě vymístění tramvajové smyčky se však v rámci projektové přípravy potvrdilo jako ekonomicky i provozně neopodstatněné a město je proto nuceno přistoupit k jiné variantě. Do budoucna je v území připravováno hned několik záměrů: rekonstrukce železničního uzlu (investorem je Správa železnic), rekonstrukce předprostoru výpravní budovy, Terminál Jiráská a prodloužená ulice Skladištní.

Město Ostrava má největší snahu rekonstrukci a estetizaci přednádražního prostoru sladit s modernizací ostravského železničního uzlu, jejíž investorem je Správa železnic, která mimo samotnou rekonstrukci železniční trati plánuje rekonstrukci hlavního nádraží. Plánem je v nádražní budově odstranit nadchodové lávky a místo nich spojit budovu s novými nástupišti podchody s eskalátory, jež vyústí v prostorách přednádraží a budou propojené i s podzemním parkovištěm.

Na zpracovatele studie, jak by měl prostor před výpravní budovou vypadat, vypsalo město veřejnou zakázku již v roce 2021 a v zakázce uspěla společnost Casua, která ze všech přihlášených nejlépe navrhla návaznost na podchody, které podle projektu Správy železnic povedou na nástupiště, a kultivuje je do pocitově bezpečnější podoby. V červnu 2025 byl vybrán zhotovitel dalších stupňů projektových dokumentací společnost Casua která dále bude pokračovat v rozpracovanosti studie.

Obrázek č. 18 - Budoucí podoba přednádražního prostoru:



Začátek realizace obou investičních akcí (jak města, tak Správy železnic) zatím není přesně stanoven. Jelikož se však projekt přednádraží odvíjí od samotné rekonstrukce nádražní budovy, bude se termín samotné realizace odvíjet právě od rekonstrukce železničního uzlu hlavního nádraží, kdy podle dostupných informací tato rekonstrukce má započít v roce 2028.

Cílem rekonstrukce a estetizace předprostoru nádraží bude bezbariérovost, zkrácení přestupních vazeb a vytvoření funkčního a reprezentativního vstupu do města. Vznikne tak reprezentativní veřejný prostor před výpravní budovou nový terminál veřejné hromadné dopravy umožní bezbariérový nástup, přesune se kvůli tomu tramvajová a trolejbusová smyčka. Vznikne podzemní parkoviště s vjezdy z ulic Skladištní a Nádražní, zaparkovat zde budou moci i cyklisté, což značí, že se území napojí na cyklistickou infrastrukturu. Nevyužitý průmyslový areál v blízkosti nádraží nahradí městská zástavba. Nově zde bude přestupní uzel veřejné hromadné dopravy (městské i regionální), kdy se ze sadu B. Němcové přesune přestupní uzel pro regionální spoje. Celkově se zkrátí doba přechodu z městské hromadné dopravy na vlakové nástupiště. Výpravní budova nebude odříznuta od svého okolí, klade se důraz na její propojení s navazujícím prostranstvím.

Terminál Jirská a prodloužená ulice Skladištní:

Projekt rekonstrukce a estetizace přednádrazního prostoru zahrnuje i výstavbu autobusového terminálu na ulici Jirské. Autobusový terminál bude určen převážně pro příměstské spoje, končící na hlavním nádraží. Stavba obsahuje vybudování nového terminálu a odstavné plochy autobusů. Realizace stavby je plánována společně s projektem prodloužení ulice Skladištní.

Projekt také zahrnuje prodloužení ulice Skladištní. Jedná se o komunikační propojení ulic Nádražní a Hlučinské. Nově budou regionální autobusové spoje přijíždět na hlavní nádraží a dopravně se odlehčí uzlu sad B. Němcové. Propojí se dopravní vazby – meziměstská autobusová doprava – městská hromadná doprava – vlakové spoje. V roce 2024 byla městem vypsána veřejná zakázka, jejíž předmětem bylo vypracování projektových podkladů a zajištění souvisejících činností v rámci přípravy a realizace stavby „Přednádrazí Ostrava-Přívoz, Prodloužená ulice Skladištní“.

Samotná realizace obou těchto akcí se odvíjí od zahájení realizace projektu „rekonstrukce a estetizace přednádrazního prostoru“.

6.7.2. Přestupní uzel Náměstí republiky

Frýdlantské mosty a tramvajová zastávka Náměstí republiky jsou jedním z nejfrekventovanějších míst v Ostravě. Dochází zde ke křížení tramvajových spojů směrem z centra do ostatních částí města – především Dubiny, Zábřehu, Mariánských Hor a Poruby. Jedná se také o důležité přestupní místo na navazující trolejbusovou a meziměstskou a mezinárodní autobusovou dopravu v podobě Ústředního autobusového nádraží.

Rekonstrukce má náměstí Republiky proměnit v moderní a funkční dopravní uzel. Návrh řeší celkovou přestavbu tramvajové trati, úpravu vjezdu na Ústřední autobusové nádraží, rekonstrukci podchodů pod Frýdlantskými mosty i opravu silničních mostů a okolních komunikací.

Obrázek č. 19 - Vizualizace náměstí Republiky:



Tramvajová infrastruktura projde zásadní modernizací, kdy současná tři nástupiště budou redukována na dvě širší, přičemž mezi nimi bude možnost přecházet z jednoho na druhé bez nutnosti využití podchodu, dojde tedy k vybudování úrovnových přechodů mezi zastávkami. Nástupiště se prodlouží a umožní tak odbavovat dvě tramvajové soupravy najednou. Následně dojde také k rekonstrukci samotného podchodu. Kromě nové kavárny se zde usídli také městská policie, která by podobně jako na Hranečnicku měla přispět ke zvýšenému bezpečí obyvatel. Cestujícím usnadní přístup nový výtah a travelátory, které usnadní pohyb nejen osobám s omezenou schopností pohybu. V souvislosti s úpravami podchodů dojde k propojení nadzemních pěších tras. Celkově projekt přinese zcela novou úroveň komfortu, estetiky a bezpečnosti v důležitém dopravním uzlu, který denně využívají tisíce cestujících.

Vznikne nový spojovací chodník mezi tramvajovým nástupištěm a připravovaným výtahem, který je součástí navazující stavby Parkoviště pod Frýdlantskými mosty. V plánu je také vybudovat pěší napojení jak na blízké parkoviště, tak na autobusové nádraží a nákupního centra.

V rámci rekonstrukce křižovatky se ustoupilo od původně zamýšlené výstavby kruhového objezdu. Na základě předložených informací a plánů světelné signalizace se ukázalo toto řešení jako neprůjezdné, a bylo proto rozhodnuto trolejbusovou smyčku i současné řešení křižovatky ponechat.

Samotná rekonstrukce započala v roce 2025 s trváním do roku 2026.

6.7.3. Parkoviště pod Frýdlantskými mosty

Projekt počítá s celkově 201 parkovacími místy pod mostním objektem a nájezdovými rampami. V záměru je také samotné propojení parkoviště výtahem a schodištěm s rekonstruovaným přestupním uzlem náměstí Republiky a umožní tak nejkratší možný přístup na tramvaj do centra, nebo ke krajskému úřadu. Parkovací plocha může být využita především řidiči osobních vozidel směřujících do centra Ostravy ze směru od Frýdku-Místku a přilehlých obcí. Realizace stavby bude navazovat na stavbu Prodloužení Místecká III, tedy v roce 2030.

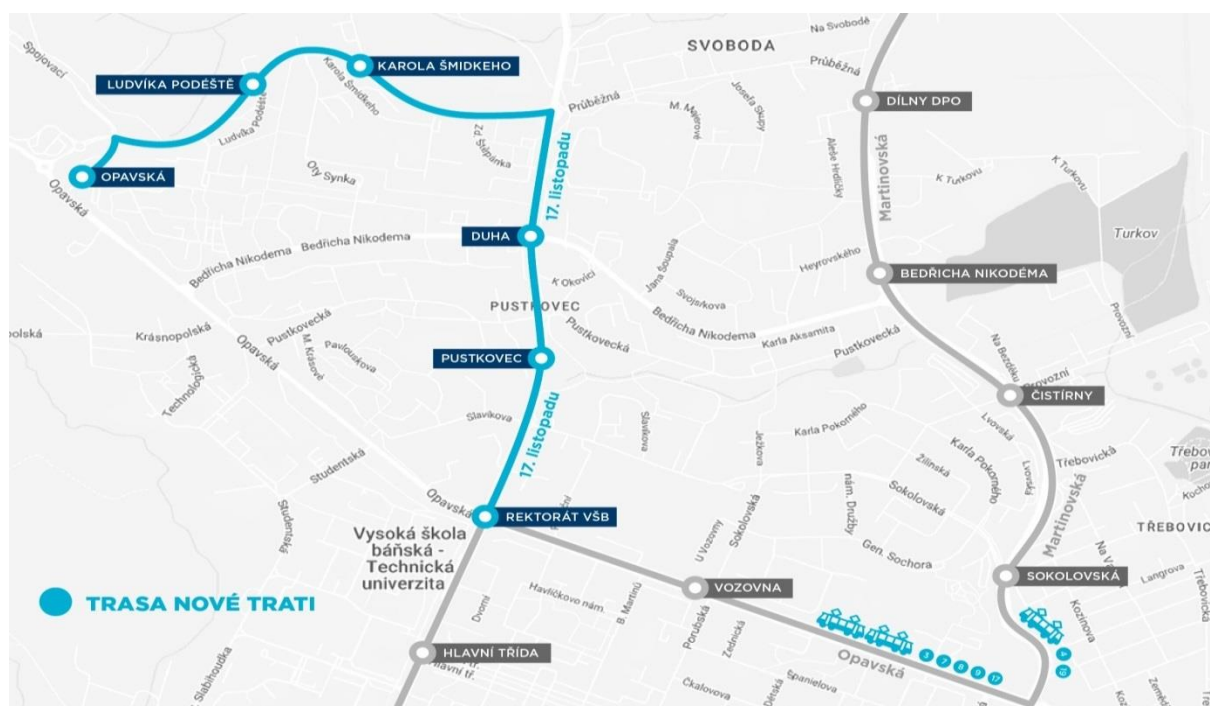
6.7.4. Prodloužení tramvajové tratě na 7. a 8. obvod – Poruba

Projekt počítá s prodloužením tramvajové sítě v městských obvodech Poruba a Pustkovec. Jeho záměrem je tyto lokality vzájemně propojit a spojit je s centrem města. Záměr je součástí Integrovaného plánu mobility Ostrava. Tříkilometrové prodloužení stávající trati začne u Slovanu a skončí u hypermarketu Globus na ulici Opavská. Trasa povede od křižovatky Opavská a 17. listopadu, dále přes zastávky u nákupního centra Duha, ulici Průběžnou a oblast Pustkovce. Tramvaje budou stavět na šesti nových bezbariérových zastávkách (VŠB-TUO, Pustkovec, Duha, Karola Šmidkeho, Ludvíka Poděště a Opavská), včetně lokality blízko u baseballového hřiště Arrows Park a zastávky Ludvíka Poděště. Celkové náklady na stavbu se odhadují v nižších jednotkách miliard korun, přičemž většinu částky může pokrýt evropské financování.

Obyvatelé 7. a 8. obvodu získají rychlé, pohodlné a ekologické spojení a pro město to znamená méně aut na silnicích, a tedy zlepšování životního prostředí. Rozšiřování tramvajových tratí je celosvětovým trendem. Hlavním přínosem má být lepší dopravní dostupnost do oblastí, které jsou nyní obsluhovány především autobusy. Propojení s centrem bude přímé, bez nutnosti přestupů, kdy přepravní doba od Globusu do centra města by měla trvat 33 minut.

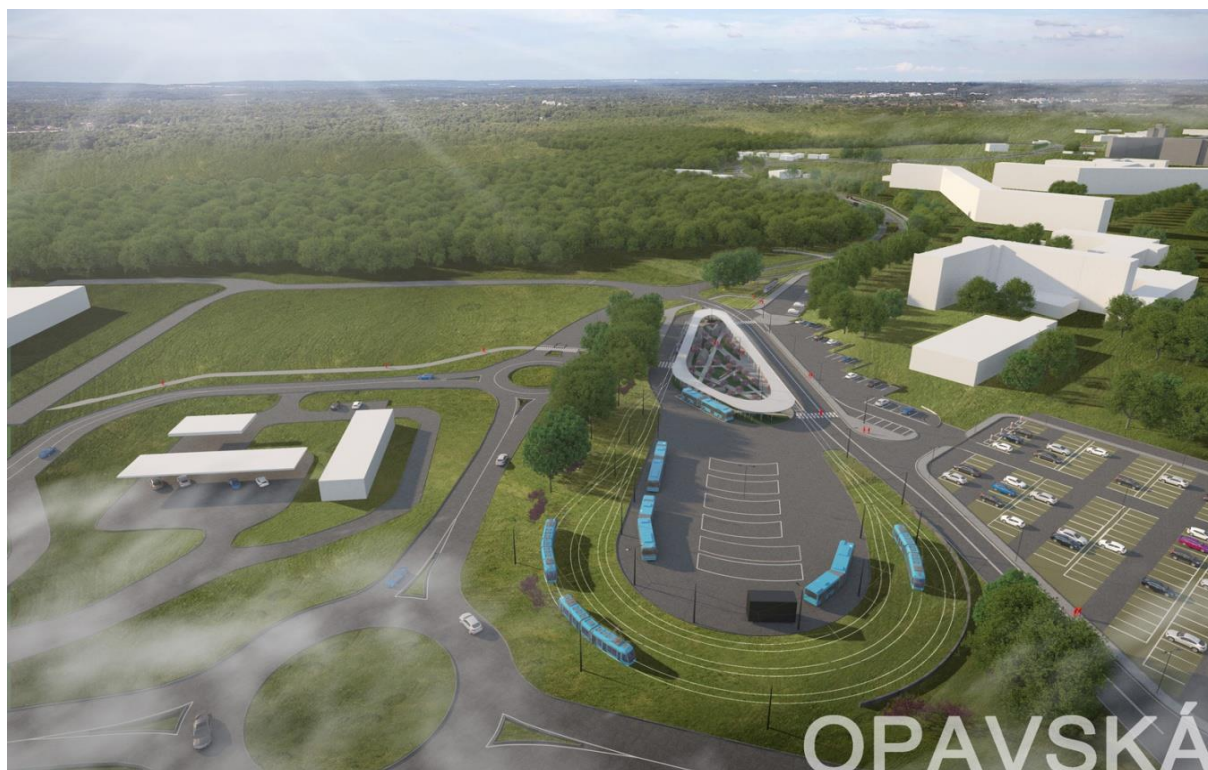
Stavba nové trati by mohla začít v roce 2027. Projekt je kromě dopravního efektu důležitý i v souvislosti s plánovanou výstavbou nových bytových domů či záchytného parkoviště u Opavské ulice.

Obrázek č. 20 - Trasa nové tramvajové trati:



V rámci projektu má být vystavěn i přestupní uzel Opavská, který bude nejen přestupním uzlem mezi příměstskými autobusy a tramvaji, které zjednoduší a zpřehlední přestupní vazby a pohyby chodců, ale uživatelům individuální automobilové dopravy bude nově sloužit také záchytné parkoviště situované přímo u přestupního uzlu.

Obrázek č. 21 – Přestupní uzel Opavská:



Cestující příměstské autobusové dopravy budou ve směru od Velké Polomi nově moci přestupovat, kdy tramvaje je dovezou dále, většinou přímo k cílům jejich cest. Kompenzací za přestup jim bude nastavený systém tzv. hrana-hrana. Budou muset po výstupu pouze příčně přejít nástupiště. Tramvaje zajistí nejen přímé bezpřestupové spojení VIII. stavebního obvodu Poruby s centrem města, ale taktéž budou sloužit vnitroobvodovým cestám, tedy cestám, které v současné době padají na bedra autobusové dopravy.

6.7.5. Parkoviště pod Mosty Bazaly

Projekt řeší rozšíření zpevněné plochy v celé délce pod mostní estakádou Bazaly. V minulosti již došlo pod severní části estakády Bazaly k vybudování 96 parkovacích míst, přičemž do budoucnosti má dojít k dobudování zpevněné plochy pod jižní částí estakády kdy po jejím propojení s ulicí Bohumínskou vznikne dalších 129 parkovacích míst. Lokalita se nachází v místě mimoúrovňového křížení vytižených silnic Bohumínská a Českobratrská a v blízkosti centra města. Nyní je větší část parkovacích míst vyhrazena pro rezidenty, přičemž vybudováním dalších parkovacích míst, tak vznikne možnost řidičům osobních vozidel směřujících do centra města Ostravy z jižního směru po silnici Frýdecká – ulice Bohumínská a z jihovýchodního směru po silnici Těšínská, vozidlo ponechat na parkovišti a dále se přesunou do centra města pěšky či dále pro svou cestu využít městskou hromadnou dopravu. Realizace zatím není známa, neboť se váže na koordinaci s akcemi připravovanými Městským obvodem Slezská Ostrava a v návaznosti na připravovanou stavbu stadionu Bazaly.

6.7.6. Parkoviště ulice Porážková, estakáda Českobratrská

Záchytné parkoviště typu P+G (park and go, zaparkuj a jdi) je situováno podél ulice Porážkové, která spolu s ulicí Českobratrskou, Sokolskou, Pivovarskou a K Trojhalí tvoří distribuční okruh po obvodu historického centra. Parkoviště je určeno zejména pro dopravu příjíždějící do centra po ulici Místecké či po ulici 28. října. Parkoviště využívá nezpevněné plochy pod estakádou ulice Českobratrské a zhodnocuje tak jinak nevyužitelné území. Záchytné parkoviště se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk zásadně redukována.

Obrázek č. 22 - Poloha parkoviště:



Výstavba tohoto parkoviště přispěje k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení umožňuje lokalita přímé napojení na nadřazenou síť bez zbytečného průjezdu historickým centrem.

Nyní se parkuje na nezpevněné ploše, kdy projekt počítá s úpravou plochy pod mostním objektem, propojení na stávající parkovací plochy a s kapacitou až 160 míst. Předpokládaná realizace bude řešena v návaznosti na vyřešení lokality Bauhausu.

6.7.7. Podchod Důl Hlubina

V uplynulých letech došlo v areálu Dolních Vítkovic k uskutečnění mnoha zajímavých projektů, které mají za následek změnu této části Ostravy v zábavní, kulturní a sportovní centrum, jenž navštěvují statisíce návštěvníků ročně z celé ČR i ze zahraničí. Statutární město Ostrava si je vědomo významu této části města, a proto se také za pomoci dotačních zdrojů podílí na výstavbě infrastruktury, která umožní návštěvníkům komfortnější, časově přívětivější a bezpečnější možnosti dopravy do areálu. Je to jedna z bran do areálu Dolní oblasti Vítkovice, která se každým rokem stává významnější.

Cílem této stavby je revitalizace a estetizace podchodu, úpravy nasvětlení, instalace kamerového a dopravního informačního systému, kompletní přestavba tramvajové zastávky, možnost budoucího využití zastávky jako sdružené, dořešení pěších tras k objektům Dolní oblasti Vítkovice. Přístřešek je konstruován na délku dvou tramvajových souprav. Výstup na ulici Hlubinskou bude prodlouženým spádovým chodníkem, který bude v zimě temperován. Mimo lavičky umístěné v přístřešcích, bude možné využít k sezení i snížené zídky podél nástupiště, které jsou prodloužením přístřešků. Dojde k úpravě a doplnění chodníků v okolí nástupiště a opravě ulice Hlubinská a části příjezdové cesty z ulice Železárenská. Na ulici Hlubinská přibudou dvě parkovací místa. Je zde navržena i příprava pro osazení citylight, kde mohou být promítány např. programy festivalů apod.

Počítá se i propojení cyklistické dopravy ze směru ulice Výstavní a Na Jízdárně, vedoucí podél ulice Železárenská a Hlubinská, přes rekonstruovaný podchod do Dolní oblasti Vítkovic. Cyklostezka je navržena ve stávajícím chodníku podél ulice Železárenská, který bude nově fungovat jako společná stezka pro chodce a cyklisty, v ulici Hlubinská budou cyklisté vedeni v hlavním dopravním prostoru pomocí piktogramů, jelikož je zde nízká intenzita motorové dopravy a v podchodu je cyklostezka řešena jako jednopruhá obousměrná a vede souběžně s pruhem pro chodce. Z podchodu cyklostezka vyústí do otevřeného prostoru před budovou Kofoly, odkud mohou cyklisté dále pokračovat směr Dolní oblast Vítkovice.

Realizace samotné stavby by měla započít v roce 2028.

6.7.8. Parkovací dům u Krajského úřadu Moravskoslezského kraje

Až 600 parkovacích míst nabídne nový parkovací dům v Ostravě na ulici 28. října. Stát bude mezi Skeletem a krajským úřadem, v místě současného parkoviště pro 77 aut. Nový parkovací dům je navržen s dvěma podzemními a osmi nadzemními podlažími a je propojen čtyřmi vertikálními jádry s výtahy a schodišti. Nosná konstrukce objektu je navržena z monolitického železobetonu s nepravidelným obrysem.

Autoři řešení návrhu nezapomněli ani na vyznavače elektromobility, k dispozici budou dvě rychlonabíječky a deset nabíječek WALLBOX. Kromě toho zde uživatelé najdou také 20 cykloboxů k bezpečnému odstavení jízdních kol nebo koloběžek. Tři z cykloboxů budou opatřeny nabíječkou pro elektrokola.

Parkovací dům vzniká zejména v souvislosti s výstavbou Koncertního sálu coby přístavba Domu kultury města Ostravy, ale město pevně věří, že parkovací místa zde budou hojně využívána i motoristy, kteří budou dále do centra pokračovat městskou hromadnou dopravou, pěšky či za využití sdíleného kola.

Výstavba parkovacího domu započala již v roce 2025 s plánovanou dostavbou na konci roku 2027.

Obrázek č. 23 - Vizualizace parkovacího domu:



6.7.9. Jedna míle – propojení centra s Dolní oblastí Vítkovic

Návrh dopravního řešení celé oblasti předpokládá výstavbu několika zcela nových komunikací, z nichž základní je tzv. jedna míle. Ta bude propojovat oblast Dolních Vítkovic od Nového světa techniky, přes území Pod Žofínkou (připravované k zástavbě), oblast Karoliny až po nové budovy kampusu ostravské univerzity a Divadlo Antonína Dvořáka. Primární komunikací bude městská třída o délce cca 1,6 km a šířce až 34 m, která bude sloužit všem módům dopravy (automobilová doprava, tramvaje, částečně trolejbusy, cyklisté, pěší). Tato komunikace bude včetně tramvaje pokračovat v úseku Starý svět techniky, podjezdem pod ul. Místeckou na ul. Ruskou.

Toto území bude propojeno v délce 1,6 km, kdy od tohoto vznikl název ulice Jenda míle. Projekt Jedna míle přímo souvisí s výstavbou nové obytné čtvrti Žofínka.

Projekt je ve fázi zpracování investičního záměru. V konečné fázi projekt přinese rozšíření tramvajové a trolejbusové trati a tím rozšíření dopravní obslužnosti území.

6.7.10. Zvýšení propustnosti křižovatek - rozšíření telematických systémů

Cílem projektu je zajištění efektivního - moderního řízení dopravy, lepšího informování účastníků dopravy. Současně by měl pomoci ke zvýšení kapacity dopravní sítě, dopravního komfortu a atraktivity dopravy, její plynulosti a bezpečnosti a odstranění dopravního přetížení napříč městem.

Podstatou je modernizace a vybudování nových součástí a prvků dopravního telematického systému, na kterém spolupracují město Ostrava, Dopravní podnik města Ostrava, Ostravské komunikace a společnost Ovanet a ČVUT Praha – fakulta dopravní.

Vybudovány budou inteligentní křižovatky, parkovací systémy, dopravní dohledové a řídicí centrum, inteligentní zastávky II, informační dopravní systémy. Projekt přinese zvýšení komfortu života ve městě nejen pro občany i ostatní subjekty, všechny, kteří se městem pohybují ať už veřejnou nebo osobní dopravou.

Vybudováno bude nové Dopravní a řídicí centrum, které v současnosti v Ostravě chybí, kde bude soustředěna správa všech telematických systémů v dopravě a integrace všech informací týkajících se dopravy. Centrum bude umístěno v budově Ostravských komunikací a nahradí dosud provozované dílčí dohledové ústředny. Realizace nového Dopravního centra umožní pružně reagovat na aktuální situaci a napomůže tak výraznému zvýšení propustnosti a zrychlení provozu ve městě. Zlepší také možnosti, jak informovat občany o dopravní situaci.

Plánována je rovněž výměna technologicky zastaralých řadičů křižovatek, které budou plně kompatibilní s novým Dopravním centrem a umožní dynamické řízení v reálném čase, včetně preference vozidel městské hromadné dopravy a integrovaného záchranného systému. Na vybraných profilech městské komunikační sítě budou také instalovány strategické detektory sloužící pro kontinuální sběr dopravních dat a vyhodnocování intenzity dopravních toků projíždějících vozidel.

Použití nejmodernější technologie C-ITS (kooperativní inteligentní dopravní systém), zajistí komunikaci mezi vozidly městské hromadné dopravy a světelně řízenou křižovatkou. Kooperativní systém C-ITS tak přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a včasnému informování řidičů o dopravní situaci. Dopravní centrum obdrží přesné informace o aktuální dopravní situaci přímo z vozidel, díky čemuž je možné efektivně ovlivňovat dopravní proud, a tím zvýšit bezpečnost a plynulost dopravy a snížit její negativní dopady na životní prostředí. Laicky řečeno, řidič vozidla městské hromadné dopravy na poslední zastávce před křižovatkou dostane signalizaci na palubním počítači informaci, zda při výjezdu ze zastávky bude mít na semaforu ve svém směru zelenou. Pokud ne, může v opačném případě s vozem ještě setrvat v zastávce a umožnit tak nástup případným dalším cestujícím. Řadič křižovatky vyhodnotí, zda je možné vozidlu městské hromadné dopravy „pomoci“ prodloužením zelené, nebo zkrácením červené.

Projekt řeší problém nedostatečného telematického vybavení za účelem řízení dopravy na území statutárního města Ostravy, což vede k nižší bezpečnosti a plynulosti dopravy ve městě. V rámci projektu budou realizovány tyto aktivity:

- 1) vybudování dopravního informačního a řídicího centra (DC) pro zajištění centrálního dohledu nad dopravní situací ve městě a práci s dopravními informacemi,
- 2) modernizace řadičů světelných signalizačních zařízení (SSZ) ve vybraných lokalitách pro zajištění vyšší propustnosti dopravní sítě,
- 3) vybudování dopravní ústředny (DÚ) pro zajištění kontroly nad systémem SSZ ve městě zahrnující datové propojení DÚ se všemi řadiči SSZ ve městě,
- 4) pořízení a instalace strategických detektorů pro kontinuální sběr dopravních dat k intenzitě dopravních toků projíždějících vozidel s datovým napojením na DC.

Celkové náklady projektu 242,6 mil. Kč, celkové způsobilé výdaje 161,1 mil. Kč, příspěvek EU 137 mil. Kč. Předpokládaná realizace 2025-2026.

7. Závěr

Městská hromadná doprava na území města se stává ve spolupráci statutárního města Ostrava a Dopravního podniku Ostrava a.s. jednou z nejekologičtější a nejkomfortnější hromadnou dopravou v republice. Důraz je kladen zejména na zachycování moderních trendů v hromadné dopravě, popularizaci hromadné dopravy a na přizpůsobování potřebám cestujících, kteří vlastně městskou hromadnou dopravu tvoří. Cílem města je dále hromadnou dopravu rozvíjet, tak aby přilákala, co nejvíce cestujících a co nejvíce šetřila životní prostředí.