

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI území statutárního města OSTRAVY na období 2021 – 2025

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 2021 – 2025 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: srpen – říjen 2020

Obsah

Úvod.....	4
1. Charakteristika statutárního města Ostrava	4
2. Dopravní podnik Ostrava a.s.	6
3. Veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem	8
3.1. Městská hromadná doprava	8
3.1.1. Autobusová doprava.....	8
3.1.2. Trolejbusová doprava	10
3.1.3. Tramvajová doprava.....	11
3.2. Jiný druh dopravy - bikesharing	13
3.3. Tarifní oblast města Ostravy	14
3.4. Odbavovací systém.....	15
3.5. Smluvní závazky	16
3.6. Vývoj kompenzace pro zajištění provozu městské hromadné dopravy.....	16
4. Veřejné služby v přepravě cestujících nezajišťované městem - příměstská veřejná linková doprava.....	18
4.1. Oblast Novojičínsko východ	20
4.2. Oblast Orlovsko.....	20
4.3. Oblast Karvinsko	20
4.4. Oblast Opavsko	21
4.5. Oblast Vítkovsko.....	21
4.6. Oblast Bílovecko	21
4.7. Frýdecko-Místecko.....	21
4.8. Hlučínsko.....	22
4.9. Havířovsko	22
5. Ekologie a komfort v městské hromadné dopravě města Ostravy	22
5.1. Pohon na zemní stlačený plyn CNG.....	23
5.1.1. Plán na příští období.....	24
5.2. Elektro pohon	24
5.2.1. Autobusy	24
5.2.1.1. Plán na příští období.....	26
5.2.2. Trolejbusy.....	26
5.2.2.1. Plán na příští období.....	26
5.2.3. Tramvaje.....	27
5.2.3.1. Plán na příští období.....	28

5.3.	Vodíkový pohon	29
5.4.	Informační systémy	30
5.4.1.	Elektronické informační panely	30
6.	Dopravní infrastruktura města Ostravy	31
6.1.	Modernizace a zvyšování rychlosti na tramvajových tratích	32
6.2.	Terminál Dubina.....	32
6.2.1.	Příměstská veřejná linková doprava	32
6.2.2.	Městská hromadná doprava	33
6.3.	Terminál Hlavní nádraží.....	33
6.3.1.	Příměstská veřejná linková doprava	33
6.3.2.	Městská hromadná doprava	33
6.4.	Terminál Hranečnick.....	34
6.4.1.	Příměstská veřejná linková doprava	34
6.4.2.	Městská hromadná doprava	34
6.5.	Terminál Svinov mosty	35
6.5.1.	Příměstská veřejná linková doprava	35
6.5.2.	Městská hromadná doprava	36
6.6.	Přestupní uzel Hulváky	36
6.6.1.	Příměstská veřejná linková doprava	36
6.6.2.	Městská hromadná doprava	36
6.7.	Chystané projekty a výstavby pro dopravní obslužnost	37
6.7.1.	Přednádraží Ostrava-Přívoz, prodloužení ulice Skladištní	37
6.7.1.1.	Přednádraží Ostrava-Přívoz, terminál Jirská	38
6.7.1.2.	Přestupní terminál Ostrava, hlavní nádraží.....	38
6.7.2.	Terminál Důl Hlubina.....	38
6.7.3.	Tramvajová smyčka Hlučínská a parkoviště P+R.....	39
6.7.4.	Přestupní uzel Náměstí republiky.....	39
6.7.5.	Prodloužení tramvajové tratě na 7. a 8. obvod – Poruba.....	39
6.7.6.	Parkoviště pod Mosty Bazaly	41
6.7.7.	Parkoviště pod Frýdlantskými mosty	41
	Závěr.....	41

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. Sociální aspekt efektivní veřejné dopravy je spatřován v rostoucím počtu osob, které nejsou z nejrůznějších důvodů schopny řídit motorová vozidla, nebo které si nemohou osobní auto pořídit z finančních důvodů. 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 vážnosti 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.

Novela zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění, mimo stát, kraj, teď i obcím, které zajišťují nebo hodlají zajišťovat dopravní obslužnost, ukládá 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 (287 968) 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. 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



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 z 3 měst v České republice hostí Shakespearové 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 a v bězích na 200 m, 3000 m překážek, v hodu diskem, kladivem a v trojskoku dokonce tu nejvyšší. 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. 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 je uzavřena pro automobilovou dopravu, což přispívá k vysokému podílu pěší mobility (28,2 %). Tento podíl může dále zvýšit případné zřízení nízkemisních zón. Ostrava také na základě zpracované koncepce cyklistické dopravy rozšiřuje síť cyklotras, kterých by v budoucnu mělo být 416 kilometrů. Nyní je cyklistům k dispozici přes 250 kilometrů cyklotras.

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 jako první město v České republice. 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 cyklistiky a pěší dopravy
- Zlepšení dopravní dostupnosti

Zvýšení bezpečnosti:

- Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, zejména zranitelných skupin uživatelů (chodců a cyklistů)
- Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy
- Zvýšení bezpečí ve specifických místech a negativně vnímaných lokalitách
- Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu

Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí:

- Ekologizace dopravy (snížení hluku, modernizace vozového parku veř. dopravy, zavádění nízkoemisních zón apod.)
- Aplikace inteligentního urbanizmu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility (utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility, tj. pěší a cyklistické dopravy) a zabránění vylidňování 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)
- Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy (podpora spolujízdy a sdílení vozidel), osvěta, podpora a motivace k využívání casharingu a carpoolingu

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 okolo 2 000 zaměstnanců (management, řidiči, dělníci a ostatní pracovníci) a jeho vozový park čítá cca 630 vozů (autobus, trolejbus, tramvaj), kdy z toho je 510 vozů nízkopodlažních. Dopravní podnik v minulosti výrazně modernizoval svůj vozový park. Například v roce 2018 ukončily provoz poslední vysokopodlažní trolejbusy, díky čemu se moravskoslezská metropole zařadila na seznam dopravních podniků se stoprocentně nízkopodlažním trolejbusovým vozovým parkem. U autobusů by na přelomu roku 2020/2021 měly ukončit provoz poslední vysokopodlažní vozy Karosa. Výraznou omlazovací kúrou také prošel vozový park tramvají. V roce 2019 byla dokončena dodávka 40 moderních plně klimatizovaných nízkopodlažních tramvají Stadler Tango NF2, přičemž během roku 2021 by měla začít plynout dodávka až 40 nejmodernějších tramvají od plzeňské Škodovky. Po dodání všech vozidel z kontraktu je předpoklad, že Ostravský dopravní podnik bude mít nejmladší vozový park tramvají. Dalším prvenstvím, kterým se již teď dopravní podnik pyšní, je zavedení bezkontaktní platby za jízdné a zrušení papírových jízdenek. Ostravský dopravní podnik se stal prvním v republice, který zavedl bezkontaktní platbu jízdného a druhým po Londýně v Evropě. Dalším pomyslným prvním místem se podnik může pyšnit v souvislosti s vlastní komplexní aplikací (MojeDPO), kterou si může uživatel zdarma stáhnout a využívat přes tuto aplikaci neomezené wifi připojení.

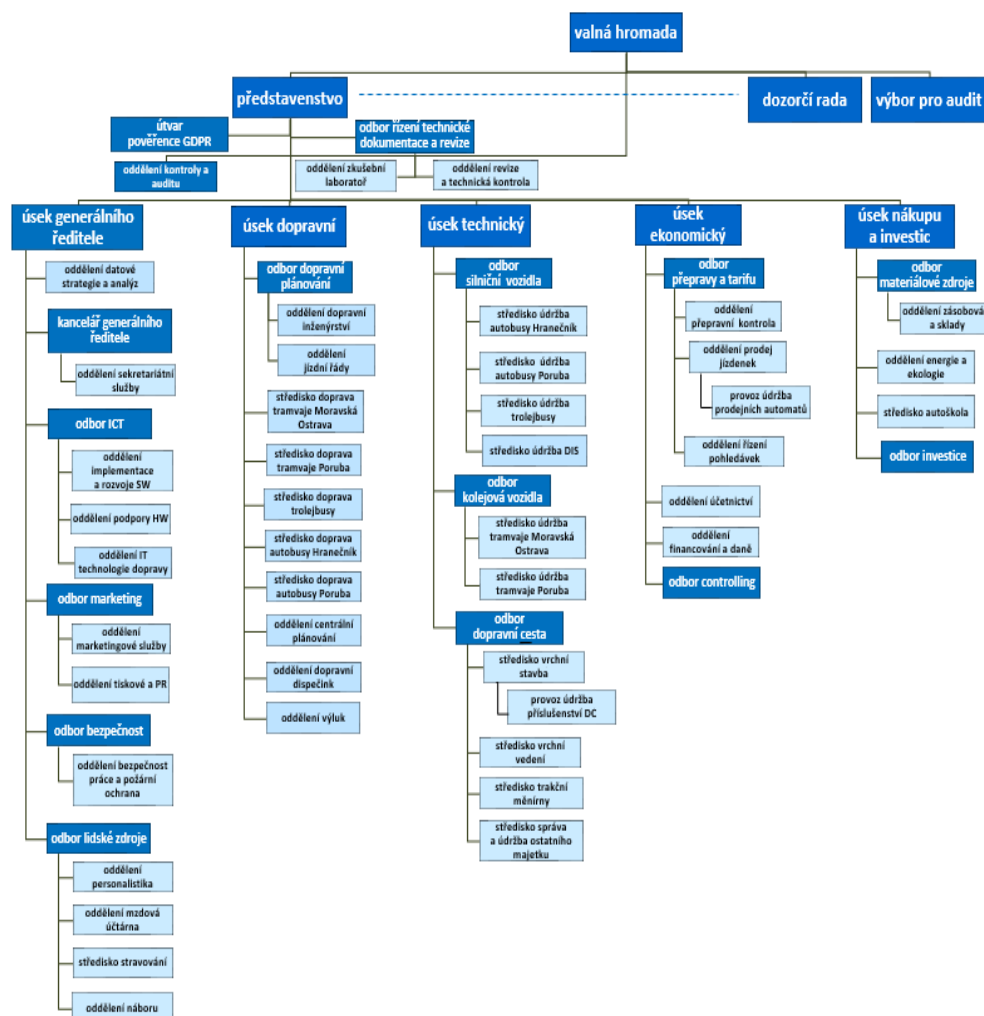
Dopravní podnik je také zapojen do Tyrkysové sbírky na podporu místních neziskových organizací. Hlavním záměrem je finančně podpořit projekty konkrétních neziskových organizací zapojených do aktivit KŘÍDLENÍ nadačního fondu prostřednictvím výtěžku sbírky a přitom šířit vlnu všímavosti,

laskavosti a sounáležitosti. 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 45minutová, 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.

V čele dopravního podniku stojí předseda představenstva. Celková organizace dopravního podniku je velice rozsáhlá a je nastíněna ve struktuře níže.

Obrázek č. 2 - Organizační struktura Dopravního podniku Ostrava a.s.:



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).

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 zajišťující dopravu v ODIS. V ODIS dále působí dalších 12 dopravců, kteří se podílejí na provozu cca 515 linek. ODIS v sobě integruje železniční, veřejnou linkovou a městskou hromadnou dopravu.

Nutno zmínit, že jednou z forem dopravní obslužnosti města je i bikesharing (městská sdílená kola), který neuvěřitelně rychle stoupá na popularitě.

3.1. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava, kterou zajišťuje město Ostrava prostřednictvím Dopravního podniku Ostrava a.s., je součástí ODIS a je tvořena 89 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 dění 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 466 km s více jak 550 zastávkami, je obsluhována 630 vozidly a více jak jednou tisícovkou řidičů.

3.1.1. Autobusová doprava

Autobusová doprava městské hromadné dopravy je tvořena 60 linkami s délkou 721 km, přičemž délka samotné provozní autobusové sítě je více jak 363 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 41,2 mil. cestujících.

Autobusová provozní síť je obsluhována 298 autobusy, přičemž z toho je 289 vozů nízkopodlažních, z toho je 162 vozů na stlačený zemní plyn CNG a 10 vozů na elektro pohon. Provozní síť čítá 492 zastávek. Pro obsluhu autobusů má dopravní podnik k dispozici více jak 530 řidičů, kteří ujedou téměř 16,9 mil vozových km. Modernizaci vozového parku a výhledu do budoucna je věnována kapitola 5.

Přehled autobusových linek:

- **915020** Poruba, Studentské koleje - Sl. Ostrava, Bazaly
spojení mezi vysokoškolskými kolejemi a Ekonomickou fakultou VŠB-TUO
- **915021** Ostrava - Vratimov
- **915022** Hranečnick – 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 - ÚAN
- **915038** Mor. Ostrava, nám. Republiky - Kunčice, NH Záříčí
- **915039** Ostrava - Paskov
- **915040** Poruba, Studentské koleje – Plesná, Globus
- **915041** Ostrava - Vratimov
- **915043** Poruba, Opavská – Svinov, nádraží
výhradně noční linka
- **915044** Svinov, nádraží – Poruba, Otakara Jeremiáše
- **915045** Poruba, garáže - Kunčice, NH hlavní brána
- **915046** Polanka – Krásné Pole, Družební
- **915047** Poruba, Studentská – Plesná
- **915048** Poruba, Opavská – Hrabová, PZ jih
nejvíce vytiženější autobusová linka, vypravovány přednostně kapacitnější vozidla
- **915049** Poruba, Opavská - Michálkovice
- **915050** Mor. Ostrava, Českobratrská – Nová Bělá, Krmelínská
- **915051** Plesná - Svinov, nádraží
- **915052** Ostrava - Šilheřovice
- **915053** Ostrava - Klimkovice - Ostrava
- **915054** Mor. Ostrava, Sad B. Němcové - Poruba, Alšovo nám.
- **915055** Výškovice - Hrabůvka, Poliklinika
- **915056** Ostrava-Ludgeřovice-Hlučín
- **915057** Hulváky – Kunčice, NH jižní brána
- **915058** Martinov, střed – Poruba, radnice
- **915059** Vítkovice, Mírové nám. – Polanka
- **915061** Výškovice – Hranečník
- **915062** Hrabůvka, Dvouletky - Kunčice, NH jižní brána
- **915064** Ostrava – Klimkovice
na linku vypravovány přednostně elektrické autobusy EKOVA ELECTRON 12
- **915066** Ostrava - Hlučín
- **915067** Ostrava - Hlučín
- **915068** Ostrava - Šilheřovice
- **915071** Ostrava - Petřvald - Ostrava - Šenov
- **915073** ÚAN – Hrabová, PZ jih
rychlosvozová směnová linka směřující z centra města do průmyslové zóny
- **915074** Hranečník – Hrabová, PZ jih
rychlosvozová směnová linka směřující z terminálu Hranečník do průmyslové zóny
- **915076** Svinov, mosty – Polanka, Hraničky
- **915077** Výškovice - Hrabová, statek
výhradně noční linka
- **915078** Poruba, Opavská – Hrabová, PZ jih
linka pro rychlé spojení Poruby s průmyslovou zónou ale také Hrabůvky s Fakultní nemocnicí
- **915079** Svinov, nádraží – Svinov, Dubí
- **915081** Ostrava - Řepiště
- **915090** Poruba, vozovna - Krásné Pole, Planetárium

minibusová linka k Planetáriu

- **915091** Poruba, Vřesinská – Vřesina, Skalka
minibusová linka
- **915092** Sl.Ostrava, Bazaly/Sl.Ostrava, Gymnázium - Kunčice, Nádraží Kunčice
- **915095** Hranečnick - Sl.Ostrava, Krematorium
minibusová linka
- **915096** Hrabůvka, Poliklinika - Hrabůvka, Poliklinika
minibusová linka pro obsluhu Ostravy-Jihu
- **915097** Hranečnick – Michálkovice, Brazílie
minibusová linka
- **915098** Petřkovice, náměstí – Petřkovice, Nordpól
minibusová linka
- **915099** Sl.Ostrava, Hladnov – Mor.Ostrava, Městská nemocnice
minibusová linka s přednostně vypravovanými elektrickými vozy Rošero First FCLLI

Od května 2021 se plánuje zřízení provozu nové autobusové linky č. 915088, která má propojit velké ostravské atrakce. Bude se jednat o sezónní linku, která bude v provozu od počátku května do konce září příslušného roku. Linka bude spojit zoologickou zahradu a památkově chráněnou Dolní oblast Vítkovice. Na tuto linku budou výhradně nasazeny nově pořízené 2 doubledeckery na stlačený zemní plyn CNG. Doubledeckery budou 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 budou vozy nasazeny na běžný provoz na lince č. 915020 a na lince č. 915078. Jedná se o linky 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 13 linkami s délkou 118 km, přičemž délka samotné provozní trolejbusové sítě je více jak 40 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 přibližně 6,88 mil. cestujících.

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** Hranečnick - Mor.Ostrava, sídliště Fifejdy/Mor.Ostrava, Vozovna trolejbusů
- **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

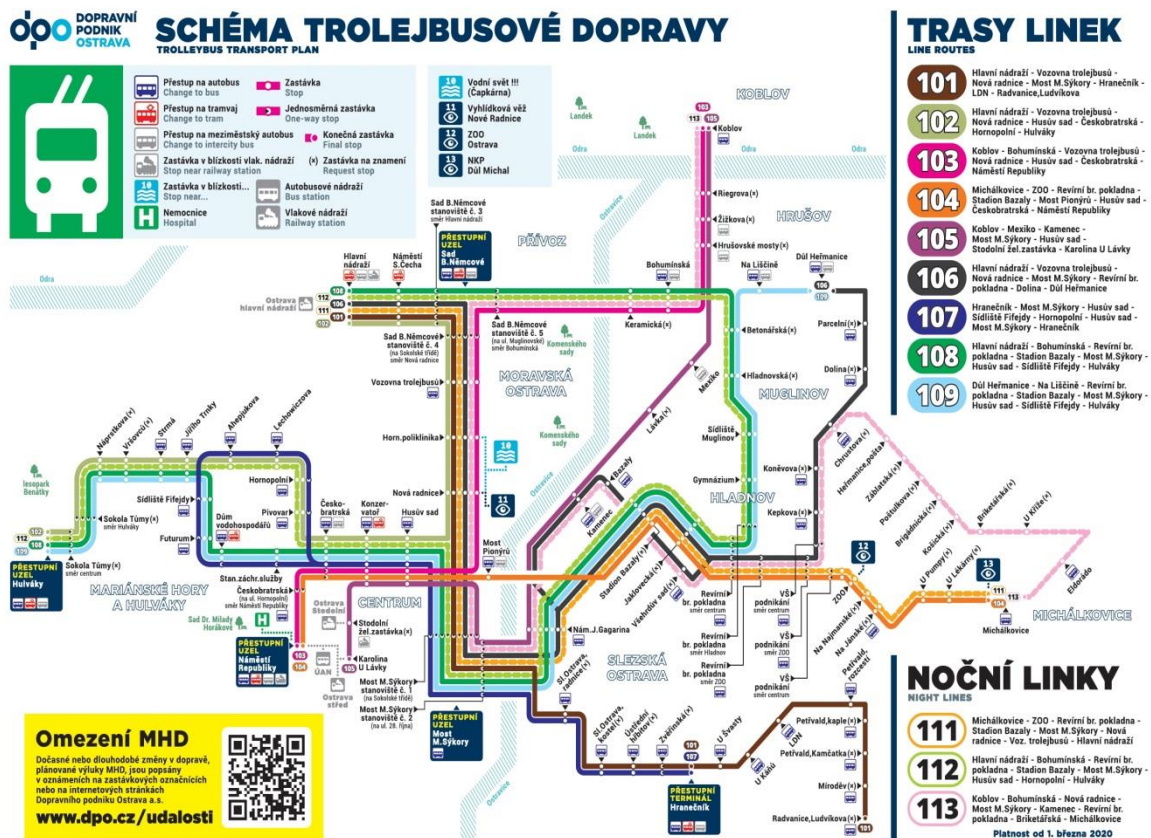
noční linka

- 915249 Mor.Ostrava,Vozovna trolejbusů - Heřmanice,Důl Heřmanice

jedná se jen o spoje najíždějící/zatahující na/z Důl Heřmanice

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 68 vozidly, přičemž všechna vozidla jsou nízkopodlažní. Z celkového počtu trolejbusů je 10 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 71 zastávek. Pro obsluhu trolejbusů má dopravní podnik k dispozici téměř 150 řidičů, kteří ujedou téměř 2,9 mil. vozových km. Modernizaci vozového parku a výhledu do budoucna je věnována kapitola 5.

Obrázek č. 3 - Schéma trolejbusové dopravy:



3.1.3. Tramvajová doprava

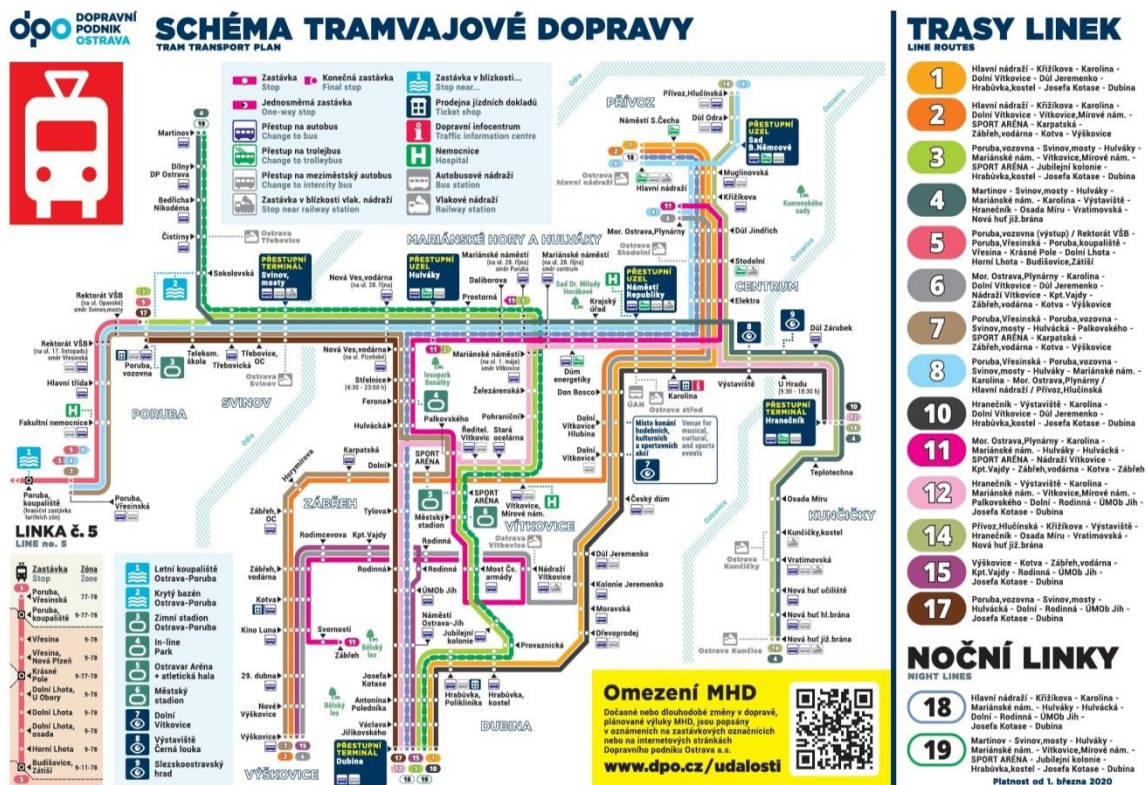
Tramvajová doprava městské hromadné dopravy je tvořena 17 linkami s délkou téměř 230 km, přičemž délka samotné provozní tramvajové sítě je více jak 62 km. Tramvajové linky obsluhují 10 městských částí (Moravská Ostrava a Přívoz, Mariánské Hory a Hulváky, Martinov, Nová Ves, Ostrava-Jih, Poruba, Slezská Ostrava, Třebovice, Vítkovice, Svinov). Výjimku tvoří linka č. 915005, která obsluhuje i přilehlé území sousedních obcí (Vřesina, Dolní Lhota, Horní Lhota, Budišovice). Tramvajová doprava přepraví ročně přibližně 48 mil. cestujících.

Průhled 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 - Výškovice
- **915007** Poruba,Vřesinská - Výškovice
- **915008** Přívoz,Hlučinská/Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Poruba,Vřesinská
- **915010** Hranečník/Mor.Ostrava,Plynárny - Dubina
- **915011** Mor.Ostrava,Plynárny - Zábřeh
- **915012** Hranečník/Mor.Ostrava,Plynárny - Dubina
- **915014** Přívoz,Hlučinská/Mor.Ostrava,Plynárny - Kunčice,NH jižní brána
- **915015** Výškovice - Dubina
- **915017** Poruba,Vřesinská - Dubina
- **915018** Hlavní nádraží – Dubina
noční linka
- **915019** Mor.Ostrava,Plynárny - Poruba,Vřesinská
noční linka

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.

Obrazek č. 4 - Schéma tramvajové dopravy:



3.2. Jiný druh dopravy - bikesharing

Jeden z vlajkových projektů strategického plánu rozvoje města Ostravy je Bikesharing a podpora čisté mobility.

Město Ostrava a především stále více jeho obyvatelé 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 130ks. V roce 2019 a 2020 vyhrála zakázku na provoz služby bikesharing firma nextbike Czech Republic s.r.o.

Obrázek č. 5 – Sdílené kolo společnosti nextbike Czech Republic s.r.o.



V sezóně 2019 (od 15.4. do 15.12.) bylo k dispozici 600 kol a celkem 210 stanic pro půjčení či zaparkování kol. Uskutečnilo se přes 434 tisíc výpůjček, ujelo se 521 395 km s průměrem ujeté vzdálenosti na výpůjčku 1,2 km. Služba občanům byla z rozpočtu města podpořena 4,12 mil. Kč. V roce 2020 (březen – srpen) došlo k rozšíření služby na 900 kol na 270 strategicky umístěných stanovištích. Uskutečnilo se přes 472 tisíc výpůjček, ujelo se 614 314 km s průměrem ujeté vzdálenosti na výpůjčku 1,3 km. Služba občanům za toto kratší období byla z rozpočtu města podpořena 3,85 mil. Kč. Sdílená kola jsou v provozu od března až do prosince. Prvních 15 minut výpůjčky je navíc zdarma. Na každou výpůjčku město v roce 2020 přispívalo 8,2 korun včetně DPH, což umožňuje provozovateli poskytovat prvních patnáct minut výpůjčky zdarma. Sdílená kola mají přes 52 800 uživatelů.

Od 15. května 2020 je služba dostupná také v obci Vřesina a blízkém Hlučíně. Bylo zřízeno 6 stanic s 15 koly a kola bude moc zapůjčit nebo vrátit v rámci celé Ostravy.

Nejčastěji využívané stanice jsou v obvodu Ostrava – Poruba, jedná se o stanice Telekomunikační škola, Třebovická a Hlavní třída. V Moravské Ostravě a Přívoze jsou nejfrekventovaněji využívané stanice Nová Karolina, Pyková dáma a Komenského sady. V Ostravě-Jihu pak stanice Kotlářova, Aviatiků a Cholevova.

Na rok 2021 a 2022 je plán zajistit obsluhu všech 23 městských obvodů a rozšíření počtu stanic, kde se budou kola půjčovat a také vracet, kdy plán je rozšíření na 300 stanic po celém území Ostravy. Počet i umístění se bude měnit podle poskytnutých dat a zpětné vazby uživatelů a provozovatele služby. V období největšího zájmu, od června do září, bude v ulicích města tisícovka sdílených kol, od března do května a od října do listopadu minimálně 800 a v lednu, únoru a prosinci 400. Pro uživatele

bude i nadále prvních 15 minut výpůjčky zdarma a následujících 45 minut za cenu ve výši maximálně 25 korun. Cena za další hodinu půjčení kola nepřesáhne 40 korun.

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 IAD. Jedná se například o sdílené elektro koloběžky, elektro skútry, či auta (tzv. carsharing). Statutární město Ostrava jedná s potenciálními dodavateli takových řešení a bude se je snažit implementovat do městské mobility. Cílem je nabídnout obyvatelům a návštěvníkům Ostravy další možné alternativy dopravy v rámci města, které sníží podíl individuální automobilové dopravy.

Další iniciativa města pro podporu čisté mobility je projekt na vybudování a provozování nabíjecích stanic pro elektromobily na území města. V rámci tohoto pilotního projektu bylo vytipováno 24 lokalit, které by mohly být zajímavé pro potenciální investory této infrastruktury. Byla vyhlášena výzva, do které podaly nabídku 3 subjekty. Vytipované lokality byly rozděleny subjektům dle jejich nabídek a investoři nyní zpracovávají studie proveditelnosti vybudování nabíjecích stanic. Následně bude o studiích jednáno a při shodě obou stran budou podniknuty nezbytné kroky pro jejich výstavbu a zprovoznění.

3.3. Tarifní oblast města Ostravy

Město Ostrava je vymezeno jednou tarifní zónou č. 77 (od ledna 2021 dochází k přečíslování na zónu 1). Tuto tarifní zónu zahrnuje rozsáhlá tarifní oblast Ostrava XXL – zóna č. 78 (od ledna 2021 dochází k přečíslování na zónu 2), která vedle území vymezené tarifní zónou č. 77 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 Tarifní 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. 6 - Tarifní oblast města Ostravy:

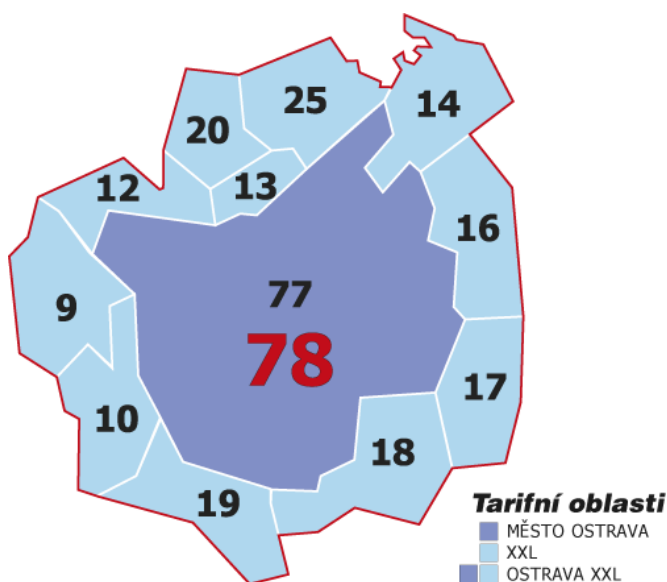
OSTRAVA XXL (zóna č. 78)

MĚSTO OSTRAVA:

Zóna č. 77 území města Ostravy

XXL:

- 9 Čavisov, Dolní Lhota, Horní Lhota, Olbramovice, Vřesina, Zbyslavice
- 10 Jistebník, Klimkovice
- 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 jako jediná v republice 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. Novinkou je také to, že v případě překročení ceny 24hodinové jízdenky bude cestujícímu účtována cena takové jízdenky, jedná se tedy o tzv. denní optimalizaci. Systém mohou využít uživatelé karet asociací Visa a Mastercard.

Od 1. ledna 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 45 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 plánovaných výlukách na linkách Dopravního podniku Ostrava a.s.
- **Kreditní jízdenka** - ve vozidle pořídíte jízdenku pro sebe, až 50 spolucestujících, max. 15 jednoho druhu (obyčejných nebo zlevněných) na jeden nákup. Pořídíte i přepravu psů nebo zavazadel. Kreditní jízdenka je jednoduchá, anonymní čipová karta, kterou lze zakoupit v jízdenkomatech, v prodejnách Dopravního podniku Ostrava a.s. nebo u jeho smluvních prodejců. Kreditní jízdenku je možné opakovaně dobíjet finanční částkou a následně používat běžným způsobem, tedy přikládáním k terminálům ve vozidlech, podobně jako ODISku a její elektronickou peněženku, resp. bankovní platební kartu. Využívá denní optimalizaci. Kreditní jízdenka vznikla jako částečná náhrada krátkodobých papírových jízdenek.
- **ODISka** - ve vozidle pořídíte jízdenku pro sebe, spolucestující, max. 15 jednoho druhu (obyčejných nebo zlevněných) na jeden nákup. Přepravu psů nebo zavazadel. ODISka je jediným vzájemně uznávaným elektronickým platebním prostředkem platným u dopravců zajišťujících veřejnou osobní dopravu v rámci Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS. Lze ji využít dvěma základními způsoby, a to jako nosič dlouhodobých časových jízdenek a jako elektronickou peněženku.
- **SMS jízdenky** – nákup jízdenek pomocí mobilního telefonu, výhodná alternativa k běžným jízdenkám, platí pouze ve spojích Dopravního podniku Ostrava a.s. a platí pro tarifní oblast OSTRAVA XXL (zóna 78).

V roce 2021 se počítá s moderními parkovacími systémy na parkovištích, které v budoucnu umožní bezkontaktní úhradu parkovného ODISkami i platebními kartami. Mezi první parkoviště, které tyto systémy budou využívat, je parkoviště v rámci tramvajové smyčky Hlučinská. Jejich uživatelé budou při parkování zvýhodněni, pokud následně využijí městskou hromadnou dopravu nebo sdílení kola.

Nutno zmínit také novou mobilní aplikaci pro cestování v ODIS, kterou připravil Koordinátor ODIS pro cestující veřejnost. Nová mobilní aplikace ODISapka je určená pro mobilní telefony s operačními

systemy Android a iOS. ODISapka dokáže vyhledat dopravní spojení v rámci integrovaného dopravního systému ODIS podle konkrétních zastávek i podle zadaných míst. Prostřednictvím QR kódu také prodá jízdenku na vyhledané spojení bez ohledu na počet a druh dopravců. Umí také bez zadání spojení prodat jednotlivé jízdenky pro většinu městských zón a také např. celosíťovou 24hodinovou jízdenku. Cena jednotlivých jízdenek zakoupených přes ODISapku je nejvýhodnější v rámci ODIS – na úrovni cen jízdenek hrazených čipovou kartou ODISka. ODISapka s výjimkou železničních dopravců zobrazí také on-line odjezdy z kterékoliv zastávky v rámci ODIS. Znamená to, že zohlední případné aktuální zpoždění.

3.5. Smluvní závazky

Město Ostrava má k zajištění dopravní obslužnosti města městskou hromadnou dopravou uzavřenou smlouvu s jediným dopravcem Dopravním podnikem Ostrava a.s. Smlouva je uzavřena v režimu přímého zadání podle § 18 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Smlouva je uzavřena na dobu 15 let s trváním do 31.12.2024. Každoroční výše kompenzace na zajištění provozu městské hromadné dopravy a objem dopravních výkonů je stanoven dodatkem ke smlouvě. Po ukončení platnosti smlouvy se počítá s uzavřením nové smlouvy na základě přímého zadání vnitřnímu provozovateli, tedy Dopravnímu podniku Ostrava a.s.

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, Dolní Lhota, Hlučín, Horní Lhota, Klimkovice, 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 5 let s koncem trvání 31.12.2024 s tím, že smlouva může být vypovězena bez udání důvodu. Po ukončení platnosti smlouvy se další uzavření smlouvy bude odvíjet od smlouvy uzavřené s vnitřním provozovatelem, tedy s Dopravním podnikem Ostrava a.s.

Město Ostrava má také uzavřené smlouvy s obcemi uvedenými v předešlém odstavci. Smlouva je uzavřena s každou obcí zvlášť, přičemž obec je ve smlouvě zavázána poskytnout městu Ostrava finanční příspěvek na zajištění provozu městské hromadné dopravy, uskutečňované pro potřeby právě dané obce. Smlouvy jsou uzavřené na základě zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů. Smlouvy jsou uzavřené na dobu 5 let s koncem trvání 31.12.2024 s tím, že smlouva může být vypovězena bez udání důvodu. Po ukončení platnosti smluv se další uzavření smlouvy bude odvíjet od smlouvy uzavřené s vnitřním provozovatelem, tedy s Dopravním podnikem Ostrava a.s.

3.6. Vývoj kompenzace pro zajištění provozu městské hromadné dopravy

Výše kompenzace pro zajištění provozu městské hromadné dopravy pro období nadcházejících 5 let, tj. roky 2021-2025, 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.

Kompenzace se dále bude odvíjet i od situace kolem koronaviru COVID-19, kdy se musí počítat s různými ekonomickými útlumy a restrikcemi a tedy poklesem cestujících (změnách v dojížděcí žáků do škol či pracujících do zaměstnání). 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.

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

Rok	Kompenzace MHD poskytnutá dopravnímu podniku (v tis. Kč)			
	statutární město Ostrava	krajský úřad	ostatní obce	celkem
2016	1 042 004	10 742	12 584	1 065 330
2017	1 155 196	10 543	12 769	1 178 508
2018	1 276 584	12 721	14 320	1 303 625
2019	1 403 149	0	0	1 403 149
2020	1 404 332	0	0	1 404 332

Do roku 2018 se na kompenzaci na základě samostatné smlouvy s Dopravním podnikem Ostrava a.s. podílel i Moravskoslezský kraj tím, že přímo dopravci poskytoval finanční příspěvek na zajištění provozu městské hromadné dopravy, uskutečňované pro potřeby příměstských oblastí města Ostravy (Bohumín, Budišovice, Dolní Lhota, Hlučín, Horní Lhota, Klimkovice, Ludgeřovice, Markvartovice, Paskov, Petřvald, Rychvald, Řepiště, Šenov, Šilheřovice, Václavovice, Vratimov, Vřesina). Ve stejném režimu, tedy na základě uzavřené smlouvy s Dopravním podnikem Ostrava a.s., finančně přispívali na zajištění provozu městské hromadné dopravy pro jejich území i dané příměstské oblasti, tedy výše vyjmenované obce. Od roku 2019 jsou tyto finanční příspěvky na základě smluvních vztahů každoročně poskytovány městu Ostrava. Tyto finanční příspěvky jsou zahrnuty do celkové kompenzace poskytované Dopravnímu podniku Ostrava a.s. s veřejného rozpočtu města Ostravy. Město Ostrava tedy v roce 2018 uzavřelo s Moravskoslezským krajem Smlouvu o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje městskou hromadnou dopravou společností Dopravní podnik Ostrava a.s., tak jak je uvedeno v předešlé podkapitole. Město Ostrava také v roce 2018 uzavřelo Smlouvu o poskytnutí finančního příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje městskou hromadnou dopravou společností Dopravní podnik Ostrava a.s. s každou výše uvedenou obcí zvlášť, tak jak je uvedeno v předešlé podkapitole.

Finanční příspěvek poskytovaný Moravskoslezským krajem pro každý příslušný rok (t) je roven výši finančního příspěvku pro předchozí kalendářní rok (t-1) navýšeného o průměrný roční index spotřebitelských cen vyhlášený Českým statistickým úřadem (inflace) za rok t-2. Město Ostrava jako příjemce finančního příspěvku je povinno zajišťovat provoz městské hromadné dopravy uskutečňované pro potřeby příměstských oblastí města Ostravy v celkovém rozsahu 565 998 km v období kalendářního roku.

Finanční příspěvek poskytovaný jednotlivými obcemi je stanoven na základě předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty, který bude vždy aktualizován na následující rok dodatkem k dané smlouvě. Kompenzaci za veřejné služby tvoří prokazatelná ztráta, která je vypočítána 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.

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

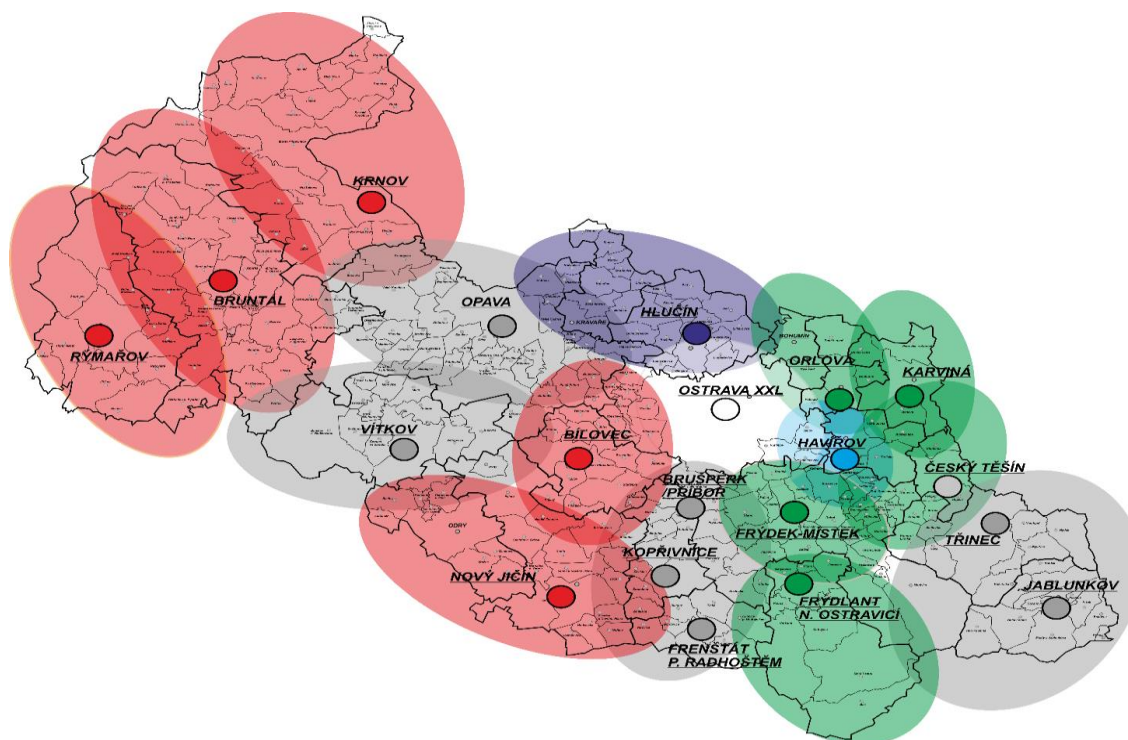
Poskytovatel	Finanční příspěvek v Kč poskytnutý městu Ostrava		Poskytovatel	Finanční příspěvek v Kč poskytnutý městu Ostrava	
	2019	2020		2019	2020
Moravskoslezský kraj	17 784 781	18 476 563	Paskov	623 561	695 984
Bohumín	76 329	108 214	Petřvald	1 236 659	1 234 995
Budišovice	55 732	65 762	Rychvald	1 979 609	1 952 363
Dolní Lhota	196 813	232 233	Řepiště	787 786	842 053
Hlučín	3 987 952	4 139 332	Šenov	1 724 987	1 818 175
Horní Lhota	65 872	77 727	Šilheřovice	239 744	249 408
Klimkovice	1 081 837	1 243 837	Václavovice	654 740	679 323
Ludgeřovice	687 508	953 664	Vratimov	2 334 594	2 475 875
Markvartovice	331 075	344 420	Vřesina	279 317	329 586

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

Příměstská autobusová doprava není veřejná doprava zajišťována přímo statutárním městem Ostrava, kdy město se na jejím zajištění podílí pouze finančním příspěvkem 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 č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, 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 byl rozdělen do 20 provozních oblastí (Třinecko, Jablunkovsko, Českotěšinsko, Karvinsko, Orlovsko, Frýdlantsko, Brušpersko/Příborsko, Kopřivnicko, Novojičínsko, Frenštátsko, Bílovecko, Hlučínsko, Opavsko, Vítkovsko, Krnovsko, Bruntálsko, Rýmařovsko, Frýdecko-Místecko, Ostravsko, Havířovsko).

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 (např. vládní opatření v souvislosti s šířením koronaviru SARS-CoV-2) a dalších vlivů majících význam z hlediska rozsahu veřejné dopravy.

Obrázek č. 7 - Mapa provozních oblastí:



Město Ostravy se dotýká 9 provozních oblastí, a to Orlovsko, Karvinsko, Novojičínsko – podoblast východ, Opavsko, Vítkovsko, Bílovecko, Frýdecko-Místecko, Hlučínsko a Havířovsko, které je rozděleno na Havířovsko 1 a Havířovsko 2. 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.

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 SMO po celou dobu platnosti smlouvy (zbývajících 7 let) v %	Podíl MS kraje na celkovém financování dopravní obslužnosti kraje v %
Opavsko	06/2019 - 06/2028	295 000	0,5684	95
Vítkovsko	06/2019 - 06/2028	504 383	1,5083	94
Bílovecko	06/2019 - 06/2028	440 930	1,1835	94
Frýdecko-Místecko	06/2019 - 06/2028	546 287	1,7859	91,5

Hlučínsko	06/2020 - 06/2029	984 383	3,32	86
Karvinsko	06/2018 - 06/2027	335 697	1,1635	85
Orlovsko	06/2018 - 06/2027	481 699	1,2097	85
Novojičínsko východ	06/2018 - 06/2027	468 154	0,7164	93
Havířovsko 1	01/2021 - 12/2030	96 767	0,1765	90
Havířovsko 2	01/2021 - 12/2030	1 031 233	4,9194	89

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:

- **883331** Ostrava - Stará Ves nad Ondřejnicí – Petřvald – Mošnov
- **883333** Ostrava – Mošnov
- **883370** Ostrava – Krmelín – Paskov – Řepiště
- **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. Linky, které jsou mimo ODIS, jsou linkami mezikrajskými

Oblast je obsluhována od června roku 2018 dopravcem ČSAD Vsetín a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2027.

4.2. Oblast Orlovsko

Oblast se nachází v okolí města Orlová, které se nachází 18,7 km východně od města Ostravy. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS:

- **874551** Orlová – Petřvald – Ostrava
- **874553** Orlová – Rychvald – Ostrava
- **874535** Karviná – Orlová – Rychvald - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2018 dopravcem ČSAD Karviná a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2027.

4.3. Oblast Karvinsko

Oblast se nachází v okolí města Karviná, které se nachází 18 km východně od města Ostravy na řece Olši. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS:

- **873531** Karviná – Orlová – Petřvald – Ostrava
- **873532** Karviná – Orlová – Petřvald – Ostrava

- **873534** Karviná – Doubrava – Orlová
- **873535** Karviná - Orlová

Oblast je obsluhována od června roku 2018 dopravcem ČSAD Karviná a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2027.

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:

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

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem ČSAD Vsetín a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2028.

4.5. Oblast Vítkovsko

Oblast se nachází v okolí města Vítkov, které se nachází v okrese Opava. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován jednou linkou plně zařazenou do ODIS

- **903678** Vítkov – Bílovec - Ostrava

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem ČSAD Vsetín a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2028.

4.6. Oblast Bílovecko

Oblast se nachází v okolí města Bílovec, které se nachází v okrese Nový Jičín. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS:

- **884270** Opava – Hrabyně – Ostrava
- **884287** Pustá Polom – Kyjovice – Horní Lhota – Velká Polom – Ostrava
- **884288** Zbyslavice – Velká Polom – Ostrava
- **884676** Klimkovice – Vřesina – Ostrava
- **884678** Vítkov – Bílovec – 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 2028.

4.7. Frýdecko-Místecko

Oblast se nachází v okolí města Frýdek-Místek, které je v podhůří Beskyd na soutoku řek Ostravice a Morávky. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS:

- **863351** Ostrava – Paskov – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- **863352** Ostrava – Vratimov – Frýdek-Místek – Dobrá – Raškovice – Morávka
- **863353** Ostrava – Frýdek-Místek
- **863385** Ostrava – Nošovice
- **863386** Ostrava, Svinov – Nošovice

- **863980** Ostrava – Paskov – Frýdek-Místek – Frenštát p.R. – Rožnov p.R. – Horní Bečva

Oblast je obsluhována od června roku 2019 dopravcem ČSAD Frýdek-Místek a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2028.

4.8. Hlučínsko

Oblast se nachází v okolí města Hlučína, které se nachází 10 km severozápadně od Ostravy. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS:

- **904075** Hlučín – Děhylov – Ostrava, Poruba
- **904281** Třebom – Sudice – Kobeřice – Dolní Benešov – Hlučín - Ostrava, Přívoz
- **904282** Píšť – Závada – Bohuslavice – Hlučín – Ostrava, Přívoz
- **904285** Háj ve Slezsku – Dobroslavice – Děhylov – Ostrava
- **904290** hať – Hlučín – Ostrava, Přívoz
- **904292** Strahovice – Chuchelná – Píšť – Hlučín – Ostrava, Přívoz

Oblast je obsluhována od června roku 2020 dopravcem ČSAD Havířov a.s. se smluvním koncem v červnu roku 2029.

4.9. Havířovsko

Oblast se nachází v okolí města Havířova, které se nachází 11 km jihovýchodně od Ostravy na řece Lučině. Oblast je rozdělena na Havířovsko 1 a Havířovsko 2, přičemž Havířovsko 1 je s dobou trvání smlouvy 10 let a Havířovsko 2 je s dobou trvání smlouvy 2 roky s možností prodloužení, nejdéle však do konce roku 2024. Kratší doba platnosti smlouvy je dána specifickým kritériem výběrového řízení, kdy linky mají být do budoucna zajištěny autobusy na vodíkový pohon. Trvání smlouvy 2 roky, případně až 4 roky, je doba, po kterou má být vyřešena technická vybavenost potřebná k provozu autobusů na vodíkový pohon, což je zejména plnicí vodíková stanice s kapacitou, která odbaví několik vozů do pár minut. Oblast jako taková je obsluhována od ledna 2021 dopravcem ČSAD Havířov a.s. se smluvním koncem pro oblast Havířovsko 1 rok 2030 a pro oblast Havířovsko 2 rok 2024. Provoz dotýkající se města Ostravy je zajišťován zejména linkami plně zařazenými do ODIS:

Havířovsko 1:

- **872443** Těrlicko – Havířov – Ostrava, ÚAN;
- **872444** Havířov – Šenov – Ostrava, Kunčice – Ostrava, Hrabová;
- **872445** Havířov – Vratimov – Ostrava, Hrabůvka – Ostrava, Poruba;

Havířovsko 2:

- **872440** Havířov, Šumbark – Šenov – Ostrava, Hranečník – Vratimov;
- **872441** Havířov – Šenov – Ostrava, Hranečník – Ostrava, ÚAN;
- **872442** Havířov – Ostrava, Hranečník.

5. Ekologie a komfort v městské hromadné dopravě města Ostravy

Město Ostrava a Dopravní podnik Ostrava a.s. ve společné spolupráci spějí k ekologické Ostravě zejména s ohledem na vozy městské hromadné dopravy na alternativní pohon a na zvýšení kvality jako motivace k využívání veřejné dopravy. Jeden z vlajkových projektů strategického plánu rozvoje města Ostravy je dokončení obměny vozidel MHD na nízkoemisní a nízkopodlažní (zvýšení kapacity přepravy pro kočárky a handicapované občany).

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 taklepší prostředí, v němž žijeme.

V souladu s připravovanými projekty Dopravního podniku Ostrava a.s. a přijatými měřitelnými ukazateli úspěchu plnění Strategického plánu v oblasti mobility, bude do roku 2025 v Ostravě součástí městské hromadné dopravy – minimálně 60 % bezemisních vozidel a minimálně 35 % nízkoemisních vozidel EURO 5, EURO 6. Celkově tedy 95% bezemisních nebo nízkoemisních vozidel (elektro/vodík/CNG pohon).

Od počátku roku 2021 jsou z pravidelných linek vyřazeny autobusy na naftový pohon, které byly nahrazeny vozidly na elektřinu nebo CNG. Autobusy s naftovým pohonem budou i nadále udržovány v provozu, a to zejména za účelem provozních záloh pro případy poruch, anebo nějakých jiných mimořádných událostí.

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. 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 stanic na CNG v Ostravě-Martinově a na Hranečnicku.

Obrázek č. 8 - Plnicí stanice na stlačený zemní plyn na Hranečnicku:



Plnicí stanice na Hranečnicku jsou spolu s plnicí stanicí v Martinově jedněmi z nejsilnějších plnicích stanic ve střední Evropě, a zdaleka největšími stanicemi v České republice. Speciální vysokovýkonné kompresory o celkové kapacitě 3.500 – 4.000 kubíků, umožňují těmto stanicím 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 budou sezónně využity na lince č. 915088 propojující velké ostravské atrakce. Doubledeckerky 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.

Obrázek č. 9 - Ostravské doubledeckery:



5.1.1. Plán na příští období

V příštích letech bude docházet k přirozené obměně vozů a to jak vozidly na CNG pohon, tak ve větší míře elektrobuses, případně s pohonem na vodík.

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 podmínky.

5.2.1. Autobusy

Město Ostrava jako první město v České republice a na Slovensku v říjnu roku 2018 zavedla do provozu na pravidelné lince elektrobuses s technologií ultra rychlého dobíjení, takzvané opportunity charging. Elektrobuses jsou 100% nízkopodlažní, plně elektrické a s automaticky regulovanou klimatizací. Dopravní podnik Ostrava a.s. dosud provozuje takovéto 2 elektrobuses.

Jeho největší předností je dosažení denního dojezdu srovnatelného s běžnými autobusy, čehož je dosaženo systémem ultrarychlého nabíjení Opportunity Charging. Elektrobuses se dobíjí vždy po dojezdu na konečnou zastávku ve Svinově u nové nabíjecí stanice a poté opět pokračuje s cestujícími na pravidelné lince. Po pouhých 5 minutách nabíjení může absolvovat až hodinu jízdy. Na jedno dobíjení je dojezde téměř 30 km.

Obrázek č. 10 - EKOVA Electron 12 OppChrage:



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 elektrobuse pojme až 86 cestujících, kapacita zahrnuje 2 místa pro vozíčkáře nebo kočárky. Proces nabíjení je zajištěn po příjezdu elektrobuse ke stanici obousměrnou komunikací infračerveným přenosem a po propojení nabíjecích kontaktů po metalickém vedení. 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.

Dodavatelem technologie první stanice pro ultrarychlé nabíjení v ČR je nizozemská společnost Heliox, která patří ke světovým lídrům na trhu rychlých systémů nabíjení v hromadné dopravě.

Vedle elektrobuse s technologií ultra rychlého dobíjení provozuje Dopravní podnik Ostrava a.s. i starší 4 elektrobuse SOR a 1 elektrobuse Ekova s delší dobou nabíjení, a to 5 hodin. Dojezd vozidla na baterie činí 140 km, při zapnutí elektrického vytápění 100 km. Dále jsou na pravidelných linkách provozovány 3 elektrominibuse, 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. Elektrominibuse jsou určeny pro obsluhu lokalit, kde svými rozměry a kompaktností vyhovují omezeným podmínkám provozu vozidel veřejné dopravy.

5.2.1.1. Plán na příští období

Dopravní podnik Ostrava a.s. vypsal v roce 2020 jednu z největších zakázek v České republice na pořízení elektrobuses. Ve veřejné zakázce s odhadovanou cenou 420 milionů korun hledá dodavatele 24 elektrobuses ve standardu Opportunity Charging. Součástí zakázky je i vybudování dvou nových nabíjecích stanic s celkem čtyřmi nabíjecími rameny (jedna nabíjecí stanice se 3 nabíjecími rameny a jedna s 1 nabíjecím ramenem). Počítá se s tím, že většinu nákladů zaplatí Evropská unie z Integrovaného operačního programu. V rámci veřejné zakázky Dopravní podnik Ostrava a.s. hledá dvanáctimetrové autobusy s kapacitou nejméně 80 cestujících (sedících i stojících). Minimální dojezd musí být alespoň 30 km na jedno nabití trakčních baterií v režimu minimálně 18 cyklů po dobu 24 hodin po průběžném nabití trakčních akumulátorů.

Podle studie rozvoje elektromobility se počítá, že v roce 2021 bude vybudována dobíjecí stanice na terminálu Hranečnick a podle možností budou obsluhovány linky v této oblasti. Část nových elektrobuses bude vyjíždět také ze stávající stanice ve Svinově směrem na Plesnou. V roce 2022 by pak měla být nová nabíjecí stanice na ulici Valchařská, která bude zajišťovat linky směrem na Hlučínsko.

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.

V roce 2018 převzal Dopravní podnik Ostrava a.s. dodávku deseti nových parciálních trolejbusů Škoda 26 Tr od společnosti Škoda Electric. Jedná se o 12metrová nízkopodlažní vozidla s nezávislým pojezdem na trakční baterie. Parciální trolejbusy jsou vybaveny LCD monitory s informačním systémem, výkonným elektrickým topením, klimatizací kabiny řidiče i prostoru pro cestující a kamerovým systémem. V každém vozidle je počítáno se dvěma místy pro přepravu kočárku nebo cestujícího na invalidním vozíku. Největší výhodou těchto vozidel je provoz na baterie, které se průběžně dobíjejí z trolejového vedení. Mimo trolejového vedení jsou pak parciální trolejbusy schopny pohybovat se přibližně 1/3 času na lince (až 12 km).

5.2.2.1. Plán na příští období

V červenci 2019 byla Dopravním podnikem Ostrava a.s. vyhlášena veřejná zakázka na dodávku až 12 ks parciálních trolejbusů. Ve věci výběru dodavatele nových trolejbusů se dlouhou dobu nic nedělo, a to ačkoliv byla zakázka vypsána již v létě roku 2019. Až 27. 3. 2020 byla ve věstníku veřejných zakázek zveřejněna oprava, resp. oznámení změn nebo dodatečných informací, kdy došlo k doplnění konečného data minimální doby, po kterou je uchazeč svou nabídkou vázán, tedy faktického konečného termínu tendru. Posun termínu byl způsobem tím, že jeden z uchazečů o zakázku, společnost Tram for envi, byl nejdříve ze soutěže vyloučen, následně se v této věci obrátil na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který nejdříve rozhodnul v neprospěch této společnosti. Proti tomuto rozhodnutí podala společnost Tram for envi rozklad, přičemž tady již byla úspěšná, když bylo předchozí rozhodnutí ÚOHS vráceno první instanci zpět k posouzení. Výběr dodavatele nových trolejbusů tak stále ukončen nebyl.

Na počátku června roku 2020 oznámil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, že hodlá ve věci posouzení vyloučení společnosti Tram for envi opětovně rozhodnout. To se však již nepovedlo, jelikož Dopravní podnik Ostrava a.s. výběrové řízení na dodávku parciálních trolejbusů zrušil. Následně

Dopravní podnik Ostrava vypsal novou veřejnou zakázku na dodávku 12m parciálních trolejbusů, tentokrát v počtu 18ks, zahrnující již i obnovu v následném období. Postupně tak má dojít k vyřazení z provozu nejstaršího konstrukčního typu Škoda 21Tr všech čtyř 15m trolejbusů.

Trolejbusy budou dlouhé 12 m a široké maximálně 2,55 m. Ve vozidle by se mělo přepravit minimálně 80 cestujících, z nichž 30 % by mělo mít možnost cestovat na sedadlech, a to včetně sklopných. Vozy by měly mít minimálně troje dveře, přičemž jejich průchozí šířka byla stanovena na 1200 mm. Přední dveře mohou být buď průchozí šířky 1200 mm, kdy jedno křídlo dveří bude určeno oddělenému přístupu na stanoviště řidiče a druhé křídlo pak vstupu do prostoru pro cestující, nebo průchozí šířky minimálně 650 mm. V takovém případě je však požadována taková úprava prostoru předních dveří, kdy je umožněno řidiči vystoupení z prostoru jeho stanoviště ven z vozidla tak, aby v tuto chvíli nebyl umožněn cestujícím přístup do prostoru předních dveří.

Standardem je již vybavení vozidel klimatizací a kamerovým systémem se záznamem. Všechny ostatní požadavky již odpovídají ostravskému standardu včetně vzhledu a provedení sedadel, výbavy vozidla palubním a informačním systémem či úpravám propojení vozidlové signalizace vzhledem k zavedení zastávek na znamení. Vnitřní LCD obrazovka bude umístěna shodně, jak je tomu v autobusech Solaris Urbino 12 CNG. Vnější panely budou ve vyhotovení LED či DOT-LED s diodami či terčíky v bílé barvě. Vůz bude vybaven dvěma místy pro umístění invalidního vozíku či kočárku. Standardem jsou již také USB porty pro cestující i řidiče.

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 12 km, a to i v případě využití topení salónu pro cestující na 30 % jeho výkonu. Tento požadavek je stanoven pro celou záruční dobu baterií. Dopravce předpokládá minimálně 15 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 taktéž možnostmi rekuperace energie zpět do sítě. Vzhledem k požadavku pravidelného využívání jízdy vozidla na trakční energii z baterie je nutností taktéž vybavení vozidel poloautomatickou sběrací soustavou.

Nové parciální trolejbusy budou dodány ve třech samostatných dodávkách po 6 vozech. První dodávka bude dodána nejdříve ve 4. kvartálu roku 2021, druhá nejdříve ve 2. kvartálu roku 2022, třetí pak ve 4. kvartálu roku 2022.

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, vyšší životností a výhodou autonomní dopravní cesty.

V květnu 2018 byl dán do provozu první vůz ze 40 nových plně nízkopodlažních středněkapacitních tramvajů švýcarské firmy STADLER. Tramvaje STADLER přepravují v Ostravě cestující jako první svého druhu v České republice.

Tramvaje jsou plně nízkopodlažní, klimatizované s ergonomicky tvarovanou kabinou pro řidiče a jsou vybaveny kamerovým a informačním systémem (LCD monitory). Pohodlí pro cestující zase podpoří USB konektory k nabíjení telefonů a tabletů nebo moderní klimatizace a topení. Otočné podvozky s flexibilním rámem zajišťují nižší hlučnost vozidla při provozu, a to i při vyšších rychlostech, které mohou dosahovat až 80 km/h. Tramvaj STADLER může přepravovat až 188 osob, z toho 61 se může pohodlně usadit.

Obrázek č. 11 - Tramvaj Stadler Tango NF2:



5.2.3.1. Plán na příští období

V září roku 2017 byla ve Věstníku veřejných zakázek zveřejněna zakázka s názvem „Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají“. V září roku 2018, tedy po roce od zveřejnění zakázky, uspořádal Dopravní podnik Ostrava a.s. tiskovou konferenci ve vztahu k výběru dodavatele nových tramvají a oznámil, že vítězem zakázky se stala společnost Škoda Transportation a.s., která dodá až 40 tramvají ForCity Smart (30 ks závazně, 10 ks opce). V poměrně krátké době tak získá město Ostrava dalších minimálně 34 ks tramvají, tentokrát však od českého výrobce. Hodnota kontraktu je 1 958 000 000 Kč, což znamená, že jedna tramvaj vyjde Dopravní podnik Ostrava a.s. na 48 950 000 Kč. Dopravní podnik Ostrava a.s. při zveřejnění zakázky neměl k dispozici dostupnou možnost spolufinancování zakázky prostředky Evropské unie, což se v průběhu projektu změnilo a není vyloučeno, že se alespoň na část tramvají podaří podporu získat.

Obrázek č. 12 - Nová tramvaj Škoda ForCity Smart:



Technické požadavky na nové tramvaje v zásadě vycházely z technických podmínek zakázky na dodávku středněkapacitních tramvají, tedy zakázky na dodávku nových tramvají STADLER Tango NF 2. Technické podmínky však reflektovaly odlišnosti v délce a kapacitě nově poptávaných tramvajových vozů, odpovídající cíli tohoto projektu – kapacitně nahradit zastaralé spřažené soupravy tramvají T3. Vozidla budou také vybavena mazáním okolků i otočnými podvozky shodně, jak tomu je taktéž u tramvají STADLER Tango NF2.

Tramvaje budou dlouhé 26,5 m a při obsaditelnosti 5os/m² převezou 200 cestujících. Jejich maximální rychlost bude 80 km/h. Vozidla budou ve 100% nízkopodlažní úpravě, přičemž umožní přepravu až dvou invalidních vozíků či kočárků. Interiér bude vybaven sedadly již standardního typu, kterých bude 60, a vozidlovou klimatizací. Na bezpečnost bude dbát kamerový systém. Vozidla budou vybavena 15 USB konektory a přípravou pro instalaci Wi-Fi systému pro připojení k internetu. Všechny podvozky budou plně otočné. Vnitřní informační systém se bude standardně skládat ze tří LCD obrazovek, které budou jednostranné, umístěné nad středovou uličkou.

Prvních 10 tramvají má být dodáno v rozmezí 24 – 36 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy, dalších 20 tramvají pak v období 37 – 48 měsíců od tohoto termínu. Posledních 10 vozidel pak odebráno být nemusí, přičemž je na kupujícím kolik tramvají z této části odebere. Pokud Dopravní podnik Ostrava vozidla odebere, tak tomu bude v termínu 49 – 60 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy.

Předpokládá se, že první tramvaj dorazí v první polovině roku 2021 za účelem provedení zkušebního provozu a na podzim, po absolvování předepsaných zkoušek Drážním úřadem, by mělo být zařazeno prvních 10 vozů do trvalého provozu.

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 a.s. 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.s. a dálkové dopravy a rozvoj bezemisní osobní dopravy s vodíkovým pohonem na území Ostravy a v okolí. Nositelem projektu je Dopravní podnik Ostrava a.s.

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.

V únoru roku 2019 zveřejnil na svém profilu zadavatele Dopravní podnik Ostrava a.s. zakázku, která se týká zpracování investičního záměru s názvem „Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa“. Jak již název napovídá, investiční záměr se týkal možnosti uplatnění provozu autobusů s vodíkovým pohonem v Ostravě a okolí a s tím souvisejícím vybudováním potřebné infrastruktury a měl dopravci napovědět, za jakých podmínek je možné pořizovat a následně provozovat vozidla poháněná vodíkem

a vybudovat k tomu nutnou infrastrukturu včetně plnicí stanice. Výběrové řízení však bylo nakonec zadavatelem zrušeno z důvodu účasti pouze jednoho účastníka. Investiční záměr však byl následně zpracován Vysokou školou báňskou - Technickou univerzitou a sloužil pro přípravu zadávací dokumentace a rozhodnutí o realizaci projektu.

Na počátku dubna roku 2020 zveřejnil Dopravní podnik Ostrava a.s. na svém profilu zadavatele zakázku na zpracování projektové dokumentace s názvem PD – Rozvoj vodíkové mobility v Ostravě, 1. etapa. Nadále je počítáno s umístěním veřejné stanice do oblasti ostravského Hranečnicku. Dopravní podnik Ostrava a.s. považuje za základní předpokládanou kapacitu plnění s celoročním nasazením 10 autobusů městské hromadné dopravy, až 20 autobusů příměstské veřejné dopravy a 30 osobních vozidel nebo středních užitných vozidel denně.

Zakázka na pořízení prvních až 10 vodíkových autobusů Dopravního podniku Ostrava a.s. je připravována s předpokladem dodávky ve druhém pololetí roku 2022, kdy by měla být současně uvedena do provozu i plnička.

Město Ostrava uzavřelo s Moravskoslezským krajem dodatek k Memorandu o spolupráci na rozvoji vodíkových technologií v dopravě s tím, že kraj se zavázal zajistit provoz 10 ks autobusů na vodíkový pohon pro účely zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje. V době zpracování tohoto plánu však zastupitelstvo kraje ještě nerozhodlo o výběrovém řízení na pořízení autobusů na vodíkový pohon.

Vzhledem k umístění plnicí stanice bude příměstským dopravcem, který bude taktéž provozovat autobusy s pohonem na vodík, dopravce v oblasti Havířovska.

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 (jízdni řády, výluky, přepravní podmínky a tarif, mimořádné události atd.) o městské hromadné dopravě také poskytují dopravce Dopravní podnik Ostrava a.s. na svých webových stránkách www.dpo.cz.

Pro komunikaci s veřejností (podávání informací o jízdniích řádech, výlukách, přepravních podmínkách, tarifu atd.) je 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.

Počet informačních elektronických panelů bude dále rozšířen. Byla vypsána veřejná zakázka na vypracování projektové dokumentace pro vydání rozhodnutí k umístění stavby a projektové

dokumentace k provedení instalace informačních panelů a elektrických přípojek na vybraných zastávkách městské hromadné dopravy. Projektové dokumentace v obou stupních budou vypracovány pro každou zastávku zvlášť, tzn. k 50 inteligentním zastávkám, pokud nebude příslušným stavebním úřadem dohodnuto a rozhodnuto jinak. Cílem je realizovat tento projekt v roce 2021. Mimo těchto panelů, určených na frekventovanější zastávky, připravuje Dopravní podnik Ostrava a.s. i levnější řešení online elektronických informací na zastávkách v podobě tzv. elektronického papíru, osazeném v místě tradičních jízdních řádů na označníku. Tento systém je spuštěn v pilotním provozu na zastávce Vozovna trolejbusů (zastávka při výjezdu z vozovny) a jeho výhodou jsou nižší investiční náklady, neboť jako zdroj energie využívá sluneční energii. Primárně bude elektronický jízdní řád rozšiřován na méně frekventované zastávky z hlediska počtu linek, ovšem významnější z pohledu cestujících. V dalším pilotním provozu je i elektronická dotyková tabule, která by mohla cestujícím přinášet i jiné informace, než dopravní.

Tabulka č. 4 - Seznam konkrétních zastávek pro elektronické informační panely:

Zastávka	Název	Směr	Zastávka	Název	Směr
TRAM	Vřesinská	centrum	TRAM	Dům energetiky	Poruba
TRAM	Fakultní nemoc.	centrum	TRAM	Krajský úřad	centrum
TRAM	Hlavní třída	centrum	TRAM	Krajský úřad	Poruba
TRAM	Rektorát VŠB	centrum	TRAM	Důl Jindřich	Poruba
TRAM	Telekom.škola	centrum	TRAM	Důl Jindřich	Hl.nádraží
TRAM	Telekom.škola	Poruba vozovna	TRAM	Zahrádky	centrum
TRAM	Třebovická	centrum	TRAM	Zahrádky	Poruba
TRAM	Třebovická	Poruba vozovna	TRAM	Hrabůvka kostel	Poliklinika
TRAM	Palkovského	SPORT ARÉNA	TRAM	Hrabůvka kostel	centrum
TRAM	Palkovského	Hulvácká	TRAM	A. Poledníka	centrum
TRAM	Karpatská	centrum	TRAM	V. Jiřikovského	centrum
TRAM	Karpatská	Výškovice	TRAM	Důl Jeremenko	centrum
TRAM	Obchodní centrum	centrum	TRAM	Důl Jeremenko	Hrabová
TRAM	Obchodní centrum	Výškovice	BUS	Věžičky	Poruba vozovna
TRAM	Zábřeh vodárna	centrum	BUS	Věžičky	Bytostav
TRAM	Kotva	centrum	BUS	Duha	Svinov
TRAM	Kino Luna	centrum	BUS	Duha	Opavská
TRAM	Kino Luna	Výškovice	BUS	Náměstí SNP	Kotva
TRAM	Nové Výškovice	centrum	BUS	Náměstí SNP	Hotel Bělský Les
TRAM	Josefa Kotase	centrum	BUS	Kino Luna	centrum
TRAM	Josefa Kotase	Poruba	BUS	Kino Luna	Stará Bělá
TRAM	Prostorná	centrum	TROL	Hornická poliklinika	centrum
TRAM	Prostorná	Poruba	TROL	Hornická poliklinika	Vozovna trolejbusů
TRAM	Dům energetiky	centrum	TROL	Nová radnice	Vozovna trolejbusů

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 826,852 km. Provozní délka tramvajové sítě na území města Ostravy je 55,8 km, délka trolejbusové sítě je 40,2 km a délka autobusové sítě na území města Ostravy je 283,5 km. Celková délka značených cyklistických stezek a tras je 265 km. Za zmínku stojí i počet mostů včetně lávek, podjezdů a železničních přejezdů, který je 593 a počet světelně řízených uzlů, který je 112. Co se týče dopravní obslužnosti, jsou nejdůležitější zastávky městské hromadné dopravy a přestupní uzle. Celkový počet zastávek městské hromadné dopravy je 553 z toho na území města Ostravy je 514. Průměrná vzdálenost zastávek u tramvajové sítě je 621 m, u trolejbusové sítě je 566 a v autobusové dopravě je průměrná vzdálenost mezi jednotlivými zastávkami 738 m. Počet přestupních uzlů je 5: terminál Dubina, terminál Hlavní nádraží, terminál Hranečník, terminál Svinov mosty a přestupní uzel Hulváky.

6.1. Modernizace a zvyšování rychlosti na tramvajových tratích

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.

Dlouhodobě pokračuje zvyšování bezbariérovosti v tramvajové dopravě postupnými rekonstrukcemi tramvajových nástupišť, kdy se již podařilo dosáhnout podílu 47% bezbariérových nástupišť v celé síti.

Na vybraných úsecích i výhybkách postupně dochází, díky rekonstrukcím i vytvořeným konstrukčním předpokladům, ke zvyšování traťových rychlostí až na 80km/h, čemuž odpovídají i parametry nově pořízovaných tramvají.

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 přináší 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.

Pro období 2020-2022 je pro realizaci uvedených projektů využívána podpora ze zdrojů EU.

6.2. Terminál Dubina

Terminál Dubina 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. Do budoucna má na terminálu dojít k vybudování sociálního zázemí, které bude sloužit nejen vozidlům městské hromadné dopravy, ale také cestujícím. Zastávky v rámci terminálu jsou vybaveny bezbariérově. Terminál byl vybudován zejména pro zefektivnění dopravní obsluhy oblastí ze směru Brušperk a Mošnov.

6.2.1. Příměstská veřejná linková doprava

V terminálu jsou ukončeny příměstské linky: 883370 Ostrava-Krmelín-Paskov-Řepišť; 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. Příměstské linky pokračující přes terminál dále do města Ostravy: 883331 Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Petřvald-Mošnov; 883333 Ostrava-Mošnov; 883371 Ostrava-Brušperk-Hukvaldy; 883373 Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Brušperk-Kateřinice-Příbor-Kopřivnice; 883641 Kopřivnice-Příbor-

Mošnov-Ostrava; 883664 Frenštát pod Radhoštěm-Příbor-Mošnov-Ostrava; 883670 Nový Jičín-Sedlnice-Mošnov-Ostrava. Kromě linky 883333, která svůj provoz ukončuje na zastávce „Sad B.Němcové, všechny ostatní linky pokračují na ústřední autobusové nádraží v Ostravě. 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 3 autobusové linky: 915026 Hrabůvka,Poliklinika – Proskovice; 915055 Výškovice - Hrabůvka,Poliklinika; 915059 Vítkovice,Mírové nám. – Polanka.

6.3. Terminál Hlavní nádraží

Terminál se nachází v městské části Přívoz na ulici 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 stávající tramvajové smyčky, tak aby byl umožněn bezproblémový nástup imobilních osob. Záměr také počítá s variantní výstavbou podzemního parkoviště, resp. navazuje také na studii výstavby muzea MHD, kdy také počítá s jeho kolejovým napojením. 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. Na konci června roku 2019 vypsalo město Ostrava zakázku na vyhotovení dokumentace a provedení přípravných a průzkumných prací, resp. vypracování investičního záměru pro realizaci stavby „Revitalizace hlavního nádraží – přeložka tramvajové smyčky ul. Wattova“ v k.ú. Přívoz.

6.3.1. Příměstská veřejná linková doprava

Z terminálu vyjíždí jediná příměstská linka, a to 874553 Orlová-Rychvald-Ostrava. Tato linka vyjíždí ze zastávky určené pro trolejbusy. 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: 915002 Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Výškovice; 915001 Hlavní nádraží - Dubina; 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 Hranečník

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 Hranečník z centra města a přestupu na autobusy ve směru jízdy na Havířov, Karvinou a Radvanice. 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 83 parkovacími místy, včetně 5 míst vyhrazené pro osoby s omezenou schopností pohybu a 1 místo pro osoby doprovázející dítě v kočárku. 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 přilehlou cyklistickou stezku kolem Slezkoostravského hradu do centra města.

Město Ostrava počítá s rozšířením tohoto záchytného parkoviště (P+R), což umožní vymístit další z centra celodenně parkující vozidla. Parkoviště bude rozšířeno o 92 parkovacích stání, kdy z toho bude 80 běžných stání, 7 stání vyhrazených pro nabíjení elektromobilů a 5 stání vyhrazených pro vozidla přepravující těžce pohybově postižené. Předpokládaná realizace projektu je v roce 2022.

6.4.1. Příměstská veřejná linková doprava

Na terminálu ukončuje svůj provoz několik příměstských linek: 863383 Řepiště-Sedliště-Kaňovice-Šenov-Ostrava; 872440 Havířov, Šumbark-Šenov-Ostrava, Hranečník-Vratimov (vybrané spoje pokračují až do Vratimova); 872441 Havířov-Šenov-Ostrava, Hranečník-Ostrava, ÚAN (vybrané spoje pokračují přes zastávku Karolina na ÚAN); 872442 Havířov-Ostrava, Hranečník; 873531 Karviná-Orlová-Petřvald-Ostrava (vybrané spoje pokračují na zastávku Karolina u lávky); 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 Mor.Ostrava, nám.Republiky - Kunčice, NH Zářičí; 915061 Výškovice - Hranečník; noční linka 915071 Ostrava – Petřvald – Ostrava - Šenov; 915074 Hranečník - Hrabová, PZ jih; 915095 Hraneční - Sl.Ostrava, Krematorium; 915097 Hranečník - Michálkovice, Brazílie.

Trolejbusová doprava je zajišťována linkami: 915101 Hlavní nádraží - Radvanice, Ludvíkova a 915107 Hranečnick - Mor.Ostrava, sídliště Fifejdy/Mor.Ostrava, Vozovna trolejbusů.

Tramvajová doprava je zajišťována linkami: 915004 Martinov/Poruba, vozovna - Kunčice, NH jižní brána/Mor.Ostrava, Plynárny; 915010 Hranečnick/Mor.Ostrava, Plynárny - Dubina; 915012 Hranečnick/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.

6.5.1. Příměstská veřejná linková doprava

Terminál obsluhují autobusy příměstské dopravy na linkách: 884270 Opava-Hrabyně-Ostrava; 902270 Opava-Nové Sedlice-Mokré Lazce-Hrabyně-Velká Polom-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 904285 Háj ve Slezsku - Dobroslavice - Děhylov - Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 884286 Opava-Hradec nad Moravicí-Hlubočec-Hrabyně-Ostrava-Vratimov (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží s tím, že vybrané spoje pokračují až na zastávku Vratimov, Kartonážka); 884287 Pustá Polom-Kyjovice-Horní Lhota-Velká Polom-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 882288 Zbyslavice-Velká Polom-Ostrava, Poruba (provoz ukončen na zastávce Poruba, Opavská); 884288 Zbyslavice-Velká Polom-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 883374 Ostrava-Stará Ves nad Ondřejnicí-Brušperk-Trnávka (provoz ukončen na zastávce Trnávka, pož.broj.); 884374 Stará Ves nad Ondřejnicí-Brušperk (provoz ukončen na zastávce Brušperk, střed); 884671 Skřipov-Těškovice-Bítov-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 884672 Bílovec-Slatina-Tisek-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, mosty s tím, že trasa spoje obsluhuje i zastávku Svinov, nádraží); 882673 Fulnek-Bílovec-Velké Albrechtice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 884673 Březová / Fulnek-Bílovec-Velké Albrechtice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Vítkovice, Český dům s tím, že vybrané spoje jsou ukončena na zastávce Svinov, nádraží); 884674 Hlubočec-Pustá Polom-Zbyslavice-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 884676 Klimkovice-Vřesina-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 882677 Nový Jičín-Studénka-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 884677 Nový Jičín-Studénka-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 903677 Nový Jičín-Šenov u Nového Jičína-Kunín-Bartošovice-Studénka-Bravantice-Olbramice-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 903678 Vítkov-Bílovec-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 884678 Vítkov-Fulnek-Bílovec-Klimkovice-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží); 882679 Zbyslavice-Klimkovice-Vřesina-Ostrava; 884679 Zbyslavice-Klimkovice-Vřesina-Ostrava (obě linky ukončeny na zastávce Svinov, nádraží); 950901 Jeseník-Krnov-Ostrava (provoz ukončen na zastávce Ostrava, ÚAN); 902920 Ostrava-Opava-Bruntál-Rýmařov-Šumperk (provoz ukončen na zastávce Svinov, nádraží).

Terminál je také obsluhován autobusovými linkami nezařazenými do ODIS: 910120 Ostrava-Opava-Bruntál-Malá Morávka, Karlov-Malá Morávka, Ovčárna; 910126 Ostrava-Bílá-Velké Karlovice;

910127 Ostrava-Frydek-Mistek-Roznov pod Radhostem-Prostredni Bečva; 950160 Jesenik-Krnov-Opava-Ostrava.

6.5.2. Městská hromadná doprava

Terminál je obsluhován autobusovou a tramvajovou městskou hromadnou dopravou. Tramvajová doprava je zastoupena 6 linkami: 915003 Poruba,vozovna – Dubina; 915004; Martinov/Poruba,vozovna - Kunčice,NH jižní brána/Mor.Ostrava,Plynárny; 915007 Poruba,Vřesinská – Výškovice; 915008 Přívoz,Hlučínská/Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Plynárny - Poruba,Vřesinská; 915017 Poruba,Vřesinská – Dubina; 915019 Dubina – Martinov.

Autobusová doprava je zastoupena 14 linkami: 915035 Poruba,Otakara Jeremiáše - Hrabová,PZ jih; 915037 Poruba,Studentské koleje – ÚAN; 915039 Ostrava – Paskov; noční linka 915043 Poruba,Opavská - Svinov,nádraží; 915044 Svinov,nádraží - Poruba,Otakara Jeremiáše; 915045 Poruba,garáže - Kunčice,NH hlavní brána; 915046 Polanka - Krásné Pole,Družební; 915048 Poruba,Opavská - Hrabová,PZ jih; 915049 Poruba,Opavská - Hrabová,PZ jih; 915051 Plesná - Svinov,nádraží; 915053 Ostrava - Klimkovice – Ostrava; 915054 Mor.Ostrava,Sad B.Němcové - Poruba,Alšovo nám.; 915064 Ostrava – Klimkovice; 915076 Svinov,mesty - Polanka,Hraničky; 915079 Svinov,nádraží - Svinov,Dubí.

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. 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. Předpokládané dokončení výstavby II. etapy je rok 2024.

6.6.1. Příměstská veřejná linková doprava

Terminál obsluhuje pouze jedna příměstská linka, a to 884673 Březová/Fulnek-Bílovec-Velké Albrechtice-Ostrava.

6.6.2. Městská hromadná doprava

Terminál je obsluhovaný 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 jednou linkou, a to 915057 Hulváky - Kunčice,NH jižní brána.

Trolejbusová doprava je zastoupena 4 linkami: 915102 Hlavní nádraží – Hulváky; 915109 Heřmanice,Důl Heřmanice – Hulváky; 915108 Hlavní nádraží/Mor.Ostrava,Vozovna trolejbusů – 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; 915011 Mor.Ostrava,Plynárny – Zábřeh a 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 tady 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. Město se také snaží omezit individuální dopravu uvnitř města, kde jsou omezené možnosti parkování tím, že v rozsáhlé míře buduje a chystá se budovat záchytná parkoviště typu Park and Ride (P+R), tedy zaparkuj a jed', 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.

Budováním těchto záchytných parkovišť dojde ke zkvalitnění života uvnitř města, neboť se sníží emisní dopad na obyvatele a návštěvníky města a také dojde k ztraktivnějšímu městu úbytkem velkého počtu parkujících vozidel.

6.7.1. Přednádraží Ostrava-Přívoz, prodloužení ulice Skladištní

Tři dílčí projekty, které jako celek reflektují rozvoj území pro moderní hromadnou dopravu. Aby bylo možné propojit meziměstskou autobusovou dopravu z Hlučínska s terminálem Hlavní nádraží, je nutné vybudovat komunikaci prodloužená ulice Skladištní, která bude nejkratší trasou propojovat Sokolskou třídu a Hlavní nádraží. Nově bude výstupní stanicí meziměstských autobusových linek stávající nástupní zastávka trolejbusů a autobusů umístěná na hlavním nádraží. Autobus dále zajede do nově vybudovaného terminálu Jirská, který bude sloužit jako odstavná plocha pro autobusy meziměstských linek. Realizací projektů dojde k zefektivnění obslužnosti a k úspoře času pro cestující v této přestupní vazbě. Předpokládá se, že realizace ulice Skladištní i terminálu Jirská proběhne současně v roce 2022.

Záměrem projektu je vybudování nové komunikace, která propojí přednádražní prostor s ulicí Sokolskou směrem na Hlučín. Vznikne tak nová čtyřramenná úrovňová křižovatka se světelnou signalizací, která zohledňuje možnost protažení tramvajové dopravy od nádraží Ostrava-Přívoz po nové ulici Skladištní, třídě Sokolská a na smyčku Černý potok.

Vozovka se začne budovat v místě ukončení realizované ulice Skladištní v rámci stavby „Estetizace přednádraží Ostrava – Přívoz.“ Odtud po ulici Zákrejsova se ulice Skladištní rozšiřuje a doplňuje chodníky. Od ulice Zákrejsova, kterou kříží, vede v nové trase po Sokolskou třídu. Zde je navržena nová světelně řízená křižovatka. Upraven bude nezbytný úsek Sokolské třídy a ulice K Lávce. Trasa je volena s ohledem na budoucí propojení tramvajové trati od Hlavního nádraží směrem na Černý potok. Navržené řešení umožní i výhledové řešení vlakotramvaje. Na stavbu je vydáno rozhodnutí o umístění stavby. Projekt má návaznost na stavbu „Přednádraží Ostrava-Přívoz, terminál Jirská“.

6.7.1.1. Přednádraží Ostrava-Přívóz, terminál Jirská

Stavba zahrnuje vybudování nového terminálu a odstavné plochy pro autobusy. Plocha bude určena pro krátkodobé odstavení před další jízdou nebo jako obratiště pro 10 autobusů. Odstavná plocha je napojena na ulici Jirskou sdruženým vjezdem a výjezdem. Samotná odstavná plocha bude opatřena cementobetonovým krytem, příjezdová komunikace a komunikace kolem plochy bude mít asfaltobetonový kryt.

6.7.1.2. Přestupní terminál Ostrava, hlavní nádraží

Projekt zajistí přestavbu tramvajové smyčky, modernizaci nástupišť se zavedením bezbariérovosti a změnu uspořádání kolejí. Na základě možných rizik realizace projektu přemístění smyčky se uvažuje o prodloužení tramvajové tratě na ulici Sokolská třída nebo úpravu stávající smyčky pro bezbariérové užívání. Správa železnic schválila v centrální komisi přípravu projektu pro podzemní komunikační propojení z předprostoru výpravní budovy na vlaková nástupiště namísto dnešních nadchodů.

Na základě nových propočtů předpokládaných investičních a provozních výdajů a dopravní potřeby, které budou známy v řádu několika týdnů, se ale teprve rozhodne o definitivní úpravě smyčky u Hlavního nádraží. Projektovou přípravu zajišťuje Správa železnic.

6.7.2. Terminál 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.

Ze zastávky MHD Důl Hlubina se stane terminál, který propojí dopravní vazby mezi tramvají a individuální dopravou formou přestupů na P+R (park and ride). Tento terminál bude vybaven moderními technologiemi, které zajistí pohodlný, rychlý a bezpečný přestup a vstup do areálu Dolní oblasti Vítkovice (systém inteligentních zastávek, bezplatné připojení k internetu, kamerové systémy, fotovoltaické panely, atd.). Taktéž jeho vizuální podoba bude odpovídat významu tohoto místa – stísněné prostory podchodu se opticky rozšíří, dojde k otevření zaslepených konců podchodu na straně Dolních Vítkovic, i na straně druhé v návaznosti na cyklostezku. Nadzemní část bude tvořena ocelovým tubusem, jehož zastřešení chrání obě nástupiště i rampy a v místě kolejí je otevřen. Svěží dynamický charakter dodají stavbě výrazně protáhlé proporce se skosenými čely. Nástupiště budou řešena betonovou dlažbou, plocha mezi kolejemi bude šterková.

Dolní oblast je z hlediska individuální dopravy napojena na ulici Ruskou a ulici Místeckou. Z hlediska městské hromadné dopravy slouží k přístupu z jižní strany zastávka Vítkovice vysoké pece a severní zastávka Důl Hlubina.

Zastávka Důl Hlubina značně stoupne na významu i z pohledu návazných plánovaných projektů. Jedná se o vybudování parkovacích stání Park and Ride (P+R) v těsné blízkosti ulice Vítkovické, a nyní již zprovozněných stanic bikesharingu u kavárny Maryčka a před informačním centrem Dolní oblasti. Je tedy zřejmé, že parkoviště bude sloužit i v režimu Park and Bike (P+B) a Park nad Go (P+G). Parkoviště nabídne 330 parkovacích míst, kde budou místa i pro tělesně postižené občany a možnost dobítí elektrovozidla. Projektová příprava již byla zahájena, avšak pro úspěšné pokračování projektu a návaznou realizaci stavby je nutné dořešit majetkoprávní vztahy.

6.7.3. Tramvajová smyčka Hlučínská a parkoviště P+R

Parkoviště, které bude fungovat v režimu Park and Ride (P+R) se staví od července 2020 u tramvajové smyčky na Hlučínské ulici v lokalitě Černý potok v Ostravě-Prívově. Kompletně se rekonstruuje i tramvajová smyčka. Cílem obou nových staveb je omezit, po vzoru moderních evropských metropolí, počty aut vjíždějících do centra Ostravy, kde jsou omezené možnosti parkování. Upravuje se poloha kolejí tak, aby bylo následně možné umístit ve vjezdu do smyčky novou příjezdovou komunikaci na parkoviště. Tramvajové nástupiště budou bezbariérová. Cestujícím budou k dispozici veřejné toalety a informační systém o odjezdech tramvají.

Parkoviště je určeno především pro automobily lidí, kteří denně přijíždějí do Ostravy za zaměstnáním ve směru od Hlučina nebo sjíždějí v této lokalitě z dálnice D1. Na parkovišti se počítá s moderními parkovacími systémy, které v budoucnu umožní bezkontaktní úhradu parkovného ODISKami i platebními kartami. Jejich uživatelé budou při parkování zvýhodněni, pokud následně využijí městskou hromadnou dopravu nebo sdílení kola. Parkoviště bude pod dohledem kamer i strážníků Městské policie Ostrava. Parkoviště počítá s kapacitou 135 míst. Předpokládaný termín ukončení stavebních prací je prosinec roku 2020.

6.7.4. Přestupní uzel Náměstí republiky

Frýdlantské mosty a tramvajová zastávka Náměstí republiky jsou jedním z nejméně frekventovaných 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 autobusovou dopravu v podobě Ústředního autobusového nádraží.

Projekt se zabývá komplexní rekonstrukcí a estetizací prostoru tramvajových zastávek, revitalizací nástupišť a podchodů včetně vybudování pojízdných pásů a úrovnových přechodů mezi zastávkami. Mělo by také dojít ke zrušení souběžné, tzn. třetí koleje a jednoho z nástupišť směrem z centra města.

Dojít má také k rekonstrukci mostních objektů, které jsou v současné době v zhoršeném technickém stavu z důvodů zatékání vody. V plánu je vybudovat peší napojení na blízké parkoviště, autobusové nádraží a nákupní centra.

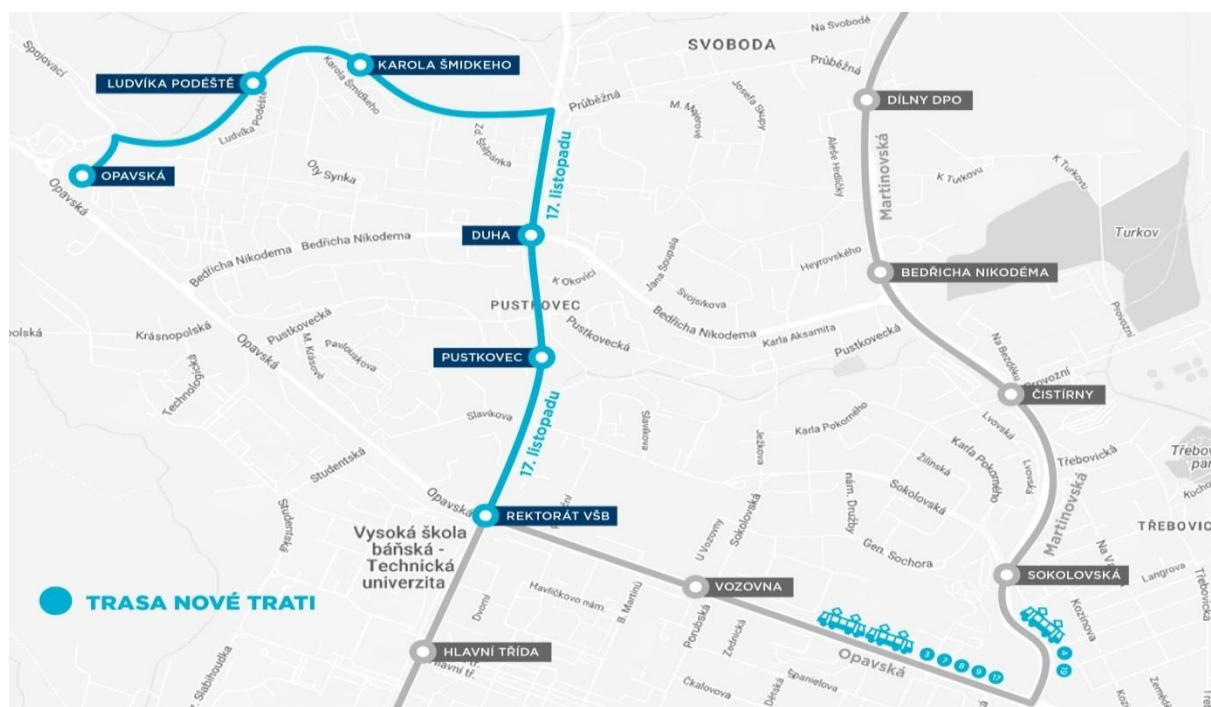
V rámci rekonstrukce křižovatky se ustoupilo od původně zamýšlené výstavby kruhového objezdu. Na základě předložených informací a plánů světelné signalizace se ukázalo toto řešení jako neprůjezdné, a bylo proto rozhodnuto trolejbusovou smyčku i současné řešení křižovatky ponechat. Předpokládaný termín realizace je v letech 2023 až 2025.

6.7.5. 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. Město tak činí v rámci ekologizace veřejné dopravy a v souladu s územním plánem, strategickým plánem Fajnova a Udržitelným plánem mobility města Ostravy.

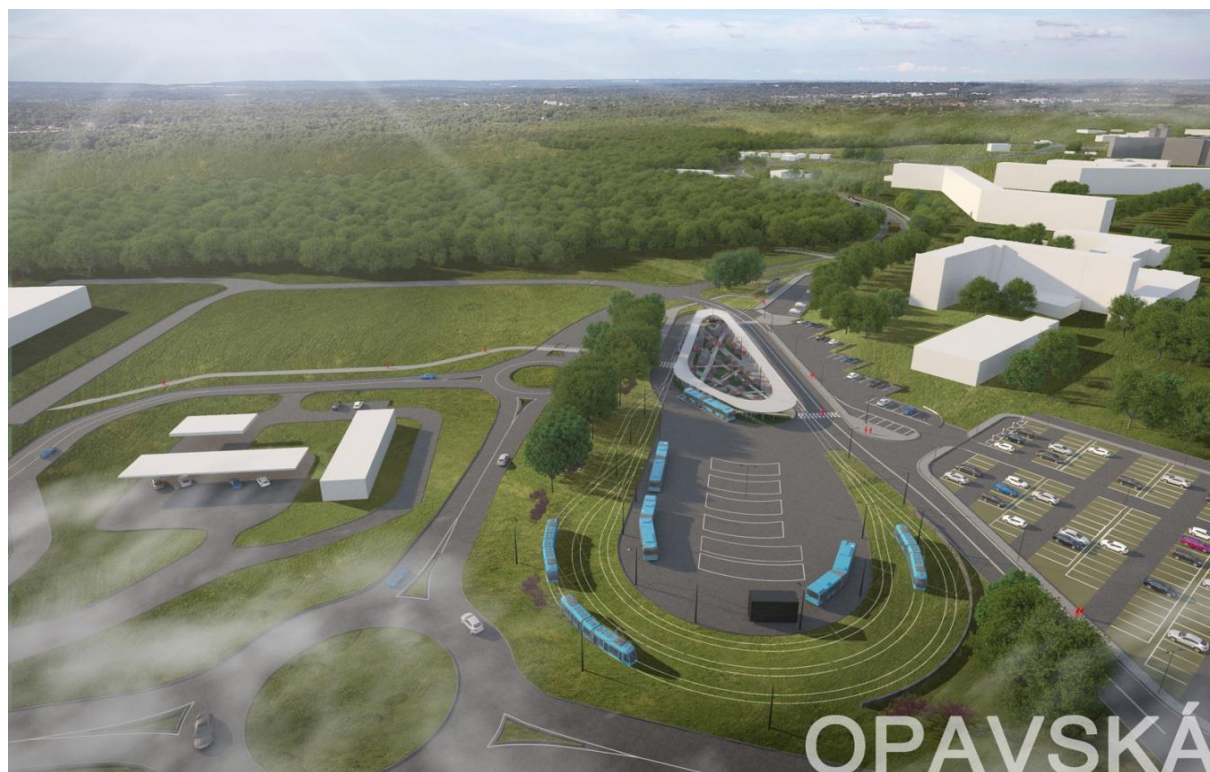
Odhadované celkové náklady na prodloužení sítě dosahují 2,5 miliardy korun, přičemž až 70 % částky mohou pokrýt evropské fondy. Harmonogram projektu bude aktualizován po dokončení posouzení vlivu projektu na životní prostředí EIA, jehož délka trvání je ovlivňována epidemiologickou situací. Na případný pozitivní závěr EIA by mělo navázat územní řízení, které může definitivně potvrdit právo existence stavby v území. Po něm již pokračují kroky směřující k realizaci, tedy stavební řízení a vývěř zhotovitele stavby. V případě získání všech potřebných povolení by se mohlo začít stavět v roce 2024 s předpokládaným termínem realizace stavby na konci roku 2026.

Obrázek č. 13 - Trasa nové tramvajové trati:



Nová trať bude začínat u Slovanu (restaurace na křižovatce Opavská a 17. listopadu), pokračovat po ulici 17. listopadu k nákupnímu centru Duha a po ulici Průběžná dorazí na svou konečnou zastávku k hypermarketu Globus. Po cestě dlouhé 3 kilometry tramvaj zastaví na 6 bezbariérových zastávkách. Částečně bude trať osazena vegetačním krytem.

Obrázek č. 14 – Přestupní uzel Opavská



V rámci projektu bude vystavěn i přestupní uzel Opavská, který bude nejen přestupním uzlem mezi příměstskými autobusy a tramvajemi, 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. Cestující příměstské autobusové dopravy budou ve směru od Velké Polomi nově moci přestupovat, avšak 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.

6.7.6. Parkoviště pod Mosty Bazaly

Projekt řeší rozšíření zpevněné plochy v celé délce pod mostní estakádou Bazaly, čímž by mohlo vzniknout více než 200 stání pro osobní vozidla. Lokalita se nachází v místě mimoúrovňového křížení vytížených silnic Bohumínská a Českobratská a v blízkosti centra města. Umístění parkovacích ploch v dané lokalitě tak může být využito především řidiči osobních vozidel, směřujících do centra města Ostravy z jižního směru po silnici Frýdecká – ulice Bohumínská a z jihovýchodního směru po silnici Těšínská. Dokončení stavby se plánuje v roce 2022.

6.7.7. Parkoviště pod Frýdlantskými mosty

Projekt počítá s celkově 201 parkovacími místy pod Frýdlantskými mosty a novým příjezdem k hale Tatraň s 18 parkovacími místy. V záměru je také navržena výtahová šachta a schodiště, které v návaznosti na projekt rekonstrukce přestupního uzlu na náměstí Republiky umožní 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. Předpokládaný termín ukončení stavby je v roce 2023.

Závěr

Městská hromadná doprava na území města se stává ve spolupráci města Ostrava a Dopravního podniku Ostrava a.s. jednou z nejkologičtější a nejkomfortnější hromadnou dopravou v republice. Důraz je kladen zejména na zachycování moderních trendů v hromadné dopravě, popularizaci hromadné dopravy a na přizpůsobování potřeb 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.