

# KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA MOST

**PŘÍLOHA 6:  
ROZHOVORY S DOTČENÝMI AKTÉRY A PLÁNOVACÍ  
WORKSHOP**



**Walkability**

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

**T A  
Č R**

Technologická  
agentura  
České republiky

# AUTOŘI KONCEPCE A KONTAKTY:

## REALIZAČNÍ TÝM:

- Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D.  
E-mail: Alexandr.novacek@osu.cz
- Mgr. Lenka Paszová  
E-mail: Lenka.paszova@osu.cz
- Mgr. Luděk Krtička, Ph.D.  
E-mail: Ludek.krticka@osu.cz
- Mgr. Adam Červenka  
E-mail: Adam.cervenka@osu.cz
- Mgr. Marek Krumnikl  
E-mail: Marek.krumnikl@osu.cz
- Mgr. Lucia Hýllová  
E-mail: Lucia.hyllova@osu.cz
- Mgr. Vojtěch Bosák, Ph.D.  
E-mail: Vojtech.bosak@osu.cz
- Mgr. Ondřej Slach, Ph.D.  
E-mail: Ondrej.slach@osu.cz
- Mgr. Jan Horák  
E-mail: Jan.horak@osu.cz
- Doc. RNDr. Jaroslav Koutský, Ph.D.  
E-mail: Jaroslav.koutsky@ujep.cz
- Ing. Tomáš Sýkora, Ph.D.  
E-mail: Tomas.sykora@ujep.cz
- Ing. Jan Holub  
E-mail: Jan.holub@ujep.cz
- Ing. Eliška Nacházelová  
E-mail: Eliska.nachazelova@ujep.cz
- Bc. Radek Bureš  
E-mail: Radek.bures@ujep.cz
- Ing. Martin Domín  
E-mail: Martin.domin@ujep.cz
- Mgr. Lukáš Chwistek  
E-mail: Lukas.chwistek@osu.cz
- Mgr. Daniel Janečko  
E-mail: Daniel.janecko@osu.cz

Více o projektu a jeho autorech naleznete na webu [walkability.osu.cz](http://walkability.osu.cz)

**T A  
Č R**

Tento projekt je spolufinancován se státní podporou  
Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy  
v rámci **Programu DOPRAVA 2020+**.

[www.tacr.cz](http://www.tacr.cz)

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

## OBSAH

O příloze .....	4
O realizovaných rozhovorech .....	4
Průběh plánovacího workshopu.....	11
Shrnutí přílohy a implikace pro koncepci .....	13



## O PŘÍLOZE

Tato příloha představuje výsledky rozhovorů a plánovacího workshopu s významnými aktéry statutárního města Most, kteří se v rámci své agendy dotýkají problematiky pěší dopravy a walkability. Vzhledem k potřebě autorů koncepce získat co nejpřesnější přehled o situaci ve městě Most byla účastníkům rozhovorů i workshopu zaručena v rámci zpracování získaných informací plná anonymita.

## O REALIZOVANÝCH ROZHOVORECH

V rámci projektu TAČR: Implementace walkability a přípravy koncepce walkability pro město Most proběhlo celkem 5 rozhovorů s vybranými významnými aktéry tohoto města. S respondenty byly vedeny polostrukturované rozhovory s předem definovanými tematickými oblastmi. Průměrná délka jednoho rozhovoru byla 45 minut. Odpovědi byly syntetizovány do této kapitoly, která obsahuje hlavní témata pro vytvoření samostatné koncepce walkability města Most. Každé předložené téma bylo doplněno také přímými citacemi respondentů.

## BARIÉRY PĚŠÍ DOPRAVY A MOŽNÁ ŘEŠENÍ VE MĚSTĚ MOST

Téměř všichni dotázaní respondenti přiznali, že se neřadí mezi městské chodce, ale většinou využívají auto nebo MHD, aby se přemístili z města za svým cílem, například do přírody nebo k rekreačním zařízením, kde se poté již pohybují pěšky. Jedná se zejména o jezero Most, Matylδα a oblasti okolo vrcholu Šibeník, Lajsník a také rekreační oblast Benedikt. Mezi největší bariéry pěší dopravy respondenti zařadili zejména pohodlnost a dostupnost dopravní infrastruktury pro auta a také částečně nedostavěnou infrastrukturu pro pěší u nových staveb a v suburbíích. Problém naopak tvoří zastaralá infrastruktura starší zástavby. Významným problémem je bezesporu také špatná bezbariérovost některých oblastí města, zejména sídlišť. Právě sídliště přitom nabízejí největší potenciál pro rozvoj pěší dopravy uvnitř čtvrti i jako spojení s centrem města. Podle respondentů se řešení naskýtá ve výraznější podpoře cyklodopravy a v projektech oživujících veřejný prostor na sídlištích a kolem nich.

\*\*\*

*„Pěší doprava je tu stejný problém jako cyklodoprava. My jsme malé město, jsme relativně za pár minut z bodu A do bodu B, někdy je to kopcovité a na trase potkáte lidi, které nechcete, proto se přikloníte radši k autu“*

\*\*\*



*„Moc často pěšky nechodím a není to tolik o překážkách jako spíše o snadné dostupnosti auta, volných parkovacích místech a parkování zdarma. Auto je pohodlnější a ušetří čas.“*

\*\*\*

*„Pěší doprava... Je to složité, když je hezky a chci se dostat na volnočasový areál, třeba Šibeník nebo Lajsník, tak jdu pěšky. Pokud je dobrá docházková vzdálenost, tak mi to nevádí.“*

\*\*\*

*„Doprava k jezeru Most je velmi komplikovaná, stávající stavby to nedovolí. U nové výstavby nejsou chodníky a silnice jsou naddimenzované tak, že chodník chybí. To je problém hlavně u satelitů. Stavebně s tím toho moc neuděláme, pozemky nejsou města.“*

\*\*\*

*„Problém je také v tom, že bezbariérové úseky nejsou všude. Proto to chceme zlepšit. V centru je to ale velmi dobré, sídliště jsou na tom hůře.“*

\*\*\*

*„Největší překážkou je dostupnost auta a infrastruktury k ní, která je zneužívána v rámci volebních preferencí. Zde je největší kontrast mezi tuzemskem a zahraničím, kde je využití veřejného prostoru úplně jiné. Například srovnání počtu parkovacích ploch a promenád.“*

\*\*\*

*„Největší potenciál mají sídliště, ve smyslu vytlačení dlouhodobě stojících vozů na okraje sídlišť (zachování jen pár zpoplatněných míst) a přimět občany k pěší dopravě prodloužením vzdáleností chůze.“*

## **VNÍMÁNÍ PROSTORU Z POZICE CHODCE VE MĚSTĚ MOST**

Respondenti se ve svých odpovědích shodli na tom, že je pozitivní zejména kvalita stavu městské zeleně a přírodních lokalit. Jde například o jezero Most, Matylda nebo o oblast okolo vrcholu Šibeník a Lajsník. Dále je poměrně dostačující kvalita městského mobiliáře, avšak na mnoha místech má rezervy, zejména na sídlišťích a ve vyloučených lokalitách. V tomto ohledu je problémem města chybějící koncepce veřejného prostoru. Velmi negativně však respondenti vnímali kvalitu veřejného prostoru v sídlišťních čtvrtích a zejména v těch vyloučených. Jednalo se například o lokalitu Stovky. Zde by měl být větší zájem vedení města situaci řešit. Dále respondenti negativně vnímali vizuální smog ve městě, který je podle odpovědí jeden z nejhorších v Česku. Možné řešení se naskytá v rozsáhlé úpravě vyhlášky. Dále je nevyhovující situace v oblasti kultury, umění a s tím související nedostatečný počet uměleckých a estetických prvků ve městě. Podle odpovědí je to



důsledkem průmyslové minulosti a přetrvávajícího nezájmu vedení města o rozvoj kultury, což se odráží také v nezájmu velké části obyvatel o estetičtější veřejný prostor. Jedním z problémů ohledně oživení veřejného prostoru a náměstí je podle respondentů také nedostatečný kulturní a volnočasový program a rovněž pouliční prodej a tržové prostory. Tohle v prostorách města Most schází a většina maloobchodu se přesunula do obchodního centra Central. Podle respondentů by řešením mohla být alespoň podpora města pro stabilní pořádání jednorázových akcí (trhy, kultura, sport), na kterých by se lidé sešli a město díky tomu ožilo.

\*\*\*

*„Zeleň u nás je nadstandard, parky lidí navštěvují, nemáme ta historická místa, dostupnost příjemných míst tu ale je a chceme, aby lidi chodili na Šibeník, jsou tam sportoviště, lavičky, Funpark. Budeme dělat jezírko, park Střed. Například Matylda tam by měla směřovat pěší doprava.“*

\*\*\*

*„Jednoznačně lákadlem je městská zeleň, ale musí mít hranice, viz Šibeník. Tam bylo zeleně až moc a pocitu bezpečí to moc nepřidávalo.“*

\*\*\*

*„Stav chodníku je častá výtka, ale hlavní trasy jsou kvalitní. Člověku, který jde pěšky je to v podstatě jedno, ale spíše se na tento problém zaměřují matky s kočárky a vozíčkáři.“*

\*\*\*

*„Mobiliář ve městě vnímám pozitivně, nicméně je co zlepšovat. Přidat množství košů, ty někde chybí, zejména ve vyloučených lokalitách. Snažíme se je doplňovat v podobě 'anti vandal'. U laviček je to těžké. Hodnotím to tak, že laviček musí být dostatek ale na vhodných místech.“*

\*\*\*

*„Na území města se nachází jen velmi málo funkčního mobiliáře. Zásadně chybí plán veřejných prostranství.“*

\*\*\*

*„Za tristní můžeme označit bezpečí a nečistotu ve vyloučených lokalitách, zejména ve Stovkách.“*

\*\*\*

*„Vizuální smog ve městě má katastrofický stav. Hůře je na tom možná jen Hřensko. Nejhorší na tomto stavu je, že ho lidé přestali vnímat.“*

\*\*\*

*„Umělecké prvky nehrají roli pro normálního občana města Mostu.“*

\*\*\*



*„Umění je hluboce podfinancované z toho důvodu, že to přeci v Mostě nikoho nezajímá, nikdo takový tam nežije.“*

\*\*\*

*„To je absolutně zásadní, chybí street prodej; Central totálně zazdil pouliční nakupování.“*

\*\*\*

*„Při chůzi pouliční prodej není třeba, ale na místech, kde je snaha lidí zdržet a přimět je využívat veřejný prostor, tak tam služby, které poskytuje pouliční prodej, je potřebný.“*

\*\*\*

*„Když jsou pravidelně trhy, chodí tam lidé pěšky. Ano, ale nicméně si nemyslím, že to bude trend. V centru ano, ale jinak ne.“*

## **PĚŠÍ DOPRAVA A JEJÍ NÁVAZNOST**

Odpovědi většiny respondentů naznačily, že se situace z pohledu návaznosti pěší dopravy na ostatní dopravní způsoby postupně zlepšuje. Týká se to zejména propojení pěší dopravy s MHD. Zlepšila se zejména pěší dostupnost zastávek, jejich kvalita, bezbariérovost a vznikly také zcela nové linky (Muzeum). Problematickým tématem města je naopak příliš vysoká dostupnost parkovacích ploch a infrastruktury pro auta. Vedle bezpečnosti na ulicích je podle respondentů právě toto druhý výrazný problém související s nízkým počtem pěších v ulicích města.

\*\*\*

*„Letos byla dokončena koncepce MHD, jedna z kapitol bylo ověření dostupnosti zastávek pěší dopravou, každá je v docházkové vzdálenosti do 300 m; s výjimkou dvou, tam už projektujeme.“*

\*\*\*

*„Návaznost spojů může být problém kvůli podpoře aut - dostupnost parkovacích míst atd. S tím souvisí snižování počtu cestujících v MHD, snižování výtíženosti linek a tím i návaznost spojů.“*

\*\*\*

*„Nyní se situace návaznosti spojů mírně zlepšuje. Přibývá také bezbariérových zastávek. Postupně se všechny přestaví na bezbariérové.“*

\*\*\*

*„Pokud bude kvalitní a cenově přijatelné MHD, tak pak logicky lidé půjdou i pěšky. To je za mě klíčové.“*

\*\*\*



*„Jízdné se deset let nezdražovalo, teď už jsme museli, přicházíme o lidi v MHD vlivem životního stylu, nikoli vlivem ceny jízdného. Trend je udržet stávající počet cestujících v MHD, děláme pro to maximum z pohledu kvality služby.“*

\*\*\*

*„Ani poskytování MHD zcela zdarma automaticky nesouvisí s menším počtem aut ve městech.“*

\*\*\*

*„Mnohem větší návaznost na pěší dopravu je ve zvýhodnění MHD z hlediska vzdáleností. Busem se jde dostat dále do centra než autem, kterým je to zároveň nepříjemné, a i časově delší, jako například v Praze.“*

\*\*\*

*„Čím menší dostupnost parkování, tím větší dostupnost pěší dopravy; máme tu několik hlídaných parkovišť, to preferují a pak klidně dojdou pěšky.“*

\*\*\*

*„Nabídka parkovišť je u nás tak veliká, že ... tam, kde nejde parkovat, například Sedmístovky, tam využívají MHD a pěší mnohem víc, nicméně dneska se lidi snaží zaparkovat v obýváku, pak nechtějí chodit.“*

\*\*\*

*„Je to problematické téma a politicky zneužívané. Neustále se tvoří nová parkoviště, pořád se řeší parkování co možná nejbližší cílů cesty.“*





## MINULÝ A BUDOUCÍ VÝVOJ PĚŠÍ DOPRAVY

Z rozhovorů vyplynulo, že se město Most posunulo za posledních 5 let hlavně v rámci kvality přechodů silnic, chodníků a jejich osvětlení. Do budoucna se bude klást podle respondentů důraz na zvýšení bezpečnosti v ulicích ve vyloučených lokalitách a také na zvýšení estetičnosti ulic spojující sídliště a centrum města. Významným tématem bude také zlepšení komfortnosti a oživení tras vedoucích ze sídliště do atraktivních lokalit (Benedikt, Šibeník, Lajsník, jezero Most, Matylda), aby se zvýšil objem pěší dopravy nad objem dopravy automobilové.

\*\*\*

*„Zlepšila se pěší doprava v kombinaci s MHD. Zvýšila se kvalita zastávek a tím i zvýšený podíl pěších, protože se na ně musí chůzí dostat.“*

\*\*\*

*„Jednoznačně se zlepšila kvalita chodníků. Jsou ve velké míře po rekonstrukci.“*

\*\*\*

*„Zlepšilo se osvětlení veřejného prostranství, kde se přešlo z výbojek na led osvětlení, díky kterým jsou ulice světlejší a mají moderní vzhled.“*

\*\*\*

*„Období 5 let se hodnotí těžce a jsou jen malé dílčí výsledky, ale v horizontu 10 let proběhlo několik rekonstrukcí chodníků již s povinnými prvky walkability.“*

\*\*\*

*„Vývoj pěší dopravy jde dopředu, ale pomalu. Z hlediska toho, jak se to procesuje. Chceme to zlepšit – hlavně tu pěší dopravu kolem Benediktu. Zvyšujeme komfort i díky novým osvětleným přechodům.“*

\*\*\*

*„Loni proběhl kompletní pasport přechodů, máme peníze na opravy přechodů, primárně se zaměřujeme na bezbariérovost, máme 4-5 tras kompletně bezbariérových.“*

\*\*\*

*„Snažíme se zklidňovat dopravu, a to budeme dělat i do budoucna. Týká se to šikan, ostrůvků na širokých silnicích. Rekonstruujeme také koncepčně přechody pomocí nasvětlování, reliéfní dlažby, úpravy ostrůvků, osázení.“*

\*\*\*

*„Měla by se zejména zlepšit bezpečnost. Lidé se mnohdy ve „Stovkách“ bojí. Lidé se bojí na chodnicích. Musíme zlepšit bezpečnost a zejména kamerové*



*body. Lidé nechtějí chodit za atraktivní lokalitou, protože cesta vede přes vyloučenou lokalitu.“*

\*\*\*

*„Chceme se zaměřit na kombinaci měkkých - estetika ulic a přírodní prvky - a tvrdých nástrojů - vzdálenější parkoviště - a dostat lidi do ulic, aby měli důvod obývat veřejný prostor a ten mohl ožít. Prázdná veřejná prostranství nezbuzují zájem na nich trávit čas.“*

\*\*\*

*„Nic konkrétnějšího kromě oprav není naplánováno. Do budoucna by se měl klást důraz zejména na estetiku - lavičky, stromy, občůdky.“*

## **SROVNÁNÍ MĚSTA MOST S ČESKÝMI A ZAHRANIČNÍMI MĚSTY**

Respondenti vnímali kvalitu infrastruktury pro chůzi ve srovnání s ostatními tuzemskými městy vesměs pozitivně. Často uváděli, že Most jako mladé město s průmyslovou historií nezaostává za podobně historicky formovanými městy, ale ani za historickými městy s větší turistickou atraktivností. Avšak právě nabídka zajímavých míst je největší překážkou Mostu pro větší koncentrování místních chodců v ulicích města. Pro Most je tak zásadní se zaměřit na zlepšování kvality a atraktivnosti stávajícího veřejného prostoru, což respondenti vnímají jako stěžejní bod pro další rozvoj pěší dopravy ve městě. Mimo pěší dopravu vidí někteří dotazovaní potencionální prostory pro rozvoj cyklo dopravy a zlepšení jejího plánování.

\*\*\*

*„Z hlediska kvality pochozí sítě nezaostáváme, ani za turisticky navštěvovanými tuzemskými městy. Problémem je však to, že pro místní pěší a turisty nemůžeme nabídnout historicky a jinak zajímavá místa, ale jen panelová sídliště, což není pro procházku příjemné zážití.“*

\*\*\*

*„Kvalita pochozí sítě není špatná, naopak i teď koncepčně řešíme v příštích letech kvalitu chodníků a tras. Chceme opravit celou síť, protože pěší doprava se rovná kvalitě veřejného prostoru.“*

\*\*\*

*„Největší rozdíl oproti zahraničí vnímám v tom, že je v různých městech zažitá pěší turistika a města jsou na to tak dlouhodobě nastavená. Zde není “in“ se procházet po parcích a promenádách, protože nejsou v dobrém stavu.“*

\*\*\*



*„Bohužel v Mostě máme mizivé centrum, historické cíle, příjemná místa s dekou, veřejný prostor pak lidé skoro vylučují z pochozí dopravy. Je tak potřeba zapracovat zejména na estetičnosti, a to zejména na volbě stavebních materiálů a typu povrchů.“*

\*\*\*

*„Z mého pohledu pokulhává ve městě cyklodoprava oproti jiným městům, ačkoliv na spoustě míst jsou v rámci chodníků cyklopruhy, je stále potřeba v této oblasti ještě výrazně zapracovat.“*

## **PRŮBĚH PLÁNOVACÍHO WORKSHOPU**

Dne 26.3.2024 se uskutečnil workshop ve městě Most v rámci projektu Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst. Setkání proběhlo na magistrátu města v 9:00. Na úvod hlavní řešitel projektu Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D. seznámil přítomné účastníky s projektem a účelem workshopu. Plánovacího workshopu se zúčastnilo 7 z 11 pozvaných účastníků a 6 členů realizačního týmu.

Po úvodní prezentaci na magistrátu se účastníci přesunuli do ulice Jaroslava Průchy, kde je hlavní řešitel obeznámil s obecnými výsledky výzkumu ve městě. Velkým pozitivem města jsou široké chodníky, které jsou v dobrém technickém stavu. Jejich mírným negativem jsou ostré "rohy", které si občané zkracují přes travní porost, a dochází tak k vyšlapání "cestiček". Tam, kde je to možné, se to město snaží řešit tzv. "šlapáky", což jsou velkoplošné dlaždice položené na vyšlapané cestičky. Konkrétně ulice J. Průchy je díky svému širokému profilu velice vzdušná, a to do té míry, že působí "neútně". To by se dalo vyřešit osázením větších zelených ploch, což ale komplikují položené inženýrské sítě. Debata se dotkla také malého počtu laviček, čehož si je vedení města vědomo, nicméně k jejich odstranění bylo dle vyjádření donuceno pro vandalismus a opakované stížnosti obyvatel města ohledně hluku a nepořádku v jejich okolí.

Po debatě se účastníci přesunuli do ulice Františka Halase, kde se se tématem stala bezbariérovost zastávky MHD s tím, že by podle účastníků nebyl velký problém ji bezbariérovou učinit. Na druhou stranu se jedná o konečnou zastávku, ryze výstupní, a proto zde není potřeba ani přístřešek. Zástupci města zmínili vytvoření manuálu městského mobiliáře a možnosti sjednocení jeho vzhledu (zejména odpadkových košů).

U ulice Vítězslava Nezvala vyvolala největší debatu předškolní prostor. Problematika tohoto prostoru spočívá v tom, že na přilehlé komunikaci je před



školním vyučováním hustý provoz s častým porušováním dopravních předpisů.

Dle představitelů města by K+R od obyvatel bylo absolutně nevyužité, protože chtějí své děti dovézt až před vchod školy z důvodu jejich bezpečnosti. Bylo shledáno, že prostor před školou je poměrně velký a v odpoledních hodinách vybízí k pobytu. Zlepšit tento prostor by mohly barevné prvky na chodníku či dovybavení veřejného prostoru o mobiliář, aby zde rodiče a děti mohli a chtěli trávit čas.

Poslední ulicí, kde se účastníci workshopu zastavili, byla ulice Josefa Skupy, která svými "úskoky" zástavby vybízí k vybudování menších prostorů, které by mohly "vytáhnout" aktivity občanů ven do ulic. Ulice se ale potýká se sníženým pocitem bezpečí spojeným se zvýšenou koncentrací obyvatel s neadekvátním chováním. V místě je mírně problematické i řešení chodníku, který sdílejí chodci a cyklisté.

Z časových důvodů se účastníci již nedostali do ulice Lipová. Z důvodu již existující koncepce přemostění rušné komunikace směrem k Mosteckému jezeru nebyl workshop uskutečněn ani v ulici ČSA. V kontextu města Most lze hlavně netechnická řešení efektivně využít jako nástroj walkability. Účastníci workshopu se shodli na drobných nestavebních úpravách a dalších měkkých opatřeních, jako je například osvětová kampaň cílící na obyvatele.



## SHRnutí PŘÍLOHY A IMPLIKACE PRO KONCEPCI

Město Most má předpoklady pro to rozvíjet pěší dopravu a walkability na svém území. Ta však naráží na řadu problémů. Vedle nedostatku financí, který se projevuje místy zhoršenou kvalitou chodníků či drobnými nedokonalostmi, se jedná také o problematiku sítí pod povrchem ulic, které nebyly plánovány s ohledem na možnost rozšiřování zeleně.

Doplnění veřejného prostoru uličním mobiliářem pak dle zástupců města naráží na špatné zkušenosti s některými obyvateli, zejména příslušníky romského etnika. Ti mají tendenci využívat lavičky v pozdních hodinách, čímž dochází k rušení nočního klidu a velkému množství stížností obyvatel bydlících v okolí.

Významným problémem je také velké množství nezastavěných ploch, což je jev typický pro modernistická sídliště či města budovaná v 2. polovině 20. století. Ty mají podobu prázdných míst bez jasné funkce, která v zásadě umožňuje často pouze průchod a neposkytuje zázemí pro trávení volného času.

Dle zástupců města místní občané navíc často prozatím nevnímají chůzi jako atraktivní způsob přepravy.

