

KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY

PŘÍLOHA 2: URBANISTICKÉ STRUKTURY MĚSTA OSTRAVY



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. Ondřej Slach, Ph.D.
E-mail: Ondrej.slach@osu.cz
- Mgr. Lenka Paszová
E-mail: Lenka.paszova@osu.cz
- Mgr. Vojtěch Bosák, Ph.D.
E-mail: Vojtech.bosak@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. Lukáš Chwistek
E-mail: Lukas.chwistek@osu.cz
- Mgr. Lucia Hýllová
E-mail: Lucia.hyllova@osu.cz
- Mgr. Daniel Janečko
E-mail: Daniel.janecko@osu.cz
- Mgr. Jan Horák
E-mail: Jan.horak@osu.cz

Více o projektu a jeho autorech naleznete na webu 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

www.mdcr.cz



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

OBSAH

O příloze	4
Urbanistické struktury města ostrava.....	5
Shrnutí a implikace pro koncepci	8
Zdroje a odkazy na literaturu	9



O PŘÍLOZE

Popis urbanistické struktury je jedním ze základních vstupů pro implementaci opatření podporující walkabilitu, respektive vytvoření koncepce walkability. Urbánní struktury totiž definují základní předpoklady každého města pro řešení walkability v předmětném území. Mezi městy v tomto ohledu existují významné rozdíly. Zatímco města, jejichž urbanistické struktury mají základ již ze středověku, počítaly s pěší dopravou jako hlavním způsobem dopravy, města budovaná od poloviny 20. století počítala s automobily jako každodenní součástí života jejich obyvatel. V obou případech se urbanismus města významně přizpůsoboval způsobu dopravy. Následující příloha popisuje, jaké urbánní struktury se ve městě Ostrava vyskytují. Typy urbanistických struktur města Ostrava popsané v této příloze vycházejí z certifikované metodiky Hustota a ekonomika města [1]. Metodika definuje 7 typů urbánních struktur. Jedná se o:

1. Rostlou strukturu

Tato struktura se vyskytuje převážně v městských centrech, parcely mají obvykle nepravidelné tvary a domy stojí na uliční čáře.

2. Blokovou strukturu

Je tvořena kompaktními uzavřenými bloky, parcely jsou pravidelné, v parteru budov se obvykle nachází občanská vybavenost.

3. Solitérní vily

Povětšinou vícepodlažní a samostatně stojící vily, oddělené od zbytku veřejných prostranství plotem s pravidelnou sítí ulic.

4. Malé rodinné domy

Oproti předešlému typu se jedná o menší, nižší rodinné domy, se zahradou, občanská vybavenost bývá nízká.

5. Dvojdomy a řadové domy

Oproti struktuře rodinných domů či solitérních vil má tento typ vyšší hustotu zalidnění danou vyšší zastavěností parcel.

6. Smíšená struktura

V této struktuře se vyskytují jak pravidelné, tak nepravidelné parcely, v zásadě se jedná o kombinaci více typů struktur.

7. Modernistická sídliště

Tento typ je tvořený velkými solitérními stavbami, veřejný prostor povětšinou kombinuje zeleň a parkoviště. Dopravní způsoby jsou oddělené.

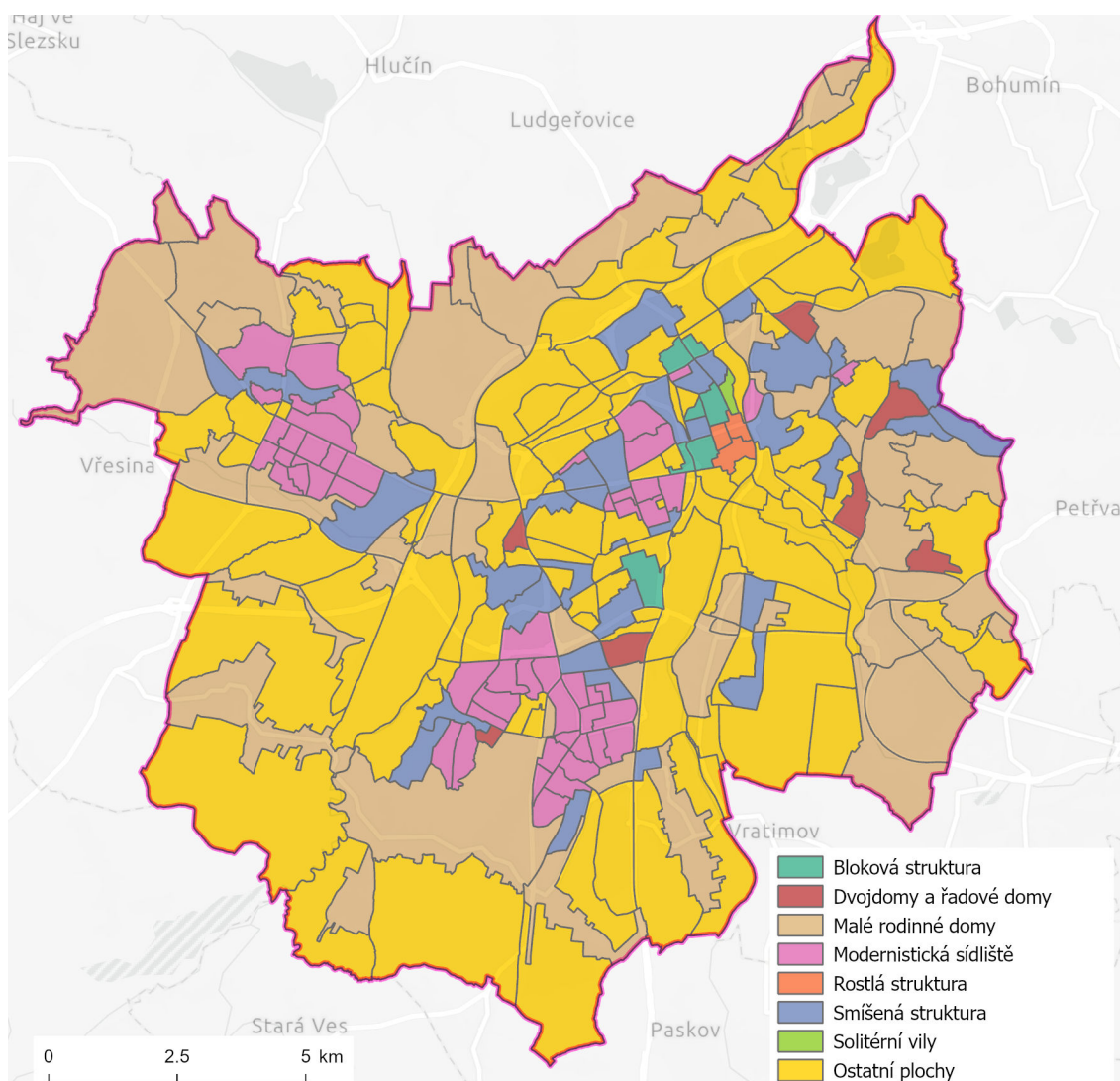
Podrobnější popisy, včetně implikací pro walkability a pěší dopravu obecně lze nalézt v dokumentu Metodika walkability [2].



URBANISTICKÉ STRUKTURY MĚSTA OSTRAVA

Urbanistický rozvoj města Ostrava je historicky významně ovlivněn těžkým průmyslem a intenzivním stavebním rozvojem v období socialismu. Město je typickým příkladem polycentrického města, které tvoří tři oddělená populační centra (Poruba, Ostrava-Jih a širším centrem města). Z tohoto pohledu je dopravní infrastruktura města historicky přizpůsobena zejména automobilové a hromadné dopravě. V rámci města Ostrava se nacházejí všechny typy urbanistických struktur, které by dle typologie šlo identifikovat. Mezi nejméně se vyskytující urbanistické struktury města se řadí solitérní vily a také blokové a rostlé struktury, které se nacházejí v historických částech městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz a Vítkovice. Nejčetnější urbanistické struktury ve vnitřním městě představují modernistická sídliště, smíšené struktury a ostatní plochy. V rámci okrajových části města se vyskytují zejména lokality se zástavbou rodinných domů a ostatní plochy (viz Mapa 1 a Mapa 2).

Mapa 1: Město Ostrava a jeho urbanistické struktury, pohled na celé město



Zdroj: Autoři, 2024



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

Základní sídelní jednotky (ZSJ) města Ostrava mají z velké části charakter urbanistické struktury modernistických sídlišť, zastoupenou četnými sídlišti panelových domů. Jedná se o většinu ZSJ v městských obvodech Ostrava-Jih, Poruba a oblasti Šalamouna a Fifejdy.

Kromě panelové zástavby v rámci výše zmíněných lokalit se v rámci města Ostravy nacházejí smíšené struktury, které mají specifický charakter zástavby odvíjející se od využití daného ZSJ jakožto center bydlení doplněné o funkce služeb, průmyslu či dopravy. Smíšenou strukturu představuje většina ZSJ v rámci městských obvodů Svinov, Mariánské Hory, Zábřeh, Muglinov a Hulváky.

Dále se v rámci historických centrálních částí městských obvodů Moravské Ostravy a Přívozu a Vítkovic lokalizuje rostlá a bloková struktura. Rostlá struktura se nachází zejména v ZSJ Historické jádro, Husův sad a Radnice. Bloková struktura se vyskytuje v ZSJ Přívoz-východ, střed, Jindřiška, Valchařova, Ostrava-střed I a Vítkovice-střed.

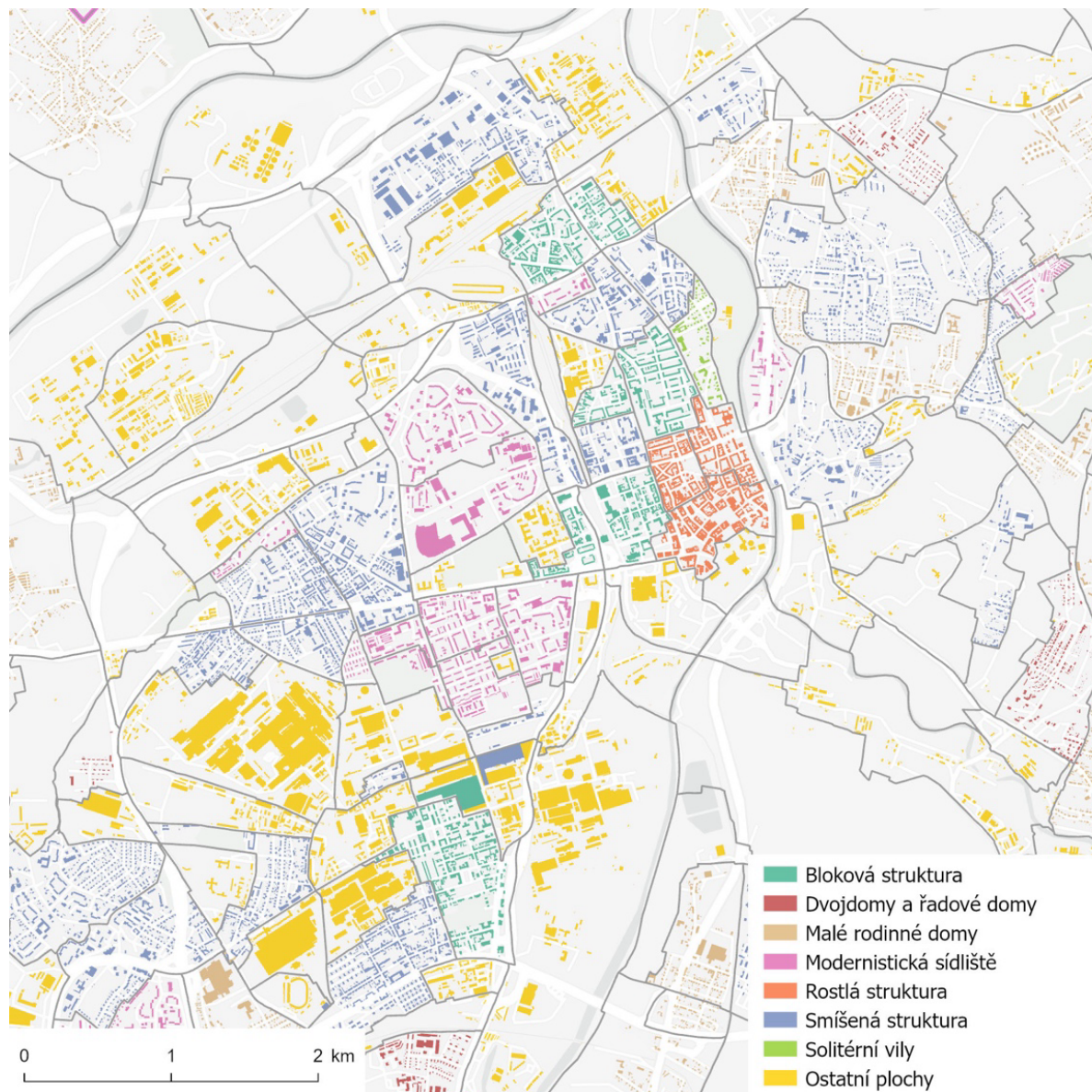
V rámci vnějších a okrajových částí města Ostrava jsou v poměrně velké míře zastoupeny také lokality, ve kterých se nacházejí samostatné rodinné domy, řadové domy a vily. Jedná se o území městských obvodů Hrabová, Stará a Nová Bělá, Plesná, Krásné Pole, Hošťálkovice, Petřkovice, Radvanice a Bartovice a částí Slezské Ostravy.

Do určité míry odlišný charakter urbanistické struktury typu solitérních vil představuje ZSJ Lázně (oblast městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz přiléhající ke Komenským sadům), která propojuje oddělené vilové domy s veřejnými prostory se zelení a blízkým parkem.

Ve městě Ostrava jsou také významně zastoupeny ostatní plochy, které zejména představují území, které byly nebo nadále jsou využívány pro průmyslové účely. Jedná se o ZSJ Průmyslová zóna u Odry, Na Františku, Hulváky-jih, Hrušov-střed Nad tratí, Kunčice-huť, Odval u Ostravice, Na stavě, Hrabůvka-odval, Trojické údolí, Odval u Lučiny, Odval Heřmanice. Dále území spojené s dopravou, jimiž jsou ZSJ Nádraží Mariánské Hory, U nádraží, Hranečník-Dopravní podnik a Autobusové nádraží. Lokality lesoparků a zeleně, které představují ZSJ Bělský les, Komenského sad, Myslivna, Sady Milady Horákové a Třebovice-sever (Turkov). Mezi ostatní plochy spadají také ZSJ Vysoké školy, Nemocnice Poruba, Nemocnice Fifejdy.



Mapa 2: Urbanistická struktura centra vnitřního města Ostravy



Zdroj: Autoři, 2024



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

SHRnutí A IMPLIKACE PRO KONCEPCI

Město Ostrava, které bylo historicky významně ovlivněno těžbou a má polycentrický charakter, je z pohledu urbanistických struktur primárně tvořeno modernistickou sídlištní zástavbou v rámci Poruby, Ostravy-Jih, Šalamouna a Fifejdy, která je doplněna zejména o smíšené struktury. V rámci historických centrálních částí městských obvodů Moravské Ostravy a Přívozu a Vítkovic se nachází také rostlá a bloková zástavba a dále jsou také připojené struktury solitérních vil, ve větší vzdálenosti od jádra a v okrajových částech města se lokalizují také struktury rodinných domů.

Mix urbanistických struktur města Ostravy představuje z pohledu walkability pro město výhody i nevýhody. Dispozice historického jádra, rostlých a blokových struktur nabízí možnosti omezovat v daných částech města automobilovou dopravu, tak jako v mnoha jiných městech s rozsáhlejší historickou zástavbou, kde jsou omezení běžně zavedeny. V rámci rozsáhlých struktur modernistických sídlišť a smíšených struktur, budovaných s ohledem na potřeby nejen automobilů, ale i chodců je možné navazovat postupnými intervencemi na již existující a fungující prvky walkability a dále kvalitu veřejného prostoru rozšiřovat i do ostatních částí města. Avšak problematickým aspektem u těchto struktur z pohledu walkability obvykle bývají větší vzdálenosti a uniformita prostředí, které zpravidla nevybízí k pěší dopravě.



ZDROJE A ODKAZY NA LITERATURU

- [1] HUDEČEK T. a kol. (2018): Hustota a ekonomika měst. IPR, Praha, 148 s.
Dostupné na:
https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/hustota-a-ekonomika-mesta-2018.pdf
- [2] Walkability – Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst (2024): Dashboard průzkumu kvality města Ostrava z pohledu chodců [online].
Dostupné na:
<https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/koncepce-walkability-ostravy>

