

KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY

PŘÍLOHA 3: PRŮZKUM KVALITY MĚSTA OSTRAVY Z POHLEDU CHODCŮ



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 Krτίčka, Ph.D.
E-mail: Ludek.krticka@osu.cz
- Mgr. Adam Červenka
E-mail: Adam.cervenka@osu.cz
- Mgr. Marek Krumník
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



OBSAH

O příloze	4
Závěry z dotazníkového šetření	5
Struktura dotazníkového šetření.....	6
Výsledky za celé město Ostrava	7
Výsledky dle městských obvodů	10
Shrnutí a implikace pro koncepci	17
Zdroje a odkazy na literaturu	18



O PŘÍLOZE

Tato příloha představuje výsledky dotazníkového šetření “Průzkum kvality města Ostravy z pohledu chodců”, které proběhlo v druhé polovině roku 2023. Dotazník se skládal z 31 uzavřených otázek, ve kterých respondenti vybírali z předvolených možností, a jedné otevřené. Město Ostrava bylo pro potřeby průzkumu členěno na jednotlivé městské obvody a tři největší (Ostrava-Jih, Poruba a Moravská Ostrava a Přívoz) byly dále děleny na menší oblasti, ke kterým se mohli respondenti vyjadřovat v případě, že zde bydlí či je pravidelně navštěvují.

Respondenti odpovídali na otázky týkající se vybraného městského obvodu, případně oblasti, kde vyjadřovali míru souhlasu s různými výroky. Tyto otázky byly doplněny o sadu otázek na sociodemografické charakteristiky respondentů.

Příloha má za cíl shrnout poznatky, které z průzkumu vzešly. V rámci zpracování dat byl vytvořen také interaktivní dashboard s vizualizací veškerých výsledků, a možností filtrování respondentů dle různých parametrů. Tento dashboard je dostupný na webových stránkách projektu [1].

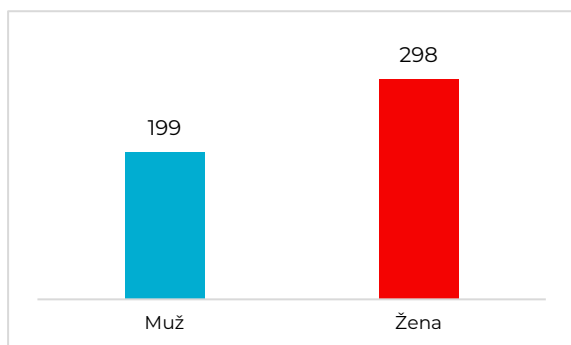


ZÁVĚRY Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

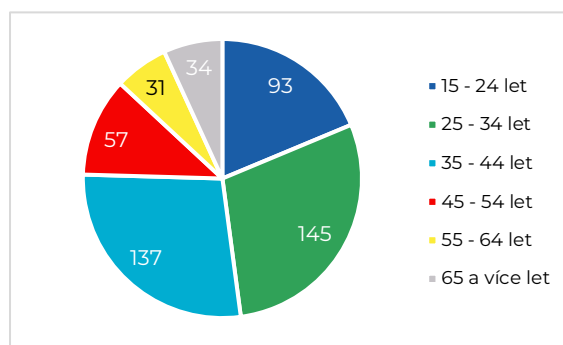
CHARAKTERISTIKA RESPONDENTŮ

Průzkumu se celkově zúčastnilo 502 respondentů. Po kontrole a očištění o duplicitní a chybné odpovědi (nedokončené odpovědi) byl počet respondentů snížen na 497.

Graf 1: Pohlaví

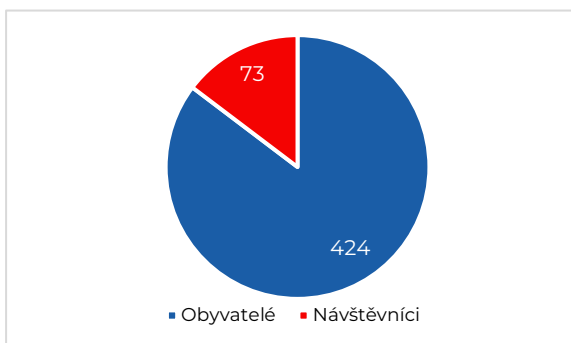


Graf 2: Věková struktura

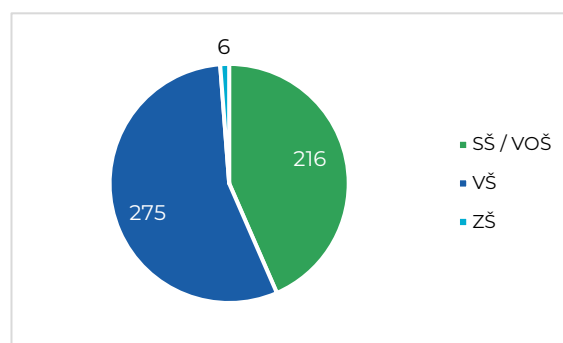


Průzkumu se ve větší míře zúčastnily ženy. Převažujícími věkovými kategorie respondentů byly 25-34 a 35-44 let. Tyto dvě skupiny dohromady tvořily nadpoloviční většinu. Třetí nejpočetnější skupinou respondentů byla 15-24 let. Tato skupina tvořila téměř jednu pětinu.

Graf 3: Obyvatelé a návštěvníci



Graf 4: Nejvyšší dosažené vzdělání



Většina z dotázaných byli obyvatelé města Ostravy, ovšem pravidelní návštěvníci tvořili rovněž významnou skupinu. Samotní návštěvníci žijí ze dvou třetin v zázemí města, tedy do 30 km od Ostravy. Vzdělanostní strukturu respondentů tvoří z nadpoloviční většiny obyvatelé s vysokoškolským vzděláním, velmi silně zastoupenou je také skupina obyvatel s ukončeným středoškolským vzděláním (ve všech formách ukončení), či vyšším odborným vzděláním. Pouze minimální část dotázaných je se základním vzděláním (viz Graf 1-4).

STRUKTURA DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Respondenti se vždy vyjadřovali ke konkrétnímu obvodu města Ostravy, kde uvedli, že v něm bydlí či jej nejčastěji navštěvují. Pro tři populačně největší městské obvody, tedy Ostrava-Jih, Poruba a Moravská Ostrava a Přívoz byly dále definovány menší oblasti. U vybraného obvodu a případně oblasti se posléze respondenti vyjadřovali k 16 tvrzením, která hodnotili odpovědí „souhlasím“, „spíše souhlasím“, „spíše nesouhlasím“, „nesouhlasím“ a „nevím/nedovedu odpovědět“. V celém dokumentu jsou pak zkoumány míry souhlasu (odpovědi souhlasím a spíše souhlasím) a nesouhlasu (odpovědi nesouhlasím a spíše nesouhlasím) s těmito tvrzeními

Další 2 otázky byly mířeny na nejčastější formu přepravy, tedy jak se dopravují uvnitř vybraného obvodu a jak do obvodů jiných.

V první části této přílohy budou nejprve shrnuty odpovědi dotázaných za celé město Ostrava, následně se pozornost přesune k třem největším městským obvodům.

Mapa 1: Městské obvody Ostravy

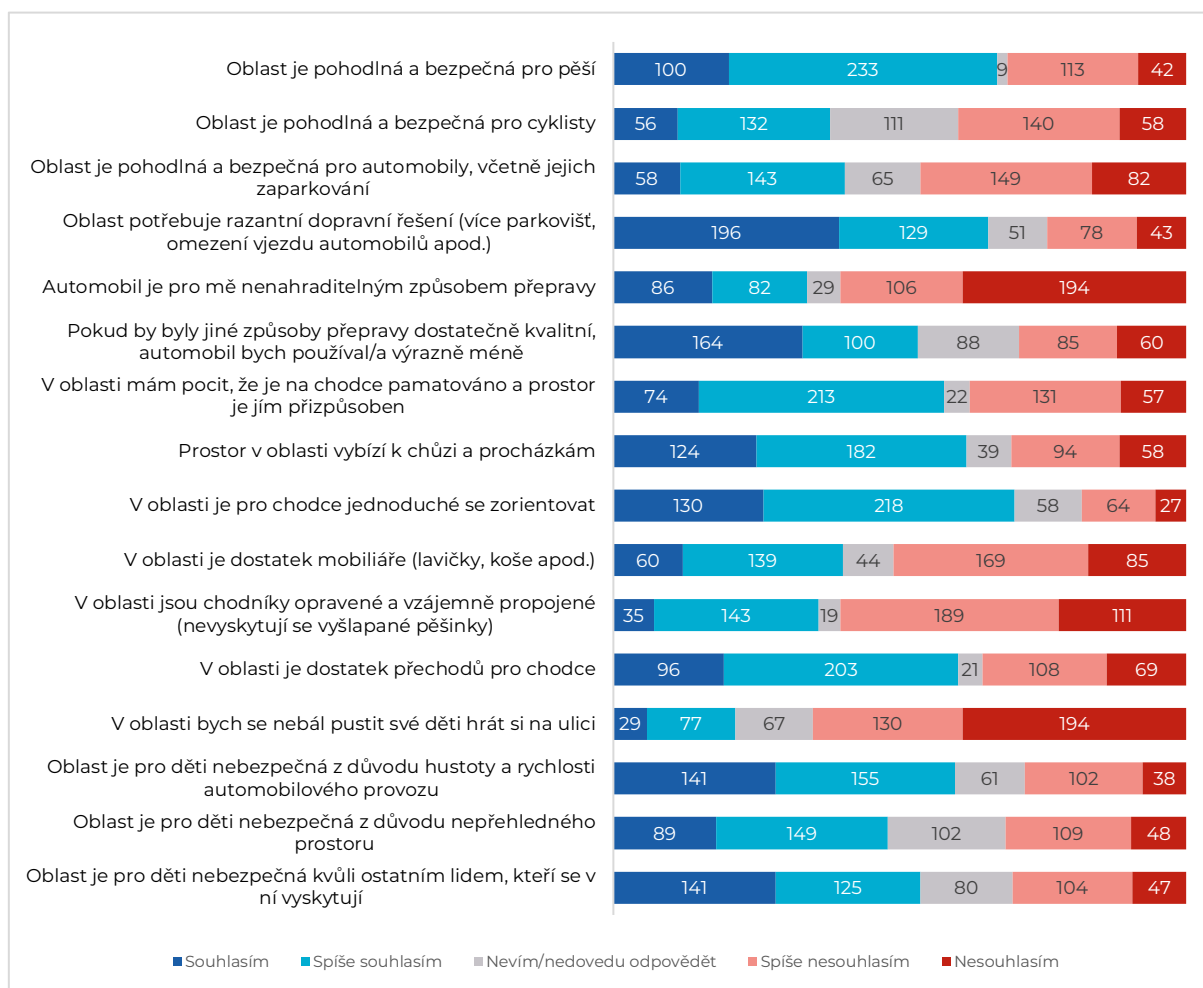


Zdroj: <https://mapy.ostrava.cz/ostrava/mapa-obvody.html>



VÝSLEDKY ZA CELÉ MĚSTO OSTRAVA

Graf 5: Míry souhlasu a nesouhlasu s tvrzeními



Obyvatelé Ostravy nejvíce souhlasí s následujícími tvrzeními:

- „v oblasti je pro chodce jednoduché se zorientovat“
- „oblast je pohodlná a bezpečná pro pěší“
- „oblast potřebuje razantní dopravní řešení (více parkovišť, omezení vjezdu automobilů apod.)“
- „prostor v oblasti vybízí k chůzi a procházkám“
- „v oblasti je dostatek přechodů pro chodce“
- „oblast je pro děti nebezpečná z důvodu hustoty a rychlosti automobilového provozu“

Na opačném spektru odpovědí se objevují nesouhlasná hodnocení s výroky:

- „v oblasti bych se nebál pustit své děti hrát si na ulici“
- „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“
- „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“
- „v oblasti je dostatek mobiliáře (lavičky, koše apod.)“
- „oblast je pohodlná a bezpečná pro automobily, včetně jejich zaparkování“



Ač je výčet tvrzení se souhlasnými vyjádřeními respondentů povzbuzující v ohledu pěší dopravy, tak se však rozhodně nedají považovat za naprosto přesvědčivé a jednoznačně pozitivní (viz Graf 5). Míra nesouhlasu u těchto tvrzení jasně ukazuje, že je i tak potřeba pracovat na zlepšení zmiňovaných aspektů. Co je z pohledu města nutností zlepšit, je problematika mobiliáře, kvality a propojenosti chodníků. S tvrzením „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“ totiž nesouhlasí druhý nejvyšší počet dotázaných a s tvrzením „v oblasti je dostatek mobiliáře (lavičky, koše apod.)“ čtvrtý nejvyšší počet dotázaných.

Mezi výčtem tvrzení, se kterým respondenti silně nesouhlasí, se objevuje „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“. Tento výsledek je rozhodně pozitivem pro rozvoj udržitelných způsobů dopravy v Ostravě a naznačuje jejich poměrně silnou pozici u řady z dotázaných. S tímto tvrzením však na druhé straně třetina z obyvatel a návštěvníků vyjádřila souhlas. Tato skutečnost v kombinaci s nadpolovičním souladem respondentů s tvrzením „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“ ukazuje potenciál pro další zlepšení podmínek jiných dopravních módů a rovněž snížení závislosti obyvatel a návštěvníků na osobním automobilu.

Velmi významným problémem města je dle dotázaných bezpečnost pohybu dětí v prostoru města, neboť nejvyšší počet negativních hlasů zaznamenalo totiž tvrzení „v oblasti bych se nebál pustit své děti hrát si na ulici“. Nadpoloviční míru souhlasu zaznamenala všechna tři tvrzení hodnotící nebezpečí pro děti, tedy podle respondentů je problémem jak hustota a rychlost dopravy, tak také nepřehlednost prostoru a ostatní lidé. Tato skutečnost je ukázkou toho, že přívětivost prostoru Ostravy vůči dětem by se měla zlepšit.

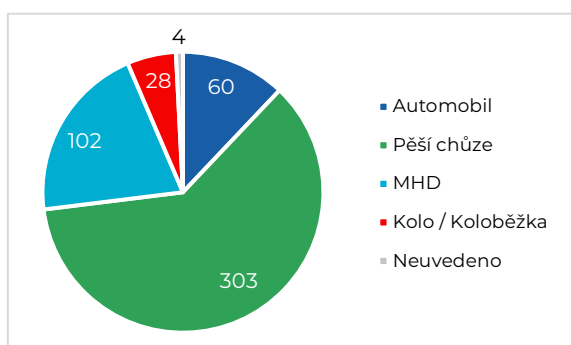


OBYVATELÉ A JEJICH PŘEPRAVA

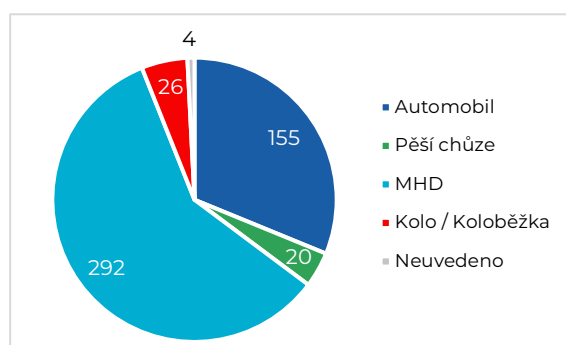
Co se týká nejčastějšího způsobu přepravy obyvatel Ostravy uvnitř jejich vybrané oblasti, nadpoloviční většina uvedla, že se jedná o pěší chůzi, pro pětinu byla dominantní MHD a pro zhruba desetinu pak automobil (Graf 6).

Mezi jednotlivými oblastmi města se nadpoloviční počet respondentů dopravuje nejčastěji MHD a téměř třetina zvolila jako nejčastější dopravní prostředek automobil. Volba kola či koloběžky nebo pěší chůze je výrazně menšinová, kdy dohromady volila tyto způsoby dopravy necelá desetina z dotázaných (Graf 7).

Graf 6: Způsob přepravy uvnitř oblasti



Graf 7: Způsob přepravy mezi oblastmi



Dominance pěší chůze pro přepravu uvnitř jednotlivých oblastí je logická, neboť oproti jiným dopravním módům je chůze podmíněná nejmenším počtem dalších prvků a okolností. Velmi malé zastoupení pěší chůze při přepravě mezi jednotlivými oblastmi lze vysvětlit prostorovými specifickými Ostravy – velké vzdálenosti, fragmentace prostoru, a přítomnost bariér (železnice, silniční tahy, brownfieldy) – které nevytváří podmínky podporující chůzi.

Podobně jako pěší chůze mezi oblastmi má i preference cyklistické dopravy velmi slabou pozici, a to rovněž pro přepravu uvnitř oblastí (Graf 6 a 7). Významná část obyvatel a návštěvníků města (40 %) uvedla, že nesouhlasí s tvrzením „oblast je pohodlná a bezpečná pro cyklisty“, což je více než těch, kteří s ním souhlasí (viz Graf 5).

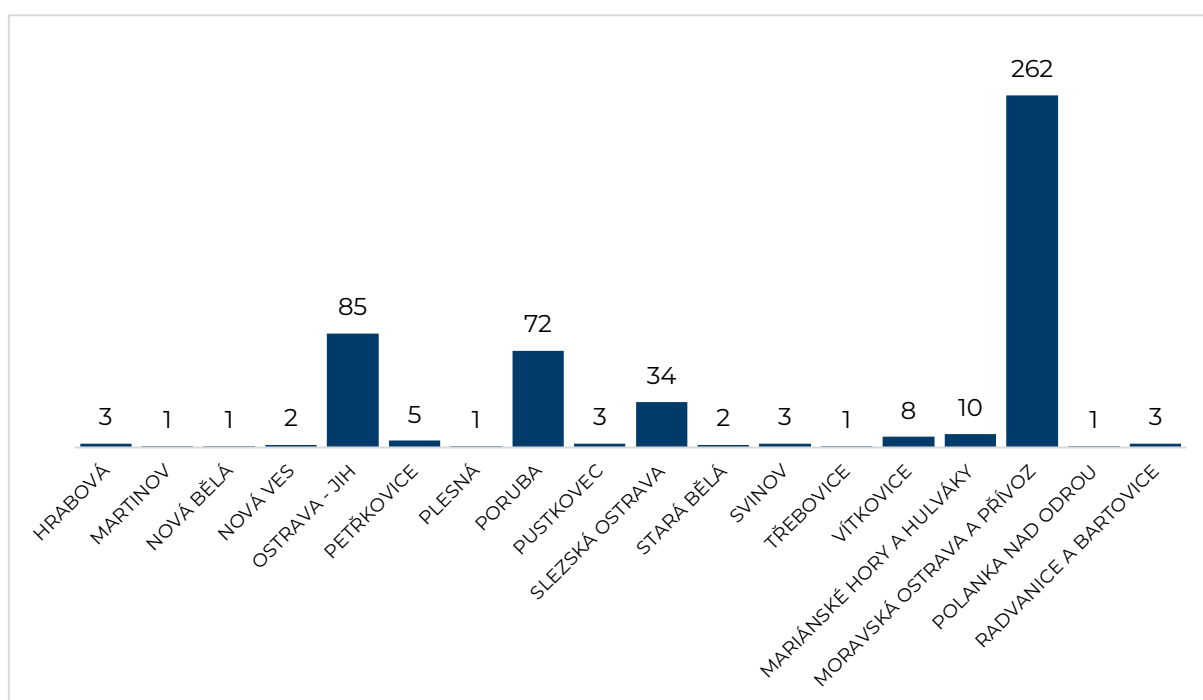
Jednoznačným pozitivem pro zlepšení dopravní situace v rámci Ostravy je již výše zmíněné tvrzení „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“, se kterým nesouhlasí téměř dvě třetiny z dotázaných. V kombinaci s tvrzením „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“ (viz Graf 5) je tímto naznačen potenciál pro další snížení míry závislosti na automobilu.



VÝSLEDKY DLE MĚSTSKÝCH OBVODŮ

V této kapitole bude pozornost věnována třem populačně největším městským obvodům Ostravy, tedy Ostravě-Jihu, Porubě a Moravské Ostravě a Přívozu. Jak ukazuje Graf 8, tak tyto městské obvody byly pro drtivou většinu z dotázaných místem jejich bydliště či pravidelných návštěv. Ostatní obvody byly bydlištěm či cílem pro návštěvy vždy maximálně 10 respondentů, pouze Slezská Ostrava zaznamenala vyšší číslo, avšak dalšímu výzkumu nebyla podrobena. Důvodem vynechání z bližšího výzkumu je pravděpodobnost silného zkreslení výsledků, jedná se totiž o velmi rozlehlý, řídko osídlený a charakterem zástavby silně heterogenní městský obvod.

Graf 8: Rozmístění respondentů podle zkoumaných obvodů

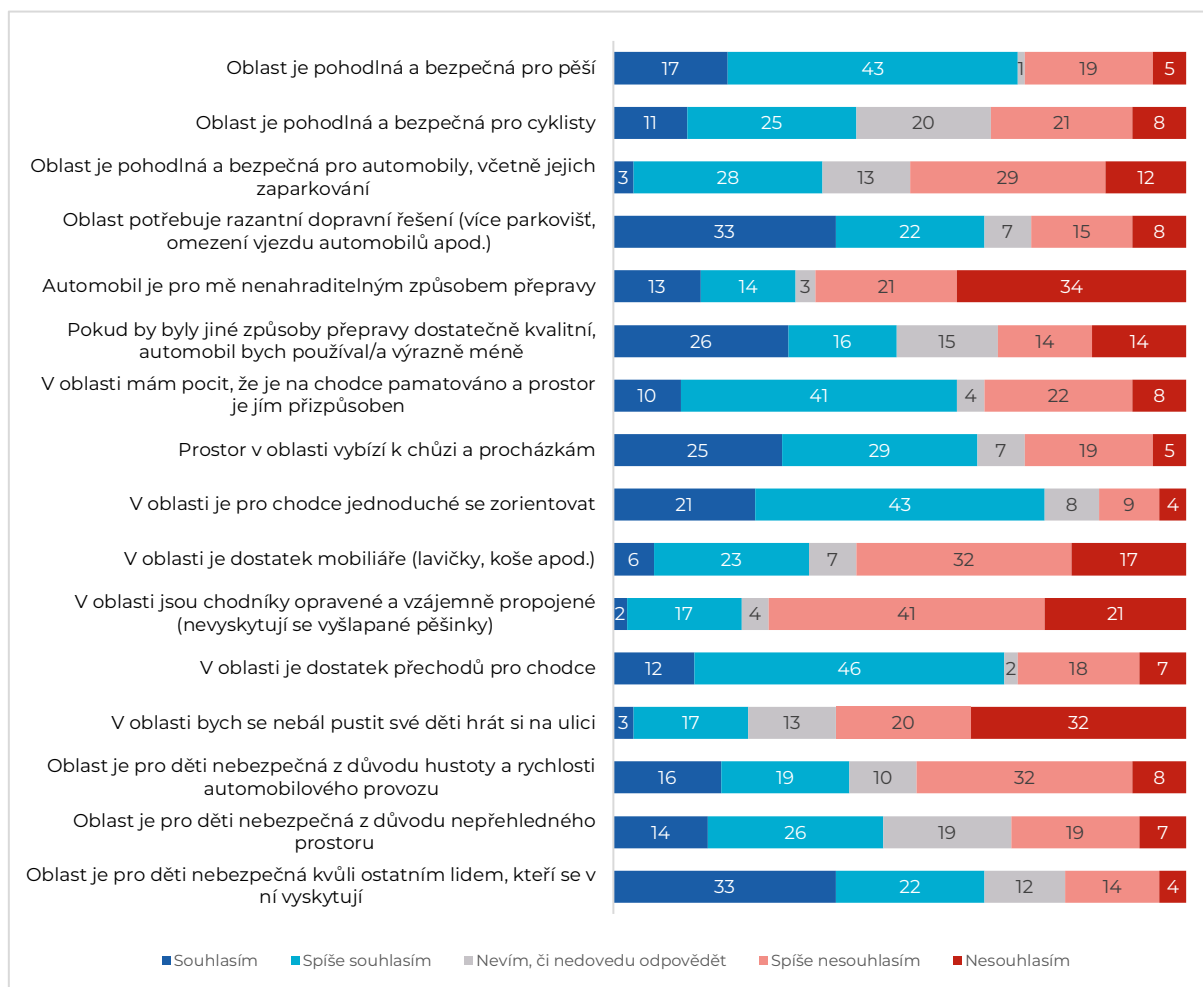


Následující část se zaměří na vyjádření respondentů k vybraným tvrzením týkajících se kvality třech největších obvodů z pohledu chodců (viz Grafy 9-11).



VÝSLEDKY ZA MĚSTSKÝ OBVOD OSTRAVA-JIH

Graf 9: Hodnocení tvrzení o obvodu Ostrava-Jih



Obyvatelé a návštěvníci nejlidnatějšího ostravského obvodu nejvíce souhlasí s následujícími tvrzeními:

- „oblast je pohodlná a bezpečná pro pěší“
- „oblast potřebuje razantní dopravní řešení (více parkovišť, omezení vjezdu automobilů apod.)“
- „v oblasti mám pocit, že je na chodce pamatováno a prostor jím je přizpůsoben“
- „prostor vybízí k chůzi a procházkám“
- „v oblasti je pro chodce jednoduché se zorientovat“
- „v oblasti je dostatek přechodů pro chodce“

Výše uvedená tvrzení ukazují relativní spokojenost respondentů s hodnocenými aspekty prostoru, avšak kromě tvrzení „v oblasti je pro chodce jednoduché se zorientovat“ lze u všech ostatních vnímat stále relevantní míru nesouhlasu. Tato skutečnost ukazuje, že je z pohledu chodců stále prostor pro zlepšení. Tvrzení „oblast potřebuje razantní dopravní řešení (více parkovišť, omezení vjezdu automobilů apod.)“, lze vnímat tak, že současné podmínky pro automobilovou dopravu respondenti hodnotí jako nevyhovující a je potřeba je přenastavit.



V rámci obvodu existuje významný potenciál pro zlepšení podmínek pro udržitelnou dopravu, jak vyplývá z nadpolovičního souhlasu s tvrzením „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“. Odpověď rovněž ukazuje, že cílené intervence mohou mít vysoce pozitivní dopad na udržitelnost dopravního režimu v obvodu.

Na druhé straně obyvatelé a návštěvníci Ostravy-Jih nejvíce nesouhlasí s tvrzeními:

- „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“
- „v oblasti je dostatek mobiliáře (lavičky, koše apod.)“
- „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“
- „v oblasti bych se nebál pustit své dítě hrát si na ulici“

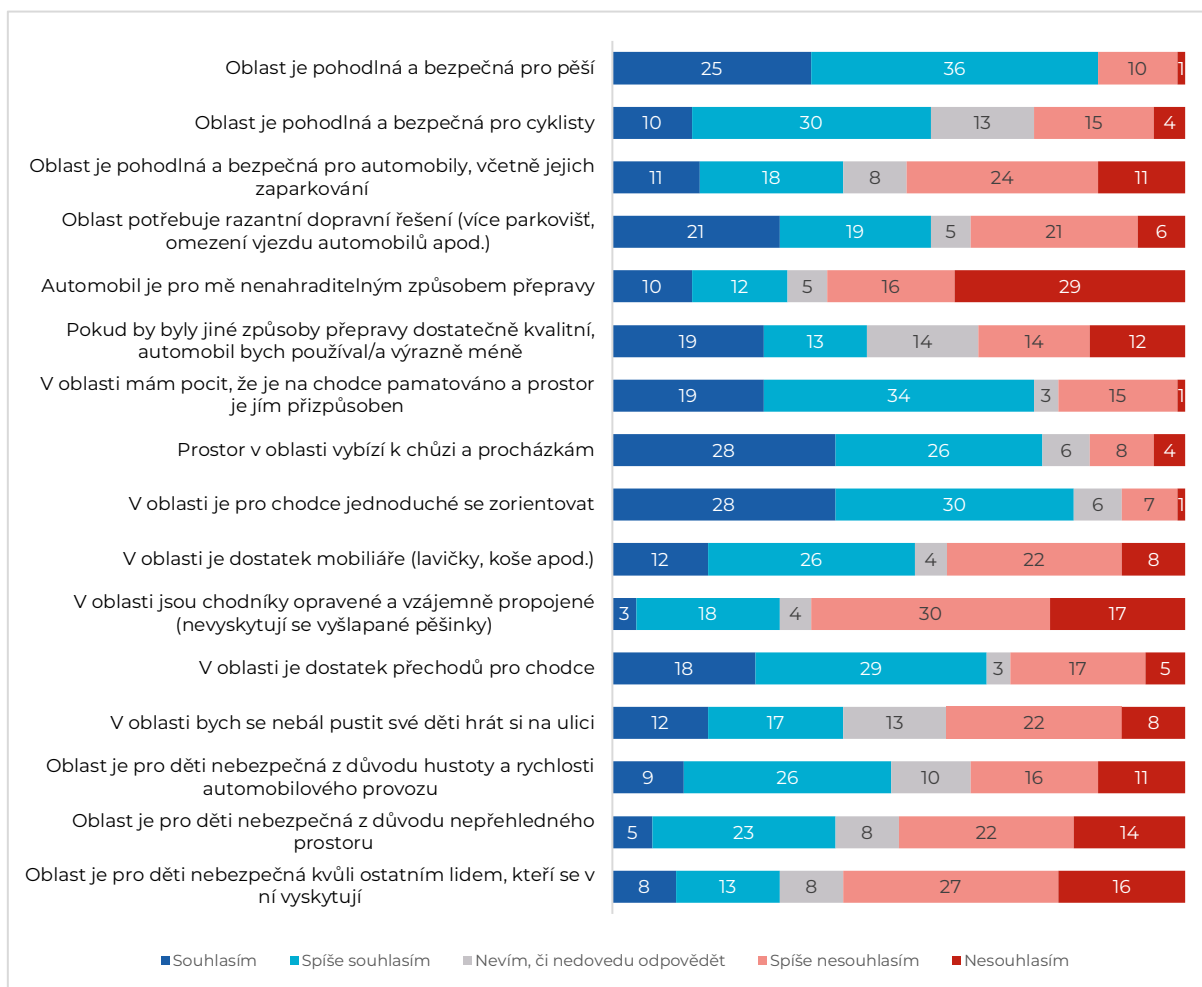
Pozitivum mezi výčtem negativ představuje míra nesouhlasu s tvrzením „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“, což podtrhuje pozici a důležitost ostatních dopravních módů. Jako největší slabiny obvodu lze podle respondentů vnímat nedostatky v kvalitě a propojenosti chodníků, vybavenosti mobiliářem, a zejména poté bezpečnosti dětí trávící čas venku.

U Ostravy-Jihu je míra strachu o děti vysoká, přičemž největším zdrojem strachu jsou ostatní lidé (viz tvrzení „oblast je pro děti nebezpečná kvůli ostatním lidem, kteří se v ní vyskytují“). S tvrzeními „oblast je pro děti nebezpečná z důvodu hustoty a rychlosti automobilového provozu“ a „oblast je pro děti nebezpečná z důvodu nepřehledného prostoru“ souhlasí de facto stejné množství dotázaných jako s nimi nesouhlasí. I tyto faktory bezpečí hrají podle respondentů důležitou roli.



VÝSLEDKY ZA MĚSTSKÝ OBVOD PORUBA

Graf 10: Hodnocení tvrzení o obvodu Poruba



Obyvatelé a návštěvníci porubského obvodu nejvíce souhlasí s následujícími tvrzeními:

- „oblast je pohodlná a bezpečná pro pěší“
- „v oblasti mám pocit, že je na chodce pamatováno a prostor je jím přizpůsoben“
- „prostor v oblasti vybízí k chůzi a procházkám“
- „v oblasti je pro chodce jednoduché se zorientovat“
- „v oblasti je dostatek přechodů pro chodce“

U prvních čtyř zmíněných výroků je míra souhlasu relativně přesvědčivá, mírně slabší je u výroku „v oblasti mám pocit, že je na chodce pamatováno a prostor je jím přizpůsoben“. U tvrzení „v oblasti je dostatek přechodů pro chodce“ je ale pozorovaná rovněž vyšší míra nesouhlasných hlasů, což ukazuje v tomto ohledu v Porubě prostor pro zlepšení.

Stále převažující míra souhlasu se objevuje u tvrzení „v oblasti je dostatek mobiliáře (lavičky, koše apod.)“ a „oblast potřebuje razantní dopravní řešení (více parkovišť, omezení vjezdu automobilů apod.)“, avšak míra nesouhlasu



je taktéž významná. U prvního tvrzení je nutnost zlepšení tohoto aspektu jednoznačná, zatímco druhý vyjadřuje obecnou podporu výrazné změny podmínek pro automobilovou dopravu.

Nadpoloviční většina obyvatel a návštěvníků obvodu vyjádřila souhlas s výrokem „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“. Tento výsledek dokazuje vysoký potenciál pro přechod na udržitelné způsoby dopravy.

Nejčastěji se nesouhlasná vyjádření porubských respondentů objevují u tvrzení:

- „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“
- „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“

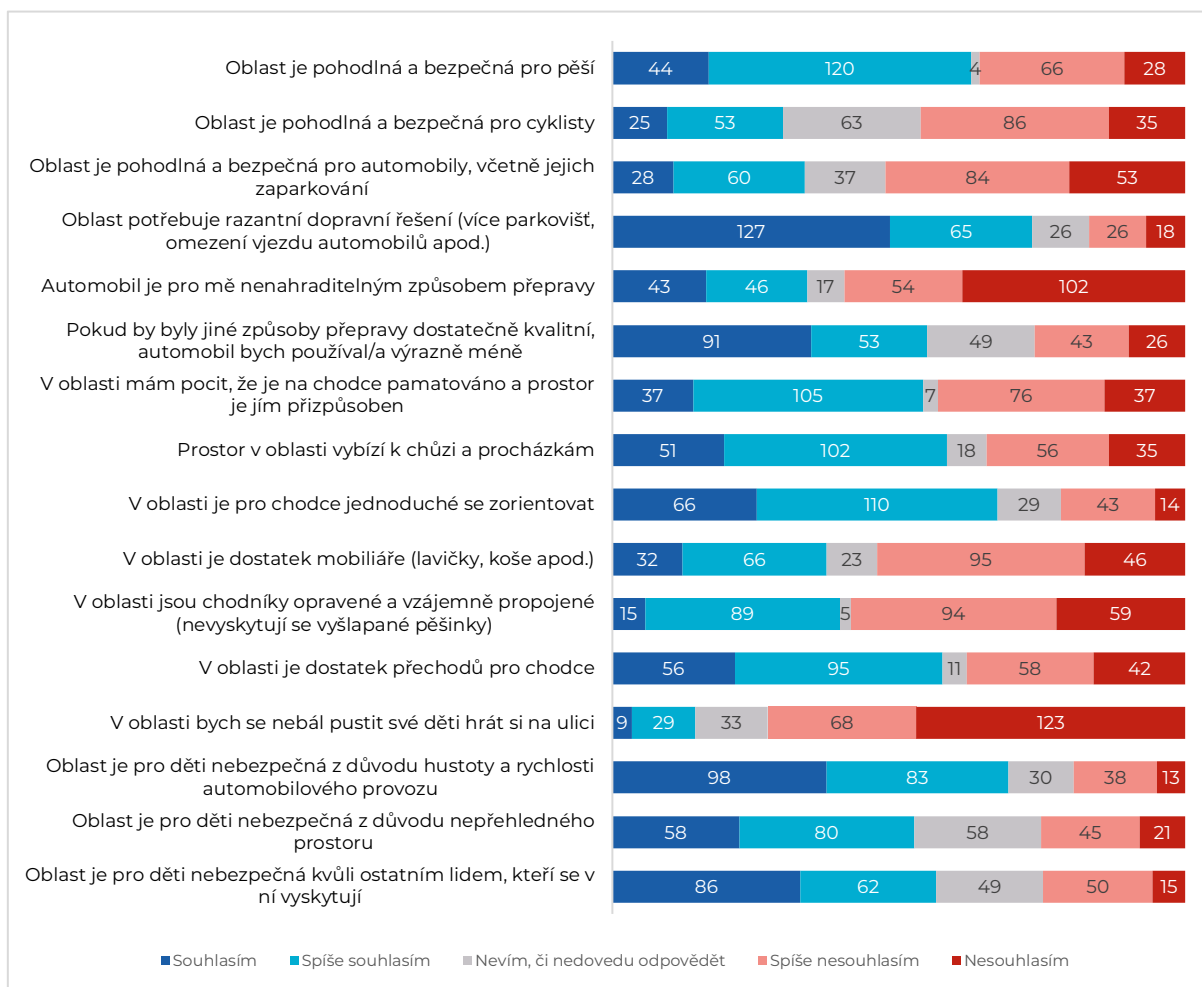
Podobně jako u obvodu Ostrava-Jih je pozitivem vysoká míra nesouhlasu s tvrzením „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“. Naopak jako problém je možné vnímat stav pěších cest a chodníků. S tvrzením „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“ nesouhlasí nejvíce respondentů, což ukazuje, že je nutné v tomto ohledu činit kroky ke zlepšení.

Co se týká strachu o děti trávící čas venku, na rozdíl od obvodu Ostrava-Jih není tak výrazný, ale je stále významný. Souhlasné a nesouhlasné hlasy respondentů s tvrzením „v oblasti bych se nebál pustit své děti hrát si na ulici“ jsou totiž vyrovnané. Největší nebezpečí podle dotázaných tkví v hustotě a rychlosti automobilového provozu, přičemž hodnocení dalších dvou zdrojů nebezpečí nebylo jednoznačné.



VÝSLEDKY ZA MĚSTSKÝ OBVOD MORAVSKÁ OSTRAVA A PŘÍVOZ

Graf 11: Hodnocení tvrzení v obvodu Moravská Ostrava a Přívoz



Obyvatelé a návštěvníci centrálního obvodu nejvíce souhlasí s následujícími tvrzeními:

- „oblast je pohodlná a bezpečná pro pěší“
- „oblast potřebuje razantní dopravní řešení (více parkovišť, omezení vjezdu automobilů apod.)“
- „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“
- „v oblasti mám pocit, že je na chodce pamatováno a prostor je jím přizpůsoben“
- „prostor v oblasti vybízí k chůzi a procházkám“
- „v oblasti je pro chodce jednoduché se zorientovat“
- „v oblasti je dostatek přechodů pro chodce“

Pro téměř všechna výše zmíněná tvrzení platí, že souhlasné hlasy mírně převyšují ty nesouhlasné. Nesouhlasy respondentů s těmito tvrzeními potvrzují, že je potřeba zapracovat na zlepšení těchto aspektů. Oproti tomu velmi vysoký souhlas s tvrzením „oblast potřebuje razantní dopravní řešení“



(více parkovišť, omezení vjezdu automobilů apod.),“ ukazuje obecnou podporu výrazných změn v podmínkách pro automobily.

Nadpoloviční většina respondentů vyjádřila souhlas s tvrzením „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“, což je opět ukázkou potenciálu pro zlepšení udržitelných městských dopravních módů a úlevy obvodu od vysoké intenzity automobilové dopravy.

Nejčastěji nesouhlasná vyjádření dotázaných směřují k tvrzením:

- „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“
- „v oblasti je dostatek mobiliáře (lavičky, koše apod.)“
- „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“
- „v oblasti bych se nebál pustit své děti hrát si na ulici“

U Moravské Ostravy a Přívozu se rovněž ukazuje vysoká míra nesouhlasu s tvrzením „automobil je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“. Výrazným problémem tohoto obvodu však je nedostatek mobiliáře, nespokojenost s kvalitou a propojeností chodníků a zejména velmi vysoká míra strachu o děti trávící čas venku. Podle respondentů trpí děti nejvíce vlivem hustoty a intenzity automobilové dopravy, ale i nepřehlednost prostoru či ostatní lidé jsou velkým problémem městského obvodu. V tomto aspektu je zde velmi významná nutnost zlepšení stávající situace.



SHRNUTÍ A IMPLIKACE PRO KONCEPCI

Město Ostrava bylo dotázanými obyvateli a návštěvníky v celé řadě aspektů týkající se kvality města z pohledu chodců hodnoceno pozitivně (snadná orientace, pohodlí a bezpečnost pro chodce, přívětivé podmínky pro procházení se či dostatek přechodů pro chodce), avšak další z nich jsou jednoznačně vnímány jako problémové. Pro dotázané je nejproblematictější kvalita a propojenost jednotlivých chodníků a také nedostatek městského mobiliáře. Jako úplně nejhůře hodnocený aspekt je dle respondentů bezpečnost dětí v prostoru města, kde vnímají jako největší hrozbu automobilovou dopravu, resp. hustotu provozu a rychlost vozidel. Výsledky dotazníkového šetření na celoměstské úrovni ve velké míře korespondují s poznatky získanými na úrovni největších městských obvodů (Ostrava-Jih, Poruba, Moravská Ostrava a Přívoz).

Doporučuje se zvážit a implementovat v rámci zvyšování kvality pěší dopravy a zlepšení podmínek pro pohyb obyvatel ve městě následovně:

- Zvýšit bezpečnost pohybu dětí zejména v rezidenčních oblastech města snížením rychlosti automobilové dopravy a zpřehledněním prostoru na ulicích.
- Vybavit prostor vhodným a kvalitním městským mobiliářem.
- Zapracovat na technickém stavu chodníků a propojenosti jednotlivých cest pro pěší. Vyšlapané cesty v trávnících lze vnímat jako pomoc při identifikaci problémových lokalit.
- Zaměřovat se při proměnách prostoru na jednoduchá, ale účinná řešení. Ne vždy je nutná okamžitá a nákladná investice, prostor se může chodcům zlepšovat jednoduchými zásahy, případně i dočasnými.
- Pracovat na překonávání či odstraňování bariér uvnitř města, které znesnadňují dopravu obyvatelům (silniční tahy, železnice, brownfieldy).
- Zlepšit podmínky pro širší využívání alternativních druhů přepravy, zejména kol.
- Cílit při zlepšování podmínek využívání městských dopravních prostředků na uživatele automobilů. Výsledky naznačují potenciál pro změnu přepravních návyků a možné snížení objemu automobilové dopravy.
- Zvážit vjezd automobilů do určitých lokalit či ulic, případně využít pouze jednosměrný provoz. Některá místa jednoduše nejsou uzpůsobena na průjezd automobilem tak, aniž by byl omezován či ohrožen chodec.



ZDROJE A ODKAZY NA LITERATURU

- [1] Walkability – Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst (2024): Dashboard průzkumu kvality města Ostravy z pohledu chodců [online].

Dostupné na:

<https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/koncepce-walkability-ostravy/>

