

# KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY

## **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](mailto:Alexandr.novacek@osu.cz)
- Mgr. Ondřej Slach, Ph.D.  
E-mail: [Ondrej.slach@osu.cz](mailto:Ondrej.slach@osu.cz)
- Mgr. Lenka Paszová  
E-mail: [Lenka.paszova@osu.cz](mailto:Lenka.paszova@osu.cz)
- Mgr. Vojtěch Bosák, Ph.D.  
E-mail: [Vojtech.bosak@osu.cz](mailto:Vojtech.bosak@osu.cz)
- Mgr. Luděk Krτίčka, Ph.D.  
E-mail: [Ludek.krticka@osu.cz](mailto:Ludek.krticka@osu.cz)
- Mgr. Adam Červenka  
E-mail: [Adam.cervenka@osu.cz](mailto:Adam.cervenka@osu.cz)
- Mgr. Marek Krumník  
E-mail: [Marek.krumnikl@osu.cz](mailto:Marek.krumnikl@osu.cz)
- Mgr. Lukáš Chwistek  
E-mail: [Lukas.chwistek@osu.cz](mailto:Lukas.chwistek@osu.cz)
- Mgr. Lucia Hýllová  
E-mail: [Lucia.hyllova@osu.cz](mailto:Lucia.hyllova@osu.cz)
- Mgr. Daniel Janečko  
E-mail: [Daniel.janecko@osu.cz](mailto:Daniel.janecko@osu.cz)
- Mgr. Jan Horák  
E-mail: [Jan.horak@osu.cz](mailto:Jan.horak@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)



# OBSAH

O příloze .....	4
O realizovaných rozhovorech .....	4
Průběh plánovacího workshopu.....	12
Shrnutí a implikace pro koncepci .....	14



## O PŘÍLOZE

Tato příloha představuje výsledky rozhovorů a plánovacího workshopu s významnými aktéry statutárního města Ostrava, 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 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 Ostrava proběhlo celkem 8 rozhovorů s vybranými významnými aktéry 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 Ostrava. Každé předložené téma bylo doplněno také přímými citacemi respondentů.

### **BARIÉRY PĚŠÍ DOPRAVY A MOŽNÁ ŘEŠENÍ VE MĚSTĚ OSTRAVA**

Většina z respondentů se po městě pohybuje pěšky nebo v kombinaci se systémem sdílených kol v případě, že je jejich cílem místo vzdálené cca do 2 km. To vše za předpokladu, že se jedná o místo, které je v centru města, Porubě nebo jiných chůzí relativně dobře dostupných lokalitách. V případě potřeby dopravit se na větší vzdálenost nebo při nedostatku času je využívána veřejná doprava a osobní automobil. Z viditelných fyzických bariér jsou nejčastěji zmiňovány velké dopravní stavby, které je pro chodce složité překonávat. Zejména se jedná o čtyřproudé silnice Rudná, Místecká, Bohumínská, Opavská ad., železnice, Frýdlantské mosty a přechod na nádraží Ostrava-střed. Dle některých respondentů chůzi po městě znesnadňují velké uliční profily, jejichž překonání chůzi prodlužuje. Jako konkrétní příklad tohoto problému je zmíněn přístup z ulice Českobratrské do okolí Bauhausu a Jatek. Zde, pokud chce chodec respektovat předpisy, musí ujít oproti přímé trase značnou vzdálenost navíc.

Pro dotazované jsou zejména v centru města překážkou řízené světelné přechody, kterých je sice v lokalitě dostatek, ale na velkém množství z nich jsou intervaly nastavené neúměrně v neprospěch chodců. Přitom by se mohly dle některých respondentů semaforey využít jako vhodné omezení automobilů v daných lokalitách. Například na ulici Sokolská třída je výhodnější ujít delší vzdálenost na přechody bez světelné signalizace než čekat na zelenou na semaforech, které jsou v těsné blízkosti cíle. Respondenti z odboru dopravy v této situaci ale argumentují tím, že problémem je tvoření kolon automobilové dopravy, když se interval na semaforu nastaví ve prospěch chodců.



\*\*\*

*„Nastavením vhodných intervalů na světelných semaforech ve prospěch chodců je možné omezit provoz automobilů v těchto místech – příště si místo čekání na semaforu vyberou jinou trasu.“*

\*\*\*

*„Koncept „město bez aut“ je v současné době v Ostravě nerealizovatelná varianta v její maximalistické podobě. Je potřeba dělat postupné kroky.“*

\*\*\*

*„Ostrava má rovněž velké uliční profily, a tím pádem trvá déle se někam přesunout chůzí.“*

\*\*\*

*„Co se týká samotného města, tak tam chodím jen malé vzdálenosti. Ostrava má v tomto problém, že je polycentrické město. Když bych měl přejít z jedné části do druhé, tak jdu x kilometrů, aniž bych potkal nějakou infrastrukturu nebo občerstvení.“*

\*\*\*

*„Kolem hlavních cest a na mostech jsou velmi úzké chodníky – není to pro chodce přizpůsobeno. Už při konstrukci se s chodci nepočítalo.“*

\*\*\*

*„Jako obyvatelka centra města chodím po centru vždy pěšky. V určitých momentech ale využívám tramvaj, například pokud se potřebuji dostat do cíle, který je za Náměstím Republiky.“*

\*\*\*

*„Lokalitou s potenciálem pro úpravu walkability je přístup z Českobratrské do okolí Bauhausu. Pokud chce člověk respektovat předpisy, tak musí místo hodně obcházet.“*

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

V rámci rozhovorů byli respondenti dotazováni, jak subjektivně vnímají veřejný prostor a jeho prvky z pohledu chodce. Velkým tématem je v Ostravě bezpečnost chodců, a to jak z hlediska automobilové dopravy, tak sociálního a fyzického prostředí. Mezi respondenty rezonovalo téma ostravských podchodů, kdy téměř všichni dotazovaní uvedli, že podchody jsou pro chodce na území celé Ostravy velmi nepříjemnými místy. Za nejvíce problémový byl označen podchod na Frýdlantských mostech. Z pohledu bezpečnosti do většího detailu zacházeli především zástupci z oblasti kultury, kteří uváděli, že dalším problémem jsou nedostatečně osvětlená veřejná místa, kde se chodci ve večerních hodinách necítí komfortně. Z pohledu lidí zabývajících se strategickým rozvojem jsou naopak velmi nebezpečná místa s velkým dopravním vytížením, jako například Nová Ves Vodárna. V neposlední řadě byl respondenty, především z oblasti kultury



a MAPPA, zmiňován problém míst, jako je například Sad Boženy Němcové, okolí Mostu Miloše Sýkory nebo Hlavní nádraží, kde je pocit bezpečí narušován častou přítomností “podezřelých” osob.

\*\*\*

*„Frýdlantské mosty jsou velmi nepříjemným místem, kde bych se nechtěla pohybovat.“*

\*\*\*

Názory na vnímání zeleně z pohledu chodců se u respondentů liší. Politici uvádějí, že zeleň je lákadlem pro pěší, naproti tomu respondenti z pozice vedoucích odborů/referentů, kteří jsou specialisty na dopravu, uvádějí, že zeleň může být jak lákadlem, tak bariérou. Některé špatně udržované parky či vyšší výskyt keřů podle nich může chodcům překážet a tvořit pro ně tak určitou bariéru. Podobný názor mají rovněž respondenti z oblasti strategického rozvoje. Naopak osoby zaměřující se na kulturu vnímají zeleň jako lákadlo, nicméně by podle nich neměla zužovat prostor pro chodce. Jako dobrý příklad, kde zeleň láká k chůzi, uvádějí respondenti především Komenského sady.

\*\*\*

*„Ostrava je zeleným městem a zeleň je zde spíše lákadlem pro lidi, kteří se chtějí v zeleni pohybovat.“*

\*\*\*

*„Pokud je to kvalitní zeleň a parky, tak je lákadlem, ale jinak může být velkou bariérou, viz. třeba Sad Dr. Milady Horákové.“*

\*\*\*

Podobně odlišné názory panují v otázce umístování městského mobiliáře. Společně se respondenti shodují na tom, že kvalitní mobiliář, především pak lavičky a koše, mohou zatraktivnit prostředí pro chodce, nicméně je potřeba zabránit tomu, aby byl mobiliář ničen a využíván nevhodným způsobem, například jako místo pro přespání lidí bez domova. Přesto by však mělo docházet k obnově a doplnění mobiliáře. Dle zástupců z oblasti kultury aktuálně není dostačující mobiliář v blízkosti kulturních zařízení, zatímco respondenti z oblasti dopravy poukazují na nedostačující počet košů a laviček na některých zastávkách veřejné dopravy. Druhá skupina zmiňuje, že nedostatek košů je způsoben především tím, že dotčené organizace se tak vyhýbají finančním nákladům za jejich vyprazdňování.

\*\*\*

*„Mobiliář vytváří veřejný prostor a pokud je vhodný, funkční a hezký, tak určitě lidi k chůzi láká.“*

\*\*\*

Z rozhovorů rovněž vyplynulo, že v Ostravě je nedostatečný počet uměleckých prvků ve veřejném prostoru. Respondenti shodně uvádějí, že umělecké prvky mohou nalákat více chodců, nicméně dle zástupců z oblasti kultury chybí



koncepce, která by se uměleckým prvkům a pouličním umělcům ve veřejném prostoru věnovala. Podobný názor zastávají respondenti v otázce pouličního prodeje, kdy se shodují, že tento typ prodeje je pro chodce atraktivní a může se stát jedním z důvodů pro trávení více času ve veřejném prostoru. Z řad politiků však zaznívají názory, že je tento typ prodeje potřeba regulovat, aby se po městě nevyskytoval nahodile a aby se ve veřejném prostoru vyskytovaly opravdu pouze poptávané produkty. Společně s pouličním prodejem respondenti z řad politiků rovněž uvádějí, že je potřeba podporovat zahrádky a předzahrádky.

\*\*\*

*„Myslím si, že umění lidi naláká. Jsem ráda, že ožilo náměstí na Ostravě-Jihu, kde jsou aktuálně kromě trhů i různá pouliční představení, a to jsou věci, které vytáhnou lidi ven.“*

\*\*\*

*„Souhlasím s tím, že by ve veřejném prostoru umění být mělo a zvláště, pokud do toho prostoru chceme dostat chodce.“*

\*\*\*

*„V Ostravě je to obecně problém – ani ne tak pro pěší, ale obecně pro vzhled města. Nevadí reklama, i když je na plachtě přes půl divadla, ale musí být vkusná.“*

## **PĚŠÍ DOPRAVA A JEJÍ NÁVAZNOST**

Respondenti byli dotazováni na to, jak vnímají návaznost a dostupnost parkování a zastávek MHD pěší chůzí. Druhým okruhem rozhovorů bylo hodnocení politiky veřejné dopravy ve vztahu k pěší chůzi.

Dostupnost parkování a veřejné dopravy pokládají respondenti spíše za pozitivní, nicméně například u parkování si přejí jeho regulaci. Z odpovědí respondentů vyplývá, že parkování v centru města je problém, neboť aktuálně mohou lidé do centra přijet a zaparkovat až v těsné blízkosti svých cílů. Proto se respondenti přiklánějí k tomu, že by parkování v centru města mělo být nějakým způsobem více regulováno či významněji zpoplatněno. Dle respondentů, kteří reprezentují oblast dopravy, může být důsledkem nedostatečné regulace parkování v centru města i to, že některá záchytná parkoviště na okraji města nejsou využívána. Samotná zaparkovaná auta pak dle MAPPA i zástupců odboru školství a kultury mohou ve městě tvořit bariéry a nepřehledná či dokonce nebezpečná místa pro chodce, kteří přes zaparkované automobily mají zhoršenou průchodnost veřejným prostorem či zhoršený rozhled při přecházení ulic.

\*\*\*

*„Obecně parkování v Ostravě je chaotické. Čím více parkovacích míst, tím větší bude po nich poptávka. Stavět nová místa na parkování není řešení.“*

\*\*\*



*„Specifikem Ostravy je, že se člověk dostane do centra města pohodlně autem a následně zde řeší parkování, mnohdy i nelegálně.“*

\*\*\*

Návaznost veřejné dopravy a chůze se zdá být pro všechny respondenty známým tématem. Za velký problém považují respondenti jak estetický stav, tak řešení okolí zastávek veřejné dopravy. Objevují se názory, že některé zastávky nejsou bezpečné či jsou umístěny tak, že nejsou pro chodce jednoduše dostupné. Odborníci na oblast dopravy se shodují na tom, že do zlepšení stavu zastávek MHD je potřeba investovat tak, aby se zvýšilo využívání veřejné dopravy, ale i objem návazné pěší chůze. Jako hlavní příklady problému byly během rozhovorů zmíněny zastávky Hulváky, Nová Ves Vodárna či Sad Boženy Němcové.

Obecně většina respondentů explicitně nezmiňovala, zda politika veřejné dopravy nějak souvisí s potenciálním nárůstem počtu cestujících, kteří na zastávky MHD docházejí pěšky. V tomto smyslu se vyjadřovali pouze zástupci odboru dopravy, podle kterých má být doprava v rámci města multimodální. Ze strany zástupců kultury byl vnímán negativně nízký počet spojů ve večerních a nočních hodinách v blízkosti kulturních institucí, což souvisí také s tím, že k většině z těchto institucí je možné se pohodlně dopravit autem, zaparkovat zde a po skončení kulturní akce zase odjet – veřejná doprava tedy není tolik využívána.

\*\*\*

*„V Ostravě je hodně zastávek, které jsou jen přestupní anebo průjezdné. V místech, kde není vhodné chodit – např. Nová Ves Vodárna.“*

\*\*\*

*„Sad Boženy Němcové je typ zastávky, která je ve velmi špatném stavu, protože je špinavá, je tam smrad a výlepová plocha.“*

## **VÝVOJ PĚŠÍ DOPRAVY**

Z provedených polostrukturovaných rozhovorů je patrné, že respondenti za posledních 5 – 10 let pozitivně hodnotí posun ve stavu chodníků, včetně jejich čistoty a návaznosti na veřejnou dopravu a doplňování prvků pro handicapované, na kterém se podílí jak statutární město, tak i jeho městské obvody. Konkrétním příkladem je úprava ulice Nádražní ve prospěch pěších, konkrétně její úsek od ulice 28. října po křižovatku s ulicí Českobratrskou. Dále je v pozitivním smyslu z pohledu pěších zmiňováno také Havlíčkovo nábřeží a prozatímně fungující pěší zóna v době konání akcí pro veřejnost. Mezi pozitivní trendy řadí respondenti také doplňování a zkvalitňování zeleně, například kolem ulice Českobratrské. Z měkkých aktivit je respondenty z oblasti kultury a školství zmiňována akce „Pěšky do školy“.

I přes výše uvedené pozitivní příklady převažuje názor, že v Ostravě dosud nejsou obecně komunikace dostatečně přizpůsobeny chodcům, a proto je nutné jejich potřeby i nadále zohledňovat při každé úpravě ulic a veřejných prostranství.





V další části se měly respondenti vyjádřit k budoucím plánům města, které walkability ovlivní. Odborníci z oblasti dopravy a strategického rozvoje, nejčastěji zmiňovali plánované komplexní úpravy bulvárů ve městě, jako například ulice 28. října nebo ulice Výškovické. Do budoucna by dle respondentů mohlo být řešením i přesměrování individuální automobilové dopravy z ulice Nádražní na ulici Porážkovou. V plánu je také zklidnění ulice Bohumínská a přemostění a zklidnění ulice Místecké, kde by měla vzniknout pochozí galerie s prostorem pro pěší a pro volnočasové aktivity.

Budoucím řešením pro Ostravu jsou dle respondentů, a to i z řad politiků, tzv. smíšené zóny ve městě, na kterých se již začíná pracovat. Příkladem je oblast mezi novým kampusem Ostravské univerzity a Smetanovým náměstím.

\*\*\*

*„Mohla by se všechna automobilová doprava nasměřovat na ulici Porážkovou. Ulice Nádražní by pak mohla být celá v jedné úrovni bez pohybu aut a jen pro chodce.“*

\*\*\*

*„Chválím velký důraz na prvky pro nevidomé nebo invalidy. Dalo by se však lépe pracovat s výškou nášlapu, která by mohla být menší, často to je nepohodlné pro kočárky nebo kola.“*

\*\*\*

*„Určitě se zlepšily povrchy chodníků v kombinaci s MHD, kdy často vystoupíme přímo na chodníku apod.“*

\*\*\*

*„Potřebujeme zajistit, aby člověk měl pěší dopravu jako první volbu pro pohyb ve svém okolí. Nemůžeme obyvatele nutit chodit napříč celým městem, ale v konkrétní lokalitě ano, je však potřeba zajistit, aby ulice byly bezpečné pro chodce.“*

\*\*\*

*„Řeší se propojení nemocnice a centra. Je snahou využít zastřešení ulice Místecké. Městu se sice projekt finančně prodrazí, ale díky tomu se člověk z nemocnice dostane pohodlně do centra. Odstraní se bariéry.“*

\*\*\*

*„Automobilová doprava se v Ostravě zhušťuje – lidé se tím pádem bojí chodit pěšky. Obdobně je to možné vidět i na dopravě dětí do školy – stále je více rodičů, kteří se bojí děti pustit pěšky nebo MHD a raději je z důvodu bezpečí dovezou autem.“*

\*\*\*

*„Město by mělo připravovat podmínky pro pěší tak, aby bylo vše také v docházkové vzdálenosti – malé obchůdky a služby na sídlištích, nejen ve velkých obchodních centrech.“*



\*\*\*

*„Pozitivně hodnotím ozeleňování prostor a kultivaci zeleně, například kolem ulice Českobratrské. Člověk se tam cítí dobře, výrazně to pomáhá estetice místa a je to hodně určující prvek pro to, zda se člověk chce projít nebo volí jiný způsob dopravy.“*

## **SROVNÁNÍ OSTRAVY S ČESKÝMI A ZAHRANIČNÍMI MĚSTY**

Dle většiny respondentů má Ostrava ve srovnání s jinými českými městy výrazně polycentrický charakter, což má na prostředí pro chodce negativní vliv – dlouhé vzdálenosti, cíle nejsou koncentrovány na jednom místě a je nutné mezi nimi dojíždět veřejnou dopravou nebo autem. Navíc autem je možné se v Ostravě jednoduše dopravovat téměř ve všech jejích částech, což například v Praze možné není. Na druhou stranu samotné centrum města je i s vědomím negativních příkladů v porovnání s českými městy řešeno velmi dobře. Člověk se zde například díky dostatečné šířce chodníků a ulic dostane pohodlně pěšky na všechna potřebná místa. Stejně tak je při srovnání s českými městy zmiňována přednost v podobě Havlíčkova nábřeží v návaznosti na Komenského sady. Důležité je podotknout, že všechna města musí dodržovat stejné technické normy, ale mnohdy se situace liší různou mírou údržby. To je příklad také Ostravy, kde je údržba negativně hodnocena i na hlavních obchodních ulicích města.

Ze srovnání s městy v zahraničí vychází Ostrava z pohledu respondentů podobně. Ostrava je hodnocena jako město, které má na svém území velké plochy, které nemají pro chodce relevantní funkce a je nutné je překonat jinak než pěšky, případně pěšky, ale s výrazně zvýšenou časovou náročností, což atraktivitu chůze v Ostravě snižuje. Negativně je v Ostravě vnímán také důraz na dopravní bezpečnost tradičně zajišťovanou bezpečnostními prvky ve veřejném prostoru, jako například zábradlí. V zahraničí došlo k odstranění těchto bariér bránících pěší chůzi, na což je v Ostravě dle respondentů stále pohlíženo s nedůvěrou.

Z pohledu respondentů nemají česká města ve srovnání s těmi zahraničními výrazně horší podmínky pro chodce. Z příkladů zahraniční dobré praxe jsou respondenty často zmiňována města, která zavádějí do ulic tzv. sdílené prostory, kde chodci, veřejná doprava, cyklisti i automobilová doprava nejsou odděleny a sdílejí jeden prostor (např. Vídeň, Barcelona, Oslo, Berlín). V kontextu Česka jsou poté za příklad dobré praxe považovány pěší zóny historických měst (např. Praha, Olomouc), které jsou dle respondentů relevantní také pro Ostravu a její historické jádro.

\*\*\*

*„V Ostravě není tolik cílů a lidé zde více využívají auto – např. když chci jet do Planetária Ostrava, tak musím vzít auto, stejně tak třeba při cestě na Landek park.“*

\*\*\*



*„Ve srovnání s městy na západě, tak zásadně nevybočujeme. Horší věc jsou prvky ve veřejném prostoru a přehnaná bezpečnost. Často jsou ve špatném stavu nebo tam vůbec nepatří.“*

\*\*\*

*„Ostrava není město pro procházení se a primární orientaci na chodce. Problematika polycentrického města. Pro Ostravu a její vzdálenosti je více výhodné kolo a tento způsob dopravy.“*

\*\*\*

*„Ne všude je nutné dávat zábradlí z důvodu toho, že tramvaje jedou rychle. V porovnání s jinými městy v ČR i zahraničí děláme moc bariér.“*

\*\*\*

## **HODNOCENÍ OPATŘENÍ A AKTIVIT NA PODPORU WALKABILITY**

Na závěr každého strukturovaného rozhovoru byl respondent dotazován na míru souhlasu se sedmi vybranými typy opatření, které mohou podporovat walkabilitu. Konkrétně se jednalo o zvýšení atraktivity ulic pomocí fyzických prvků (stav mobiliáře, chodníků, zeleně), zklidnění intenzity automobilové dopravy prostřednictvím fyzických prvků (retardéry, zúžení vozovky) nebo pomocí regulace (omezení vjezdu, snížení předepsané rychlosti). Mezi další hodnocená opatření patřilo také poskytování dotací a podpora pro majitele nemovitostí (opravy fasád, estetizace výloh, zjednodušení povolování tzv. Předzahrádek) a dotace na oživení ulic (pouliční umění, dočasné využívání prázdných ploch). Poslední dva typy opatření se týkala omezení parkování v centru města a regulaci reklamy.

Všichni respondenti zcela souhlasí s opatřeními pro zvyšování kvality ulic (žádný z typů opatření nebyl respondenty vnímán vyloženě negativně) a pozitivně je vnímána také regulace tzv. reklamního smogu. Co se týká zklidnění dopravy, tak je respondenty podporováno spíše prostřednictvím regulace, než fyzickými prvky a rovněž byla zaznamenána nižší podpora respondentů vůči zlepšování veřejného prostoru pro chodce prostřednictvím dotací.



# PRŮBĚH PLÁNOVACÍHO WORKSHOPU

Dne 16. 4. 2024 se v Ostravě uskutečnil workshop, kterého se zúčastnilo 13 z 20 pozvaných účastníků a 8 členů realizačního týmu. Setkání proběhlo na Katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Ostravské univerzity od 9:00 do 12:00 hodin. Na úvod hlavní řešitel projektu Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D. seznámil přítomné účastníky s projektem a účelem workshopu a také se podrobněji věnoval nastínění hlavních pojmů pěší dostupnosti a walkability. Dále Mgr. Luděk Krτίčka, Ph.D. představil zúčastněným dashboard (aplikace Dostupnost chůzí v Ostravě) a vysvětlil základní možnosti využití mapové aplikace pro výzkum dostupnosti.

Po úvodní krátké prezentaci projektu od jeho hlavních řešitelů následovala diskuze zúčastněných. Na začátku diskuze ještě Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D. prezentoval příklady problematických míst z hlediska pěší dopravy v rámci města Ostravy. Následně dr. Nováček zdůraznil, že znalosti účastníků z prostředí a lokalit jsou pro projekt velmi cenné a na jejich základě budou vytipována místa, kterými se bude projekt nadále zabývat.

Nejprve se otevřela kritická debata nad významem workshopu, náplní samotné diskuze a hlavními cíli projektu. Realizátoři projektu poté souhrnně vysvětlili, že cílem je na základě podnětu zástupců statutárního města Ostrava vytipovat během workshopu přibližně 10 spojení, která má smysl ve výzkumu rozvíjet. Proto byl uspořádán workshop s hosty, kteří mají znalost území či vazby v něm, a dokáží k výběru míst přispět. Diskuze se poté ubírala směrem k typizaci míst a jejich vhodnému výběru, avšak někteří zúčastnění nadále kritizovali cíl workshopu jako předčasný a vyjadřovali nejasnosti ohledně očekávání od projektu. Jeden z účastníků k ukončení této debaty vysvětlil, že cílem je najít nevyhovující místa z hlediska pěší dopravy a dále se bude hledat konkrétní problém přímo v nich.

Poté již začala probíhat hlavní část workshopu, která se týkala diskuze o typizaci konkrétních míst. Zúčastnění se shodli, že bude vždy nutné nejprve prozkoumat potenciální místa a rozhodnout, zda má smysl se s nimi zabývat. Následovat by mělo vymezení širší problematické lokality (např. okolí nádraží Vítkovice, Dubina, Avion). Dále bude nutné prioritizovat určité destinace, kde je potřeba podporovat pěší dopravu, a to např. školy, kulturní, sportovní nebo zdravotnická zařízení.

Během diskuze se objevily také názory, že by se měly destinace vybírat podle poptávky a zájmu obyvatel o pěší chůzi v daných místech. V rámci debaty také zazněl názor, že si lidé jsou schopni poradit v některých místech sami a ukazují to vyšlapané pěšiny. Avšak na tuto myšlenku reagovala většina účastníků s tím, že právě tyto pěšiny jsou indikátorem problémových lokalit a poptávky po pěší dopravě. Zúčastnění se v tomto ohledu shodli, že destinace by měly odpovídat širšímu zájmu obyvatelstva a zohledňovat také široké spektrum občanské vybavenosti. Mělo by se také ukázat, pro které lokality není určitá služba dostupná, resp. kategorizovat problém. V další části workshopu se rozvinula také diskuze o konkrétních problémových lokalitách. Byl zmíněn dopravní terminál na Dubině a některé další lokality městského obvodu Ostrava-Jih, byla zmíněna také ulice



Opavská a Pustkovec v Porubě nebo pěší dostupnost a kvalita prostoru lokality u plánované koncertní haly.

V závěru workshopu zúčastnění diskutovali zejména o výzkumu walkability a pěší dostupnosti v předvybraných lokalitách a také o možnostech a limitech mapové aplikace. Konkrétně “tvrdá” data, na kterých je aplikace založena, se mnohým zdála zkreslující a nerelevantní pro výzkum samotné walkability. Realizátoři přiznali, že jsou si omezení vědomi, a že aplikace cílí na hodnocení pěší dostupnosti a nikoliv walkability. Mezi diskutujícími následně došlo ke shodě na využití dostupných pocitových map Ostravy a jejich propojení s daty o dostupnosti v rámci aplikace. Tímto může dojít k rozšíření dat o dostupnosti o jeden z aspektů walkability, nicméně zazněly také návrhy na rozsáhlejší terénní šetření a větší množství kvalitativních dat. Mezi účastníky rezonoval také názor, že přínosem pro rozšíření principů walkability by bylo také vytvoření „manuálu“ tvorby prostoru pro chodce, který by byl využíván soukromými investory, čímž by se zlepšovaly podmínky pro chodce nejen investicemi města. Mnozí účastníci se také shodli na tom, že je vhodné rozšiřovat ta místa, která jsou již v diskutovaných ohledech funkční. Například na lokality s dobrou walkabilitou navazovat a postupně daný veřejný prostor rozšiřovat menšími intervencemi.

Celý workshop poté dr. Nováček po téměř třech hodinách ukončil a zúčastněným poděkoval za jejich čas a cenné vstupy pro další řešení projektu.



## SHRNUTÍ A IMPLIKACE PRO KONCEPCI

Město Ostrava má předpoklady pro rozvoj pěší dopravy a walkability na svém území. Postup však naráží na řadu problémů, kdy mezi největší patří velké dopravní tepny, které vedou mnohdy přímo skrze město, kde se s nimi chodci dostávají do konfliktu. Chůzi znesnadňují a znepříjemňují, což je pro mnohé impuls k volbě jiného způsobu dopravy. Zvýšení atraktivity chůze by v Ostravě pomohlo také vhodnější nastavení intervalů světelné signalizace na přechodech pro chodce, a to zejména v centru města. Pro rozvoj pěší dopravy v Ostravě je také bariérou to, že mezi jednotlivými cíli chůze se často nachází velké vzdálenosti.

Pozitivně jsou v Ostravě hodnoceny opatření na podporu umění ve veřejném prostoru a zkvalitňování zeleně v okolí tras pro pěší. V mnohých případech tato opatření zlepšují pocit bezpečí na daných místech. Dopad opatření je tedy o to vyšší, neboť pocit bezpečí je řadou obyvatel považován za zásadní překážku pro větší využívání chůze pro pohyb po městě. S tímto souvisí také mnohde nedostatečný nebo zanedbaný městský mobiliář.

Většina z dotazovaných respondentů polostrukturovaných rozhovorů i účastníků workshopu souhlasí s tím, že by na většině problematických míst pomohla jednoduchá intervence v podobě doplnění chybějícího chodníku, přidání přechodu pro chodce nebo upřednostnění chodců na úkor automobilové dopravy například regulací (zklidnění dopravy) nebo vytvořením sdíleného dopravního prostoru.

I přes výše uvedené je v Ostravě dle respondentů vidět výrazný posun v přizpůsobování veřejného prostoru chodcům (od zlepšování stavu chodníků po první náznaky opatření podporujících walkabilitu). Rovněž v blízké budoucnosti jsou v plánu další opatření, které myslí i na potřeby chodců. Tímto směrem je potřeba postupovat i v dalších letech a koncepce walkability představuje praktický nástroj, jak tento postup v Ostravě rozšířit a urychlit.

