

**Eva OŽANOVÁ<sup>1</sup>**

## **PŘESTUPNÍ TERMINÁLY INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU V OSTRAVĚ**

### **TRANSITION TERMINALS INTEGRATED TRAFFIC SYSTEM IN OSTRAVA**

#### **Abstrakt**

Přestupní uzly a terminály jsou jedním z nejdůležitějších míst v systému hromadné veřejné dopravy. Jsou to místa, kde mohou cestující změnit způsob a směr přepravy a dochází zde ke střetávání různých druhů dopravy a různých dopravců. Umístění přestupních uzlů a terminálů je velmi individuální a podléhá potřebám daného města nebo regionu. Mohou být umístěny jak na okraji měst tak v jeho centrální části (přestupní stanice metra, železniční stanice). V periferních částech města mohou přestupní uzly a terminály být umístěny na území města nebo v jeho blízkém okolí v závislosti na velikosti a rozsahu plněných funkcí.

#### **Abstract**

Transfer nodes and terminals are one of the most important places in the system of mass public in-law. These are the places where passengers can change the course and direction of transport and there's a clash of different modes and different carriers. Location interchanges and terminals is very individual needs and subject to the city or region. They can be placed both on the outskirts of cities and in the central part (the transfer station subway, train station). In the peripheral parts of the city may transfer nodes and terminals to be located within the city or its vicinity, depending on the size and scope of filled functions.

## **1 ÚVOD**

Přestupní uzel představuje jakousi pomyslnou bránu, kterou cestující vstupuje do dopravního systému v daném území. Pokud je přestupní uzel umístěn v centru města, tak vlastně představuje cestující veřejnosti město samotné. Taková stanice musí svým architektonickým ztvárněním zaujmout možná i překvapit, avšak musí vždy vhodně zapadat do prostředí. Přestupní terminály, které jsou vhodně začleněny do městské struktury tak pomáhají formovat kvalitní prostředí a jsou přijímány veřejností bez ohledu na jejich umístění. Hlavní prostory terminálů musí odpovídat současným potřebám cestující veřejnosti. V dnešní době tyto prostory spíše připomínají obchodní pasáže, konferenční centra nebo hotelové haly, kde může cestující uspokojit většinu svých potřeb. Na malém prostoru je tak integrováno velké množství různých činností a funkcí, které však nesmí být orientovány jen na komerční aktivity, ale i na aktivity volno-časové.

Problematiku přestupních míst můžeme rozdělit do dvou základních oblastí podle své funkce a účelu. Jednak jsou to přestupní uzly vybudované v rámci městské hromadné dopravy určené pro kombinaci tramvajové, trolejbusové a autobusové dopravy. Druhou skupinou jsou přestupní terminály zajišťující širší vazby v okolí, tj. spojení mezi městskou hromadnou dopravou a dopravou příměstskou reprezentovanou především železnicí.

---

<sup>1</sup> Ing. Eva OŽANOVÁ, Katedra dopravního stavitelství, Fakulta stavební, VŠB-Technická univerzita Ostrava, VŠB - Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební (FAST), Ludvíka Podéště 1875/17, 708 33 Ostrava - Poruba, tel.: (+420) 597 321 312, e-mail: eva.ozanova@vsb.cz .

## 2 PŘESTUPNÍ UZLY V OSTRAVĚ

V Moravskoslezském kraji je možno pozorovat odlišné přístupy k problematice přestupních uzlů. Jiný je pro krajské město Ostravu a jiný pro ostatní města v rámci kraje. Na území ostatních měst lze sledovat záměr co nejlepšího přestupu mezi jednotlivými systémy (vlak, autobus, MHD) v prostoru např. poblíž centra města v bezprostřední blízkosti železničního a autobusového nádraží. V těchto prostorech se vytváří místa pro parkování individuální dopravy, ať již formou parkovišť P+R (Park and ride) nebo K+R (Kiss and ride).

Na území města Ostravy působí Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS), který vznikl v listopadu 1997. Původně tento dopravní systém tvořilo jen několik okolních obcí. V současné době je v ODIS přímo či nepřímo zapojeno celkem 145 měst a obcí Moravskoslezského kraje s rozlohou přesahující 2 400 km<sup>2</sup> a s více než 750 000 obyvateli. Na území obsluhovaném v rámci ODIS platí jednotný tarifní systém a jednotné smluvní tarifní podmínky. Výjimkou je však železniční doprava, kde je zavedena pouze částečná tarifní integrace na vybraných úsecích tratí a platí zde odlišné přepravní podmínky. Celý tento systém vytváří dobré předpoklady pro hromadnou přepravu cestujících, kteří přijíždějí do Ostravy do zaměstnání, škol nebo také za kulturním poznáním a ostatními volno-časovými aktivitami.

Přestupní místa v Ostravě lze rozdělit do dvou základních částí. První část tvoří přestupní místa v rámci městské hromadné dopravy (kombinace tramvaj, trolejbus, autobus). Tato místa, kde se setkávají různé druhy dopravy a také různí dopravci, umožňují rychle a plynule měnit směr a způsob dopravy s využitím jednotného tarifu nebo jednoho jízdního dokladu. Mezi nejdůležitější přestupní místa rámci městské hromadné dopravy řadíme:

- Sad B.Němcové
- Vozovna Poruba
- Hranečník
- Hulváky
- Náměstí Republiky
- Výstaviště
- Mírové náměstí
- Jeremenko
- Svinov

Druhou skupinu představují přestupní terminály, které zajišťující vazby městské hromadné dopravy a příměstské dopravy reprezentované železnicí. V návaznosti na příměstskou dopravu tyto terminály umožňují parkování automobilů (systém "park and ride"), rychlý, bezpečný a pohodlný přestup na dopravu hromadnou a vzájemné návaznosti mezi městskou a příměstskou dopravou. Účelem takovýchto terminálů je ochránit centrum města od stále narůstajícího počtu osobních automobilů a částečně tak řešit problematiku nedostatku parkovacích míst v centru města. Následuje výčet některých důležitých přestupních míst ve vazbě na příměstskou dopravu:

- Ostrava Svinov, žst.
- Ostrava hlavní nádraží, žst.
- ÚAN, autobusové nádraží
- Ostrava Vítkovice, žst.
- Ostrava střed, žst.
- Ostrava centrum, žst.

### 3 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH UZLŮ A TERMINÁLŮ

Mezi významné přestupní uzly a terminály rámci městské hromadné dopravy a příměstské dopravy patří Sad Boženy Němcové, Ostrava Svinov, Vozovna Poruba, Hranečník a ÚAN, autobusové nádraží a Ostrava hlavní nádraží. Tyto přestupní uzly umožňují především přestup z tramvajové dopravy na dopravu autobusovou případně trolejbusovou s napojením na příměstské železniční tratě. Následují charakteristiky vybraných přestupních uzlů a terminálů:

#### 3.1 Vozovna Poruba

Jedná se o přestupní uzel v okrajové části města, kde se střetává vnitřní autobusová doprava převážně z městské části Poruba s dopravou tramvajovou. V posledních letech dochází k neustálému nárůstu objemu přestupujících osob v tomto uzlu. Důvodem je zejména významná změna v organizaci autobusové dopravy v tangenciálních vazbách (trasa Hlavní třída, Severní spoj, Mariánskohorská, Přívoz), ale také rozšiřování bytové zástavby a výstavba nákupních center (např. GLOBUS). Dopravní řešení přestupního místa je úzce spojeno s řešením křižovatky ulic Opavská-Porubská-Sokolovská, kde pro zvýšení bezpečnosti cestující veřejnosti je instalováno světelné signalizační zařízení.



Obr. 1: Průjezd tramvají přestupním uzlem Vozovna Poruba

#### 3.2 Sad Boženy Němcové

Přestupní uzel městské dopravy s názvem Sad Boženy Němcové je jedním z nejvýznamnějších přestupních uzlů na území města Ostravy. Setkává se zde páteřní tramvajová doprava s ostatními druhy dopravy včetně dopravy příměstské představované autobusovou dopravou. V tomto přestupním uzlu mohou cestující využít jak dopravu tramvajovou tak také dopravu autobusovou nebo trolejbusovou. Dochází zde k realizaci vazeb zejména mezi městskou a příměstskou autobusovou dopravou z oblasti Poruby a Hlučínka a městskou tramvajovou a trolejbusovou dopravou ve směru do centra města. Vlastní dopravní řešení přestupního místa je úzce spjato s přestavbou velmi kritického úzkého hrdla na ulici Mariánskohorská, kterým je Dalimilův podjezd. Tento podjezd slouží jako mimoúrovňové křížení s tratí Ostrava hlavní nádraží – Frýdek Místek, avšak svým uspořádáním již dnes neodpovídá nárůstu intenzity dopravy na ulici Mariánskohorské, která je významnou komunikací směrem na Bohumín.



Obr. 2: Sdružená zastávka na tramvajové trati v přestupním uzlu Sad Boženy Němcové

### 3.3 Ostrava Svinov

Přestupní terminál Ostrava Svinov je významné přestupní místo především mezi příměstskou železniční osobní dopravou a městskou hromadnou dopravou. Tento přestupní terminál také umožňuje přestup cestující veřejnosti na městskou autobusovou dopravu a vzdálenější dopravu tramvajovou. Přednádražní prostor je bezprostředně obsluhován linkami městské autobusové dopravy především ve směru do oblasti Poruby. Součástí prostoru je také plocha pro odstavování osobních automobilů a krátkodobá místa stání P+R a K+R. Dopravní význam tohoto prostoru ještě vyžaduje zkvalitnit přestupní vazby především na tramvajovou dopravu. Náznaky takového řešení jsou již patrné, například bylo započato s odstraňováním nevzhledné betonové konstrukce “plata” u Svinovských mostů.



Obr. 3: Přestupní terminál Ostrava Svinov po rekonstrukci odbavovací haly a přednádražního prostoru

### 3.4 Hranečník a ÚAN, autobusové nádraží

Hranečník je významný přestupní uzel ve východní oblasti města. Zajišťuje bezprostřední vazbu mezi městskou a příměstskou autobusovou dopravou a dopravou tramvajovou. Přestupní uzel má úzkou vazbu na nově zavedené přímé železniční spojení Havířov-Ostrava Kunčice-Ostrava hlavní nádraží, novou železniční zastávku Ostrava-Stodolná a nové tramvajové propojení u Elektry. Součástí přestupního uzlu je také autobusové stanoviště s omezeným odstavováním vozidel a prostorem vymezeným pro záchytné parkoviště osobních vozidel s možností pokračování městskou hromadnou dopravou.

ÚAN, autobusové nádraží je významné dominantní nádraží příměstské, meziměstské a



mezinárodní osobní autobusové dopravy umístěné v centru města s vazbou na městskou hromadnou dopravu i železniční osobní dopravu. Přestupní uzel umožňuje krátkodobé i dlouhodobé odstavování a základní údržbu vozidel.

### 3.5 Hlavní nádraží

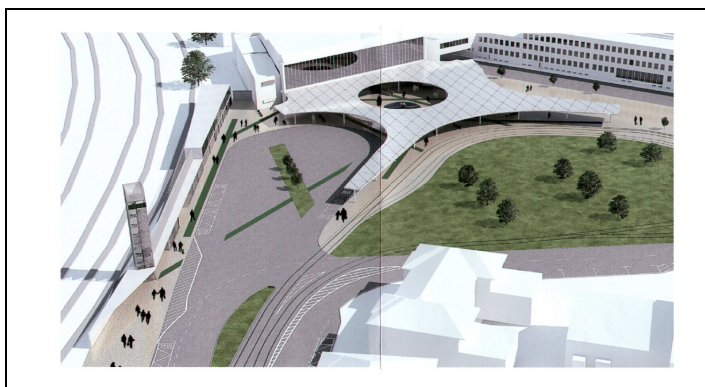
Jedná se o významný přestupní terminál především mezi železniční osobní dopravou a městskou hromadnou dopravou. Uskutečňují se zde významné městské a příměstské přepravní vazby. Tento přestupní terminál svůj význam potvrdil např. zavedením nového přímého železničního spojení Havířov-Ostrava hlavní nádraží nebo spojením Opava-Ostrava Svinov-Ostrava hlavní nádraží-Havířov-Český Těšín. V rámci městské hromadné dopravy zde může cestující veřejnost využít jak dopravu tramvajovou tak také dopravu trolejbusovou a v menší míře i autobusovou. Součástí terminálu je doplňující autobusové stanoviště pro severní oblast města s omezeným krátkodobým odstavování vozidel.



Obr. 4: Stávající stav přestupního terminálu Ostrava hlavní nádraží

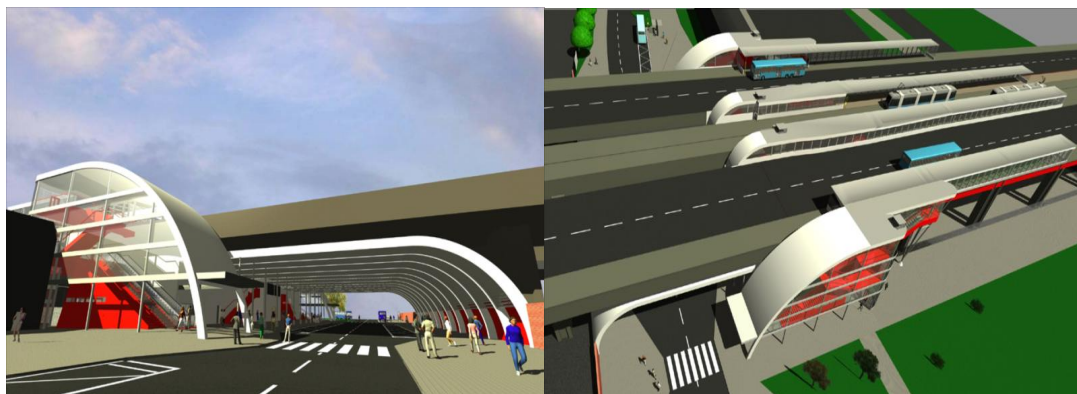
## 4 ZÁVĚR

Přestupní uzly a terminály v Ostravě jsou součástí Ostravského integrovaného dopravního systému. Tyto uzly mají v rámci organizace městské dopravy, ale i dopravy příměstské nezaměnitelnou úlohu. Každý den těmito uzly procházejí tisíce cestujících, kteří požadují kvalitní a rychlé spojení do všech městských částí včetně potřebného vybavení, jako např. jízdní doklady, informace a ostatní komerční náležitosti. Nejvhodnějším typem dopravy v centru města je doprava kolejová reprezentovaná dopravou tramvajovou nebo trolejbusovou, které vyhovují současným ekologickým nárokům na snižování spotřeby fosilních paliv a zkvalitňování čistoty ovzduší v městských aglomeracích



Obr. 5 Výhled úprav přednádražního prostoru terminálu Ostrava hlavní nádraží

Vybrané přestupní uzly a terminály procházejí postupnými úpravami spojenými s modernizací veškerých prostor tak, aby plně odpovídaly současným potřebám cestující veřejnosti. Jako příklad z posledního období můžeme uvést rekonstrukci nádražní budovy v žst. Ostrava hlavní nádraží s připravovanou rekonstrukcí přednádražního prostoru nebo rekonstrukci žst. Ostrava Svinov s navazujícími úpravami tramvajové zastávky Svinov mosty včetně úpravy ploch pro stání autobusů.



Obr. 6: Návrh úprav přestupního uzlu Svinovské mosty s návazností na žst. Ostrava Svinov

Přínosem modernizovaných a komplexně řešených přestupních uzlů a terminálů je:

- zajištění kvalitní dopravní obslužnosti,
- zlepšení dostupnosti centra města z příměstských oblastí
- zachování nebo i rozšíření provozu na regionálních železničních tratích,
- posílení kolejové dopravy obecně
- alternativa vůči individuální automobilové dopravě
- významný přínos pro ekologii města

## LITERATURA

- [1] UDI Morava, s.r.o.: Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, Ostrava, prosinec 2003, (schválená Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje dne 10. 6. 2004).
- [2] Urbanistické středisko Ostrava, s.r.o.: Návrh územního plánu velkého územního celku Ostrava–Karviná, 2006.
- [3] VIKTORINOVÁ, P., ZEMAN, K.: *Konstrukční úpravy sdružených nástupišť pro jednotlivé druhy kolejových dopravních prostředků*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, SVOČ 2008.
- [4] ŘEZÁČ, M., FENCL, I. In *Vybrané otázky rozvoje dopravy ve městech*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2009, 156 pp, ISBN 978-80-248-1985-3.
- [5] [www.dpo.cz](http://www.dpo.cz).
- [6] [www.ids.net](http://www.ids.net).
- [7] [www.filandr.cz](http://www.filandr.cz).
- [8] <http://archiv.dopravni.net>.
- [9] [www.mhdcr.biz](http://www.mhdcr.biz).

## Oponentní posudek vypracoval:

Ing. Jana Míková, Ph.D., VŠB TU Ostrava, Strojní fakulta, Institut dopravy