



Budeme pokračovat

- v další realizaci parkovacích stání

Dle Generalu dopravní infrastruktury města Orlová činil v počet parkovacích míst v sídlištní části města celkem **4548** (včetně garáží), což ve své době (rok 2008) odpovídalo poptávce po parkování. Nicméně s rostoucím stupněm automobilizace, v současnosti již pozvolným, se jeví stávající stav jako ne zcela dostatečný nedostatečný. Z nedávné minulosti je navrženo rozšíření kapacit v celkem 66 místech všech sídlištních etap **s cílovým navýšením o 1105 nových míst**. Od roku 2010 jsou k dispozici zpracované projektové dokumentace řešení parkovacích míst v Orlové – Lutyni pro stavební řízení na I. – IV. etapě, celkově by mělo být realizováno **195 nových parkovacích stání**. Zatím z důvodu nedostatku finančních prostředků nerealizováno.

- v udržení současného rozsahu městské hromadné dopravy a integrovaného dopravního systému

Systém MHD-IDS Orlová tvoří páteř dopravní obslužnosti v našem městě a blízkém okolí. Ten je zajišťován prostřednictvím Městské hromadné dopravy Orlová (MHD) a příměstské dopravy (4 linky), které jsou propojeny do Integrovaného systému Orlová (IDS), což umožňuje použití jednotného tarifu MHD na území města a v přilehlých obcích zapojených do zmíněného systému (Dolní Lutyně, Dětmarovice, Doubrava, Rychvald).

Každoročně město vynaloží na dopravní územní obslužnost – úhradu ztráty MHD, IDS a ztrátu z dopravní obslužnosti nemalé finanční prostředky, v roce 2013 celková ztráta MHD – IDS činila 13,3 mil. Kč., z čehož cca 1,8 mil. Kč činil podíl obcí zapojených do systému IDS.

Hrozbou je nadále vnímání veřejné dopravy jako méně kvalitní a tím pokračující pokles jejího využívání s následným poklesem tržeb a potřebou vyšších dotací do provozu a investic do obnovy ze strany města, jako zadavatel této veřejné služby.

V době, kdy jsou veřejné rozpočty hodně napjaté a hledají se téměř všude úspory, kdy navíc dochází k růstu pohonných hmot, je těžko si představit, že město bude schopno každoročně poskytovat do této oblasti větší a větší objem financí. Samotné zvýšení cen jízdného nebo bezhlavé (plošné) omezování rozsahu omezování dopravní obslužnosti situaci nijak neřeší, ba naopak by rozelo spirálu kdy by došlo k odlivu cestujících, tím k dalšímu snížení tržeb a k nové potřebě vyšších dotací.

Proto s ohledem skutečnost snižujícího se počtu cestujících a tím tržeb v systému MHD Orlová, byla provedena 1. července 2014 jeho optimalizace s cílem zvýšit zájem občanů o cestování městskou veřejnou dopravou na území města a tím zvýšení efektivity vynakládaných prostředků na MHD, a to v podobě rozšíření obvodu IDS na hraniční zastávku Petřvald, Březiny a zavedení cenově zvýhodněných tarifů.

- v průběžné obnově vozového parku MHD Orlová s bezbariérovou přístupností

Systém MHD Orlová dlouhodobě obsluhují vozidla s jedním z nejnižších průměrů stáří vozového parku v kraji. Provoz je zajišťován celkem 7 autobusy, a to pěti nízkopodlažními autobusy SOR 12 a 2 minibusy MERCEDES a IVECO STRATOS. Budeme nadále pokračovat v průběžné obnově vozového parku s cílem zachraňování moderní a kvalitní MHD Orlová.



V novém volebním období

- zahájíme přípravy na vybudování alternativní silniční trasy mimo centrum města dle územního plánu – propojení ul. Osvobození a Na Stuchlíkovci, rozšíření ul. Okružní
- realizujeme systém „Detekce vozidel a předávání informací o hustotě provozu v centru města“

Komunikační páteří Orlové je ul. Masarykova třída (roční průměr denních intenzit cca 12000 – 13000 voz. /24hod.) Propojením ul. Osvobození a Na Stuchlíkovci výstavbou místní komunikace v parametrech minimalizovaného dvoupruhového profilu vedenou po obvodu sportovních areálů by bylo v budoucnu možné bezproblémově řešit nucený odklon z Masarykovy tř. v případě jejich oprav, havárií apod., což při současném stavu není možné.

S ohledem na dominantní postavení Masarykovy třídy je alternativa po ul. P.Cingra, Dr. M. Tyrše a 17. listopadu vnímána jako nabídka pro odklon dopravy v období dopravní špičky. K tomuto účelu je navrhováno osazení měnitelných dopravních značek na příjezdových trasách – ul. Slezská, Těšínská a Lazecká, které by aktuálně informovaly řidiče o stupni dopravy v centrální části města.

- Na území Orlové je zatím vedeno cca 20km cyklistických tras, z nichž nejvýznamnější je 11km dlouhá cyklostezka Euroregion 56.

Město má připravenou k realizaci projektovou dokumentaci „Rozvoj cyklistické dopravy v Orlové“, kde jsou řešeny trasy A, B, F a G s náklady ve výši 2635 tis. Kč a celková délka je 15 kilometrů.

- Dnes je již jasné, že v celé řadě lokalit není možná dostavba parkovišť na terénu z důvodu nedostatečných prostorových možností (vedení inženýrských sítí, vzrostlá zeleň atd.) Navíc není možné donekonečna zmenšovat plochy meziblokové zeleně s dětskými hřišti, pískovišti a lavičkami, které by již nemohly plnit svůj původní účel. Je otázkou, zda má smysl budovat na okrajích sídlišť velká záchytná parkoviště, když většina řidičů trvá na parkování „pod okny“, kdy nejsou schopni akceptovat větší docházkovou vzdálenost a zároveň argumentují obavou z poškození či odcizení svého auta. Z těchto důvodů bude nutno v budoucnosti řešit statickou dopravu výstavbou hromadných garáží.

V rámci projektu Regenerace panelového sídliště V. etapa je zpracován projekt včetně stavebního povolení na garážový objekt na ul. Dětmarovická s kapacitou 142 míst, kdy se v současnosti intenzivně hledá investor.

- V roce 2008 Dopravní projektování, spol. s.r.o. zpracovalo „Územně technickou studii kolejového spojení Orlová- Ostrava systémem vlakotramvaje“, která jednoznačně dokladuje výhodnost a ekonomickou udržitelnost tohoto způsobu dopravy. v nejbližších letech bude i nadále růst automobilová doprava, jež může v blízké budoucnosti vést k dopravnímu kolapsu.

Předmětným záměr je nutné chápat jako jednu z možných etap budoucího systému atraktivní lehké kolejové dopravy v širším regionu Ostravska, která umožní přepravu cestujících z centra měst bez přestupů. Z toho tedy vyplývá a s přihlédnutím k výši investičních nákladů v řádu několika miliard korun, že investorem realizace tohoto projektu musí být Moravskoslezský kraj.