

PŘÍLOHA 9

fajnova CENTRUM



**HODNOCENÍ STAVU
NÁKUPNÍCH ULIC
HISTORICKÉHO JÁDRA MĚSTA
OSTRAVY**



Zpracováno v rámci mezinárodního projektu „RESOLVE – Sustainable mobility and the transition to a low-carbon retailing economy“ (zkrácený název „RESOLVE“, registrační číslo PGI00193), který je podpořený v rámci Operačního programu INTERREG EUROPE.

Obsah

Význam nákupních ulic pro centra měst	- 3 -
Metodika hodnocení stavu nákupních ulic v historickém jádru.....	- 4 -
Vyhodnocení dotazníkového šetření mezi návštěvníky nákupních ulic	- 5 -
Vyhodnocení urbánního auditu nákupních ulic.....	- 9 -
Vyplývající doporučení	- 12 -
Odkazy na odbornou literaturu.....	- 13 -

Význam nákupních ulic pro centra měst

Městská centra zpravidla představují prostory, kde se prolínají rezidenční, obchodní, volnočasové a dopravní funkce. Nákupní ulice¹ si lze zjednodušeně představit jako páteřní ulice se zvýšeným pohybem chodců a služeb, které využívají jak návštěvníci, tak místní obyvatelé. Současné snahy řady měst o zatraktivnění městských center se zaměřují právě na tyto ulice a zdůrazňují jejich postavení jakožto prostorů, které významně ovlivňují rozvoj okolních ulic a celých městských center. Analogicky k známému tvrzení, že městská centra představují výkladní skříň města, lze tak přirovnat nákupní ulice k tomu nejatraktivnějšímu zboží v nich vystavených. Pro zvyšování počtu návštěvníků těchto ulic je vhodné věnovat pozornost kvalitě nabídky služeb a zboží a prostředí, které nabízejí pro trávení volného času. Tyto dvě oblasti jsou zásadní pro rozvoj tzv. „zážitkového nakupování“².

V případě centra města Ostravy pak disponuje historické jádro města 4 ulicemi, které lze klasifikovat jako nákupní ulice, jedná se o ulice Stodolní, Nádražní, Zámecká a Poštovní. Potenciálně lze hovořit o páté ulici, která má předpoklady se v budoucnu nákupní ulicí stát. Jedná se o ulici 28. října v úseku od Frýdlantských mostů po most Miloše Sýkory. V současnosti však této ulici scházejí právě zmíněné proudy návštěvníků, což je pravděpodobně způsobeno její periferní polohou a preferencí ulice Zámecké mezi chodci. V budoucnu v návaznosti na rekonstrukci významných budov, jako je Kampus Palace, OC Ostravica či Ostrava Tower a plánovanou výstavbu v přilehlém okolí (Nové Lauby, Kampus OU, zástavbu proluky na ulici Vojanova, revitalizaci náměstí Dr. Edvarda Beneše, dostavbu ulice Velká či plánovaný rozvoj území Černé louky), pravděpodobně význam této ulice naroste. Rozvoj této ulice lze očekávat i v souvislosti se záměrem MAPPA podpořit její význam jakožto městské třídy procházející napříč územím prakticky celého města Ostravy. Tato studie se však ulici 28. října věnuje pouze v rovině návrhové tak, aby byl podpořen její rozvoj v souladu se záměrem MAPPA.

¹ Pozn.: V angličtině se využívá pojem „high streets“.

² Pozn.: V angličtině tzv. „Fun shopping“ představuje společenský jev, na který se v zahraničí snaží nákupní destinace navázat. Snahy se soustřeďují na tvorbu prostředí, kde lidé rádi tráví svůj čas a nakupování představuje pouze jednu z aktivit, které se v destinaci odehrávají. Vedle standartních cílených nákupů pak destinace významně těží i z nákupů impulzivních, které by se bez nalákání návštěvníků do destinace na jiné aktivity neodehrály.

Metodika hodnocení stavu nákupních ulic v historickém jádru

Pro zhodnocení stavu nákupních ulic v historickém jádru města Ostravy byly zvoleny dva přístupy. První přístup spočíval v provedení dotazníkového šetření realizovaného formou PAPI (Pen & Paper Interviewing) přímo ve zkoumaných ulicích mezi samotnými návštěvníky těchto ulic. Jádrem dotazníku byl sémantický diferenciál, který vyjadřuje postoje 297 návštěvníků k jednotlivým ulicím. Druhý přístup, expertní, využil hodnocení vzešlé z urbánního auditu těchto prostor ve vztahu k potřebám chodců. Urbánní audit vychází z práce Ewinga a Clementeho (2013), nicméně pro potřeby tohoto projektu byl významně rozšířen, aby byly výsledky měření kvantifikovatelné. Pro lepší zacílení analýzy bylo území zkoumaných ulic rozděleno na přibližně stejně velké úseky (viz Mapa 1). Samotný urbánní audit se pak zaměřil na sedm kvalit urbánního designu: jedinečnost, ohraničenost, lidské měřítko, transparentnost, komplexitu, bezpečnost & smyslové vjemy, čistotu & úhlednost. V rámci těchto sedmi kvalit pak byly zkoumány kvantitativní a kvalitativní aspekty 22 indikátorů, které byly rozpoznány jako nejvýznamnější pro hodnocení kvality ulic ve vztahu k chodcům (viz Schéma 1). Výsledky obou těchto přístupů byly zkombinovány pro komplexní zhodnocení stavu nákupních ulic a identifikaci opatření ve vztahu k jejich dalšímu rozvoji. Dotazníky byly sesbírány na podzim roku 2019, výsledky tedy nejsou ovlivněny stále probíhající pandemií Covid-19, zatímco urbánní audit byl proveden na jaře 2020. Třebaže byly zaznamenány drobné změny v území, jako například využití proluky Černý Kůň od roku 2021, tyto změny zásadně neovlivnily relevanci výsledků celého výzkumu. Fyzické parametry zkoumaných nákupních ulic lze nalézt v Tabulce 1.

Tabulka 1: Charakteristika nákupních ulic historického jádra

	Nádražní ulice	Stodolní ulice	Poštovní ulice	Zámecká ulice
Výška budov (max.)	6 pater	5 pater	6 pater	6 pater
Šířka ulice	18-20 m	12-14 m	10-12 m	14-16 m
Prioritizace pěší dopravy (%)	žádná	100% zóna 30; vjezd pouze pro zásobování a místní obyvatele	pěší zóna 60 %; obytná zóna 40 %	pěší zóna 70 %
Pronajímatelný parter (%)	93 %	90 %	90 %	97 %

Vyhodnocení dotazníkového šetření mezi návštěvníky nákupních ulic

Tabulka 2: Sociodemografická charakteristika respondentů

	Nádražní ulice	Stodolní ulice	Poštovní ulice	Zámecká ulice
Bydliště				
městské centrum	11,6 %	36 %	21,4 %	14,5 %
jiná část Ostravy	59,4 %	31,4 %	47,1 %	43,5 %
zázemí města do 30 km	26,1 %	21,3 %	21,4 %	26,1 %
Moravskoslezský kraj a jiné	2,9 %	11,3 %	10,1 %	15,9 %
Vzdělání				
základní	2,9 %	2,2 %	2,9 %	10,1 %
středoškolské či VOŠ	72,4 %	39,3 %	60 %	58 %
vysokoškolské	24,6 %	58,4 %	37,1 %	30,4 %
Věk				
18-34	63,8 %	52,8 %	52,9 %	52,2 %
35-54	23,2 %	40,5 %	41,4 %	28,9 %
55 a více	13 %	6,7 %	5,7 %	18,9 %
Pohlaví				
muži	44,9 %	61,8 %	41,4 %	44,9 %
ženy	55,1 %	38,2 %	58,6 %	55,1 %
Snížená pohyblivost				
ano	10,1 %	6,7 %	8,6 %	5,8 %
ne	89,9 %	93,3 %	91,4 %	94,2 %

Pozn.: N=297 respondentů, povinná otázka s přednastavenými variantami odpovědi

Tabulka 3: Důvod návštěvy a způsob dopravy na nákupní ulice

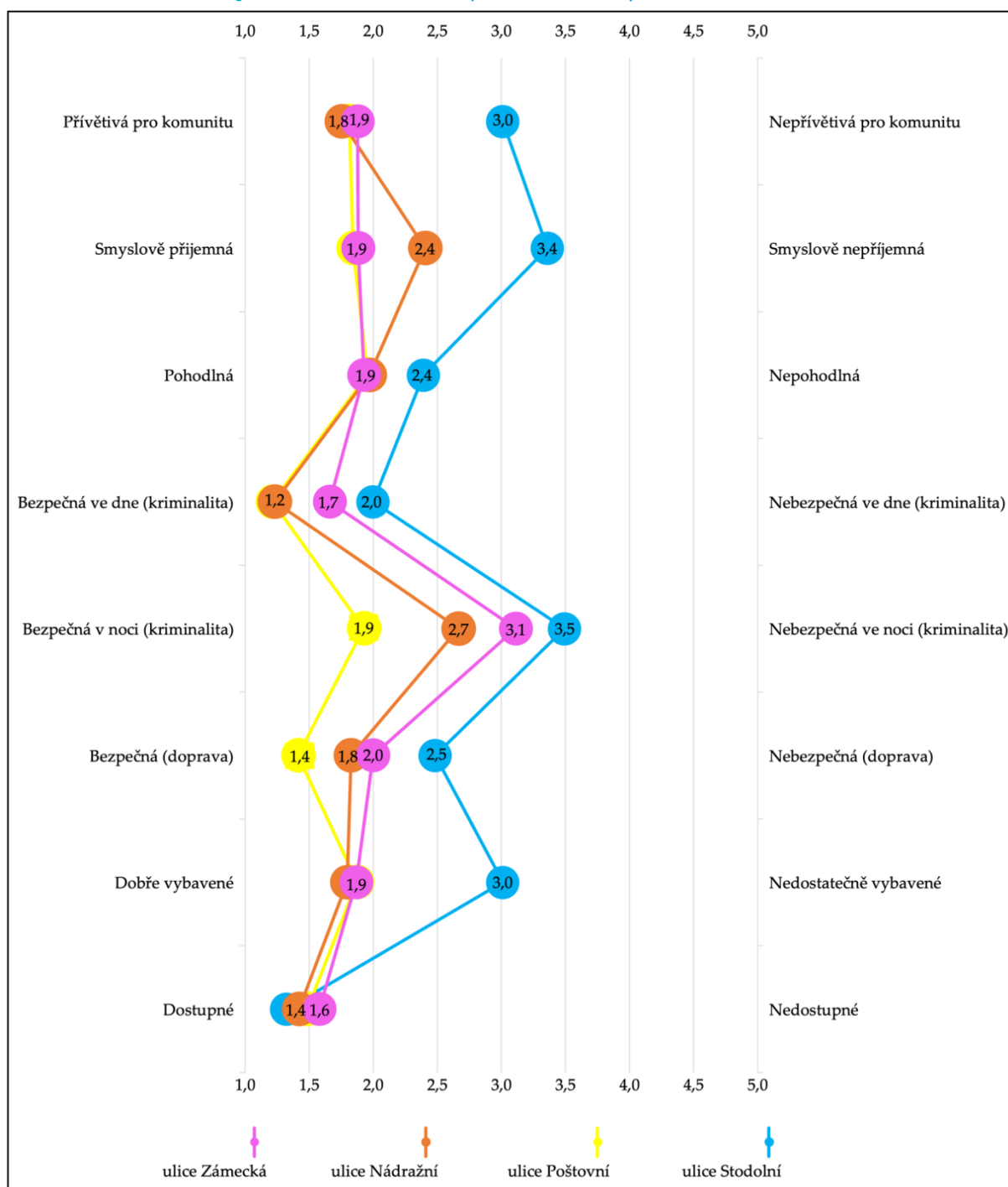
	Nádražní ulice	Stodolní ulice	Poštovní ulice	Zámecká ulice
Důvod návštěvy ulice				
práce či cesta do ní	13 %	9 %	18,6 %	33,3 %
cesta za vzděláním	23,2 %	1,1 %	1,4 %	0 %
služby	23,2 %	18 %	18,6 %	2,9 %
nákupy	18,8 %	0 %	30 %	34,8 %
návštěva příbuzných či přátel	1,4 %	1,1 %	11,4 %	1,4 %
trávení volného času	11,6 %	20,2 %	5,7 %	10,1 %
průchod	13 %	57,3 %	14,3 %	18,8 %
Způsob dopravy na ulici				
autem	11,6 %	28,1 %	11,4 %	19,1 %
MHD	71 %	40,4 %	64,3 %	67,6 %
pěšky	26,1 %	42,7 %	22,9 %	22,1 %
na kole	0 %	6,7 %	1,4 %	0 %

Pozn.: N=297 respondentů, vícečetné odpovědi, povinná otázka s přednastavenými variantami odpovědi

Komentář k Tabulkám 1 a 3:

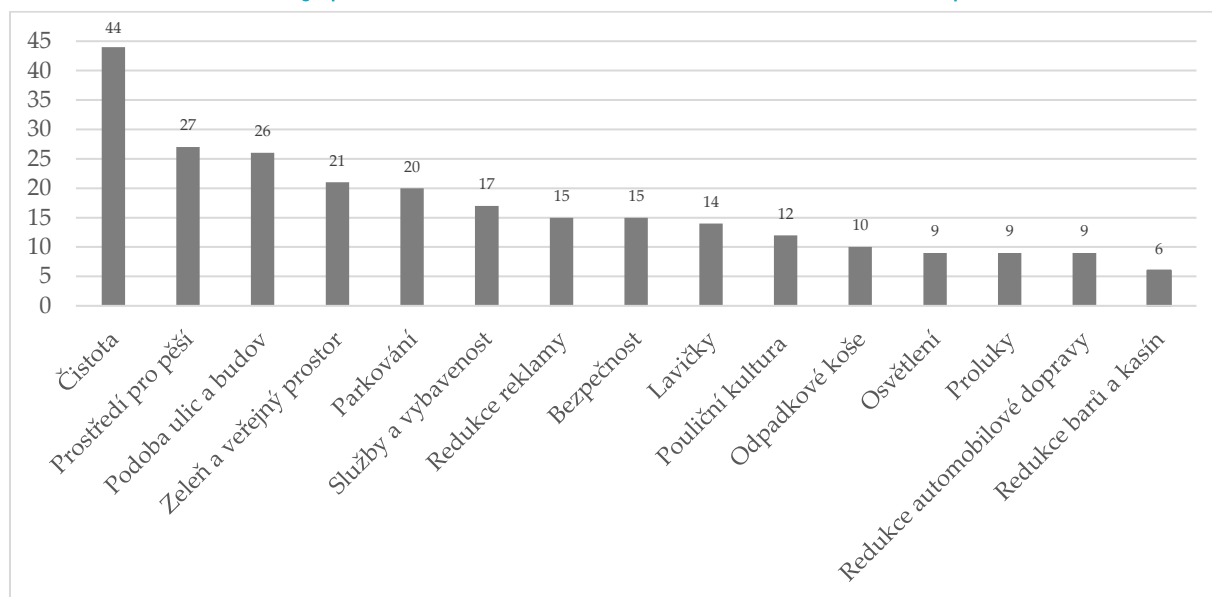
Z pohledu fyzických parametrů jsou si jednotlivé nákupní ulice podobné; spojuje je obdobná výška zástavby, šířka ulic a podíl pronajímatelného parteru. Odlišuje je však charakter dopravy. Ulice Nádražní je jedinou průjezdnou ulicí pro individuální automobilovou dopravu a MHD. Na zbylých ulicích jsou vymezené pěší či obytné zóny, respektive je vjezd aut umožněn pouze pro zásobování či místní rezidenty. Problematické je však vymáhání dodržování těchto dopravních omezení. Co se týká charakteru návštěvníků ulic, dominovali mladí do 34 let, následovaní lidmi ve středním věku 35-54 let. V rozmezí od 5,8 do 10,1 % se v ulicích pohybovali lidé se sníženou pohyblivostí, tedy ti, kteří pro pohyb ve veřejném prostoru používají nějakou pomůcku (invalidní vozíček, berle, hůlku apod.). Bydliště návštěvníků bylo povětšinou v městě Ostrava (s výjimkou městského centra), následované návštěvníky s bydlištěm právě v městském centru a zázemí města do 30 km, přičemž nejméně návštěvníků bylo z oblastí vzdálených 30 km a více. Zajímavé výsledky poskytl dotazník zejména v oblasti dopravního chování a motivace k návštěvě ulic. Na zkoumané ulice se návštěvníci dominantně dopravovali prostřednictvím MHD; v případě ulic Nádražní, Poštovní a Zámecká se jednalo o 60 a více procent. Výjimku tvořili návštěvníci ulice Stodolní, kde se jednalo pouze o 40,4 % návštěvníků. V případě této ulice bylo, s výjimkou MHD, hlavním způsobem dopravy auto (28,1 %). Obdobný výsledek byl pozorován u návštěvníků Zámecké ulice (19,1 %), což bylo pravděpodobně v obou případech způsobeno blízkostí velkých parkovacích ploch. Shodně jen kolem 11 % návštěvníků pak využilo automobily při cestě na ulice Nádraží či Poštovní. Z pohledu pěší dopravy dominovala ulice Stodolní (43 %), což lze vysvětlit přítomností podchodu železniční tratě, který funguje jako jeden z mála relativně pohodlných pěších spojnic historického jádra se západní částí městského centra. V ostatních ulicích se tato hodnota pohybovala v rozmezí 22-26 %. Využití kola jakožto způsobu přepravy na tyto ulice byl nízký, přičemž dosahoval maximálně 6,7 %.

Graf 1: Sémantický diferenciál nákupních ulic z pohledu návštěvníků



Pozn.: N=297 respondentů, povinná otázka s přednastavenými variantami odpovědí na škále 1-5.

Graf 2: Návštěvníky preferované zacílení intervencí na nákupní ulice



Pozn.: N=297 respondentů, otevřená otázka, vícečetné odpovědi, uvedeny pouze výsledky s četností 5 a více.

Komentář ke Grafům 1 a 2:

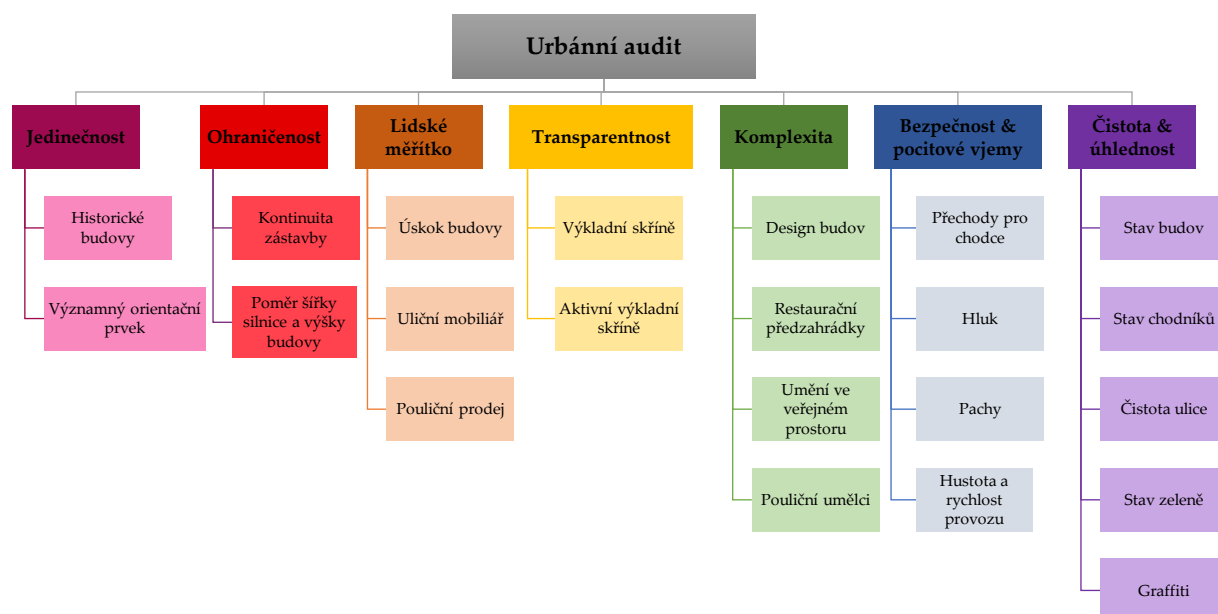
Sémantický diferenciál (Graf 1) byl sestaven uzpůsobením tzv. Maslowovy pyramidy potřeb pro kontext chodců na ulicích. Základem pyramidy je samotná dostupnost ulice, tedy zda se na ní návštěvníci mohou dostat. Na ni navazuje parametr vybavenosti, který vyjadřuje, zda se na ulici nachází potřebný uliční mobiliář. Následují potřeby z pohledu pocitu bezpečí od dopravní situace, přes bezpečnost v noci až k bezpečnosti přes den. Dále se sémantický diferenciál zaměřuje na pohodlnost a smyslovou příjemnost, přičemž pomyslný vrchol pyramidy představuje přívětivost ulice k místní komunitě, tedy to, zda ji místní mohou využívat pro své aktivity. Ze všech sledovaných parametrů vycházela z pohledu návštěvníků nejméně příznivě ulice Stodolní s jedinou výjimkou dostupnosti. Stodolní ulice pravděpodobně v tomto ohledu těží z blízkosti železniční stanice, velkých parkovišť v okolí a sousedství s Nádražní ulicí. Na opačné straně spektra se pak nacházela ulice Poštovní, která až na výjimky dosáhla nejlepšího hodnocení ze strany návštěvníků. Hodnocení ulic Nádražní a Zámecká poskytlo smíšené výsledky, v některých ohledech dosahovaly velice dobrého hodnocení z pohledu vybavenosti, pohodlnosti a přívětivosti pro komunitu. Zároveň však dosahovaly horších výsledků zejména v případě bezpečnosti v průběhu noci. Nádražní ulice pak měla horší hodnocení smyslové příjemnosti, což bylo pravděpodobně způsobeno hlukem z automobilů a tramvají. V rámci proběhlého šetření byli návštěvníci rovněž dotazováni, co by na těchto ulicích změnili, přičemž nejčastěji byla zmiňována čistota ulic (44 zmínek), následovaná prostředím pro pěši (27), podobou ulic a budov (26), zelení a veřejným prostorem (21) a parkováním (20).

Vyhodnocení urbánního auditu nákupních ulic

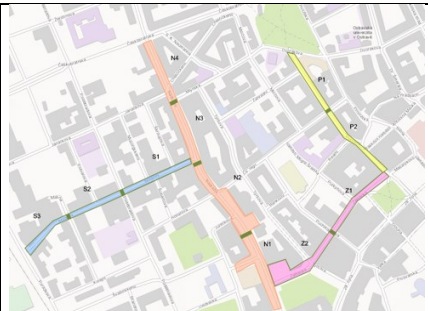
Mapa 1: Mapa nákupních ulic historického jádra města Ostravy a jejich úseků



Schéma 1: Kvality urbánneho designu



Tabulka 4: Výsledky urbánního auditu nákupních ulic historického jádra města Ostravy

	Škály a hodnocení urbánního auditu:			Poštovní		Nádražní				Stodolní			Zámecká	
	špatné - negativní	průměrné	dobré - pozitivní	P1	P2	N1	N2	N3	N4	S1	S2	S3	Z1	Z2
		žádné												
Historické budovy (množství v %)	<25	25,1-74,9	>75	60	87,5	33,3	80	84	89	57,1	86	37,5	33	76,7
Významný orientační bod (stav)	0	1-2	>3	2	2	4	2	1	1	1	1	2	4	2
Kontinuita zástavby (stav v %)	>75	25,1-74,9	<25	100	100	100	100	100	93,7	84,8	84,8	89,5	55,9	100
Poměr šířky silnice a výšky budovy	2:1 a méně	cca 1:1	1:2 a méně											
Úskok budovy (počet a přínos)	nepřínosný	nevyužitý	přínosný				1						1	
Pouliční prodej (množství a stav)	nelegální	legální	luxusní							2	2			
Uliční mobiliář (na 100 m)	0	0,1-9,9	>10	3,7	4,7	7,7	2,8	3,9	0,8	7,4	5,8	3,6	0,6	10
Výkladní skříně (množství v %)	<25	25,1-74,9	>75	100	100	66,7	100	100	100	100	100	77,7	100	100
Aktivní výkladní skříně (množství v %)	<75	75,1-89,9	>90	100	79,2	100	87,5	88,5	94,5	95	89	86	95	100
Rozmanitost designu budov (množství v %)	<25	25,1-74,9	>75	30	93,7	55,6	80	92	78	71,4	86	62,5	33	84
Restaurační předzahrádky (množství v %)	0	0,1-9,9	>10	6	0	3	0	0	5,3	10,7	12	2,1	8,2	7,2
Umění ve veřejném prostoru (množství a technický stav)	špatný	průměrný	dobrý		4		1							2
Pouliční umělci (stav)	negativní		pozitivní											
Přechody pro chodce (stav)	nevyhovuje		vyhovuje											
Hluk (stav)	negativní		pozitivní											
Pachy (stav)	negativní		pozitivní											
Hustota a rychlost provozu (stav)	vysoká	průměrná	nízká											
Stav budov (technický stav v %)	<25	25,1-74,9	>75											
Stav chodníků (technický stav)	špatný	průměrný	dobrý											
Čistota ulice, resp. výskyt odpadků (stav)	>3	1-2	0											
Stav zeleně (stav)	špatný	průměrný	dobrý											
Graffiti (na 100 m)	>5	0,1-4,9	0	0	4	4	1	1	2	0	5	20	1	0

Komentář k Tabulce 4:

Urbánní audit posuzuje 22 různých indikátorů, které se váží ke kvalitě prostředí pro chodce. Z pohledu měřitelnosti lze urbánní audit rozdělit do dvou typů. První typ tvoří 18 indikátorů, jejichž hodnoty jsou na škále špatné – průměrné – dobré, přičemž ke každému indikátoru jsou přiřazeny i mezní hodnoty pro jejich posouzení. Druhý typ pak tvoří 4 indikátory (jmenovitě pouliční umělci, přechody pro chodce, hluk a pachy), které mohou nabývat hodnot pouze na škále negativní – pozitivní, případně pak nehodnoceno. Hodnocení se zabývá jak indikátory ulic, které může městský obvod ovlivnit (např. množství uličního mobiliáře, zeleň apod.), tak i aspekty, které ovlivnit prakticky nemůže (množství historických budov apod.). Komentář se váže primárně k indikátorům, které může městský obvod ovlivnit skrze různá opatření. Fyzické aspekty, které nemůže ovlivnit jsou uvedeny v Tabulce 4 pouze pro úplný pohled na kvalitu prostředí pro pěší návštěvníky.

Poštovní ulice byla rozdělena do dvou úseků (P1 a P2, viz Mapa 1). Oba tyto úseky vykazovaly poměrně dobré výsledky, nicméně se projevily určité rezervy v množství orientačních bodů, uličního mobiliáře a stavu zeleně. V úseku P2 pak byla zjištěna významnější slabina v podobě vyššího počtu graffiti a prázdných výloh, a naopak absenci restaurační předzahrádky. Rovněž na tomto úseku byla zaznamenána nižší čistota ulice.

Nádražní ulice byla pro potřeby urbánního auditu rozdělena do čtyř úseků (N1 – N4), výsledky byly podobné jako na ulici Poštovní, nicméně zde byl významný nedostatek uličního mobiliáře v úsecích N2, N3 a zejména N4 a dále nízký počet předzahrádek (zejména v úsecích N2 a N3). V úsecích N2 a N3 pak byl zaznamenán nevyhovující stav přechodů pro chodce. Ve všech úsecích se pak projevoval zvýšený hluk, hustota a rychlost provozu. Stav zeleně v úsecích N3 a N4 byl zhodnocen jako špatný.

Stodolní ulice byla rozdělena do 3 úseků (S1 – S3). Vedle nízkého počtu významných orientačních bodů, byl zejména v úseku S3 zaznamenán nízký počet uličního mobiliáře a restauračních předzahrádek. Čistota ulice byla na všech úsecích hodnocena jako nejhorší ze všech hodnocených ulic, a nadto se v úsecích S2 a S3 vyskytovalo velké množství graffiti. Jako průměrný lze zhodnotit stav zeleně. Stodolní ulice v úsecích S1 a S2 byla jedinou ulicí s pouličním prodejem, který měl však průměrnou kvalitu.

Zámecká ulice byla pro potřeby urbánního auditu rozdělena do dvou úseků (Z1 a Z2). Zajímavostí je minimum uličního mobiliáře v úseku Z1. Čistota ulice jako celku byla zhodnocena jako dobrá.

Limitem všech ulic ve vztahu k jejich rozvoji jakožto nákupních ulic přetrvává nevhodně vyřešená automobilová doprava, která omezuje využití prostoru pro další aktivity, které se v prostoru mohou odehrávat. Řešením této situace

se nicméně zabývají opatření a aktivity obsažené v první verzi strategického plánu fajnOVA CENTRUM.

Vyplývající doporučení

Uvedené opatření a aktivity navazují na opatření a aktivity již obsažené v první verzi strategického plánu fajnOVA CENTRUM, které na základě zde uvedených výsledků následovně rozšiřují:

1. Zlepšit vybavenost ulic uličním mobiliářem v úsecích nákupních ulic historického jádra s nízkou vybaveností, jako například v okolí tramvajových zastávek na ulici Nádražní
2. Zlepšit čistotu (např. zvláštní režim úklidu, který by spočíval ve vyšší frekvenci úklidu a zapojení majitelů nemovitostí a provozovatelů místních podniků), v nákupních ulicích
3. Důsledné a časté odstraňování graffiti, případně na vhodných místech vyčlenit prostor pro graffiti a street art
4. Vytvoření legální plochy na graffiti v oblasti Stodolní ulice
5. Neumísťovat parkovací plochy pro kola a koloběžky na chodník, ale do vozovky (v zájmu bezpečnosti a pohodlí chodců)
6. Přidat vodorovné a svislé značení přechodů pro chodce v okolí tramvajových zastávek
7. Oživení ulice 28. října a podpora jejího rozvoje na nákupní ulici
8. Vyřešit nevyhovující situaci s přecházením silnice v úseku Nádražní ulice mezi křižovatkou s Čs. legií a odbočkou do ulice Stodolní, odstranění zábradlí v křižovatce a vybudování přechodu pro chodce
9. Důkladnější kontrola stavu uličního mobiliáře a chodníků, pravidelná údržba během celého roku
10. Podpora zástavby proluk v okolí ulic Stodolní a Zámecká v úrovni nastaveného výškového profilu

Odkazy na odbornou literaturu:

EWING, R. H. A CLEMENTE, O. (2013). Measuring urban design. Metrics for livable places. Washington, D.C.: Island Press.