

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Martin KOLAŠÍN

**ANALÝZA DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI NÁKUPNÍCH
CENTER NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a použil jsem jen uvedené
prameny a literaturu.

V Olomouci dne 15. května 2012

.....

Děkuji Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení bakalářské práce, poskytnuté rady, ochotu za každé situace a za vstřícnost při řešení jakéhokoliv problému.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin KOLAŠÍN**
Osobní číslo: **R09042**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Analýza dopravní dostupnosti nákupních center na území města Ostravy**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Bakalářská práce je zaměřena na analyzování dopravní dostupnosti nejvýznamnějších nákupních center na území města Ostravy. Cílem práce je především analyzovat kvalitu dopravní dostupnosti vybraných nákupních center prostřednictvím jednotlivých druhů dopravy (MHD, IAD, pěší, cyklisté). Dále by se měl autor v práci zaměřit na analýzu dopadů dopravy související s vybranými nákupními centry na dopravní situaci přilehlých oblastí, resp. na polohu nákupních center vzhledem ke komunikační síti. Prostřednictvím dotazníkového šetření budou zjišťovány způsoby dopravy zákazníků nákupních center a vymezeny spádové oblasti nákupních center.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

RŮŽIČKA, Jiří. Cesty k udržitelné dopravě ve městech. Brno : Český a Slovenský dopravní klub, 1993. 46 s.

Alternativní trendy dopravní politiky v ČR.. Brno : Český a Slovenský dopravní klub, 1997. 233 s.

HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. Modern transport geography. Chichester : John Wiley and Sons, 1998. 374 s.

RODRIGUE, Jean-Paul. The geography of transport systems. Abingdon : New York : Routledge, 2006. 284 s.

MÜLLER, Sven; TSCHARAKTSCHIEW, Stefan; HAASE, Knut.

Travel-to-school mode choice modelling and patterns of school choice in urban areas. Journal of Transport Geography [online]. September 2008, č. 16, [cit. 2011-06-28]. Dostupný z WWW:

¡<http://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/SEDOP/Travel-to-school%20mode%20choice%20modelling%20and%20patterns%20of%20school%20choice> Udržitelná doprava [online]. 2010-10-11 [cit. 2011-06-28]. Bezpečné cesty do školy. Dostupné z WWW:

¡<http://www.udrzitelnadoprava.cz/bezpecne-cesty-do-skoly/>.

Město pro pěší [online]. Praha : Oživení, o.s., 2008 [cit. 2011-06-28]. Dostupné z WWW: ¡<http://www.udrzitelnadoprava.cz/wp-content/uploads/mesto-pro-pesi-sbornik.pdf>.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jan Hercik
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 30. září 2011

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2012

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. září 2011

Obsah

1. Úvod a cíle práce	1
2. Metodika	2
3. Rešerše literatury	4
4. Charakteristika a vymezení území.....	6
5. Faktory ovlivňující rozhodování nakupujících pro výběr daného obchodního centra / hypermarketu	8
6. Spádovost obchodních center a hypermarketů v Ostravě.....	11
7. Analýza dopravní dostupnosti.....	17
7.1. Hypermarket Tesco Extra Hrabová	17
7.1.1. Poloha	17
7.1.2. Způsob dopravy.....	18
7.1.3. Dopravní dostupnost.....	19
7.2. Hypermarket Interspar Dubina	22
7.2.1. Poloha	22
7.2.2. Způsob dopravy.....	23
7.2.3. Dopravní dostupnost.....	24
7.3. Obchodní centrum Karolína	27
7.3.1. Poloha	27
7.3.2. Způsob dopravy.....	28
7.3.3. Dopravní dostupnost.....	29
7.4. Hypermarket Interspar Opavská	32
7.4.1. Poloha	32
7.4.2. Způsob dopravy.....	33
7.4.3. Dopravní dostupnost.....	34
7.5. Obchodní centrum Galerie.....	37
7.5.1. Poloha	37
7.5.2. Způsob dopravy.....	38
7.5.3. Dopravní dostupnost.....	39
7.6. Hypermarket Kaufland Poruba	42
7.6.1. Poloha	42
7.6.2. Způsob dopravy.....	43
7.6.3. Dopravní dostupnost.....	44
7.7. Hypermarket Globus Opavská	47

7.7.1.	Poloha	47
7.7.2.	Způsob dopravy.....	48
7.7.3.	Dopravní dostupnost.....	49
7.8.	Hypermarket Kaufland Grmelova	52
7.8.1.	Poloha	52
7.8.2.	Způsob dopravy.....	53
7.8.3.	Dopravní dostupnost.....	54
7.9.	Obchodní centrum Laso	57
7.9.1.	Poloha	57
7.9.2.	Způsob dopravy.....	58
7.9.3.	Dopravní dostupnost.....	59
7.10.	Obchodní centrum Futurum	62
7.10.1.	Poloha	62
7.10.2.	Způsob dopravy.....	63
7.10.3.	Dopravní dostupnost.....	64
7.11.	Obchodní centrum Avion Shopping Park	67
7.11.1.	Poloha	67
7.11.2.	Způsob dopravy.....	68
7.11.3.	Dopravní dostupnost.....	69
7.12.	Obchodní centrum Forum Nová Karolina	73
7.12.1.	Poloha	73
7.12.2.	Způsob dopravy.....	74
7.12.3.	Dopravní dostupnost.....	75
7.13.	Závěry analýzy	78
7.13.1.	Způsob dopravy.....	78
7.13.2.	Čas dojíždky do hypermarketů /obchodních center	79
7.13.3.	Dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou.....	79
7.13.4.	Shrnutí a návrhy na zlepšení	80
8.	Závěr.....	82
9.	Summary	83
10.	Použité zdroje.....	84
11.	Přílohy	87

1. Úvod a cíle práce

Dopravní dostupnost je v souvislosti se stále rostoucím počtem maloobchodních jednotek na území České republiky, a tím pádem i zvyšující se vzájemnou konkurencí, jedním z klíčových aspektů. V případě špatné dopravní dostupnosti přichází maloobchodní jednotky, kterých se takovýto problém týká, o potenciální zákazníky. Příznivá vzdálenost a snadná přeprava zákazníků z bodu A (bydliště) do bodu B (služby) navíc hraje velmi důležitou roli a je zásadním faktorem při rozhodování návštěvníků jakou zvolit maloobchodní jednotku pro jejich nákup (*Nákupní řetězce – nové výzvy, 2008*). Obecně lze říci, že dobrá dopravní dostupnost zvyšuje případnou atraktivitu obchodního centra či hypermarketu. Dopravní dostupnost (respektive obslužnost) těchto služeb je tedy důležitou otázkou, kterou je třeba řešit při plánování jejich výstavby.

Dopravní dostupnost služeb v rámci města lze posuzovat dle jednotlivých dopravních módů – chůze, cyklistická doprava v případě kratších vzdáleností, na delší vzdálenosti pak především individuální automobilová doprava (dále jen IAD) a městská hromadná doprava (dále jen MHD), která právě v případě obslužnosti maloobchodních jednotek ve městě získává na významu hlavně u skupin obyvatel, které IAD samostatně využívat nemohou (např. občané do 18-ti let či v některých případech senioři). V některých případech je nutno kombinovat MHD s dalšími dopravními prostředky, které pomáhají zákazníkům zpoza hranic města v přístupu k vybraným službám, například dálková autobusová doprava či vlaková doprava. V případě MHD je také důležité, aby spoje z místa A (zastávka u bydliště zákazníka) do místa B (zastávka u cíle) byly pokud možno přímé, nebo s minimem přestupů.

Předkládaná práce je věnována především zhodnocení dostupnosti hypermarketů a obchodních center na území města Ostravy, a to pomocí míry časové dostupnosti, kdy je zásadní hodnotou pro hodnocení právě čas přesunu z místa A do místa B. Hlavním cílem práce je zhodnotit dostupnost do těchto vybraných maloobchodních jednotek IAD, MHD, pěší, případně cyklistickou dopravou. Další dílčí cíle jsou také popsat spádovou oblast vybraných hypermarketů a obchodních center, zhodnotit jejich polohu v rámci komunikační sítě, resp. zjistit a porovnat faktory, které ovlivňují chování a rozhodování návštěvníků a také jejich způsob dopravy do daných center.

2. Metodika

Jako dopravní body, pro které byla zjišťována dopravní dostupnost, byly vybrány hypermarkety a nákupní centra včetně přilehlých retail parků nacházející se na území města Ostravy. Pro vymezení pojmu „hypermarket“ byla použita definice Zdeňka Szczyrby z roku 2006. Ten ve své práci definuje hypermarkety jako maloobchodní jednotky o prodejní ploše se spodní hranicí 2 500 m² a horní hranicí obvykle mezi 15-ti – 20-ti tisíci m². Na jedné ploše je zde nabízeno jak potravinářské, tak nepotravinářské zboží denní, časté či občasné poptávky, které je poskytováno téměř výhradně formou samoobslužného prodeje (Szczyrba, 2006). Nákupní centra jsou hierarchicky nejvyšším typem maloobchodní jednotky, které nefungují pouze jako místa určená k nákupům, ale velmi často nabízí také možnosti různorodých aktivit, např. fitness centra, restaurace, kavárny či multikina. Prodejní plochy se pohybují od 1 000 m² (v případě specializovaných nákupních center) až po statisícové hodnoty. V případě více než 30 000 m² prodejní plochy je již řeč o regionálních nákupních centrech (Szczyrba, 2006). Vybrané maloobchodní jednotky na území města Ostravy se nacházejí v tabulce č. 1.

Tab. 1: Seznam vybraných maloobchodních jednotek

Název	Typ maloobchodu	Retail park
Avion Shopping Park	Obchodní centrum	Ano
Forum Nová Karolína	Obchodní centrum	Ne
OC Galerie	Obchodní centrum	Ano
OC Futurum	Obchodní centrum	Ano
OC Laso	Obchodní centrum	Ne
OC Karolína	Obchodní centrum	Ne
Interspar Dubina	Hypermarket	Ne
Interspar Opavská	Hypermarket	Ne
Globus Opavská	Hypermarket	Ne
Kaufland Poruba	Hypermarket	Ne
Kaufland Grmelova	Hypermarket	Ne
Tesco Hrabová	Hypermarket	Ne

(zdroj: vlastní výzkum)

Pro zjišťování spádových oblastí, nákupních preferencí a především způsobů dopravy nakupujících (konkrétně výběr mezi automobilovou dopravou, cyklistickou, městskou hromadnou dopravou a pěší dopravou) bylo použito dotazníkového šetření (vzor dotazníku viz. příloha č.1), kterého se zúčastnilo celkem 633 respondentů. Dotazníkové šetření probíhalo ve dnech 28. února 2012 - 4. března 2012. Jako obecné důvody preferencí konkrétních maloobchodních jednotek byla nastavena kritéria vycházející z článku Jany Spilkové z roku 2008 – příznivá vzdálenost, příznivá cena sortimentu, šířka sortimentu a akční slevy, s možností

multikriteriálního výběru. Na základě výsledků dotazníkového šetření byly pomocí těchto kritérií zhodnoceny faktory, které ovlivňují rozhodování zákazníků při volbě konkrétního hypermarketu nebo obchodního centra.

Při analýze dopravní dostupnosti byla nejprve určena spádová oblast každého obchodního centra respektive hypermarketu, a to pomocí adres získaných z dotazníkového šetření. Z těchto dat byla vytvořena bodová vrstva v programu ArcGis 10 pro účely síťové analýzy s přesnými souřadnicemi jednotlivých adres respondentů. Za stejným účelem byla vytvořena bodová vrstva hypermarketů a obchodních center. Pro zhodnocení dopravní dostupnosti byla vybrána míra časové dostupnosti, takže pro všechny maloobchodní jednotky byly vytvořeny časové analýzy dopravní dostupnosti v programu ArcGis 10 pomocí síťových analýz, které byly počítány pomocí liniové vrstvy silniční sítě Moravskoslezského kraje. V síťové analýze, která byla postavena právě na této vrstvě silniční sítě, byl nastaven parametr rychlosti u pěší dopravy na 5 km/h a u individuální automobilové dopravy 50 km/h v obci, 90 km/h mimo obec a 130 km/h na dálnici. Výjimku tvořily čtyřproudé silnice na území Ostravy, na kterých je v reálu maximální povolená rychlost 80 km/h. Údaje o délce tras spočítal samotný software díky vhodně zvolenému souřadnicovému systému S-JTSK Krovak East – North. Na základě těchto nastavení software spočítal časový údaj pro každý úsek silniční sítě a vykreslil polygony po pětiminutových intervalech časové dostupnosti k nastavenému obchodnímu centru.

Mírně odlišné bylo hodnocení dostupnosti hromadnou dopravou. To probíhalo na základě analýzy spojů pomocí internetových jízdních řádů IDOS (platné ke středě 21. 3. 2012). Pro každou adresu respondenta byla vyhledána nejbližší zastávka hromadné dopravy a z té byly zjištěny spoje k hypermarketu / obchodnímu centru a doba trvání cesty. Pokud se zjištěná doba u různých spojení lišila, tak byl jako časový údaj o spoji použit průměr těchto časů. Na základě těchto údajů byly dostupnosti z jednotlivých zastávek k obchodním zařízením rozděleny do intervalů opět po pěti minutách. Grafickým znázorněním analýzy jsou mapové výstupy vytvořené rovněž programem ArcGis 10 pro každou jednotlivou maloobchodní jednotku. Takováto analýza byla provedena pro každé obchodní centrum a hypermarket zvlášť, zhodnocena byla také poloha každé maloobchodní jednotky v rámci silniční sítě a zastávek hromadné dopravy a výsledky byly nakonec vzájemně porovnány.

3. Rešerše literatury

Dílní disciplínou socioekonomické geografie, kterou se zabývá celá řada českých i zahraničních geografů, je geografie dopravy. Obecně se geografii dopravy věnují čeští autoři Josef Brinke (1992), Stanislav Mirvlad (1999) či Vladislav Křivda společně s ostravskými kolegy (2006). Tito autoři řeší převážně obecnou problematiku dopravního systému, typy a způsoby dopravy, základní pojmy související s geografii dopravy a ve svých pracích se také částečně zabývají dopravní dostupností. Ze zahraničních autorů, kteří se zabývají dopravní geografii obecně a také z velké části dopravě ve městech je třeba zmínit především práci významného kanadského geografa Jean Paul Rodrigue (2006), dvojice Hoyle a Knowles (1998), či také práce, za kterou stojí trojice autorů Taafe, Gauthier a O'Kelly (2006). Důležití jsou také dva němečtí dopravní geografové Helmut Nuhn a Markus Hesse (2006).

Dopravní dostupnost je důležitým tématem a aspektem, kterým se zabývají dopravní geografové. Jedním z prvních na našem území je Josef Hůrský, který se ve svých dílech (1974, 1978) věnuje dopravní spádovosti a poloze. Problematice dopravní dostupnosti na meziregionální úrovni zabývají Marada (2003) či Horňák (2005). Naopak dopravní dostupnosti na regionální úrovni se věnuje dvojice autorů Tomáš Boruta a Igor Ivan (2008) nebo Jani Kozina (2010). Vztah mezi dopravní dostupností a cenou pozemku na regionální úrovni studují ekonomičtí geografové z Newcastle University Corinne Mulley a Hongbo Du (2007).

Tématem předkládané práce je dopravní dostupnost zvláštní formy maloobchodních služeb v rámci intravilánu města. S tím souvisí také dopravní systém města a jeho plánování, čemuž se věnuje například Kirchhoff (2002) nebo Schmeidler (2010), či hodnocení a analýza systému městské hromadné dopravy (např. Křižan, Gurňák, 2008; Olivková, 2009). Nejdůležitější je však hodnocení samotné dopravní dostupnosti služeb a zařízení na území města. Tomuto tématu se hodně věnuje František Křižan. Na území města Bratislavy zkoumá dostupnost středních škol a na jejím základě vytváří regionální typizaci (2010). V další práci využívá míry dostupnosti založené na příležitosti ke zhodnocení dostupnosti vybraných zařízení v Bratislavě, mimo jiné také supermarketů a hypermarketů (2009). V odborném článku *Regionálna typológia územia mesta Bratislavy na základe dostupnosti supermarketov a hypermarketov* (2007) hodnotí dopravní dostupnost bratislavských supermarketů a hypermarketů podle osmi vybraných měr dostupnosti a na jejím základě rozděluje území města do osmi různých regionálních typů. Na tuto práci navazuje František Křižan zkoumáním tzv. potravinových pouští, tedy míst se zhoršenou dostupností maloobchodních zařízení, a identifikuje taková místa na území slovenského hlavního města (2008). Společně s Danielem

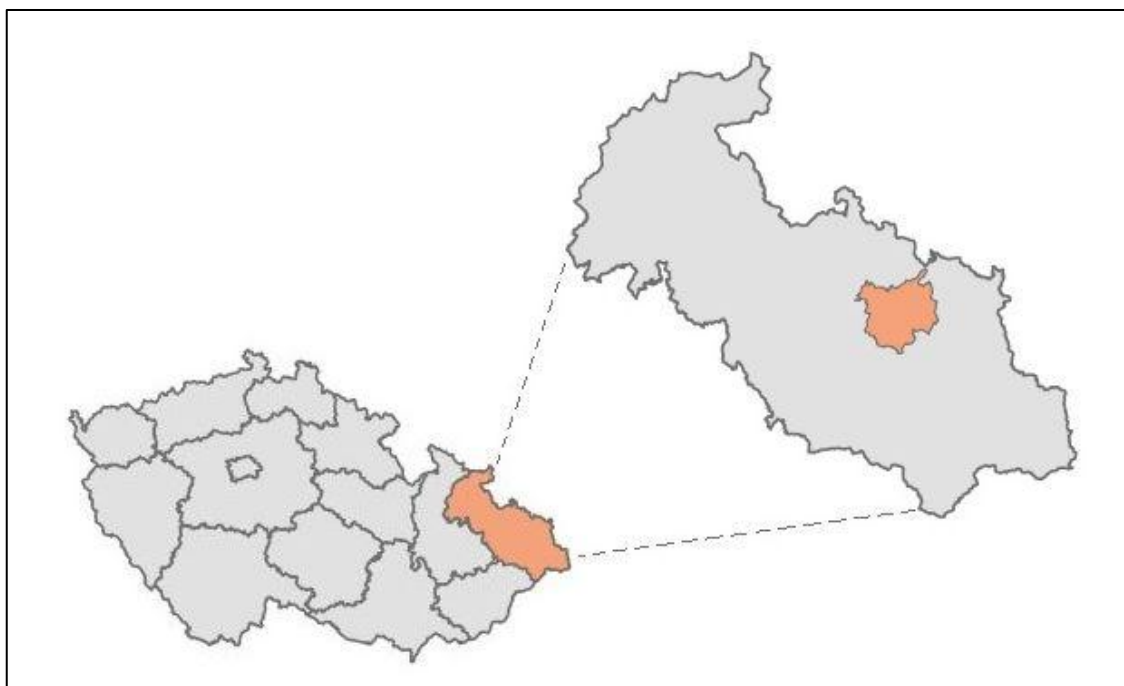
Gurňákem se také věnuje metodám kartografického a grafického znázorňování dostupnosti (2008). Dostupnost supermarketů v americkém městě Detroit s ohledem na rasové složení a bohatství zkoumaných sousedství posuzuje Shannon N. Zenk a kolektiv (2005).

V poslední době je velmi aktuálním a celosvětovým tématem ekologie v dopravě, její udržitelnost a alternativní způsoby dopravy ve městech. Z českých autorů řeší možnosti alternativní dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, rozšiřování pěších zón ve městech a bezpečností lidí při cestě za službami například Růžička (1993) či Kutláček (2003). Alternativní doprava je také ústředním tématem sborníku z dopravního semináře v Rybníku u Poběžovic (1997), či publikace *Město pro pěší* (2008), která si klade za cíl rozvoj pěší dopravy, vznik pěších zón a celkově bezpečnější cestu např. dětí do škol či lidí za nákupy.

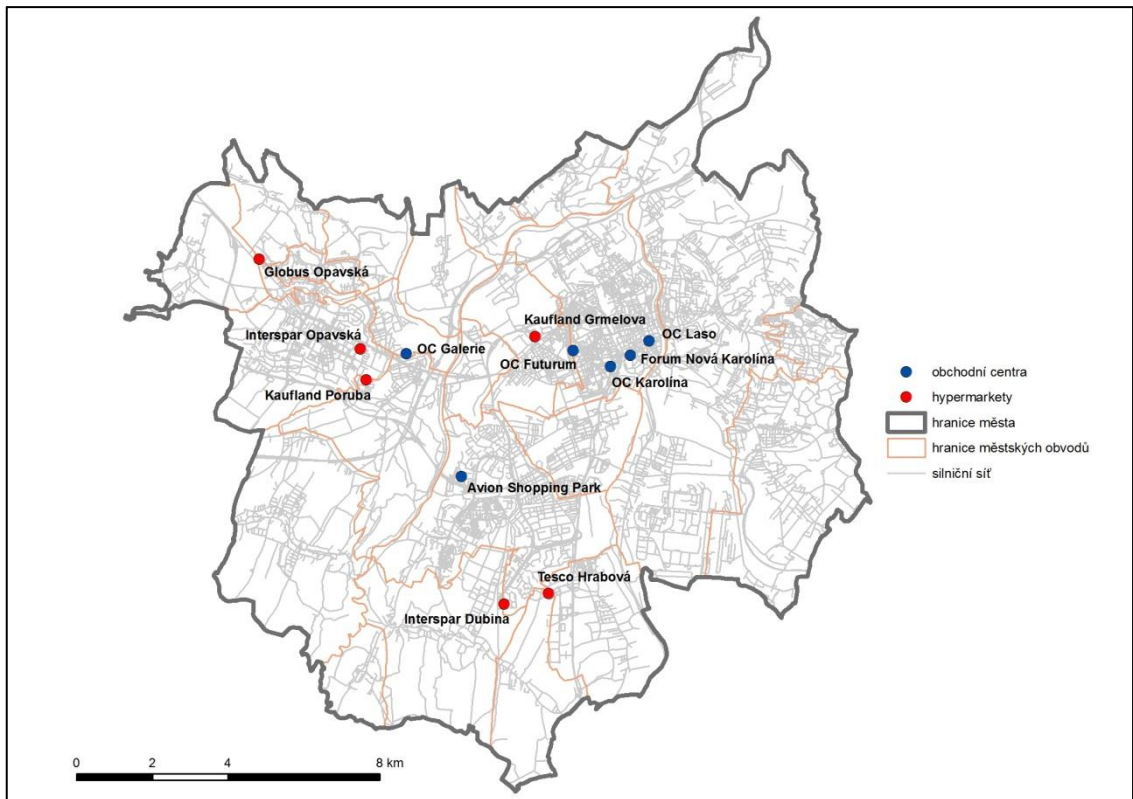
V předkládané práci je hodnocena dopravní dostupnost hypermarketů a obchodních center na území Ostravy. Pro studium tématu bakalářské práce je nutné samozřejmě poukázat i na práce, které se věnují obecně geografii služeb a maloobchodu bez většího důrazu na studium dopravní dostupnosti. Příkladem může být publikace Zdeňka Szczyrby z roku 2006, v níž se autor zabývá vymezením, geografickou organizací maloobchodu, současnými trendy v maloobchodě a také transformaci maloobchodu a vývoji maloobchodní sítě v Česku po roce 1989. Současným i budoucím trendům v maloobchodě, chování českých zákazníků a jeho proměnou a také územnímu plánování maloobchodu se věnuje také sborník článků *Nákupní řetězce – nové výzvy nezávislého sociálně ekologického hnutí Nesehnutí* (2008). Problematiku transformace maloobchodního sektoru, strukturálních změn a vývoje chování zákazníků na příkladu města Ostravy, zpracovává Pavel Bednář ve článku *Transformace maloobchodní sítě města Ostravy* (2005). Tématu maloobchodu se Pavel Bednář věnuje ve velkém množství dalších prací, je také jedním z přispěvatelů do výše zmíněného sborníku *Nákupní řetězce – nové výzvy*.

4. Charakteristika a vymezení území

Město Ostrava je 3. největší město České republiky s 303 609 obyvateli (333 579 celý okres Ostrava – město) a rozlohou 214 km² (331 km² celý okres), (ČSÚ, 2011). Nachází se na východě republiky a je přímou součástí hranice mezi Moravou a Slezskem. Sousedními okresy jsou Opava na severu, Frýdek – Místek na jihu, Nový Jičín na západě a Karviná na východě. Ostrava je statutárním a zároveň krajským městem. Skládá se z 23 městských obvodů, největším je Slezská Ostrava, nejmenším Pustkovec. Ve městě se stékají tři významné toky – Odra, Ostravice a Opava. Řeka Ostravice navíc funguje jako hranice dělící Ostravu na moravskou a slezskou část. Velký význam má pro město dálnice D1, která Moravskoslezskou metropoli v roce 2009 spojila nejen s Brnem a Prahou, výhledově ji propojí i s polskou dálnicí A1 (Dálnice D1, 2009). Ostrava je v rámci České republiky jedním z nejvýznamnějších industriálních center, nachází se zde velké množství průmyslových objektů ať už stále funkčních, či historických.



Obr. 1: Vymezení území města Ostravy (zdroj: mapové podklady programu ArcGis 10)



Obr. 2: Vymezení sledovaných obchodních center a hypermarketů na území města Ostravy (zdroj: mapové podklady programu ArcGis 10)

5. Faktory ovlivňující rozhodování nakupujících pro výběr daného obchodního centra / hypermarketu

Z dotazníkového šetření, které bylo určeno primárně pro stanovení spádové oblasti a způsobu dopravy cestujících, byly dále zjišťovány faktory, které ovlivňují nakupující pro výběr daného obchodního centra či hypermarketu. Ve článku Jany Spilkové (2008) byly jako nejdůležitější faktory ovlivňující rozhodování nakupujících uvedeny tyto: nejdůležitější je dobrá vzdálenost následovaná příznivými cenami zboží, šířkou sortimentu a akčními slevami. Tyto čtyři základní faktory byly zvoleny i v dotazníku s možností multikriteriálního výběru. Jako pátý faktor bylo možno uvést vlastní důvod.

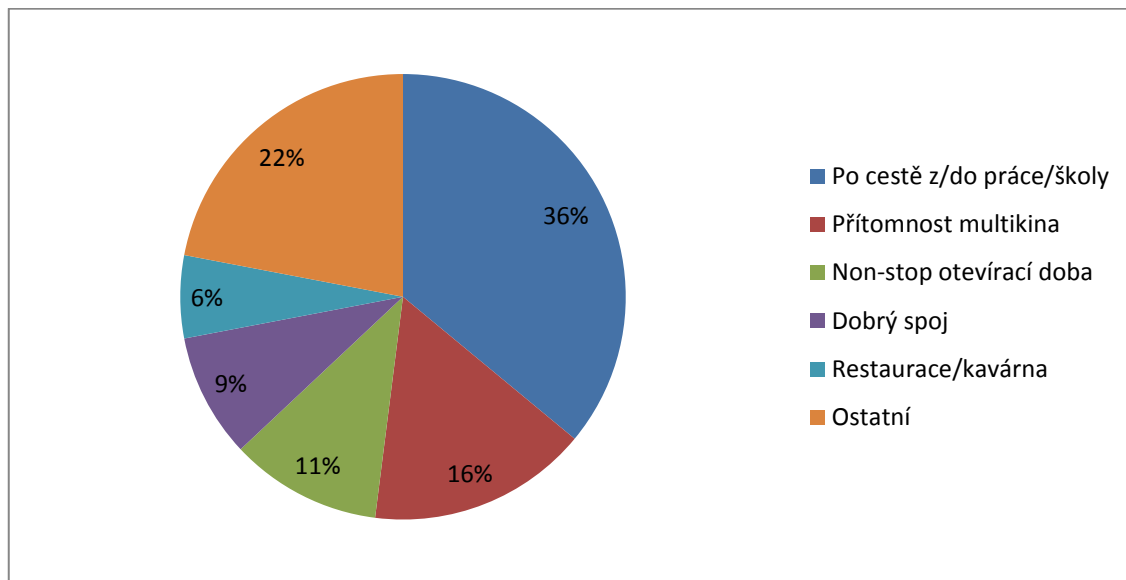
Tab. 2: Faktory ovlivňující rozhodování nakupujících pro výběr dané maloobchodní jednotky

Faktor	Celkově	Hypermarkety	OC
Vzdálenost	55%	67%	44%
Cena	37%	53%	21%
Výběr zboží	56%	49%	62%
Akční slevy	23%	35%	16%
Jiné důvody	22%	12%	26%

(zdroj: vlastní výzkum)

Celkovým nejdůležitějším faktorem (hypermarkety i OC dohromady), který hrál roli v rozhodování návštěvníků obchodních center a hypermarketů v Ostravě, byl výběr zboží, který označilo 56 % respondentů. Pochopitelné je, že v případě obchodních center se pro tento faktor vyjádřilo více respondentů, než v případě hypermarketů. Až druhým nejdůležitějším faktorem byla příznivá vzdálenost. Tento faktor měl větší vliv u návštěvníků hypermarketů (67 %), kam lidé většinou jezdí za nákupem potravin a upřednostňují kratší vzdálenost, zatímco v případě obchodních center nehraje vzdálenost tak zásadní roli. Třetím nejdůležitějším faktorem byla cena zboží. I zde hraje cena zboží větší roli při rozhodování o výběru místa k nákupu u zákazníků hypermarketů (53 %), než u zákazníků obchodních center (21 %). Extrémem je poté procentuální výsledek u faktoru „cena zboží“ v případě hypermarketů Kaufland (včetně OC Karolina, jehož je hypermarket Kaufland součástí), kde tuto možnost volilo 87 % respondentů navštěvujících právě tento hypermarket. U Kauflandu hraje tedy faktor „cena zboží“ významnou, téměř až zásadní roli v jeho výběru zákazníkem. Nejméně důležitým ze čtyř faktorů byly akční slevy. I v tomto případě je tento faktor důležitější v případě výběru hypermarketu než obchodního centra. A také v tomto případě jej uvedla více než polovina respondentů navštěvujících některý z hypermarketů Kaufland. 22 % respondentů uvedlo také

minimálně jeden jiný důvod, který hraje roli v jejich rozhodování pro konkrétní hypermarket či obchodní centrum (viz. Obr. 3).



Obr. 3: Jiné faktory ovlivňující výběr OC a hypermarketů (zdroj: vlastní výzkum)

Nečastějším „jiným důvodem“ byl fakt, že se konkrétní hypermarket či obchodní centrum nachází na trase, kterou se respondent pohybuje po cestě do, nebo z práce, respektive školy v případě studentů. Tento důvod zmínila více než třetina respondentů, která v multikriteriálním výběru označila „jiný důvod“. Dalšími důvody byla například přítomnost multikina (16 % respondentů). Multikina se v Ostravě nacházejí v OC Futurum (Cinestar) a nově také v OC Forum Nová Karolina (Cinema City) a jedná se o jediná multikina v celém Moravskoslezském kraji. V případě OC Futurum rovnou 74 % respondentů, kteří se rozhodli uvést jiný důvod, zvolilo jako tento důvod právě přítomnost multikina. V případě OC Forum Nová Karolina tak učinilo 38 % takovýchto respondentů. Faktor, který také ovlivňuje rozhodování návštěvníků je non-stop otevírací doba, ta se však týká pouze dvou hypermarketů Tesco (jeden je součástí OC Galerie). Právě non – stop otevírací dobu uvedlo jako jiný důvod 47 % návštěvníků těchto dvou hypermarketů. Dalšími důvody, které ještě přesáhly 5% hranici odpovědí respondentů, kteří vybrali „jiný důvod“, byly dobrý spoj MHD a přítomnost oblíbené restaurace či kavárny.

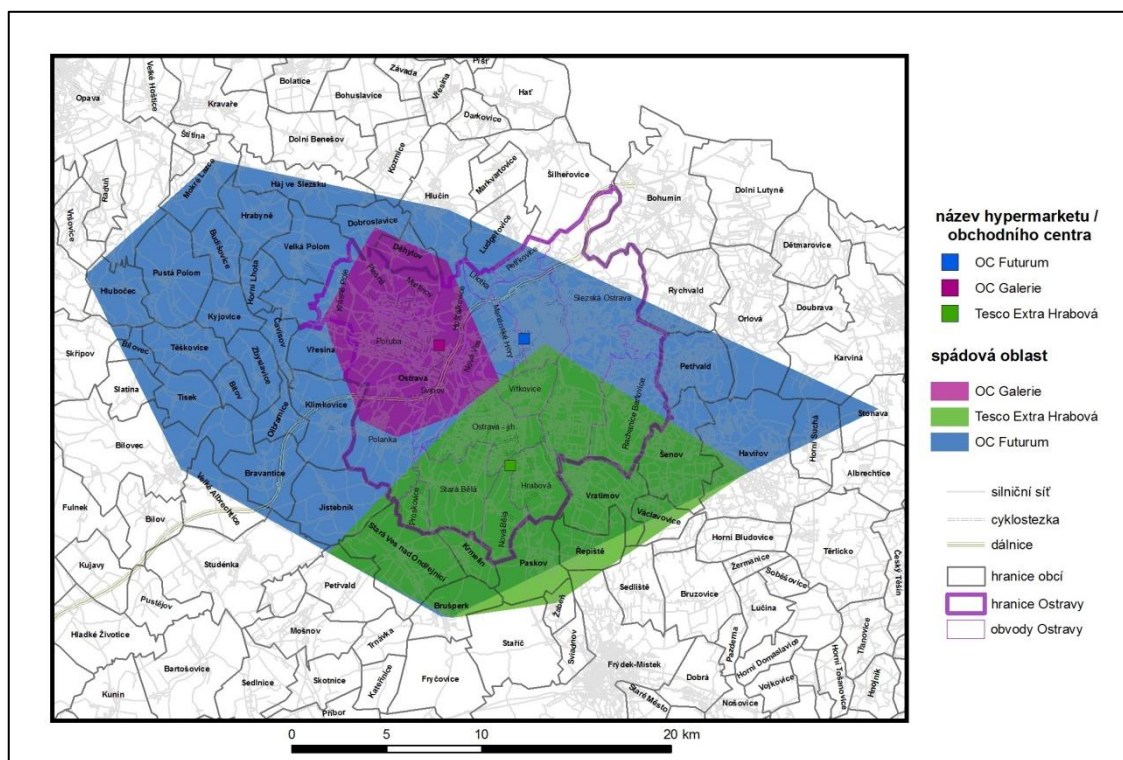
Respondenti také uváděli dva obchody, kvůli kterým do obchodního centra přijeli primárně (co se týká hypermarketů, tak jen v případě, že objekt obsahoval další menší prodejny). Pouhých 28 % respondentů, kteří navštěvují obchodní centra, uvedlo jako jeden

z těchto obchodů hypermarket (v tomto čísle není započteno OC Laso, jehož součástí hypermarket není). Zajímavé je také, že 20 % respondentů uvádí jako jeden z obchodů, které jezdí navštěvovat do Shopping Parku švédského prodejce nábytku IKEA. Toto zjištění je však pochopitelné vzhledem k faktu, že se IKEA na území České republiky vyskytuje pouze na čtyřech místech – 2x v Praze, jednou v Brně a právě v Ostravě.

Ve srovnání s literaturou se liší výsledky u hypermarketů a obchodních center. V případě hypermarketů vyšly faktory v přesném pořadí jako v literatuře, s tím že pro 67 % respondentů je skutečně nejdůležitější vzdálenost, pro 53 % cena zboží, pro 49 % výběr zboží a pro 35 % případné akční slevy. U obchodních center byla situace odlišná, nejdůležitějším faktorem je zde výběr zboží (62 % respondentů) a až poté vzdálenost (44 %), zbylé faktory už nehrají výraznou roli.

6. Spádovost obchodních center a hypermarketů v Ostravě

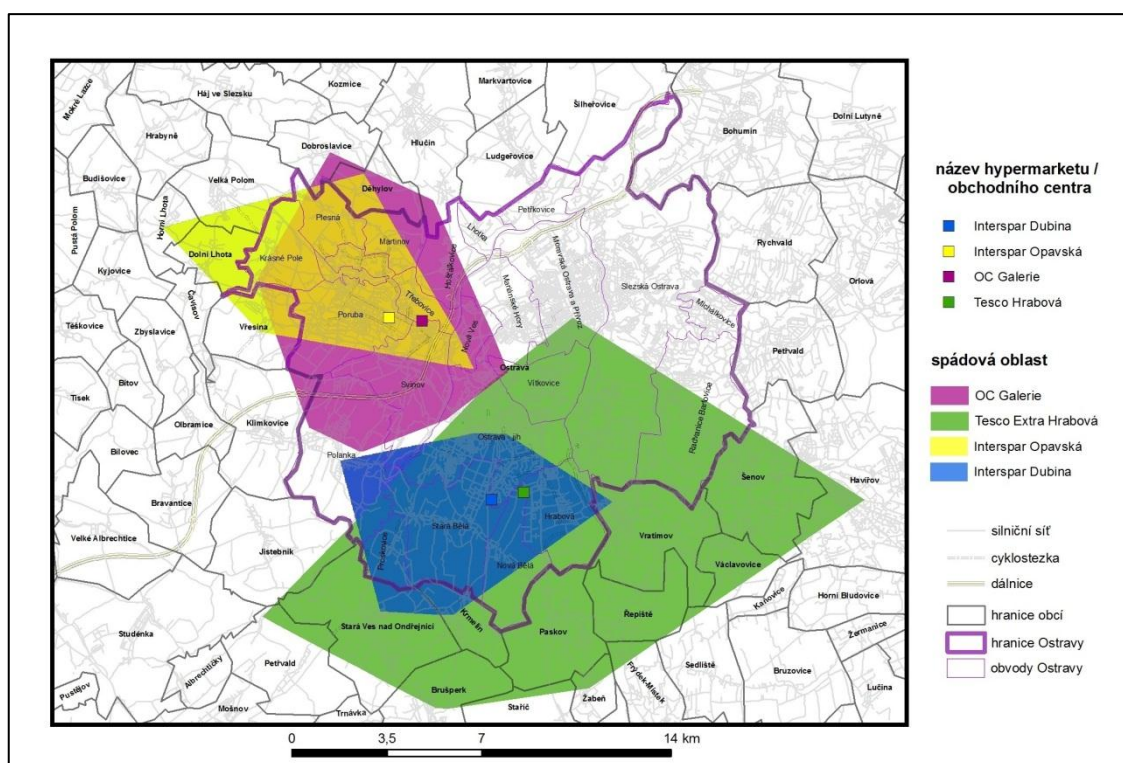
Na území města Ostravy se nachází 12 vybraných hypermarketů nebo obchodních center s přílehlými retail parky. Tříkrát se v Ostravě vyskytuje hypermarket Tesco, jednou jako Tesco Extra v Hrabové, dvakrát se jedná o hypermarket v obchodních centrech Galerie respektive Futurum. Spádové oblasti těchto tří obchodních zařízení pokrývají celé území města Ostravy i oblasti za jeho hranicemi, hypermarket Tesco Extra v obvodu Hrabová obsluhuje jihovýchodní část města včetně přílehlých obcí, OC Galerie severozápadní a OC Futurum poté prakticky celou Ostravu i podstatnou část regionu, což je kromě přítomnosti hypermarketu Tesco způsobeno také koncentrací velkého množství značek a do března 2012 (otevření OC Forum Nová Karolina) se zde nacházelo jediné multikino v Moravskoslezském kraji.



Obr. 4: Porovnání spádových oblastí hypermarketů Tesco a OC, kterých je součástí (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

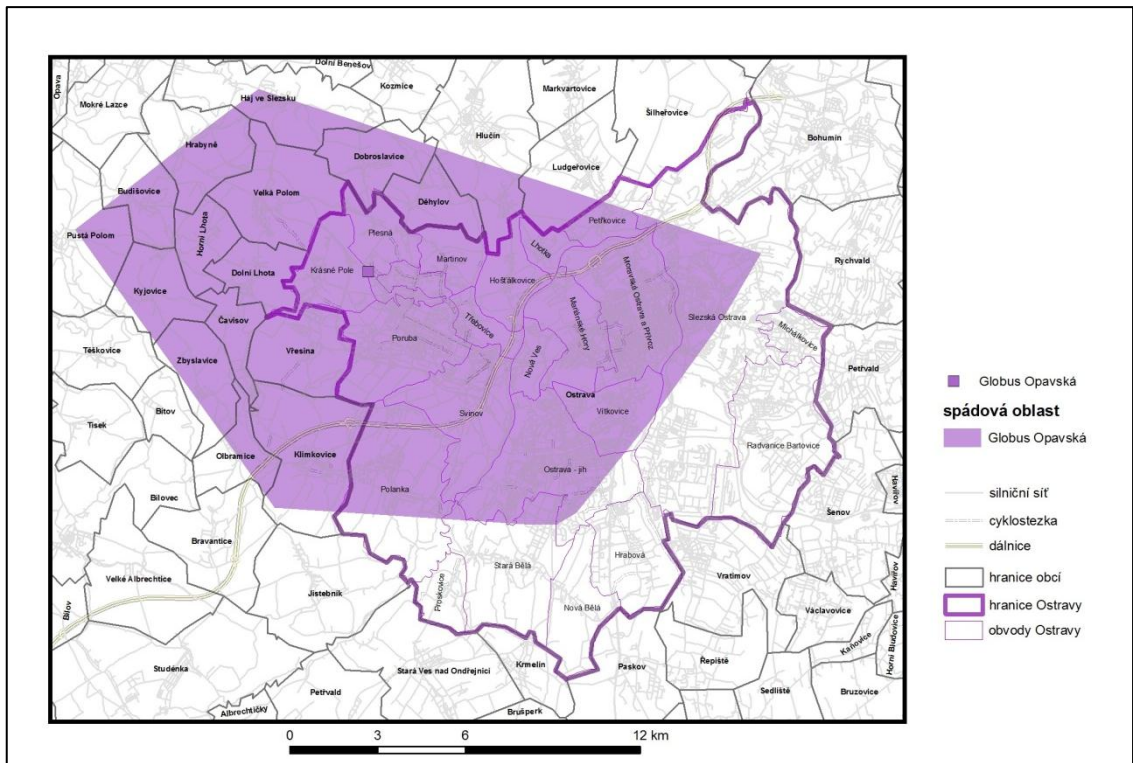
Zajímavý je také fakt, že v bezprostřední blízkosti hypermarketu Tesco Extra Hrabová a OC Galerie, jehož je hypermarket Tesco součástí, se vyskytují dva ostravské hypermarkety Interspar. Tesco Extra Hrabová a Interspar Dubina jsou jedinými hypermarkety v jižní části města, čemuž odpovídají také oblasti, ze kterých se sjíždí zákazníci. Zatímco spádová oblast Intersparu Dubina pokrývá výhradně jižní sídliště, působnost Tesca Extra v Hrabové spadá až za jižní hranici města směrem k Frýdku – Místku a také severně směrem k centru Ostravy a

východně k Havířovu. V případě těchto dvou hypermarketů jsou spádové oblasti ovlivněny především množstvím nabízeného zboží, protože sortiment Tesca Extra v Hrabové se neustále rozšiřuje, zatímco v případě Intersparu Dubina se jedná o opačný případ. Tento faktor je v případě těchto dvou hypermarketů natolik důležitý, že je spádová oblast Tesca Extra výrazně větší i přes značně lepší dopravní obslužnost Intersparu. V severozápadní části města vedle sebe stojí OC Galerie s hypermarketem Tesco a Interspar Porubská. Zde jsou spádové oblasti podobné, ale OC Galerie zahrnuje i jižní části Poruby a Svinov, což je opět způsobeno výběrem zboží, zatímco Interspar, který takovou šíří sortimentu nedisponuje, má v tomto území konkurenci v podobě Kauflandu. Hypermarkety Interspar jsou poté navštěvovány především zákazníky ze západní poloviny města.



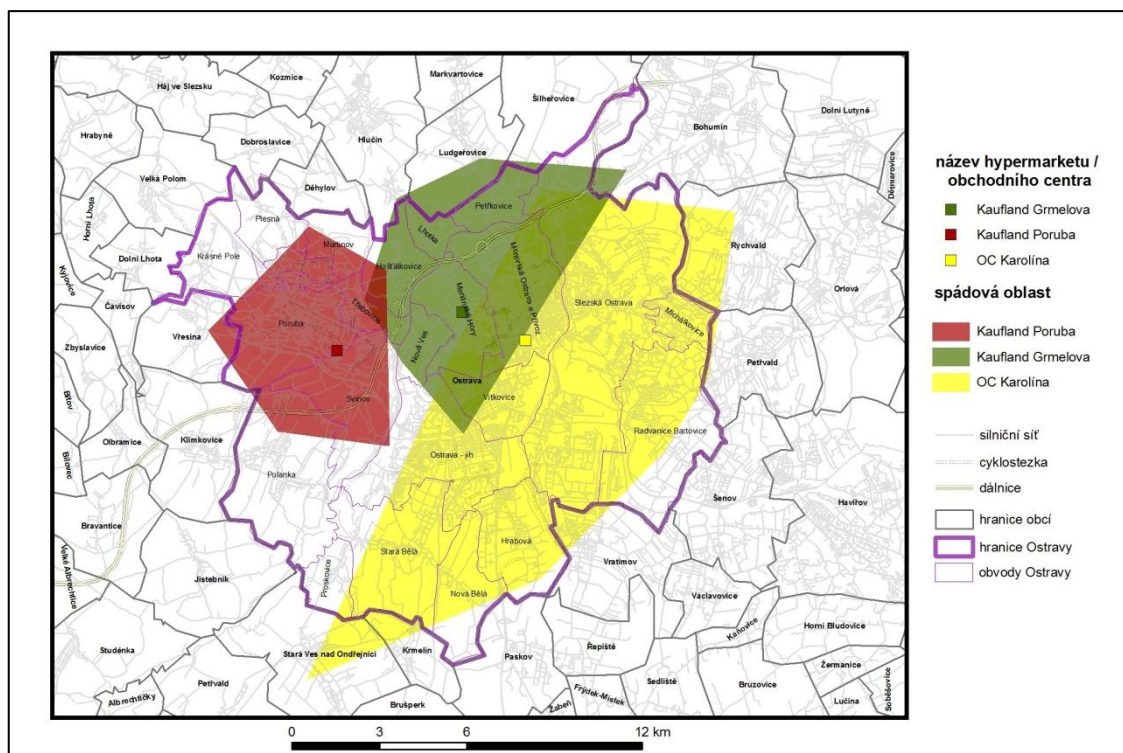
Obr. 5: Porovnání spádových oblastí sousedících hypermarketů Interspar a Tesco (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

Specifickou pozici v rámci spádovosti má v Ostravě hypermarket Globus. Ten je umístěn na periférii města v severozápadním cípu Ostravy směrem na Opavu a právě z této oblasti je velké množství zákazníků. Návštěvníci Globusu jsou však kvůli specifickému a variabilnímu sortimentu rozmístěni ve velké části Ostravy v místech s největší hustotou zalidnění, takže jeho spádová oblast pokrývá část centra města, jižních sídlišť a výrazně také právě severozápadní území za hranicemi Ostravy ve směru na Opavu.



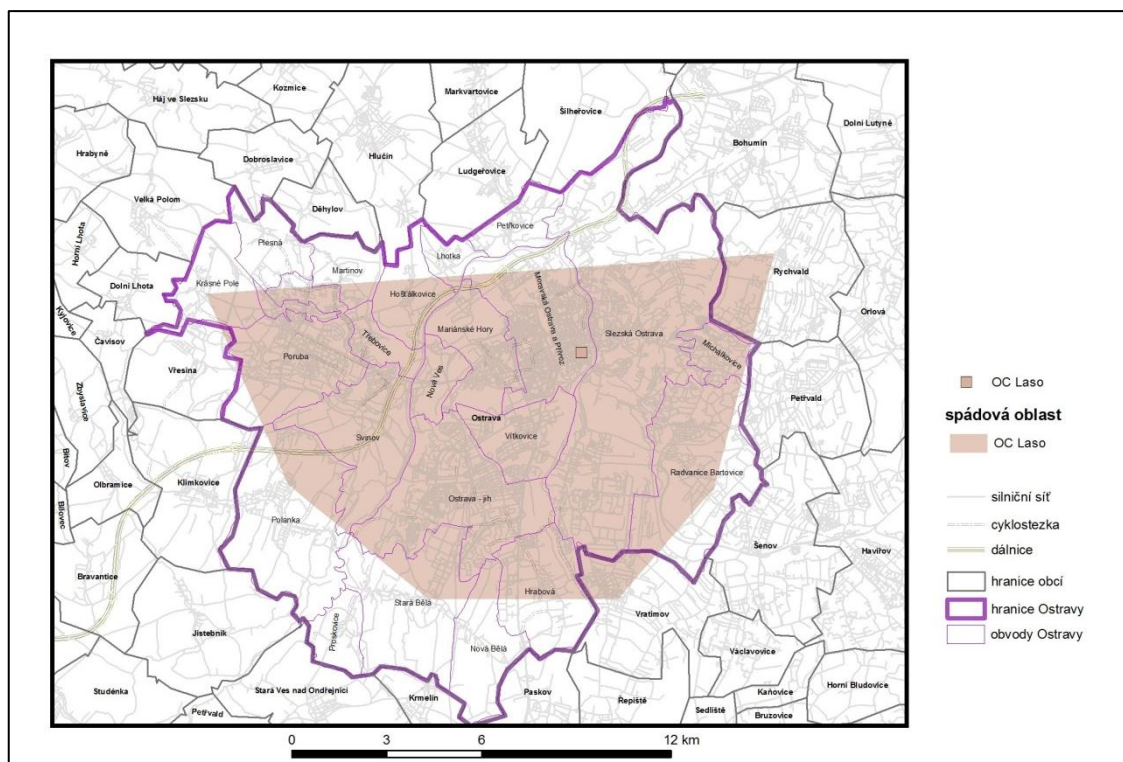
Obr. 6: Spádová oblast hypermarketu Globus Opavská (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

Na tři spádové oblasti se dá rozdělit Ostrava v případě hypermarketů Kaufland. V západní části města se nachází Kaufland v obvodu Poruba. Do tohoto hypermarketu dojíždějí zákazníci převážně z okolních obvodů, protože ve středu města se nachází další dva Kauflandy – Grmelova a poté Kaufland, který je součástí OC Karolina. Do tohoto obchodního centra se sjíždějí lidé prakticky z celé východní poloviny města včetně nejlidnatějších jižních sídlišť, neboť se jedná o nejbližší a po silnici I/56 nejsnadněji dostupný Kaufland. Území mezi Kauflandem Poruba a OC Karolina vyplňuje spádová oblast Kauflandu Grmelova, kam se sjíždí zákazníci hlavně ze severní části města. Spádové oblasti Kauflandu jsou ovlivněny převážně cenou zboží, a proto si takto rozdělují prakticky celé území Ostravy bez výraznějších překryvů spádových oblastí.



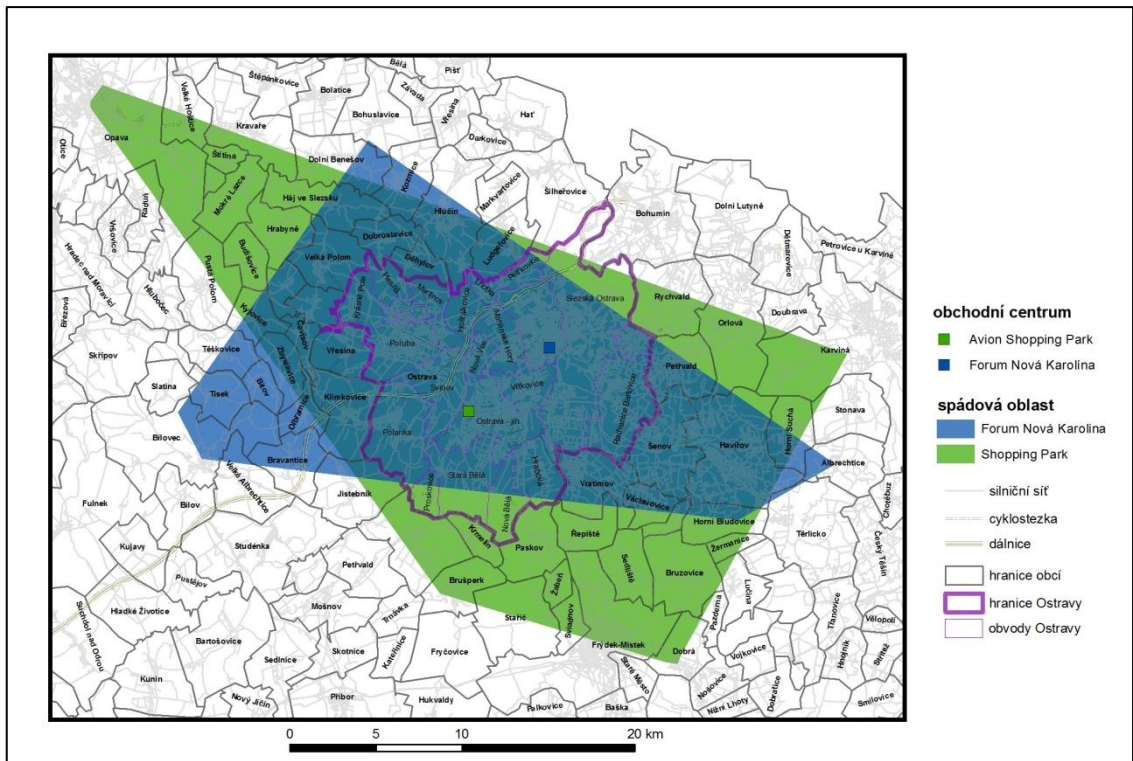
Obr. 7: Porovnání spádových oblastí hypermarketů Kaufland a OC, jehož je součástí (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

Dalším obchodním centrem, které má specifickou pozici je OC Laso. Jedná se o obchodní centrum, umístěné přímo v centru města, kde je lokalizováno velké množství kanceláří. Spádová oblast OC Lasa je ovlivněna tím, že jej navštěvuje velké množství lidí pracujících právě v centru, kteří mají bydliště v jiné části města či jiné obci a Laso navštěvují kvůli běžným nákupům po cestě z / do práce. Spádový region OC Laso tedy z tohoto důvodu pokrývá velkou část území Ostravy.



Obr. 8: Spádová oblast obchodního centra Laso (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

Největšími obchodními centry v Ostravě jsou Avion Shopping Park a Forum Nová Karolina. Jejich velikost a množství nabízeného sortimentu a služeb také výrazně ovlivňuje jejich spádovou oblast. Obě dvě přitahují zákazníky z celého regionu díky své atraktivitě či unikátním obchodům, jako je například IKEA v Shopping Parku, nebo kavárna Starbucks, jejíž pobočka ve Foru Nová Karolina je jedinou mimopražskou. Zásadní rozdíl mezi těmito dvěma centry je v tom, že Avion Shopping Park funguje v Ostravě od roku 2001 a jeho spádová oblast je ustálená, zatímco obchodní centrum Forum Nová Karolina mělo datum otevření 22. března 2012 (*iDnes.cz, 2012*), takže se jeho spádová oblast bude s velkou pravděpodobností ještě měnit a ustálí se až postupem času.



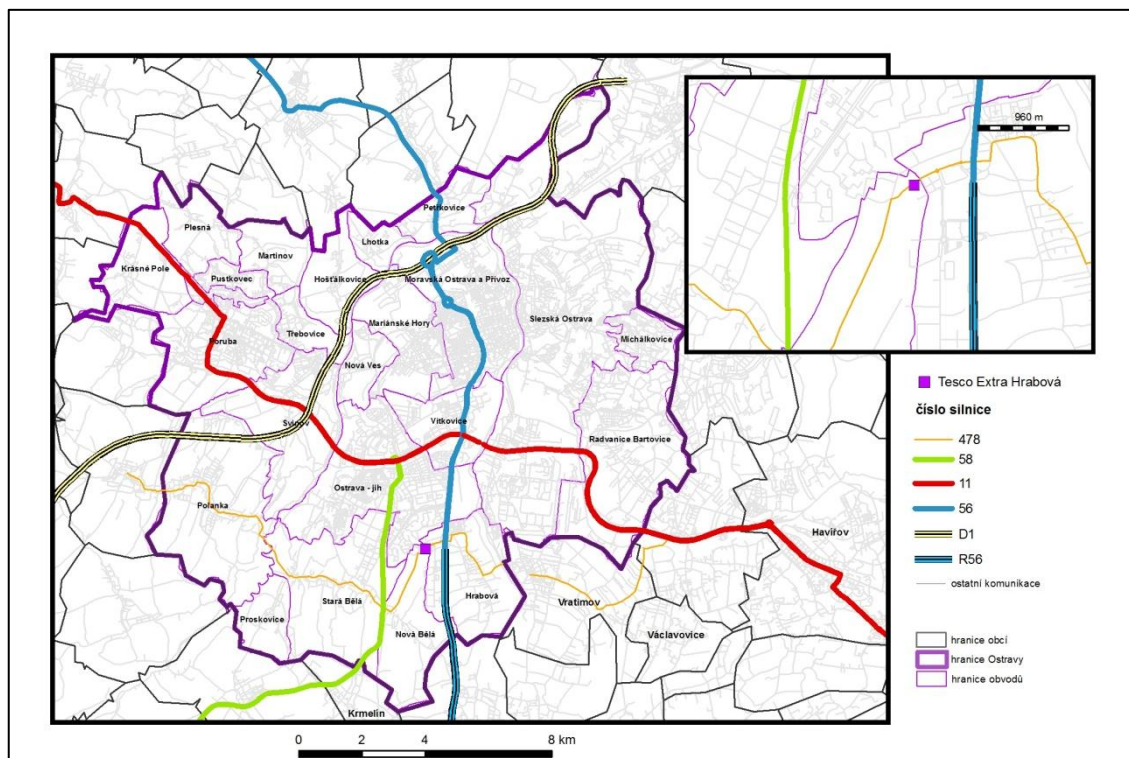
Obr. 9: Porovnání spádových oblastí obchodních center Forum Nová Karolina a Avion Shopping Park (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7. Analýza dopravní dostupnosti

7.1. Hypermarket Tesco Extra Hrabová

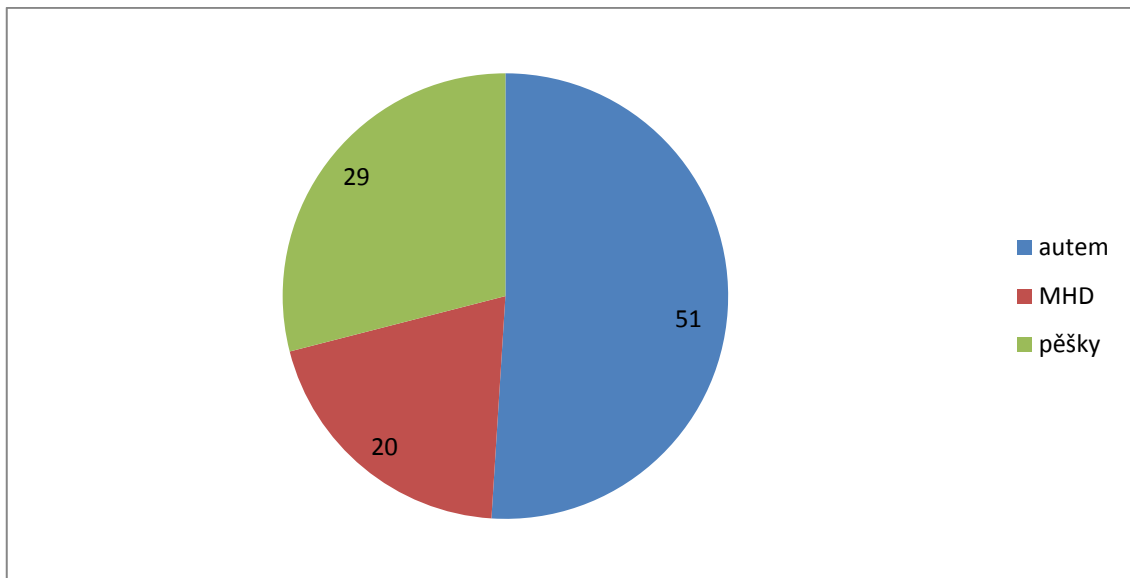
7.1.1. Poloha

Tesco Extra Hrabová je hypermarketem, který se nachází na periferii města Ostravy na rozhraní obvodů Hrabová, Ostrava – Jih a Nová Bělá. Důležitá je pro dopravní dostupnost hypermarketu blízkost několika důležitých komunikací. Hypermarket leží u silnice II/478, která spojuje jižní části Ostravy s dálnicí D1 na západě a s Havířovem na východě. Tato silnice poté v bezprostřední blízkosti hypermarketu křížuje čtyřproudou komunikaci I/56, která je důležitou spojnicí dálnice D1 s centrem města a jižním okrajem Ostravy, za níž pokračuje směrem na Frýdek – Místek jako R56. Další důležitou komunikací, která se nachází v blízkosti hypermarketu, je silnice I/58, která taktéž křížuje silnici II/478 a je spojnicí Ostravy s Příborem a mošnovským letištěm. Silnice první tříd č. 56 i 58 jsou napojeny na důležitou komunikaci I/11, která vede od východu z Havířova přes západní část města směrem na Opavu a prochází nejlidnatějšími částmi Ostravy.



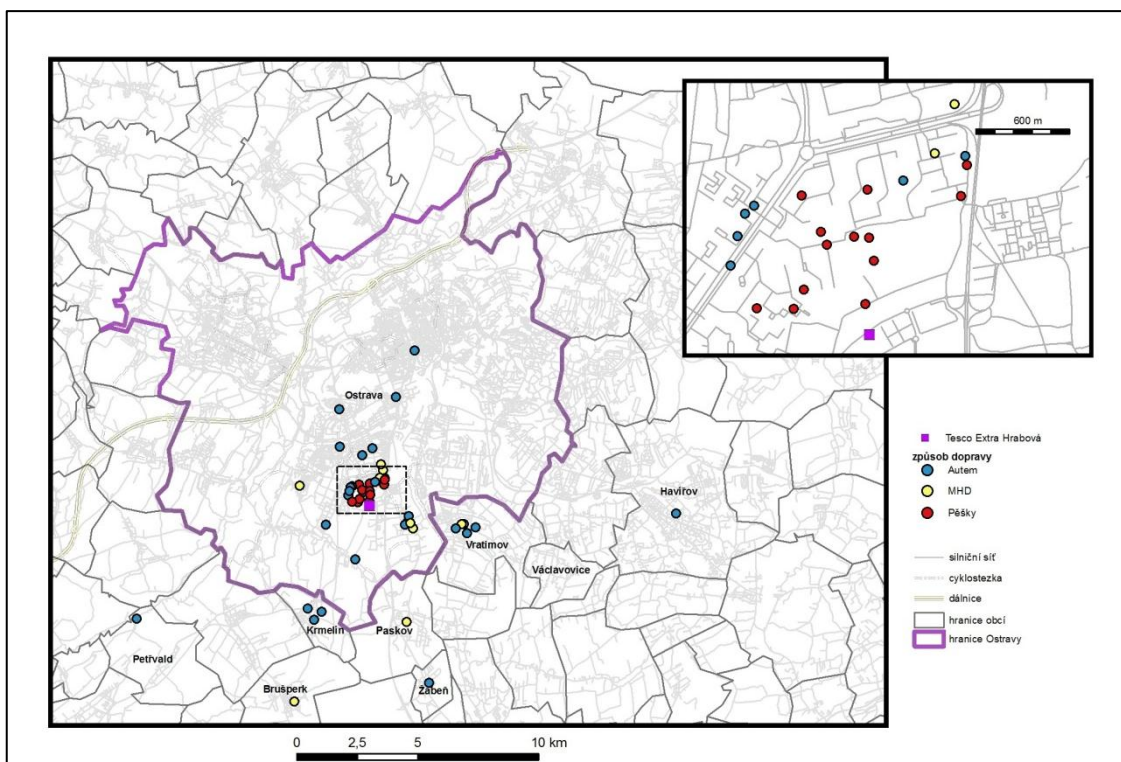
Obr. 10: Poloha hypermarketu Tesco Extra Hrabová (zdroj: mapové podklady pro ArcGIS 10)

7.1.2. Způsob dopravy



Obr. 11: Způsob dopravy zákazníků hypermarketu Tesco Extra Hrabová (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Nejvíce zákazníků se dle závěrů z dotazníkového šetření dopravuje do hypermarketu autem, což je dáno především polohou hypermarketu na okraji města v blízkosti významných komunikací, navíc se před hypermarketem nachází velkokapacitní parkoviště. Druhým nejrozšířenějším způsobem je pěší doprava, kterou preferují lidé bydlící převážně v blízkosti hypermarketu, tedy na sídlištích Dubina, Hrabůvka a Bělský Les, odkud je snadno a bezpečně dostupný pěší chůzí. Hromadnou dopravu využívá pouze 20 % dotazovaných zákazníků z toho někteří i zpoza hranice města. Nízké procento návštěvníků hypermarketu dopravujících se hromadnou dopravou je pravěpodobně způsobeno nízkým množstvím linek, které jej obsluhují. Pokud se již zákazníci dopravují do hypermarketu hromadnou dopravou, tak většina z nich využívá linky MHD Dopravního podniku Ostrava. Zákazníci z Paskova a Brušperka musejí využívat služeb soukromého dopravce.



Obr. 12: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků hypermarketu Tesco Extra Hrabová (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.1.3. Dopravní dostupnost

Čas pro dojížděku resppektive docházku k hypermarketu byl rozdělen do sedmi intervalů po pěti minutách. Většina zákazníků, kteří dojíždějí automobilem nebo hromadnou dopravou, se nachází v intervalu 5–10 minut dojížděky k hypermarketu. U pěší dopravy je situace odlišná, čas docházky je v tomto případě u většiny případů mezi 15ti a 25ti minutami (viz tab. 3).

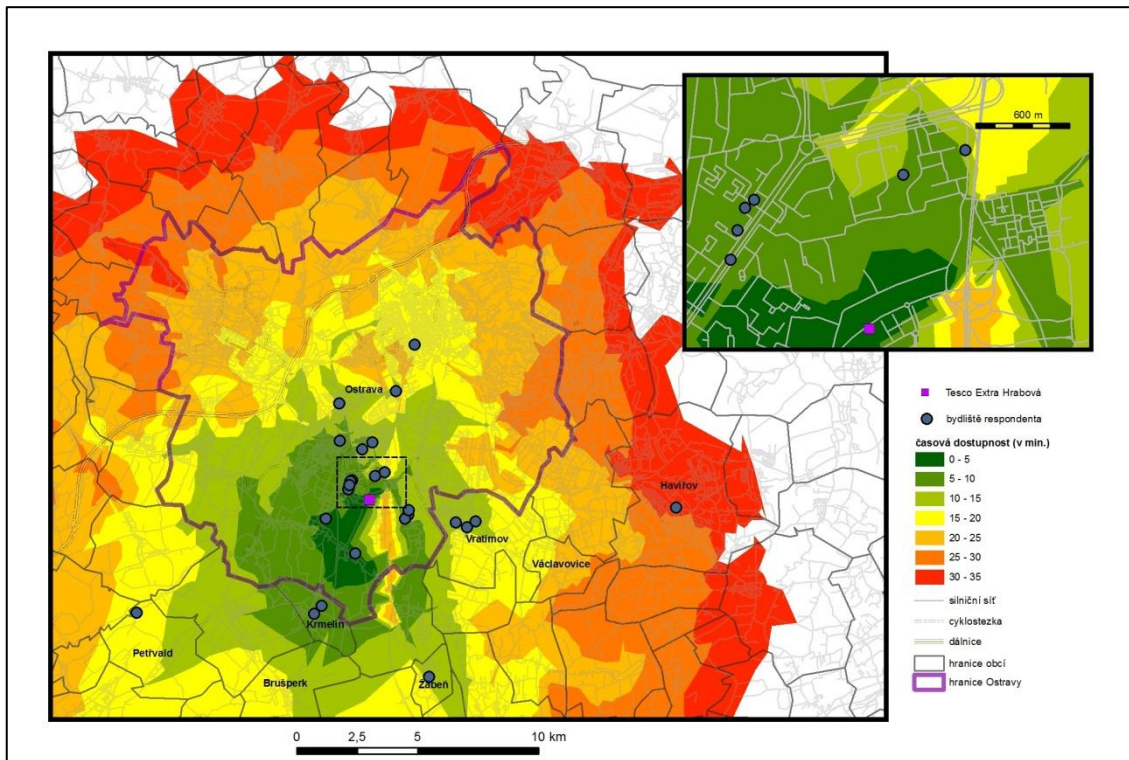
Tab. 3: Čas dojížděky (docházky) do hypermarketu Tesco Extra Hrabová (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	4,1	8	0,0	0
5 - 10	42,9	56	7,1	60
10 - 15	16,3	20	7,1	20
15 - 20	16,3	12	28,6	10
20 - 25	12,2	0	35,7	10
25 - 30	4,1	0	14,3	0
30 - 35	4,1	4	7,1	0

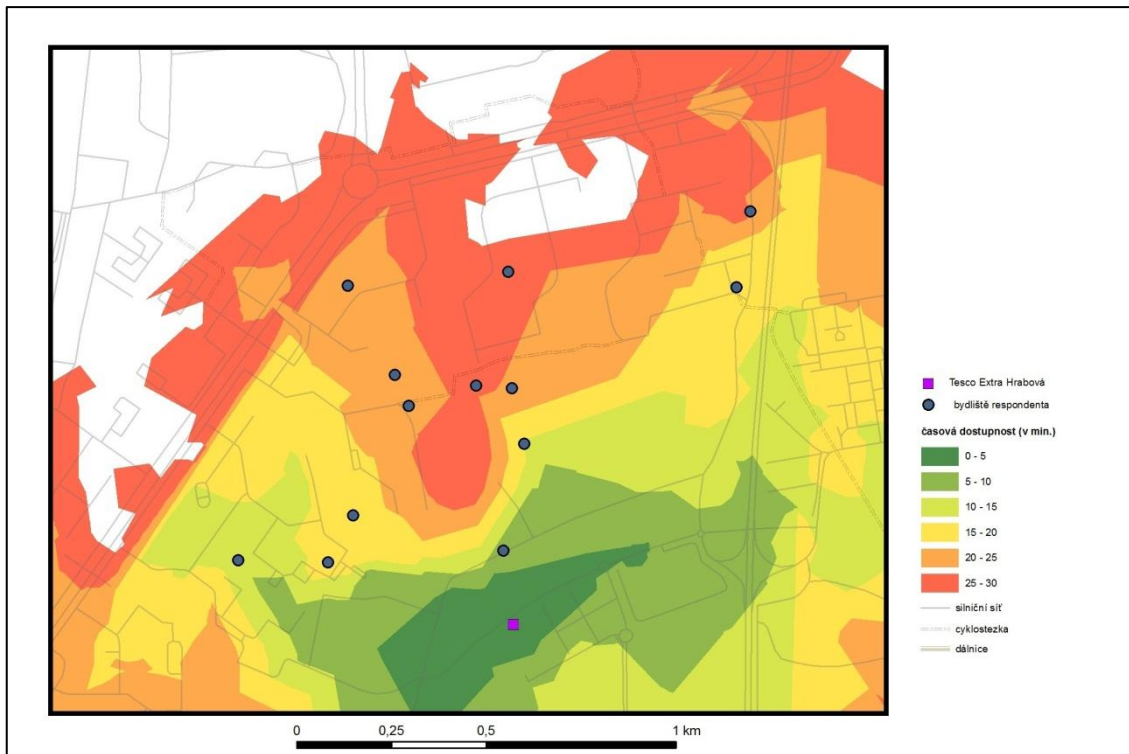
(zdroj: vlastní výzkum)

Z dotazníkové šetření vyplynulo, že drtivá většina respondentů dopravujících se do hypermarketu hromadnou dopravou, využívá pro přepravu autobusovou linku č. 41. s cílovou zastávkou Hrabová Tesco přímo před hypermarketem. Pouze respondeti bydlící v obcích Brušperk a Paskov používající k přepravě do Tesca Hrabová hromadnou dopravu využívají

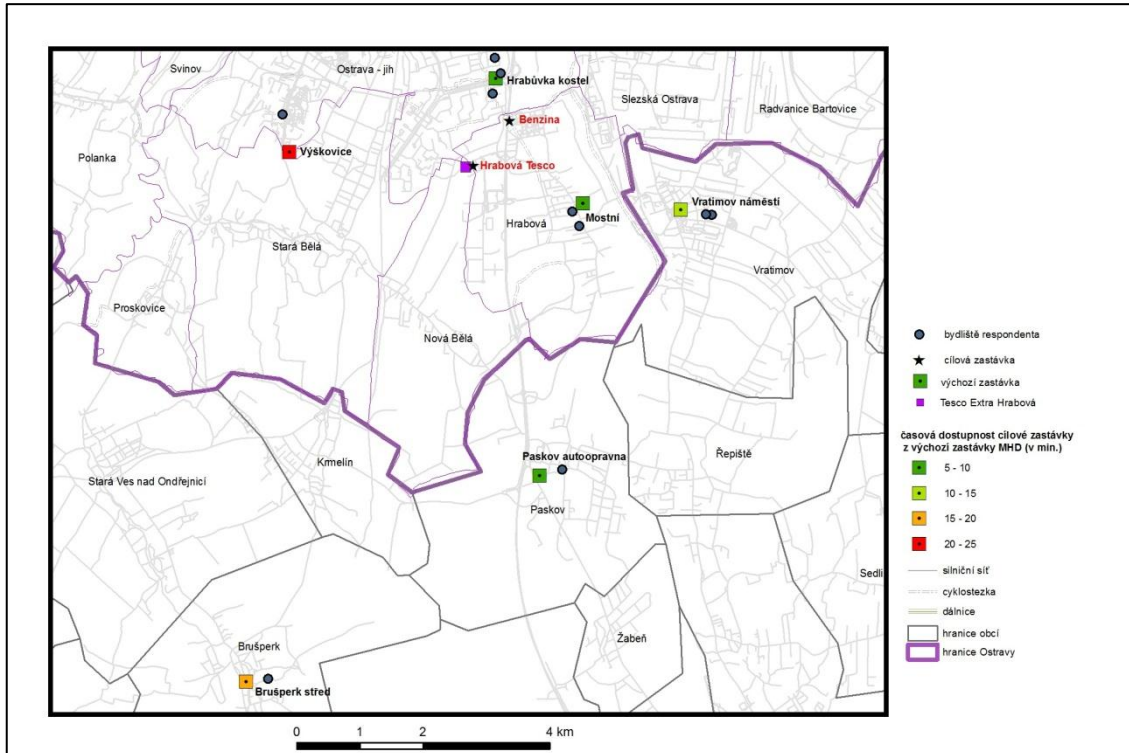
jiného dopravce – Veolia Transport. Tyto autobusy staví na zastávce Hrabůvka – Benzina, která je od hypermarketu vzdálena ještě deset minut chůze, nebo je zde možnost přesehnout na autobus MHD č. 41. Celkově obsluhují zastávku Hrabová Tesco pouze tři linky č. 41, 48 a 55, což způsobuje větší preferenci automobilové dopravy na úkor hromadné. Výhodou autobusů Dopravního podniku Ostrava je, že počet spojů je shodný jak v pracovní dny, tak o víkendu, zatímco v případě soukromých dopravců je poloviční.



Obr. 13: Časová dostupnost hypermarketu Tesco Extra Hrabová autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 14: Časová dostupnost hypermarketu Tesco Extra Hrabová pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

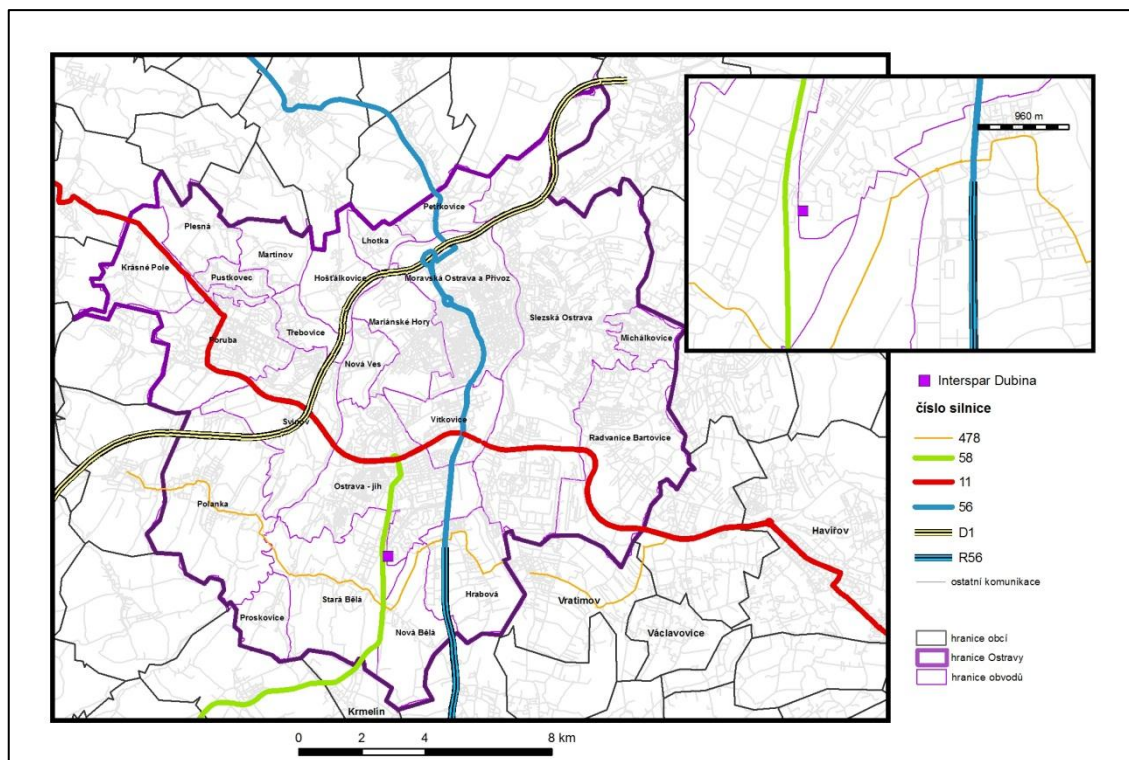


Obr. 15: Časová dostupnost hypermarketu Tesco Extra Hrabová MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum; IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.2. Hypermarket Interspar Dubina

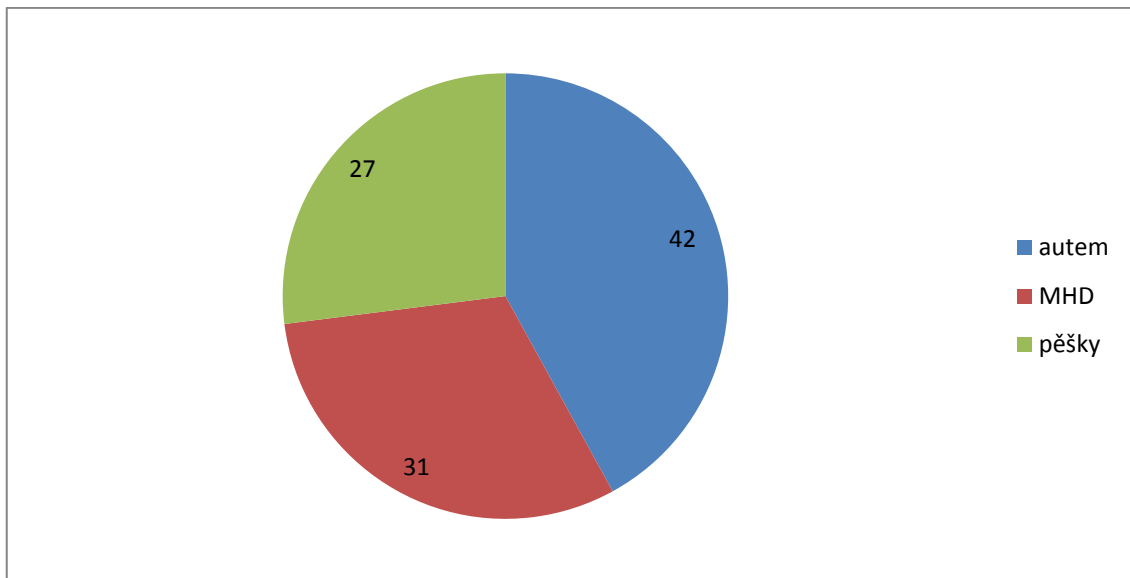
7.2.1. Poloha

Jelikož se hypermarket Interspar Dubina nachází v blízkosti Tesca Extra Hrabová, je jejich poloha v rámci silniční sítě velice podobná. Interspar Dubina se nachází za jižním okrajem obvodu Ostrava – Jih na sídlišti Dubina na hranici s obvodem Stará Bělá. Parkoviště hypermarketu je přímo napojeno na komunikaci I/58 ve směru na mošnovské letiště a Příbor. Silnice II/478 poté propojuje komunikaci I/58 se silnicí I/56 (respektive R56), která je důležitou spojnicí dálnice D1, centra města a Frýdku – Místku.



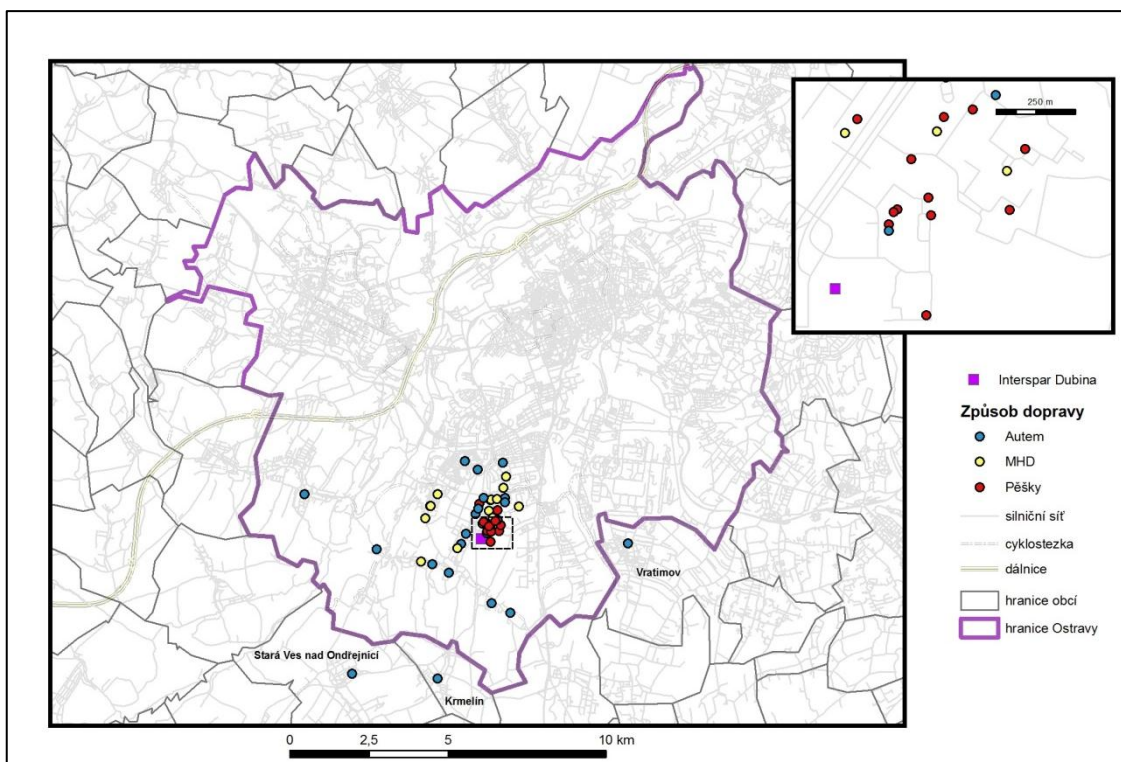
Obr. 16: Poloha hypermarketu Interspar Dubina (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.2.2. Způsob dopravy



Obr. 17: Způsob dopravy zákazníků hypermarketu Interspar Dubina (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Autem se do hypermarketu Interspar Dubina dopravuje 42 % zákazníků většinou z oblastí, které jsou vzdálenější, nebo hůře dostupné MHD a pěšky (např. Stará Bělá, Stará Ves nad Ondřejnicí, Polanka, Krmelín). Pěších návštěvníků je 27 % dotazovaných respondentů, kteří mají bydliště převážně v okolních sídlištích Dubina a Bělský Les a hypermarket je pro ně takto snadno dostupný. Městskou hromadnou dopravu využívá necelá třetina respondentů, což je způsobeno kvalitní obsluhností tramvajemi a autobusy Dopravního podniku Ostrava s dostatečným počtem spojů.



Obr. 18: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků hypermarketu Interspar Dubina (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.2.3. Dopravní dostupnost

V případě hypermarketu Interspar Dubina byl čas dojížděky a docházky k hypermarketu rozdělen do čtyř intervalů po pěti minutách. Většina návštěvníků, kteří se dopravují autem nebo MHD, se nachází v intervalech 0 – 5 minut. (77,3 % a 68,8 %). Zákazníci, kteří se dopravují pěší dopravou, se pak většinou nacházejí v intervalu 5 – 10 a 10 - 15 minut docházky (viz tab. 4).

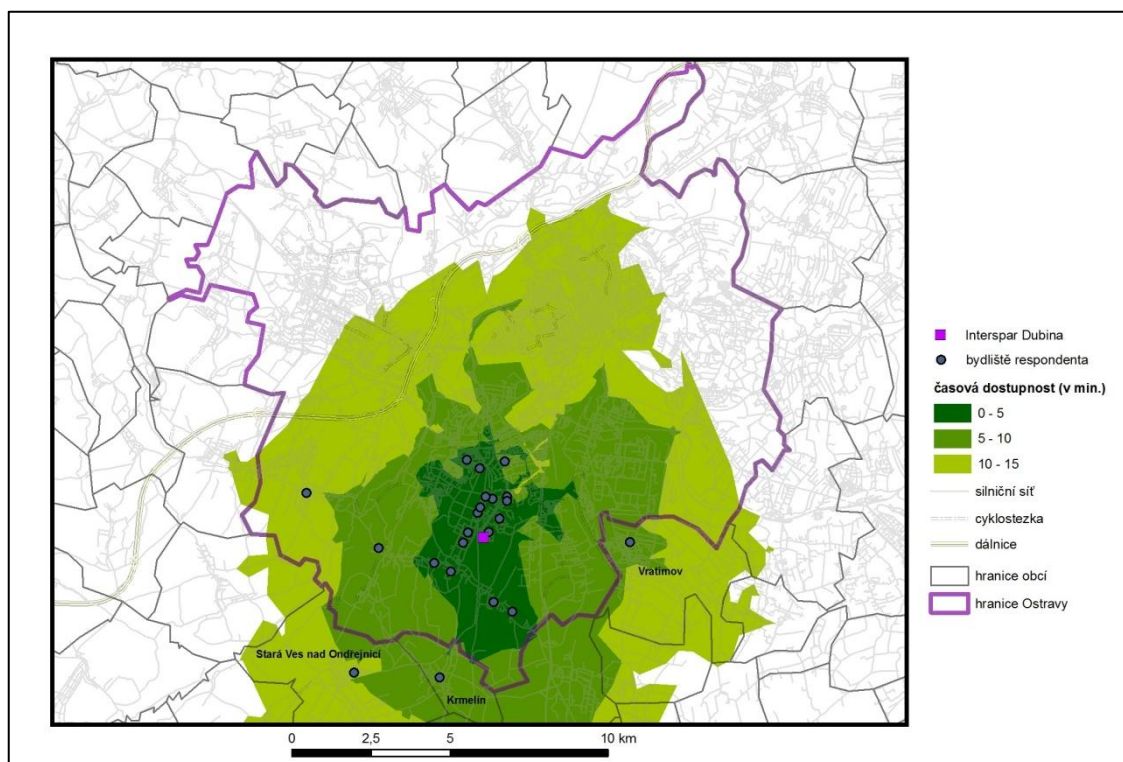
Tab. 4: Čas dojížděky (docházky) do hypermarketu Interspar Dubina (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	53,8	77,3	0,0	68,8
5 - 10	25,0	13,6	35,7	31,3
10 - 15	15,4	9,1	42,9	0,0
15 - 20	5,8	0,0	21,4	0,0

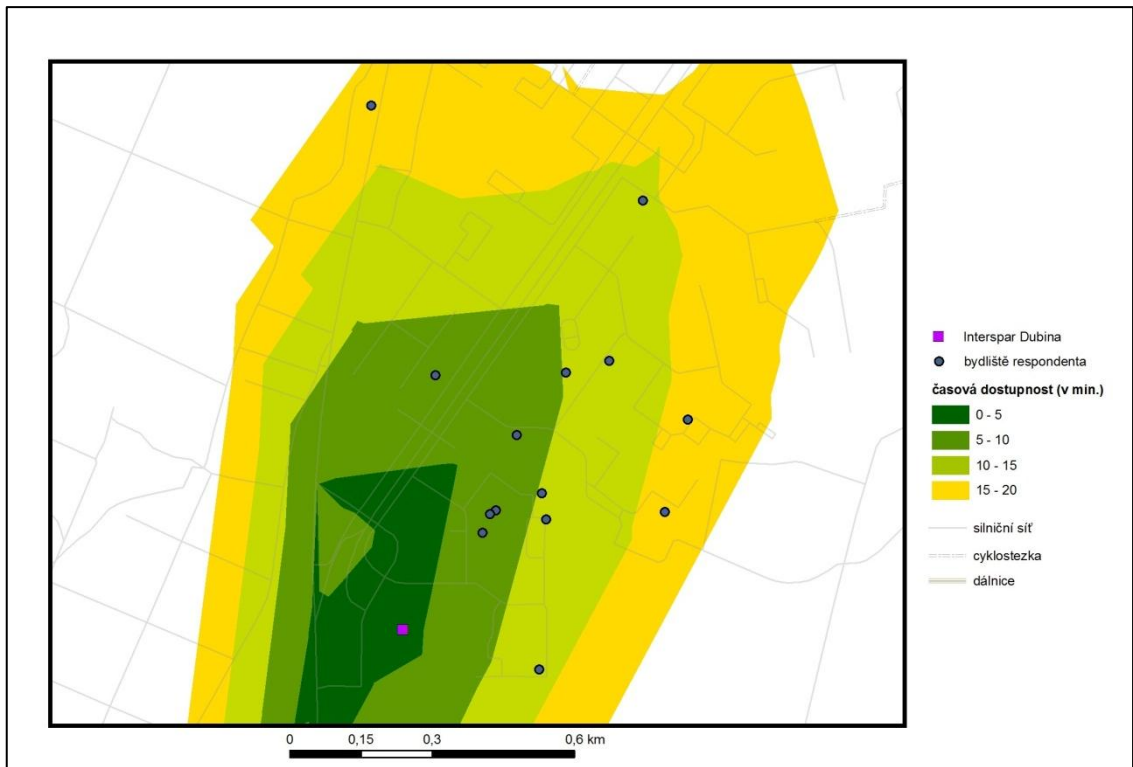
(zdroj: vlastní výzkum)

Pro dostupnost městskou hromadnou dopravou je zásadní přítomnost zastávky Dubina Interspar, která byla vybudována speciálně z důvodu přítomnosti hypermarketu a zlepšení jeho dopravní dostupnosti. Zastavují zde tramvajové linky č. 1, 3, 10, 12 a 17 (+ noční linky č. 18 a 19), které zde dojíždějí ze všech částí Ostravy. Z autobusových spojů je zastávka obsluhována

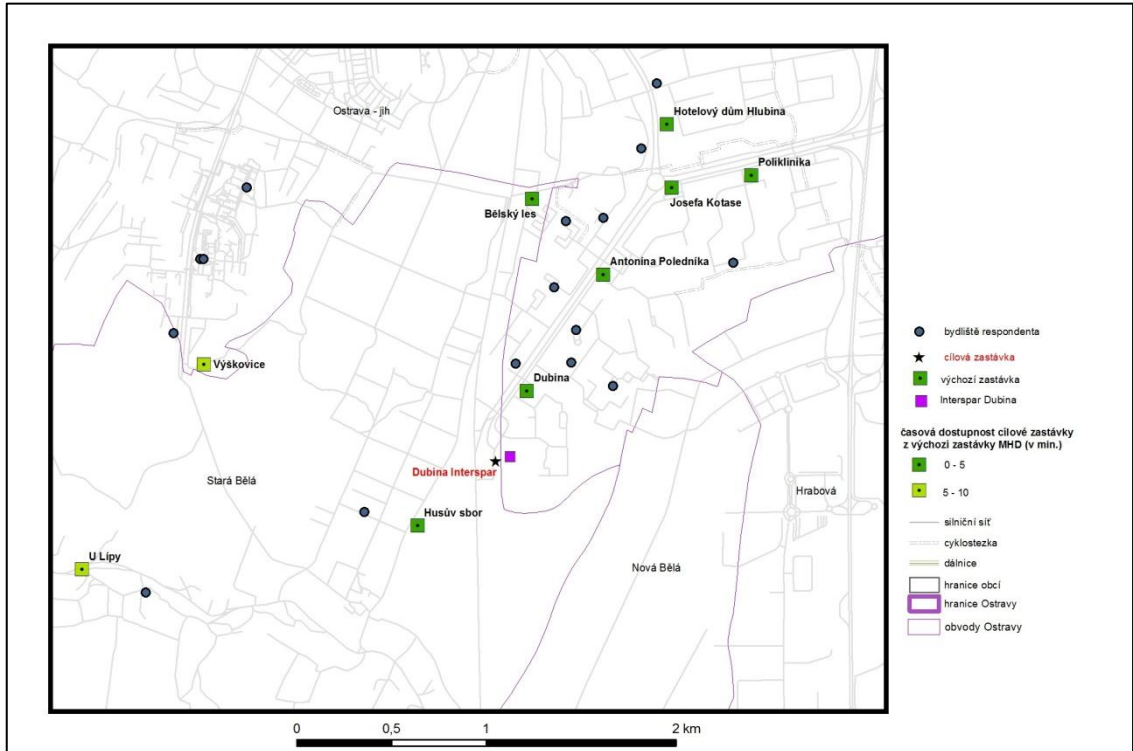
linkami č. 26, 55, 59. Většina dotazovaných respondentů má v těsné blízkosti svého bydliště zastávku MHD, jediný problém je na sídlišti Výškovice, odkud odjíždí jediný přímý autobusový spoj linky č. 55 ze stejnojmenné zastávky, která se však nachází na jižním okraji sídliště a respondenti ze vzdálenější části Výškovic se k ní musí dostávat tramvajemi MHD nebo pěšky.



Obr. 19: Časová dostupnost hypermarketu Interspar Dubina autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 20: Časová dostupnost hypermarketu Interspar Dubina pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

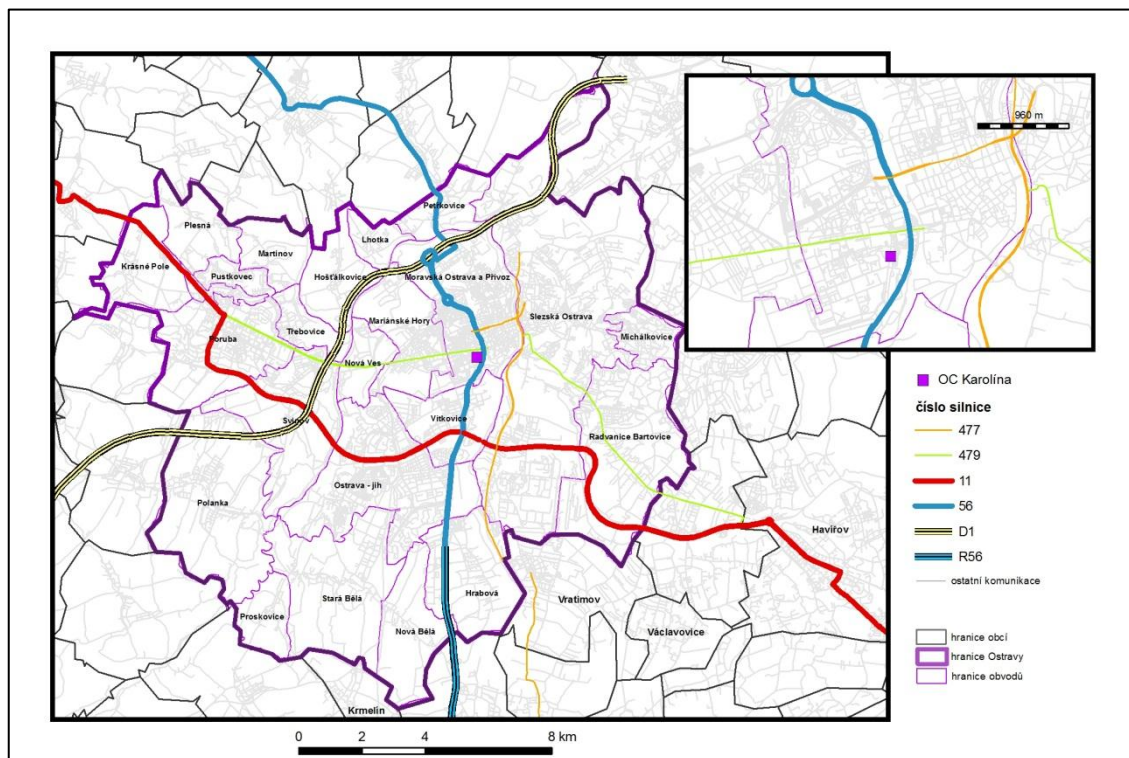


Obr. 21: Časová dostupnost hypermarketu Interspar Dubina MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.3. Obchodní centrum Karolína

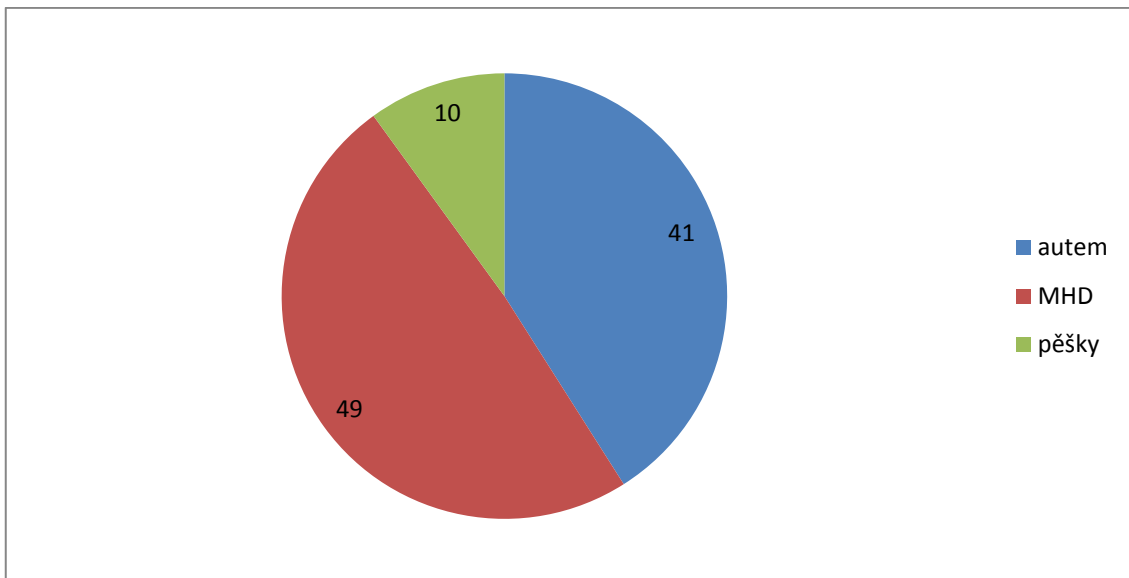
7.3.1. Poloha

Obchodní centrum Karolína se nachází v obvodu Morvská Ostrava a Přívoz na důležité křižovatce komunikace první třídy č. 56, která spojuje dálnici D1 s centrem města a Frýdkem – Místkem (v úseku Ostrava – Frýdek – Místek už jako R56), a silnice druhé třídy č. 479, jež je spojnicí Havířova, centra Ostravy a Poruby, kde se připojuje k silnici I/11 vedoucí směrem na Opavu. Zásadní význam má pro OC Karolína právě silnice I/56, v jejíž bezprostřední blízkosti se obchodní centrum nachází, protože se po ní rychle dostanou zákazníci ze sídliště na jihu města a značně usnadňuje dopravu do centra města i k samotnému obchodnímu centru a křížuje komunikaci I/11, která obsluhuje sídliště Výškovice a Zábřeh.



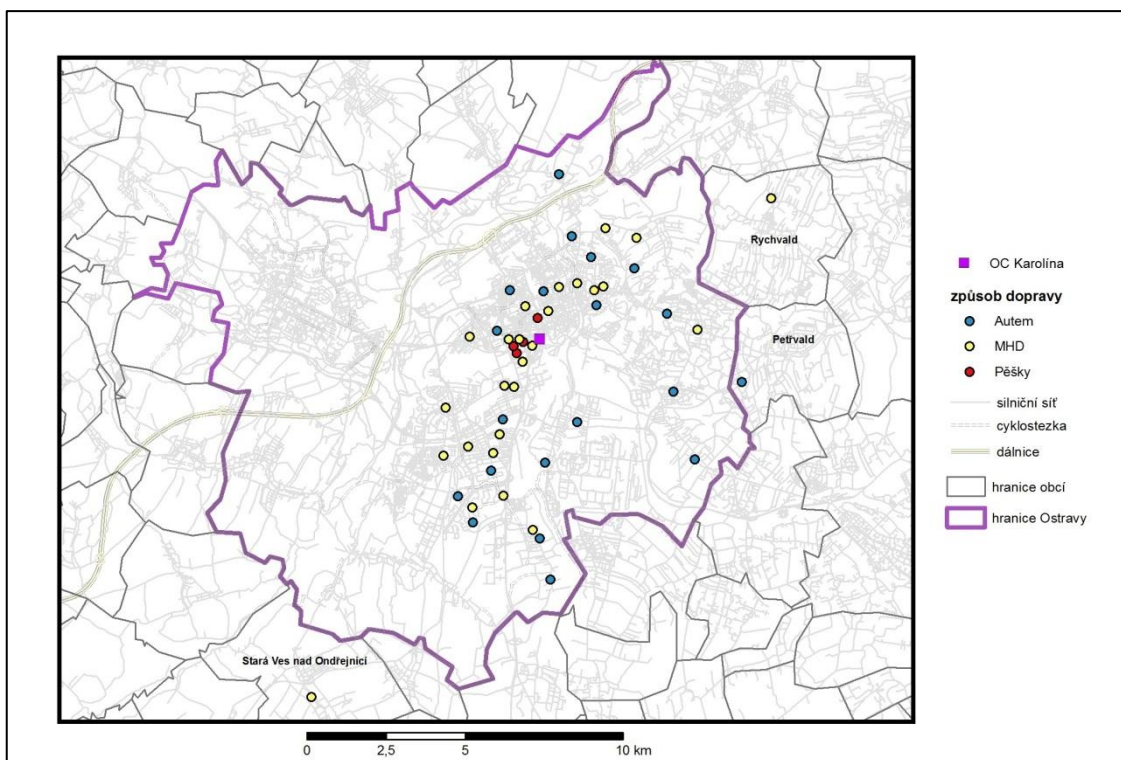
Obr. 22: Poloha obchodního centra Karolína (zdroj: mapové podklady pro ArcGIS 10)

7.3.2. Způsob dopravy



Obr. 23: Způsob dopravy zákazníků obchodního centra Karolína (zdroj: vlastní výzkum)

Nejvíce respondentů využívá při dojížděce do obchodního centra Karolína městskou hromadnou dopravu (49 %). To je způsobeno faktem, že se obchodní centrum nachází u klíčového tramvajového a trolejbusového uzlu, kudy projíždí většina tramvajových a trolejbusových linek. Automobilovou dopravu využívá 41 % respondentů, hlavně díky dobré dostupnosti a blízkosti významných komunikací. Pěšky se do obchodního centra dopravuje pouze 10 % respondentů. Jsou to lidé převážně z blízkosti obchodního centra, které však není v bezprostřední blízkosti sídliště či nějaké větší obytné plochy, navíc zde působí jako nepříjemná bariéra velká křižovatka, proto je procento pěšky se dopravujících lidí tak nízké.



Obr. 24: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků obchodního centra Karolína (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.3.3. Dopravní dostupnost

Časová dostupnost byla v případě OC Karolína rozdělena do devíti intervalů po pěti minutách. Nejčastější čas dojíždky autem i hromadnou dopravou byl do 15-ti minut. V případě pěší dopravy se nejvíce návštěvníků (40 %) nachází v intervalu 15–20 minut chůze od obchodního centra.

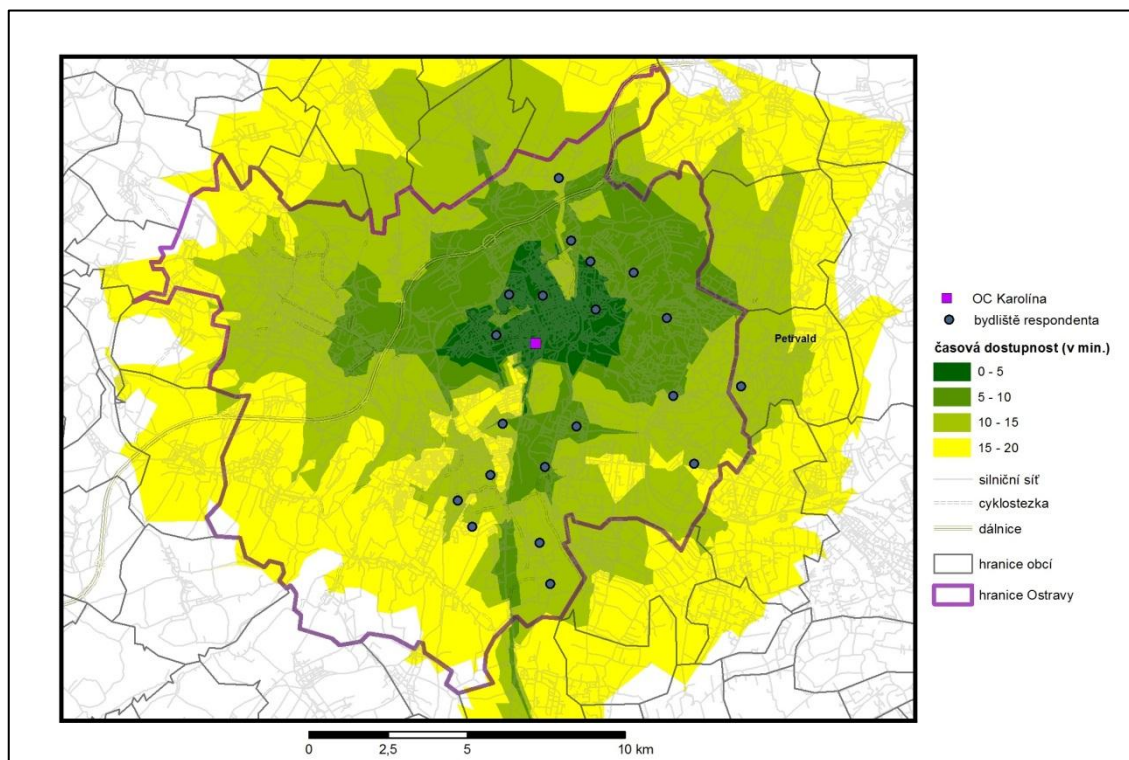
Tab. 5: Čas dojíždky (docházky) do obchodního centra Karolína (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	23	19	0	32
5 - 10	23	33	0	20
10 - 15	30	43	0	24
15 - 20	10	5	40	8
20 - 25	4	0	20	4
25 - 30	2	0	20	0
30 - 35	6	0	20	8
35 - 40	0	0	0	0
40 - 45	2	0	0	4

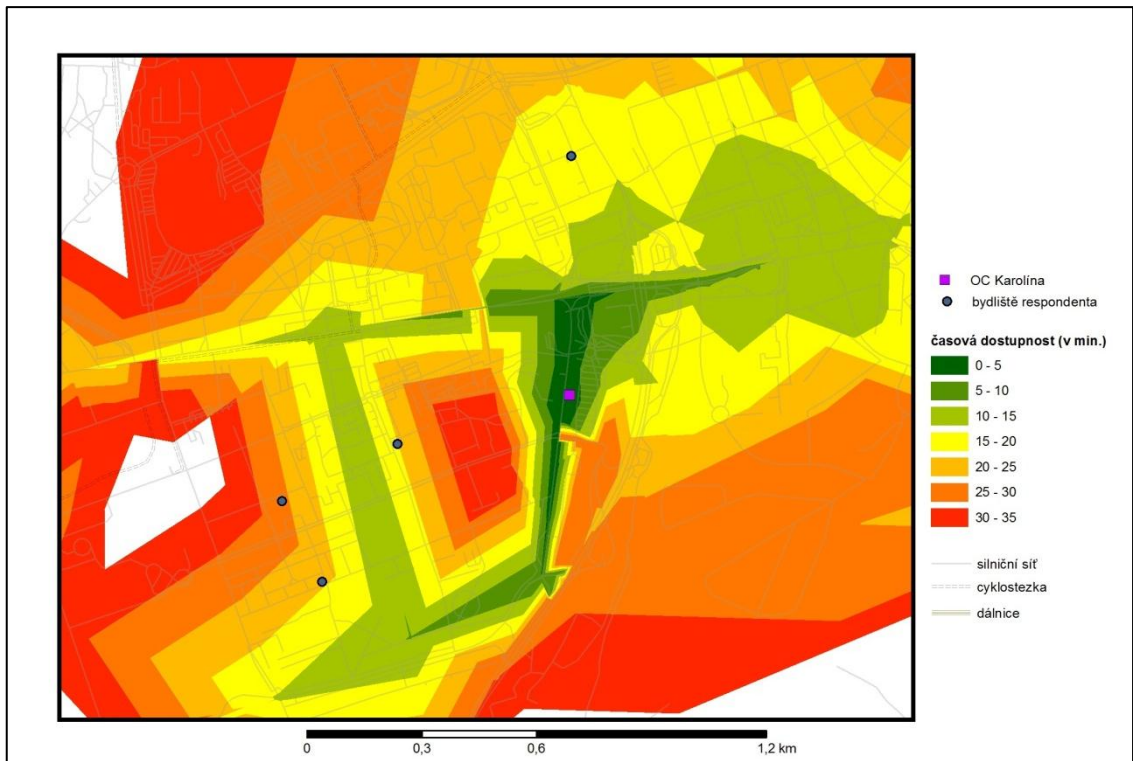
(zdroj: vlastní výzkum)

Při analýze MHD byly zvoleny tři cílové zastávky v těsné blízkosti obchodního centra. Doktora Malého, která obsluhuje tramvajové linky č. 1, 2, 6, 10 a 13, Nádraží střed, kde

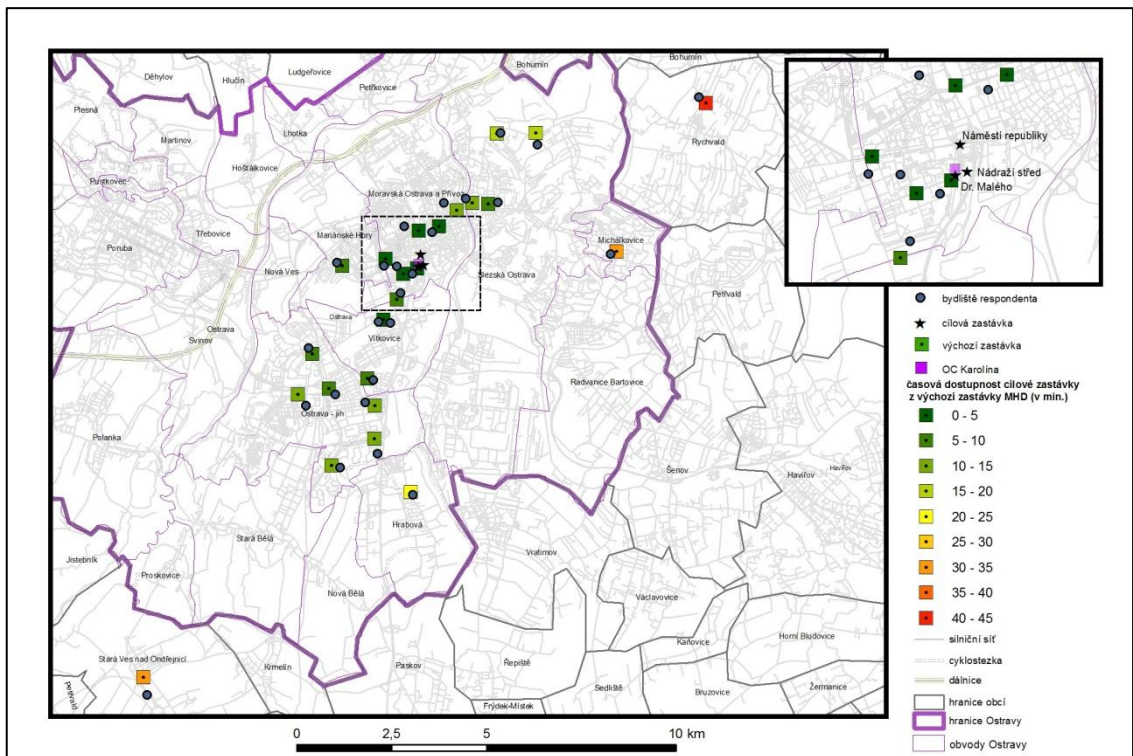
zastavuje autobus č. 50 a důležitý uzel městské hromadné dopravy – Náměstí republiky. Tato zastávka obsluhuje tramvajové linky č. 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 a noční spoj č. 18, autobusy č. 38, 71, 99, a také trolejbusové linky č. 103, 104 a 105. Většina z 25-ti respondentů z dotazníkového šetření dojíždí do obchodního centra přímými spoji dopravních prostředků Dopravního podniku Ostrava. 8 respondentů musí během cesty jednou přesehat a z toho jeden respondent ze Staré vsi nad Ondřejnicí musí kombinovat tramvaj Dopravního podniku Ostrava s autobusem soukromé společnosti Veolia Transport. I přes velké množství linek, které zastavují v cílových stanicích v blízkosti obchodního centra Karolina, a přítomnost zastávek MHD v blízkosti bydliště respondentů, se vyskytují problematické oblasti, ze kterých trvá cesta k centru více než půl hodiny, ty jsou však v okrajových částech Ostravy nebo zcela mimo ni.



Obr. 25: Časová dostupnost obchodního centra Karolína autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 26: Časová dostupnost obchodního centra Karolína pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

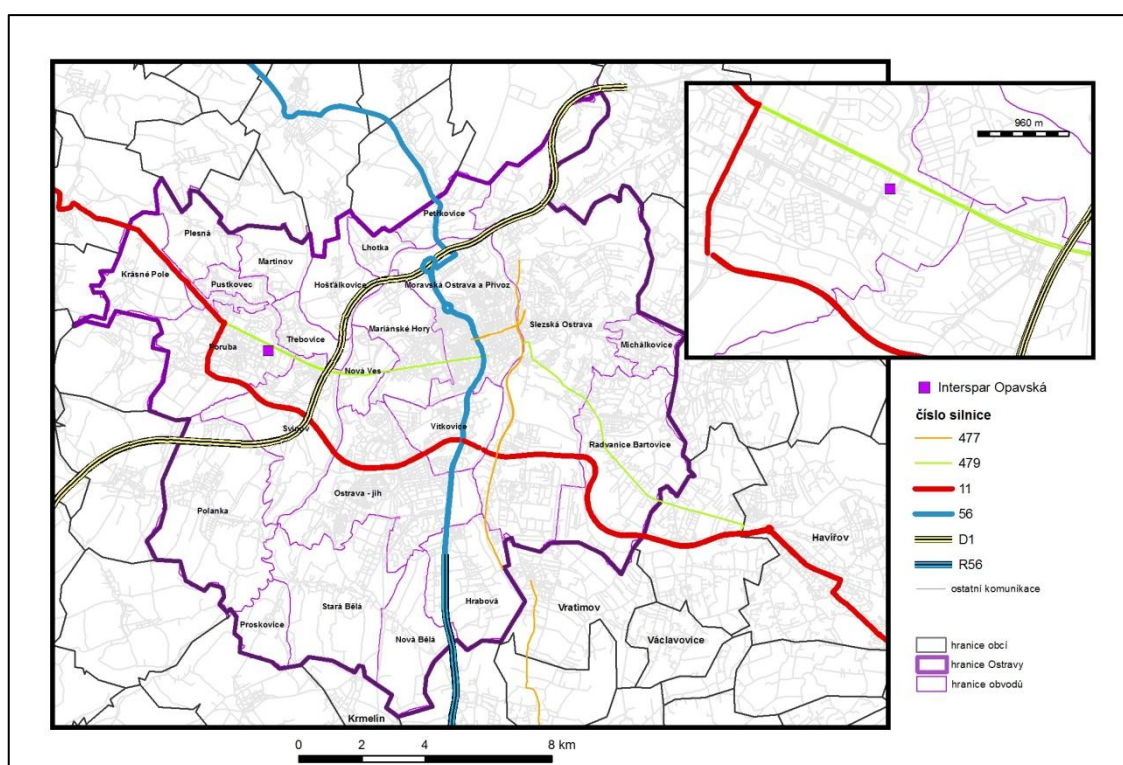


Obr. 27: Časová dostupnost obchodního centra Karolína MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.4. Hypermarket Interspar Opavská

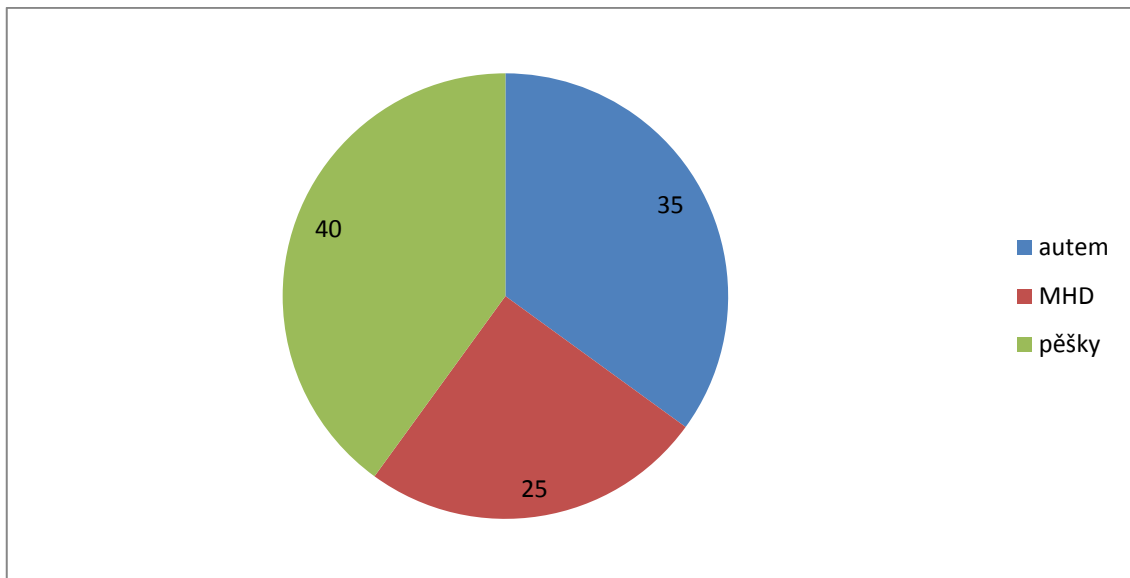
7.4.1. Poloha

Interspar Opavská se nachází v městském obvodu Poruba na západě Ostravy. Nachází se přímo na komunikaci druhé třídy č. 479, která spojuje Havířov, centrum Ostravy a Porubu a křižuje důležitou komunikaci I/56 a nedaleko od hypermarketu také dálnici D1. Na západním okraji Ostravy se potom připojuje na silnici první třídy č. 11, která pokračuje směrem na Opavu. Hypermarket se také nachází na křižovatce, odkud vede hlavní komunikace směrem k obvodu Martinov a také k obcím za severní hranicí Ostravy.



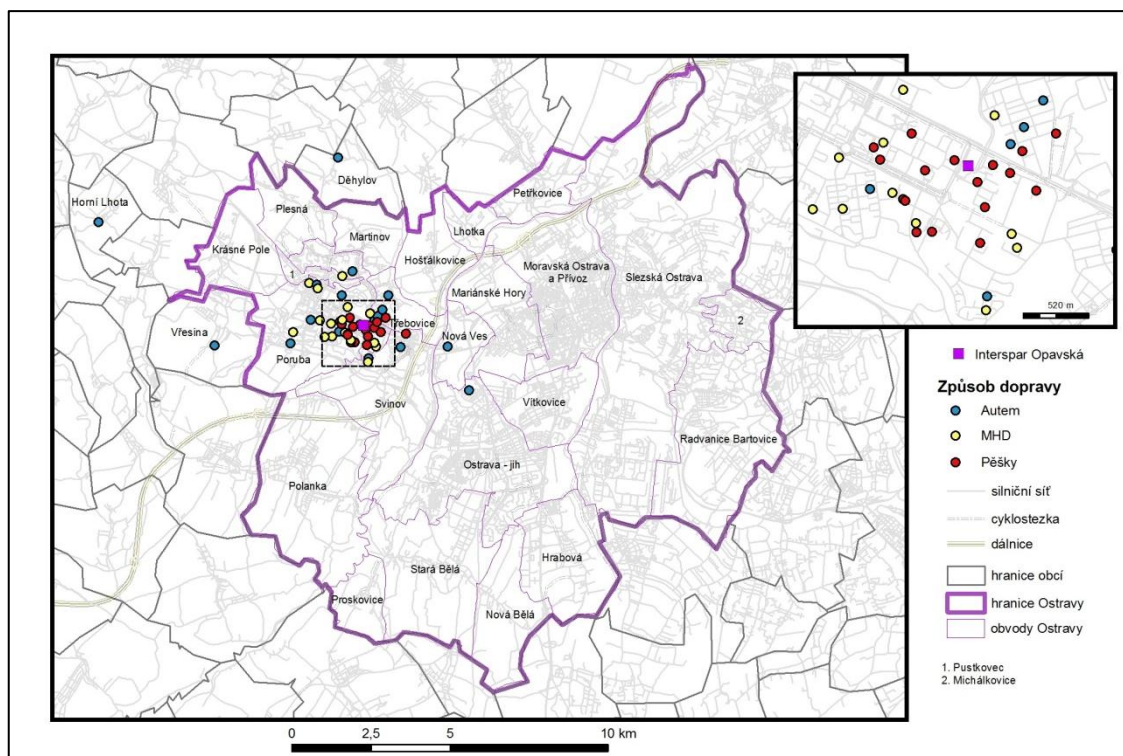
Obr. 28: Poloha hypermarketu Interspar Opavská (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.4.2. Způsob dopravy



Obr. 29: Způsob dopravy zákazníků hypermarketu Interspar Opavská (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

V případě Intersparu Opavská se 40 % lidí dostavuje do hypermarketu pěšky, což je způsobeno polohou Intersparu, který je obklopen bytovou zástavbou a často jej navštěvují lidé z nejbližšího okolí. 35 % lidí používá jako způsob dopravy automobil, což je v porovnání s ostatními maloobchodními jednotkami na území Ostravy nízké číslo. Důvodem je, že hypermarket až na výjimky nenavštěvují zákazníci z výrazně vzdálených oblastí, spíše jen z obvodu a jeho okolí, a také nedostatek místa na parkování v okolí hypermarketu, který disponuje pouze malým podzemním parkovištěm. Městskou hromadnou dopravu pak využívá pouhá čtvrtina respondentů (opět v souvislosti s relativně malou spádovou oblastí).



Obr. 30: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků hypermarketu Interspar Opavská (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.4.3. Dopravní dostupnost

Časová dostupnost byla u Intersparu Poruba rozdělena do pěti intervalů po pěti minutách. Dojíždka k hypermarketu trvala zákazníkům v polovině případů 5–10 minut automobilem a 0–5 minut městskou hromadnou dopravou. Co se týká času docházky k hypermarketu, tak se nejvíce návštěvníků nachází v intervalech 5–10 a 10–15 minut chůze (viz tab. 6).

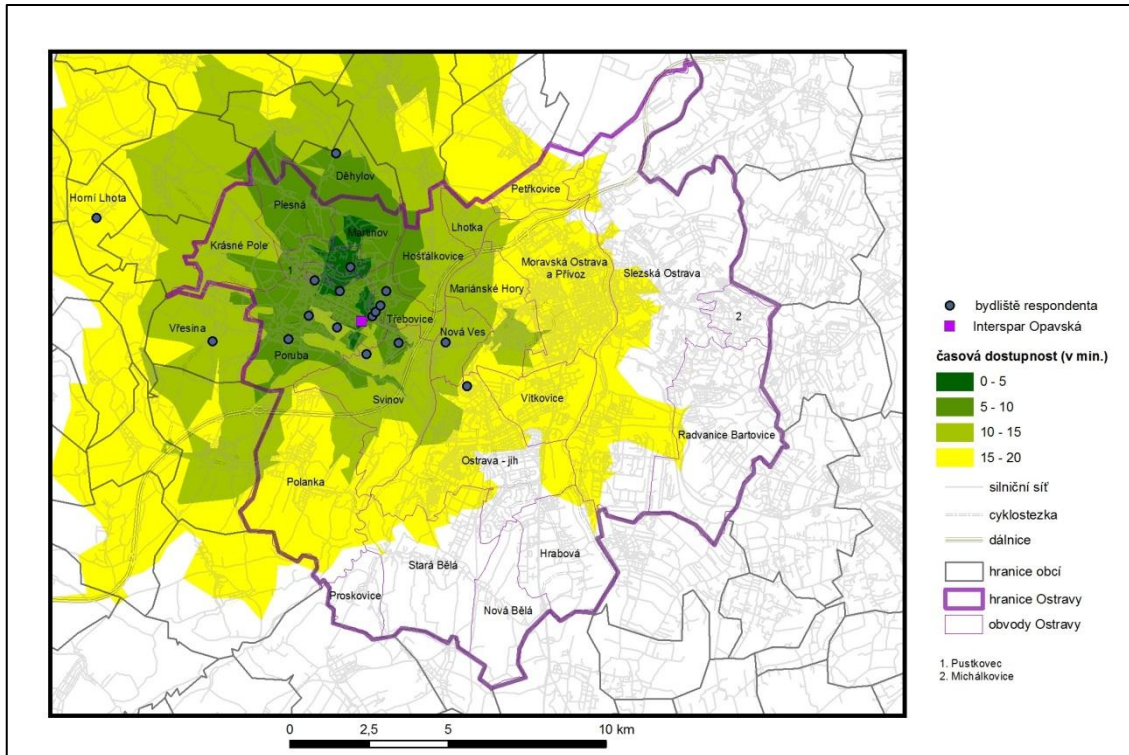
Tab. 6: Čas dojíždky (docházky) do hypermarketu Interspar Opavská v (%)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	24	17	15	50
5 - 10	32	50	30	8
10 - 15	32	22	35	42
15 - 20	6	11	5	0
20 - 25	6	0	15	0

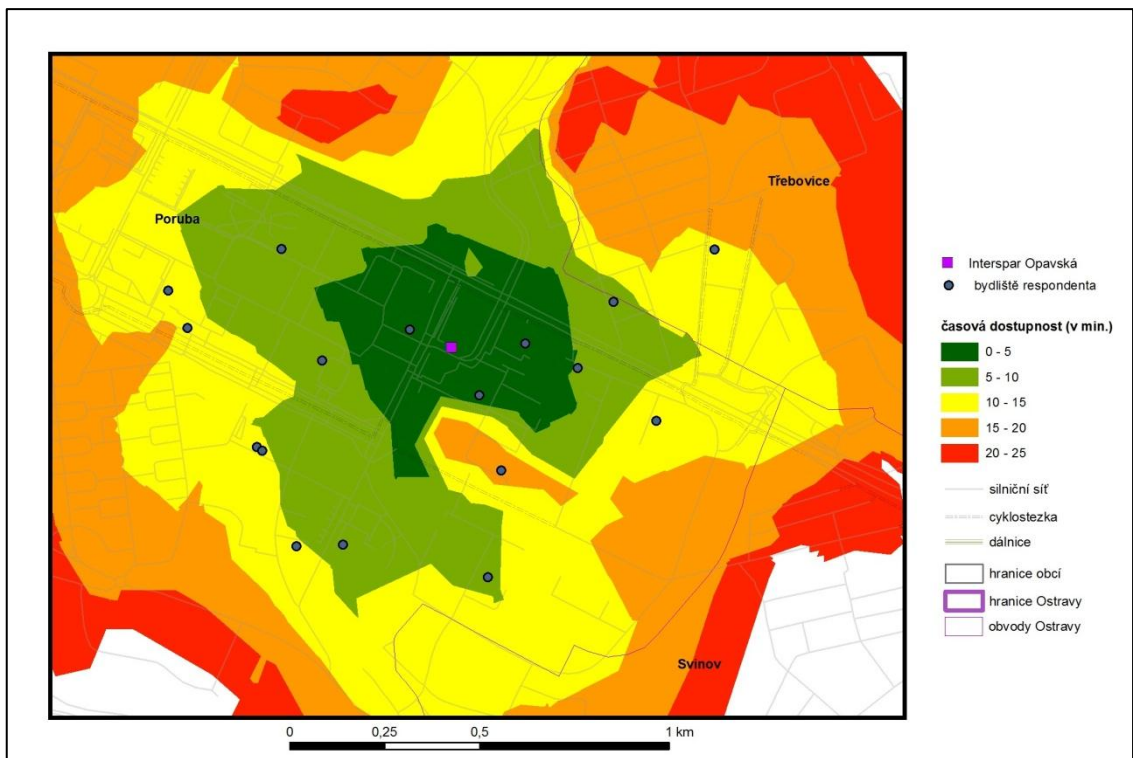
(zdroj: vlastní výzkum)

Jako cílové stanice MHD byly zvoleny Telekomunikační škola, což je tramvajová zastávka, kde zastavují linky č. 3, 7, 8, 9 a 17, a autobusová zastávka Francouzská, která obsluhuje linky č. 42, 44 a 54. Co se týká dopravy pomocí MHD, tak se drobné problémy vyskytují v případě respondentů z obvodu Pustkovec, kteří nejen že mají málo zastávek, odkud by odjížděly spoje směrem k hypermarketu, ale také musí na cestě za nákupem jednou přesezat. Problém

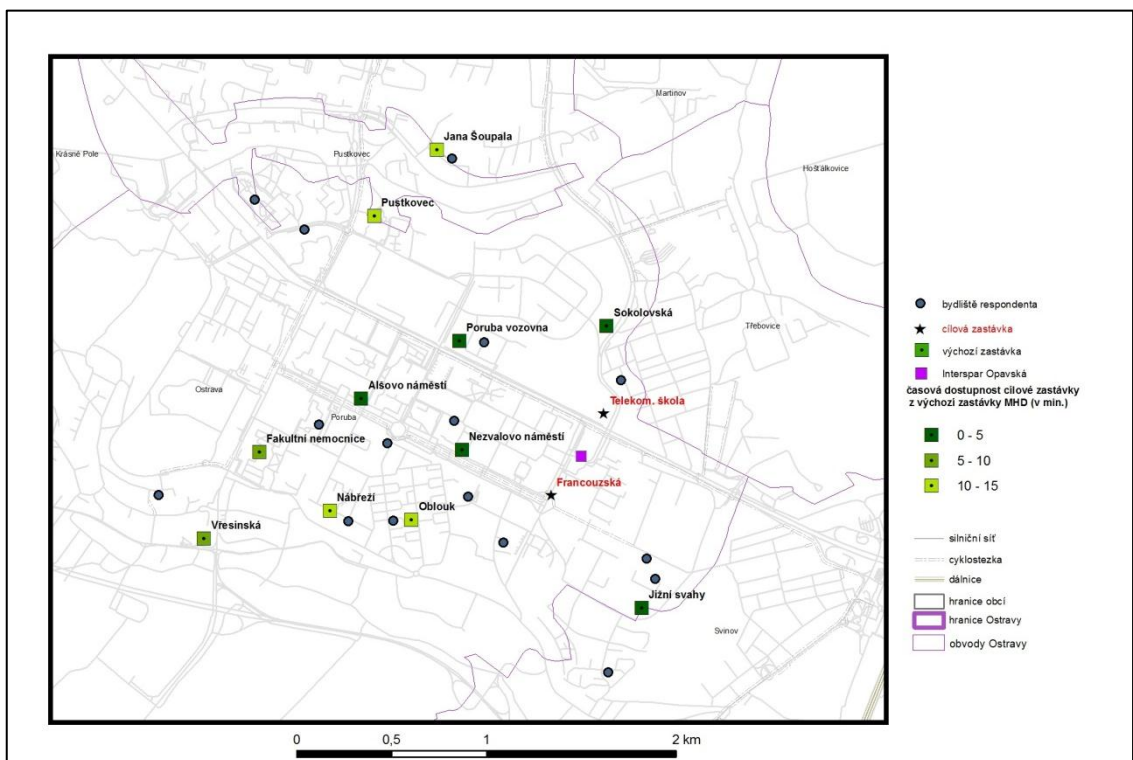
s přeseďáním musí řešit i respondenti z okolí zastávek Oblouk a Nábřeží jižně od hypermarketu, kteří během cesty takéž jednou přeseďají. Zbytek respondentů bydlí v blízkosti zastávek, které jsou obslouženy přímými spoji.



Obr. 31: Časová dostupnost hypermarketu Interspar Poruba autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 32: Časová dostupnost hypermarketu Interspar Poruba pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

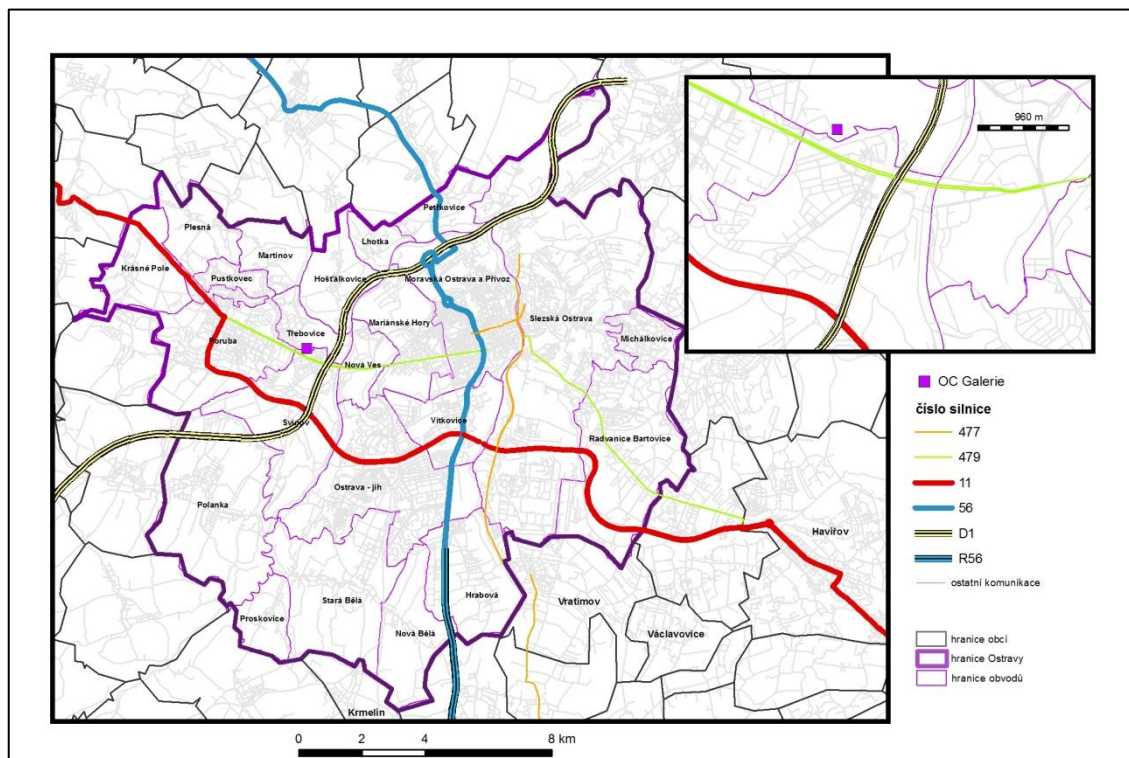


Obr. 33: Časová dostupnost hypermarketu Interspar Poruba MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.5. Obchodní centrum Galerie

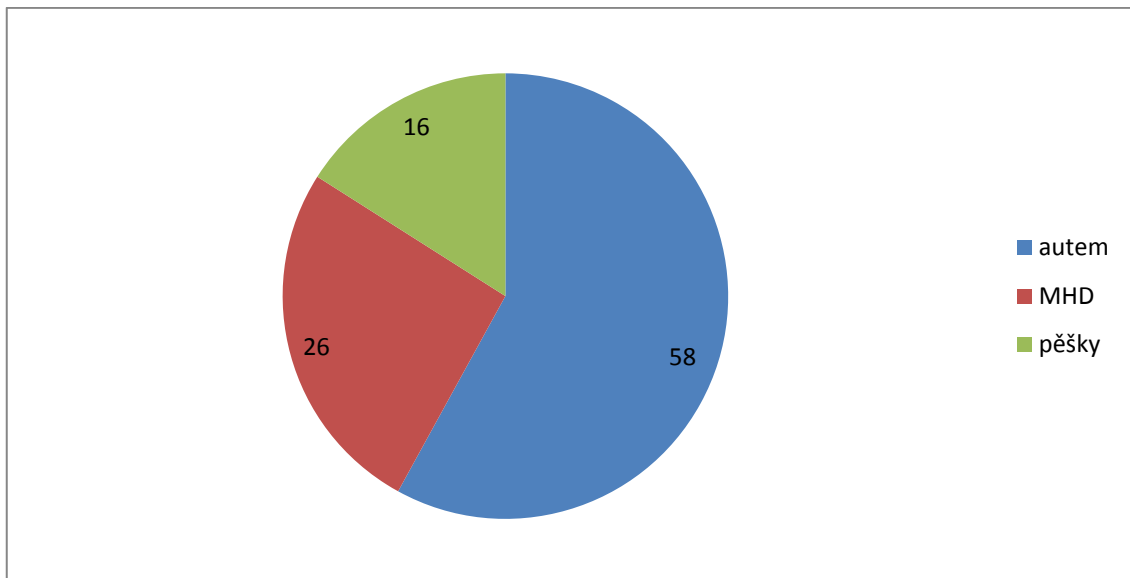
7.5.1. Poloha

OC Galerie se nachází na hranici obvodů Poruba, Svinov a Třebovice pouhých pár stovek metrů od Intersparu Opavská, taktéž na komunikaci druhé třídy č. 479 spojující Havířov, centrum Ostravy a právě obvod Poruba. Oproti Intersparu Opavská se nachází východněji v přímém sousedství důležitého vlakového nádraží Ostrava – Svinov, dálnice D1 a komunikace první třídy č. 11, jež je spojena s dálnicí D1 mimoúrovňovou křižovatkou a pokračuje směrem na západ na Opavu a na východ do Havířova. Taktéž křížuje silnici I/56, což je důležitá spojka mezi centrem Ostravy a jihem města, takže je obchodní centrum dobře dostupné i z těchto částí, kde se nachází administrativní centrum města respektive největší sídliště v Ostravě.



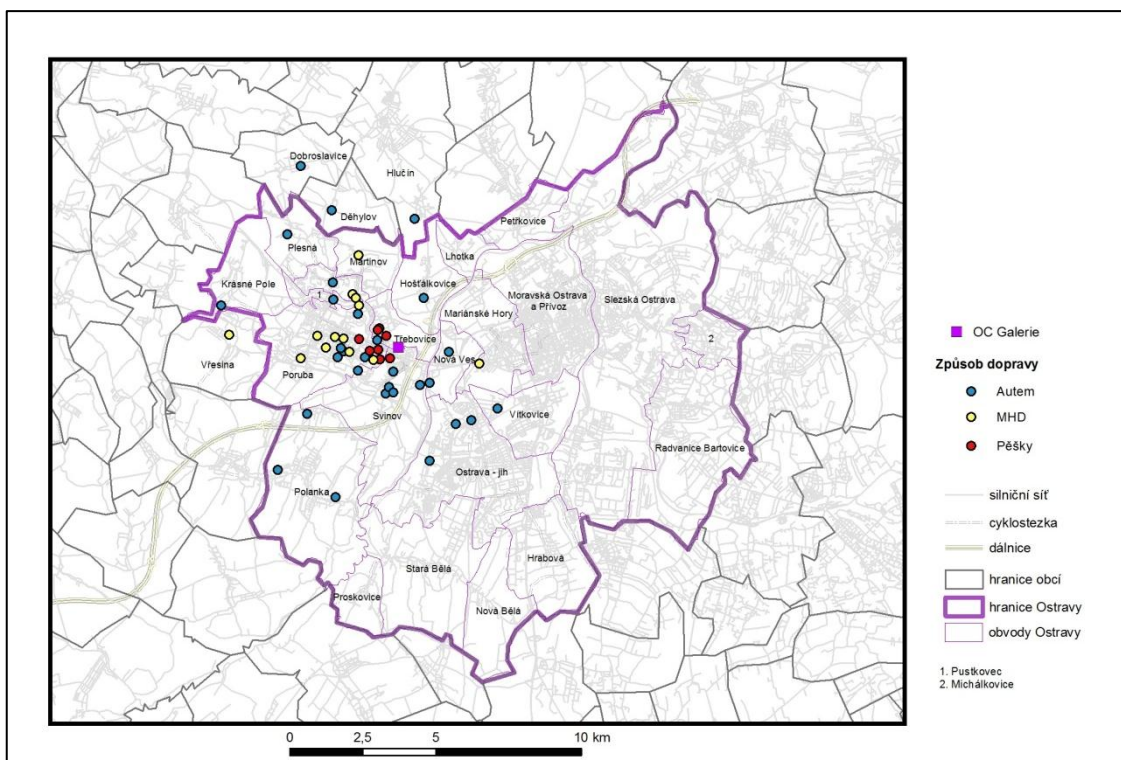
Obr. 34: Poloha obchodního centra Galerie (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.5.2. Způsob dopravy



Obr. 35: Způsob dopravy zákazníků obchodního centra Galerie (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Největší množství lidí se do OC Galerie dopravuje autem (58 %), což může být způsobeno dobrou dopravní polohou v blízkosti významných komunikací, které vedou do všech částí spádového území. Někteří zákazníci OC Galerie také dojíždí ze vzdálených okrajových částí Ostravy, odkud je doprava jiným způsobem značně problematická. Jedním z dalších důvodů může být přítomnost rozlehlého parkoviště před obchodním centrem. 26 % respondentů uvedlo jako způsob dopravy městskou hromadnou dopravu, což jsou většinou lidé, kteří mají místo bydliště v blízkosti tramvajové tratě. Autobusovou zastávku totiž obsluhuje jediná linka. Pouhých 16 % volí jako způsob dopravy pěší chůzi, což může být způsobeno polohou obchodního centra na okraji obytné zóny (například v porovnání s Intersparem Opavská, který se nachází v centru obytné zóny). Jako bariéra pak může pro pěší dopravu působit velká křižovatka, za kterou se obchodní centrum nachází.



Obr. 36: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků obchodního centra Galerie (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.5.3. Dopravní dostupnost

Časová dostupnost byla v případě OC Galerie rozdělena do pěti intervalů po pěti minutách. Drtivá většina respondentů (79 %), kteří se do obchodního centra dostávají automobilem, se nachází v intervalech 0–5 a 5–10 minut. Doba docházky je u většiny respondentů mezi 10-ti a 20-ti minutami. Co se týká městské hromadné dopravy, tak zde je nejčastější doba dojížděky k obchodnímu centru v intervalu 5 –10 minut.

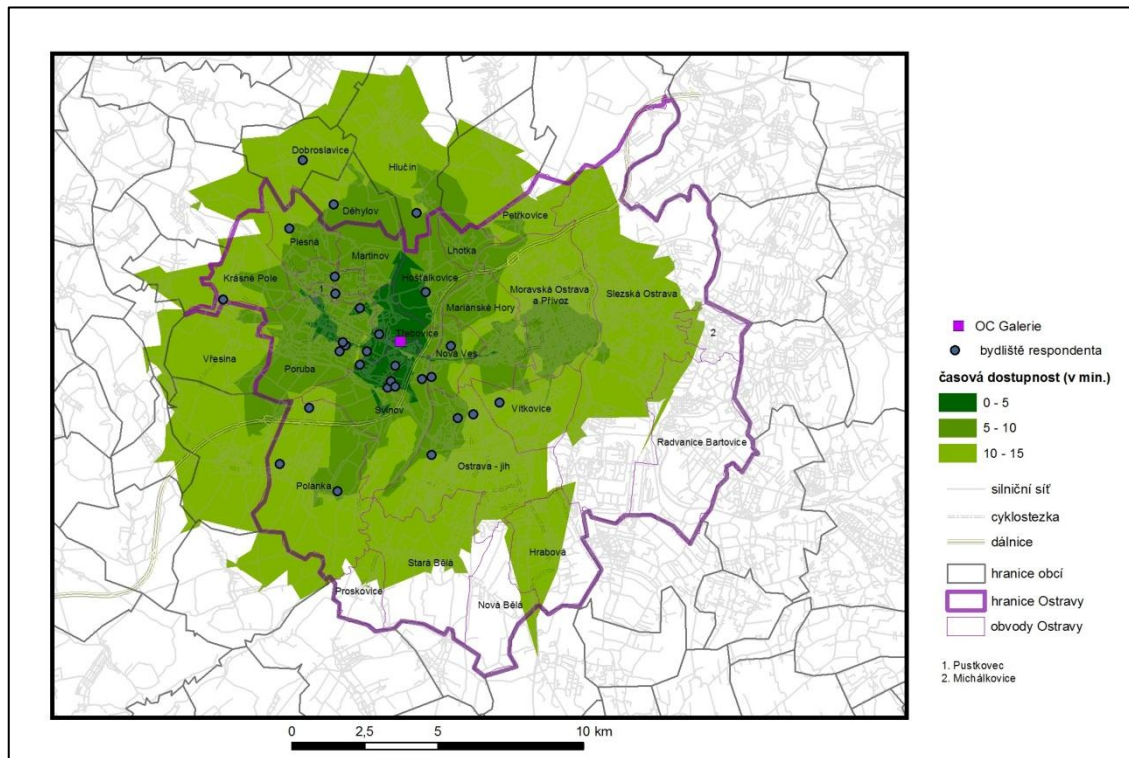
Tab. 7: Čas dojížděky (docházky) do obchodního centra Galerie (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	22	34	0	7,7
5 - 10	48	45	13	76,9
10 - 15	20	21	38	7,7
15 - 20	8	0	50	0,0
20 - 25	2	0	0	7,7

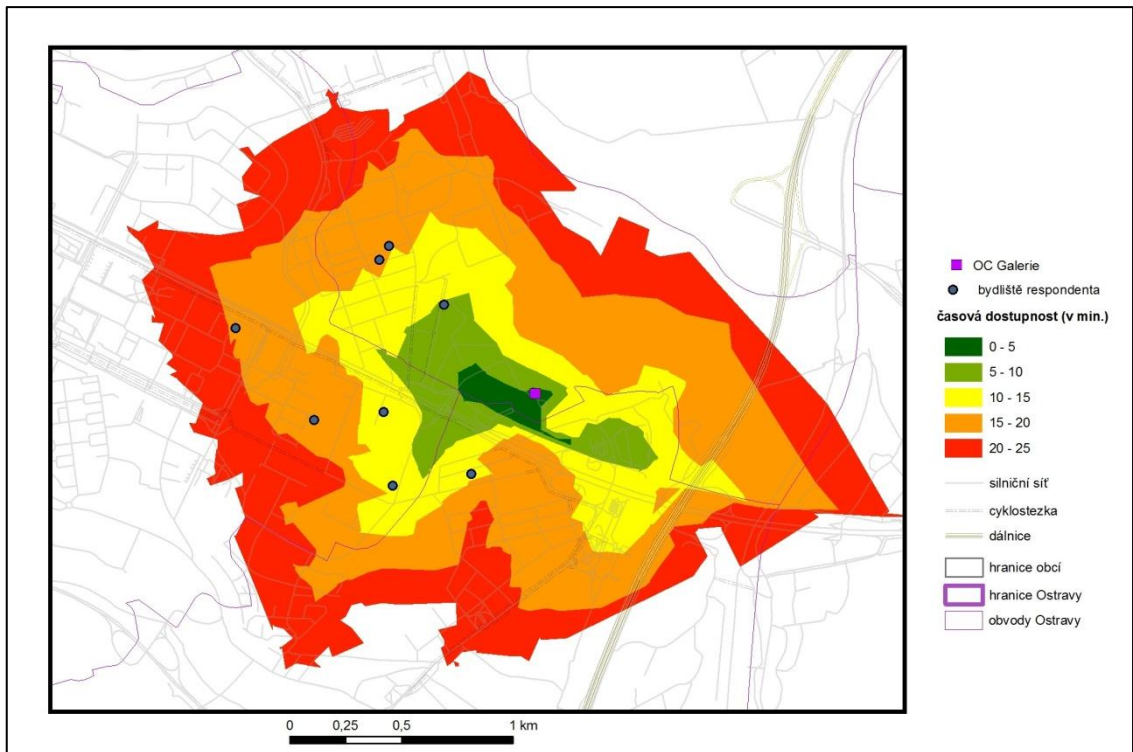
(zdroj: vlastní výzkum)

V případě MHD byly zvoleny dvě cílové zastávky, tramvajová zastávka Zahrádky, kde zastavují linky 3, 4, 7, 8, 9, 12, 17 a noční linka 19, a také zastávka přímo před obchodním centrem Třebovice Tesco, kde zastavuje jediný autobus linky č. 44, což může být jeden z důvodů, proč většina respondentů volí tramvajovou dopravu na úkor autobusové.

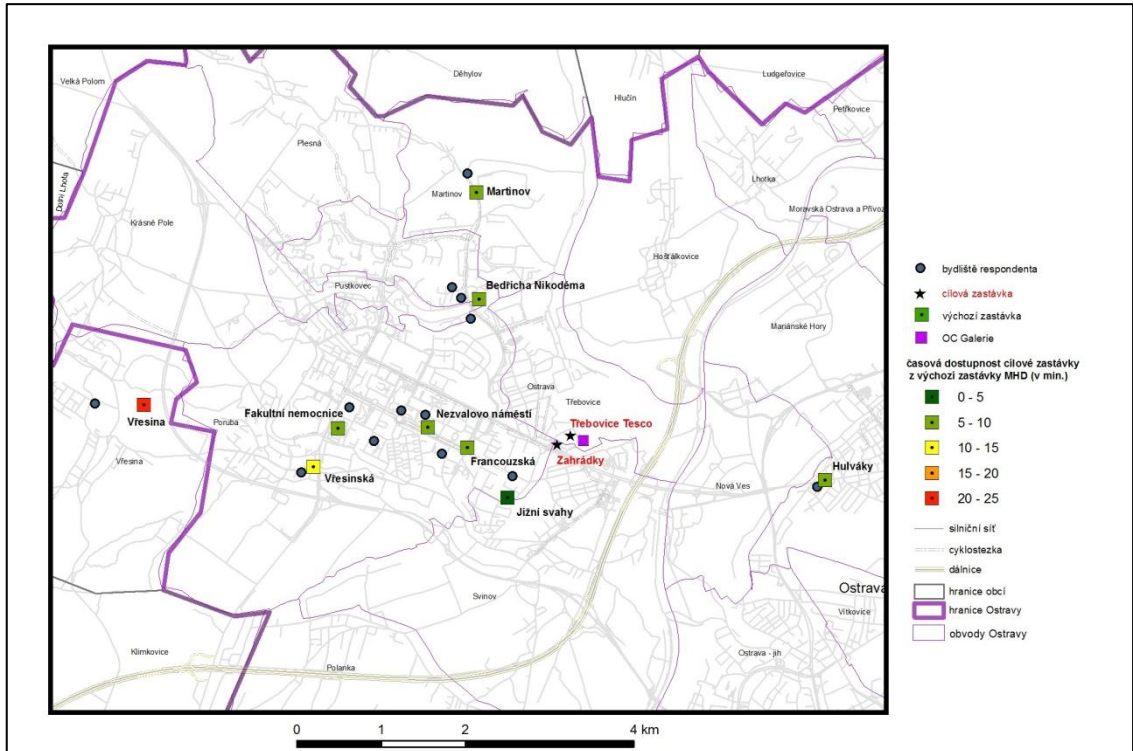
Tramvajová linka č. 5 navíc zajíždí až do obce Vřesina za hranic Ostravy, odkud je možné s jedním přestupem, který okamžitě navazuje na zastávce Vřesinská, dojet bezproblémově až před obchodní centrum. Jinak se všichni respondenti nacházejí v blízkosti zastávek, odkud vedou přímé spoje k hypermarketu. Autobusovou dopravu volí jen respondenti, kteří bydlí v blízkosti zastávek autobusu linky č. 44.



Obr. 37: Časová dostupnost obchodního centra Galerie autem(zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 38: Časová dostupnost obchodního centra Galerie pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

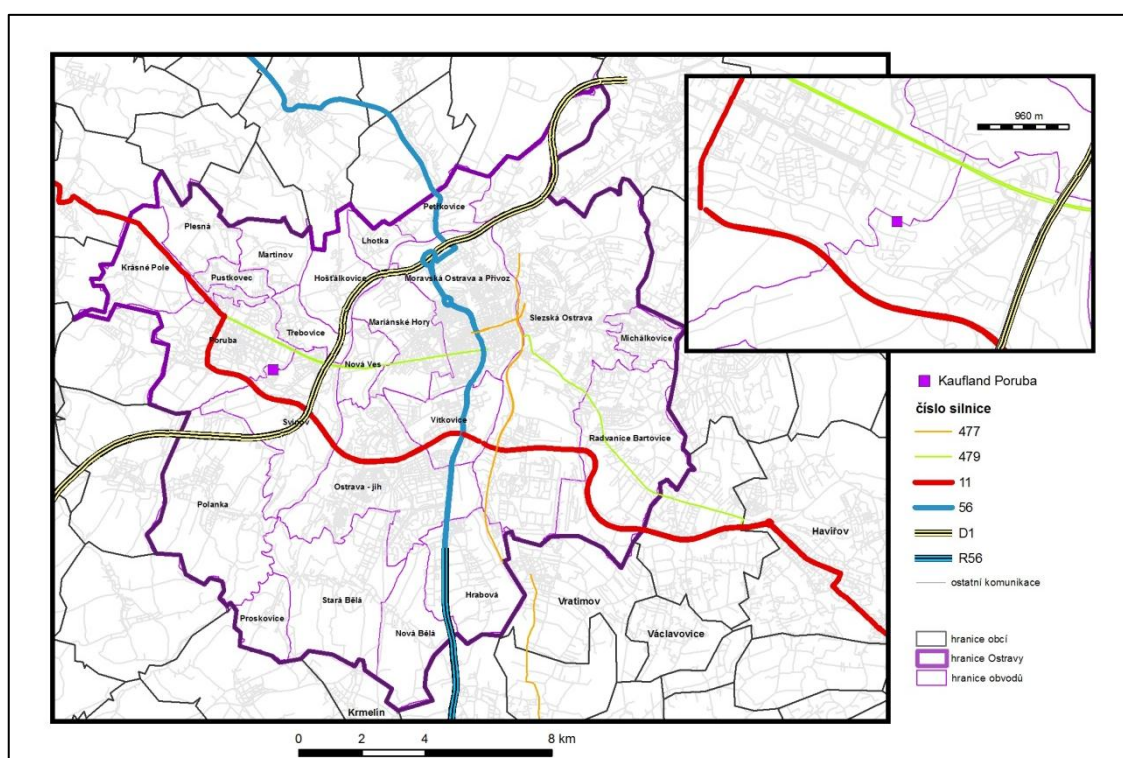


Obr. 39: Časová dostupnost obchodního centra Galerie MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.6. Hypermarket Kaufland Poruba

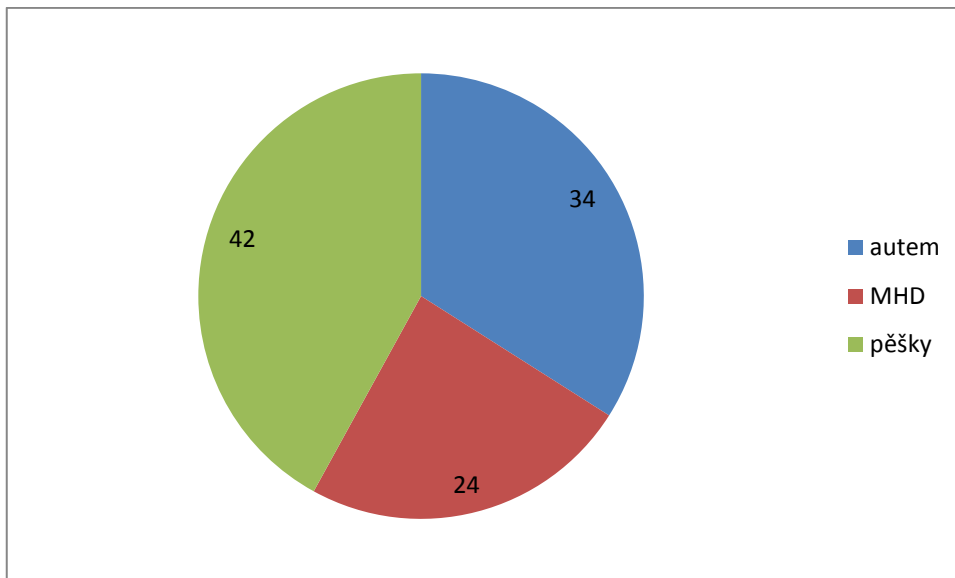
7.6.1. Poloha

Kaufland Poruba se nachází na hranici obvodů Poruba a Svinov v západní části města uprostřed sídliště. V blízkosti se nachází nájezd na silnici první třídy č. 11, který vede z Havířova a křižuje Ostravu z východu na severozápad, kde pokračuje směrem na Opavu. Napojena je na dálnici D1 a také silnici první třídy č. 56 ve směru z centra města na Frýdek – Místek. Další důležitou komunikací v blízkosti Kauflandu Poruba je silnice II/479 vedoucí z Havířova přes centrum města do Poruby. Z důvodu polohy uprostřed sídliště je však přístup k těmto komunikacím komplikovanější.



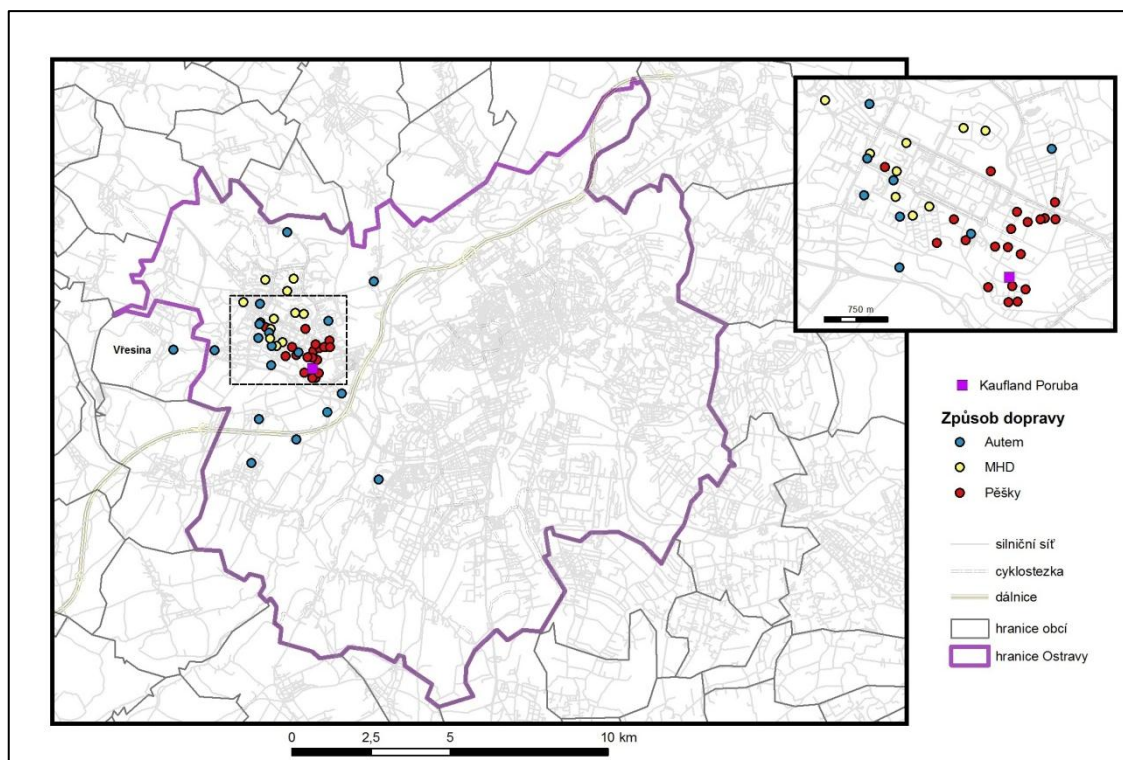
Obr. 40: Poloha hypermarketu Kaufland Poruba (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.6.2. Způsob dopravy



Obr. 41: Způsob dopravy zákazníků hypermarketu Kaufland Poruba (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Způsob dopravy v případě Kauflandu Poruba je podobný Intersparu Opavská, který se nachází nedaleko tohoto hypermarketu. Oba dva jsou postaveny mezi bytovou zástavbou sídliště, tím pádem jsou více navštěvovány zákazníky, kteří jako způsob dopravy volí pěší chůzi. V tomto případě jde téměř o polovinu respondentů (42 %). Autem se dopravuje pouze 34 %, a to jsou návštěvníci většinou z jiných obvodů, nebo ze vzdálenějších míst. Může to být způsobeno právě horší přístupností hypermarketu z důležitých komunikací. 24 % respondentů se přepravuje městskou hromadnou dopravou. Nepříliš vysoké procento je způsobeno nízkým množstvím autobusových linek, které obsluhují zastávku u hypermarketu. Tramvajové linky zastávky v okolí hypermarketu neobsluhují vůbec.



Obr. 42: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků hypermarketu Kaufland Poruba (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.6.3. Dopravní dostupnost

Časové dostupnost byla v případě Kauflandu Poruba rozdělena na 8 intervalů po pěti minutách. Většina respondentů, kteří se dostávají do hypermarketu autem nebo MHD, mají čas dojíždky v intervalu 5–10 minut. Čas docházky se u lidí, kteří se dostávají pěšky, nachází v intervalu 10–15 minut.

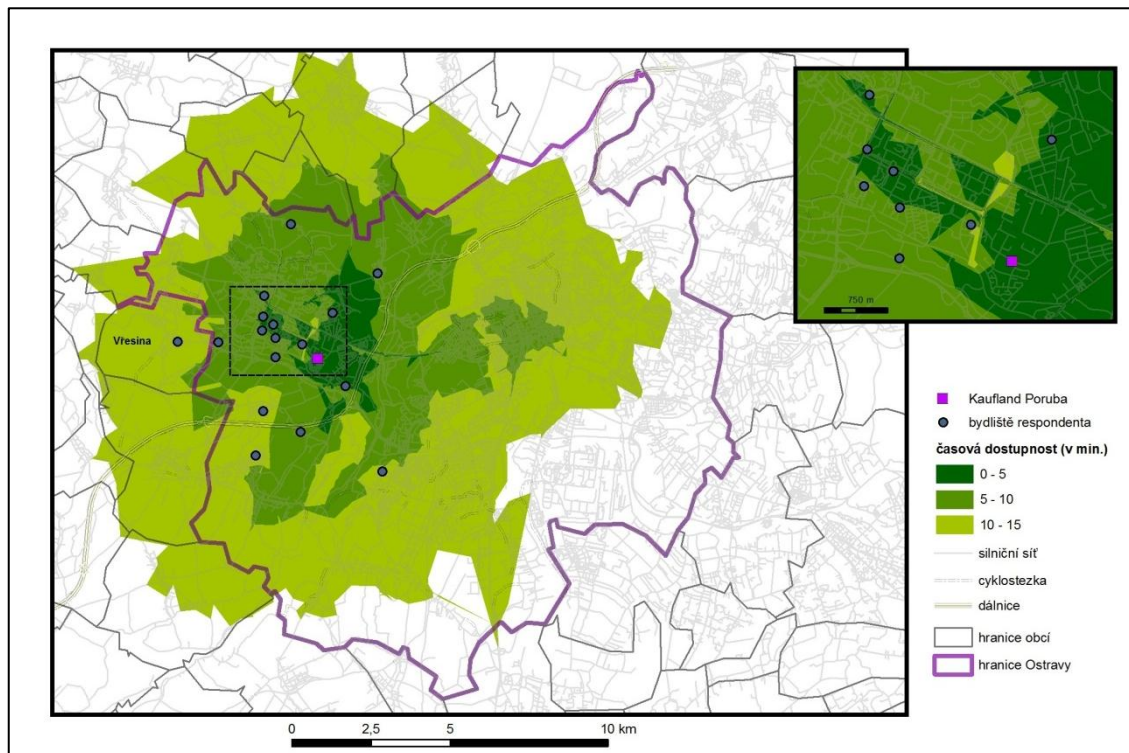
Tab. 8: Čas dojíždky (docházky) do hypermarketu Kaufland Poruba (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	16	29	5	17
5 - 10	33	47	10	50
10 - 15	31	24	40	25
15 - 20	4	0	5	8
20 - 25	2	0	5	0
25 - 30	4	0	10	0
30 - 35	0	0	0	0
35 - 40	10	0	25	0

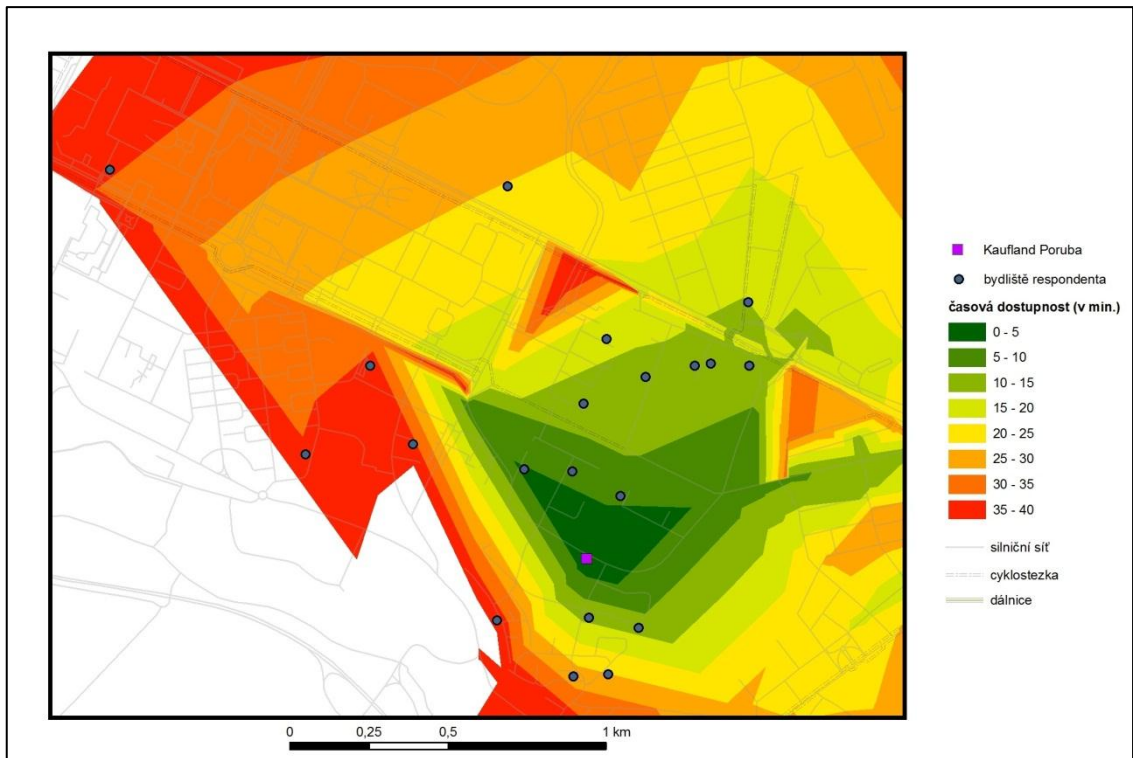
(zdroj: vlastní výzkum)

Obslužnost hypermarketu Kaufland Poruba městskou hromadnou dopravou je zajišťována pouze autobusy linky č. 42, 43, 44 a 54. Tento fakt je problematický zejména pro obyvatele v severozápadních částech spádové oblasti (např. obvod Pustkovec), protože zde zajiždí přímé

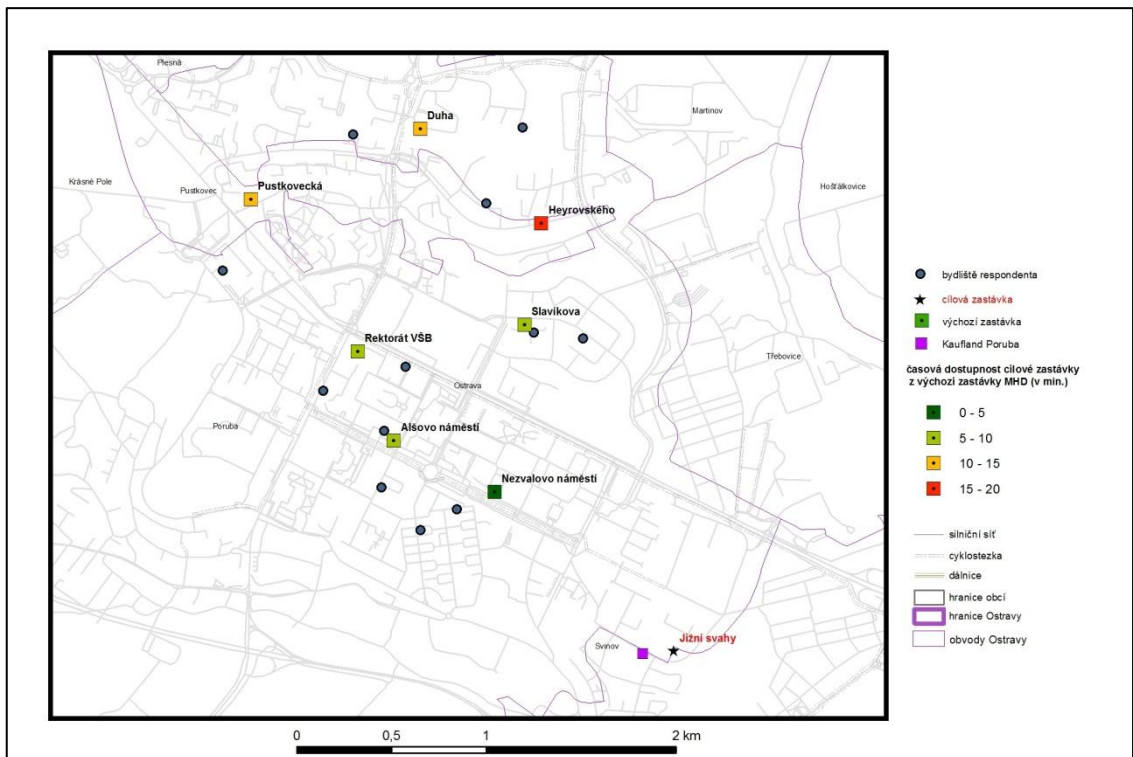
spoje minimálně a v případě, že chtějí návštěvníci přesezat maximálně jednou, musí se komplikovaně dopravovat na zastávky relativně vzdálené jejich bydlišti.



Obr. 43: Časová dostupnost hypermarketu Kaufland Poruba autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 44: Časová dostupnost hypermarketu Kaufland Poruba pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

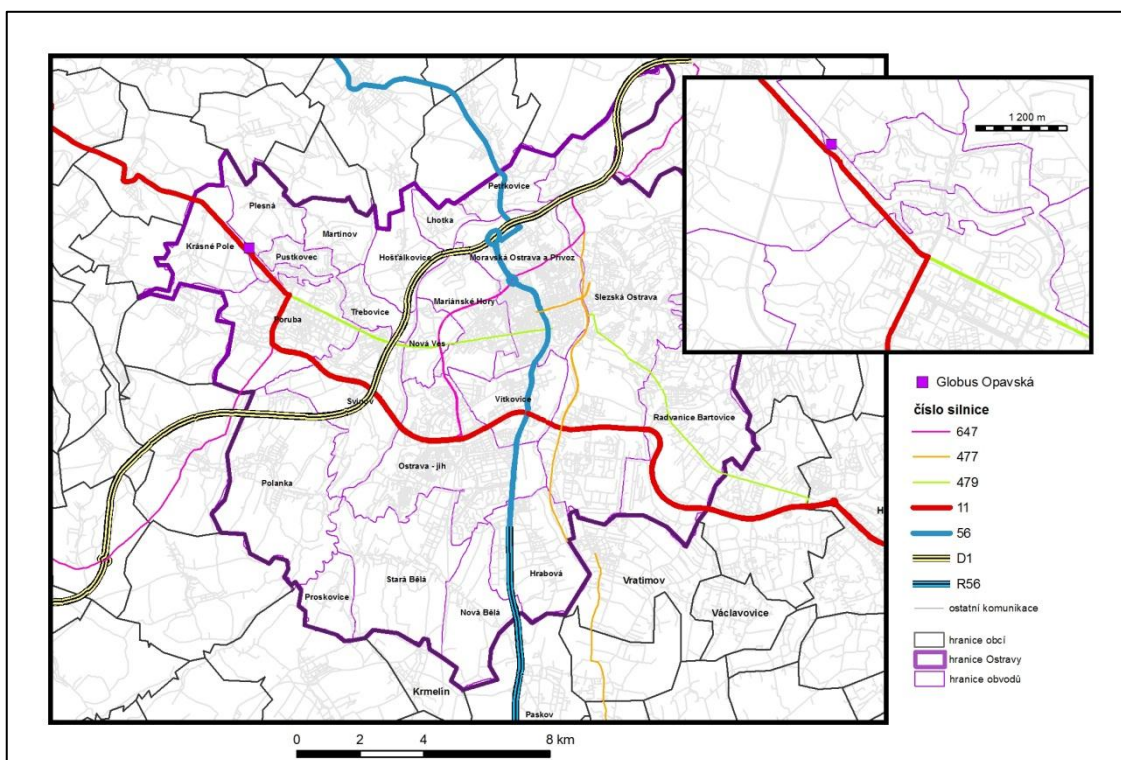


Obr. 45: Časová dostupnost hypermarketu Kaufland Poruba MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.7. Hypermarket Globus Opavská

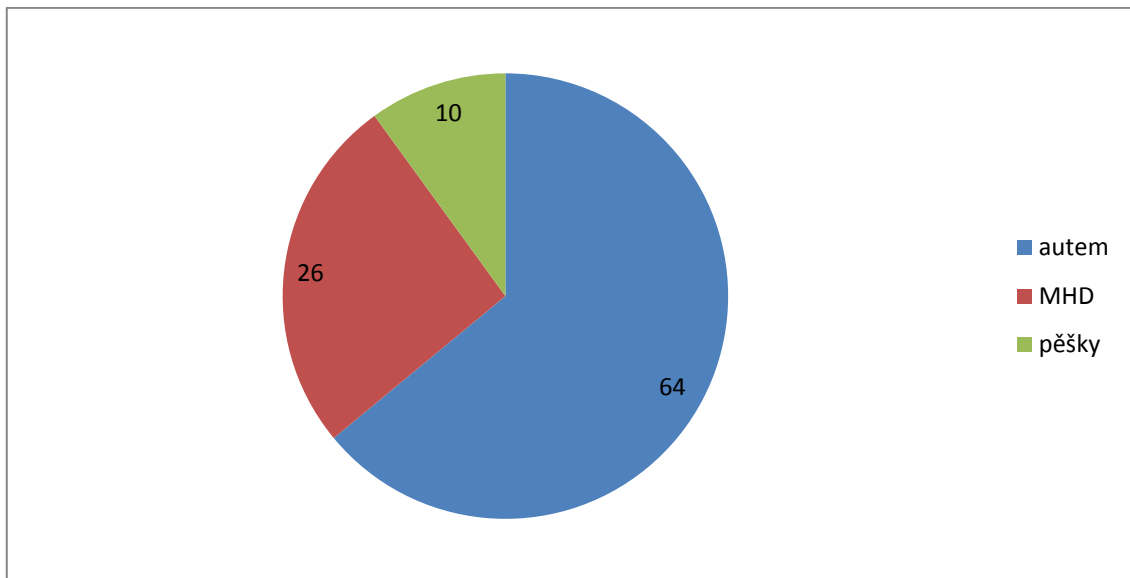
7.7.1. Poloha

Globus Opavská se nachází na periferii Ostravy v její severozápadní části na hranici obvodů Poruba, Krásné Pole a Plesná. Velice důležitá pro jeho polohu je komunikace první třídy č. 11, na které se přímo nachází. Tato silnice vede od Havířova přes jižní ostravská sídliště, Porubu a pokračuje směrem na Opavu, tím pádem pokrývá velkou část spádového území Globusu (které významně přesahuje hranice Ostravy právě v okolí silnice č. 11 směrem na Opavu) a výrazně usnadňuje jeho dostupnost. Podobná význam mají silnice druhé třídy č. 479 a 647. První zmíněná komunikace je přímým spojením Poruby, kde se připojuje na silnici I/11, a centra města. Silnice II/647 se také připojuje ke komunikaci č. 11, avšak z jihozápadního směru, kde pokračuje směrem na Bílovec a Odry. Navíc je také jednou ze spojnic dálnice D1 a západní části silnice I/11, takže návštěvníci hypermarketu, kteří přijíždějí po dálnici z jihozápadu nemusí zajíždět hlouběji do města.



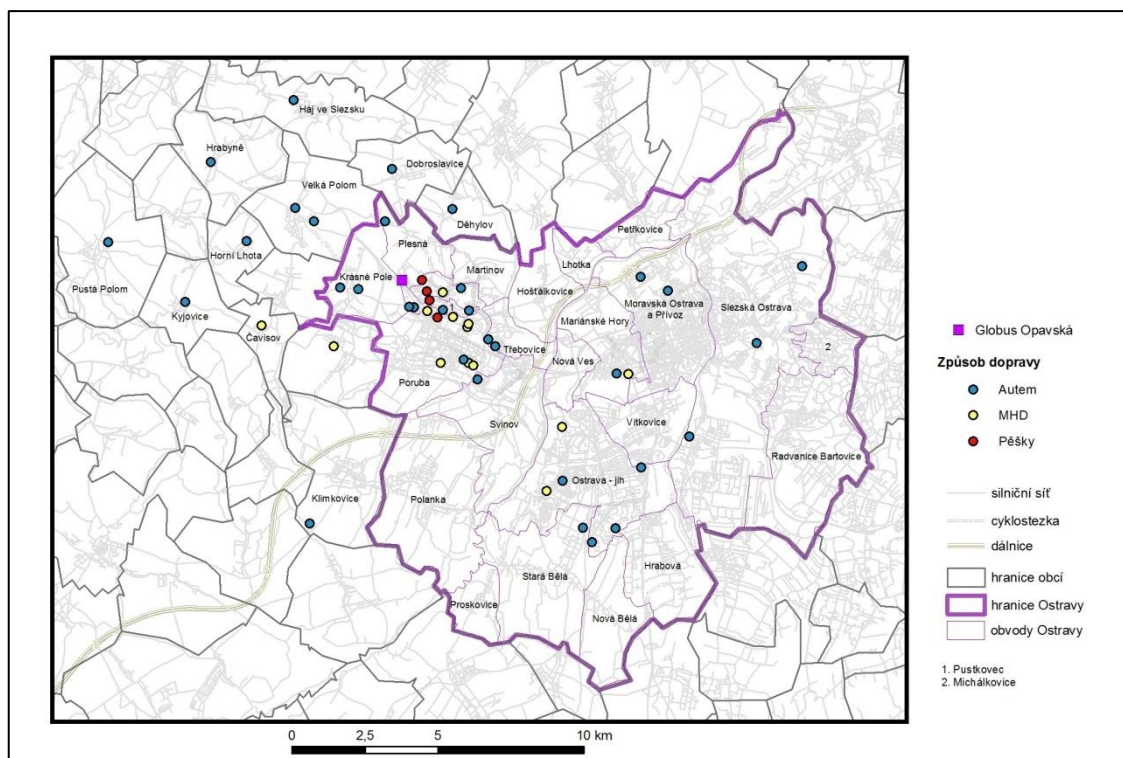
Obr. 46: Poloha hypermarketu Globus Opavská (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.7.2. Způsob dopravy



Obr. 47: Způsob dopravy zákazníků hypermarketu Globus Opavská (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Automobilová doprava jako způsob dopravy do hypermarketu Globus Opavská výrazně převyšuje ostatní možné způsoby, když ji využívá 64 % respondentů. Tento výsledek je dán polohou hypermarketu, který se nachází na úplném okraji města a jeho pěší dostupnost je z většiny míst značně problematická. Proto tento způsob dopravy využívá pouze 5 % dotazovaných zákazníků. Velké množství respondentů je navíc z obcí, které se nacházejí mezi Ostravou a Opavou (zde se také nachází hypermarket Globus, spádové oblasti jsou zde rozdělené zhruba od poloviny vzdálenosti mezi Ostravou a Opavou), a ti se také dopravují do hypermarketu výhradně automobily. MHD používá pouze 26 % respondentů, což je dáno faktem, že je hypermarket obsluhován pouze autobusy, s tím že přímo k hypermarketu zajíždí jediná linka.



Obr. 48: Spádová oblast a způsob dopravy hypermarketu Globus Opavská (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.7.3. Dopravní dostupnost

Časová dostupnost Globusu Opavská byla rozdělena do osmi intervalů po pěti minutách. Nejvíce respondentů, kteří využívají automobilu jako způsob dopravy, se nachází v intervalu 15–20 minut dojížděky, což je dáno velkou spádovou oblastí hypermarketu. Ve stejném intervalu se nachází i největší množství respondentů, kteří využívají městské hromadné dopravy nebo pěší chůze.

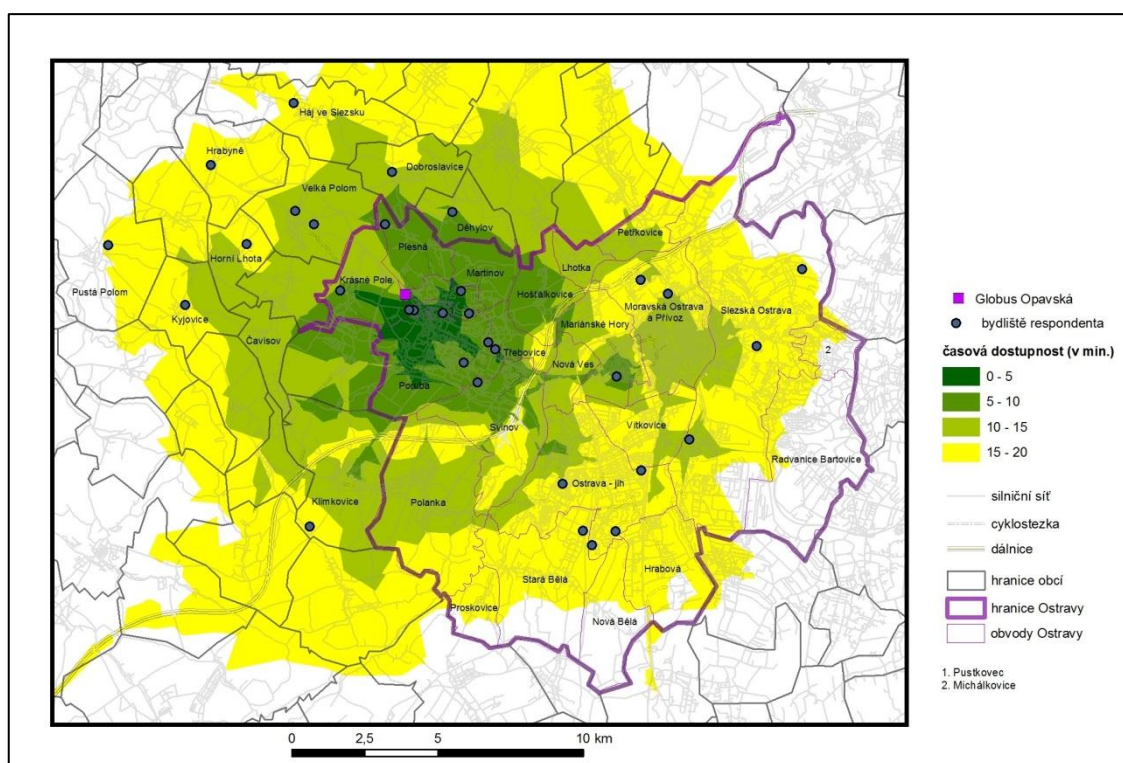
Tab. 9: Čas dojížděky (docházky) do hypermarketu Globus Opavská (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	14	15,6	0	15,4
5 - 10	22	25,0	0	23,1
10 - 15	14	18,8	25	0,0
15 - 20	39	40,6	50	30,8
20 - 25	4	0,0	25	7,7
25 - 30	2	0,0	0	7,7
30 - 35	2	0,0	0	7,7
35 - 40	2	0,0	0	7,7

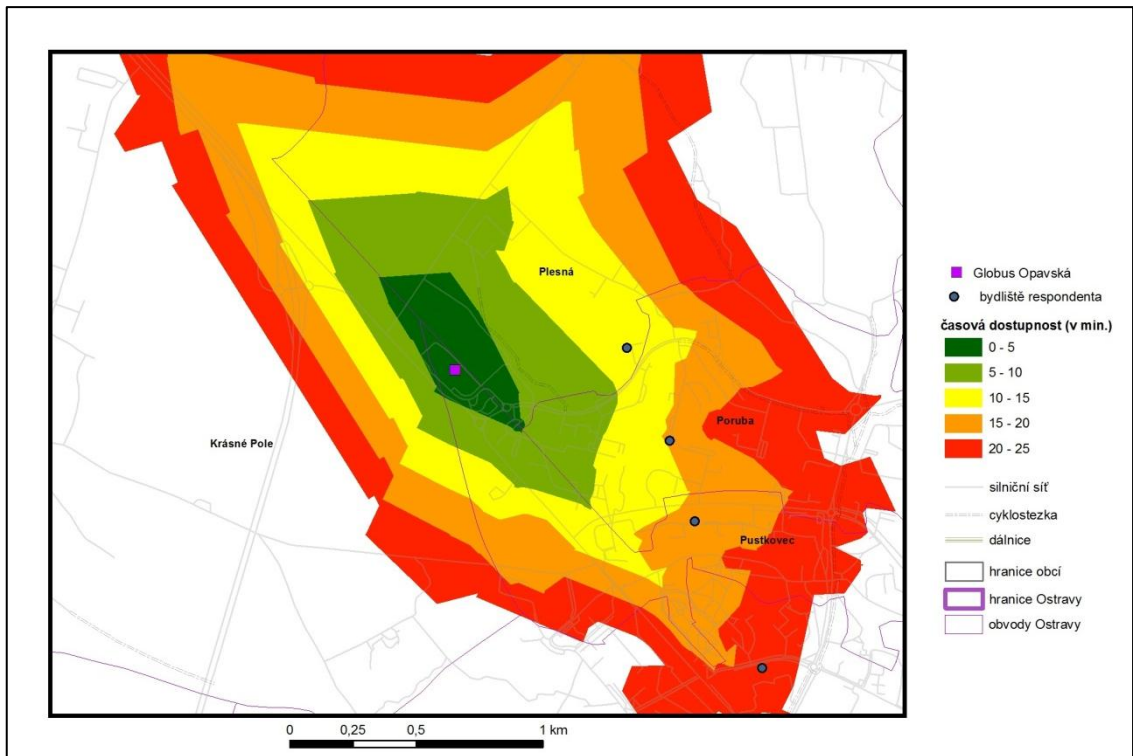
(zdroj: vlastní výzkum)

Městská hromadná doprava v případě hypermarketu Globus obsluhuje dvě přilehlé zastávky. Hned na parkovišti hypermarketu se nachází zastávka Globus, kde zastavuje pouze

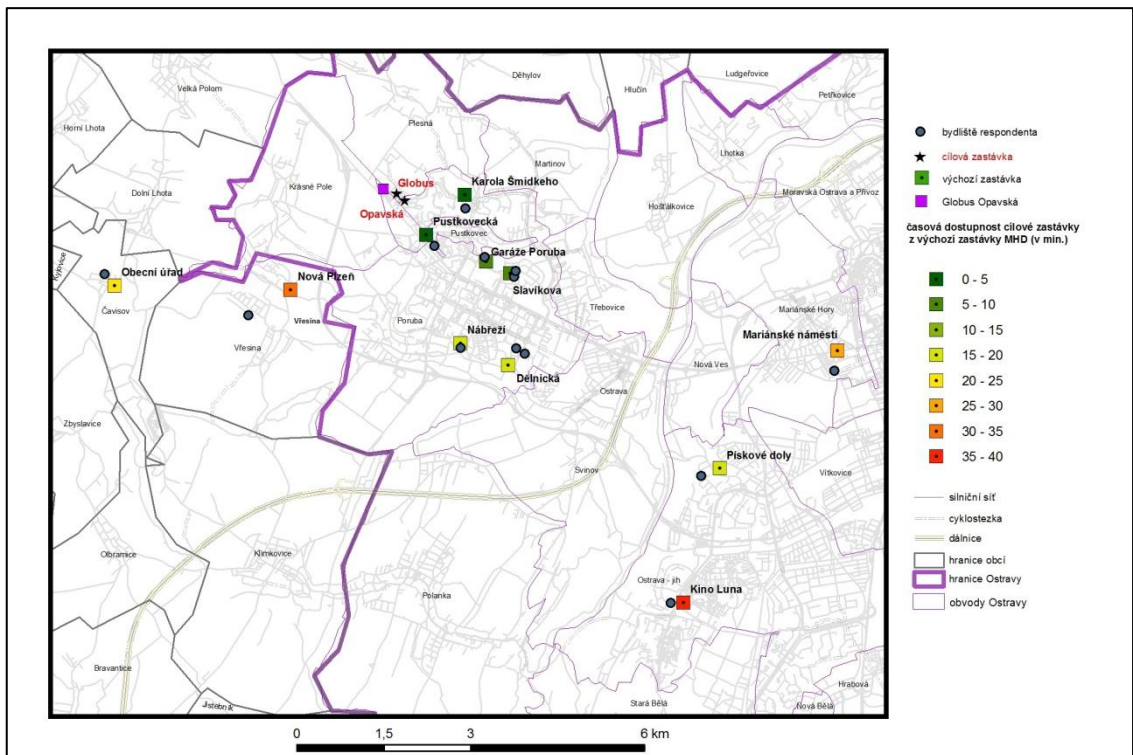
linka č. 36. Druhou cílovou zastávkou je zastávka Opavská, která se nachází nedaleko hypermarketu a obsluhuje autobusové linky č. 36, 40, 43, 47 a 49. Pokrytí spádové oblasti odpovídajícími trasami spojů je v případě Globusu Opavská podstatný problém. Spádová oblast zahrnuje poměrně velkou část Ostravy a respondenti často musí přestupovat. Nejproblematictější je dostupnost respondenta z obce Vřesina, jenž musí přestupovat 2x a navíc je zastávka Nová Plzeň, ze které odjíždí tramvajový spoj značně vzdálená bydliště. Zavedení autobusového spoje, který by obsluhoval severozápadní části Ostravy a přilehlé obce by jistě zlepšilo obslužnost hypermarketu hromadnou dopravou, vzhledem k velkému množství lidí z této oblasti, kteří Globus Opavská navštěvují. Jeden respondent z obce Čavisov se dopravuje pomocí služeb soukromého dopravce Veolia Transport.



Obr. 49: Časová dostupnost hypermarketu Globus Opavská autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 50: Časová dostupnost hypermarketu Globus Opavská pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

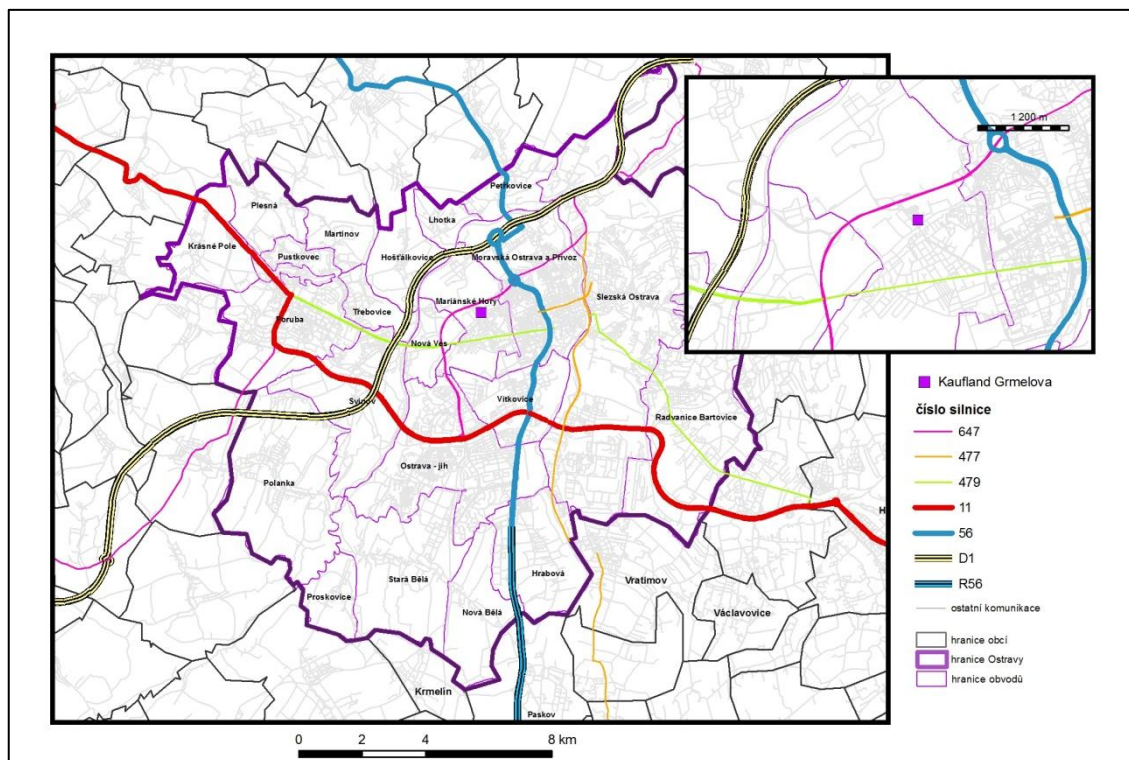


Obr. 51: Časová dostupnost hypermarketu Globus Opavská MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.8. Hypermarket Kaufland Grmelova

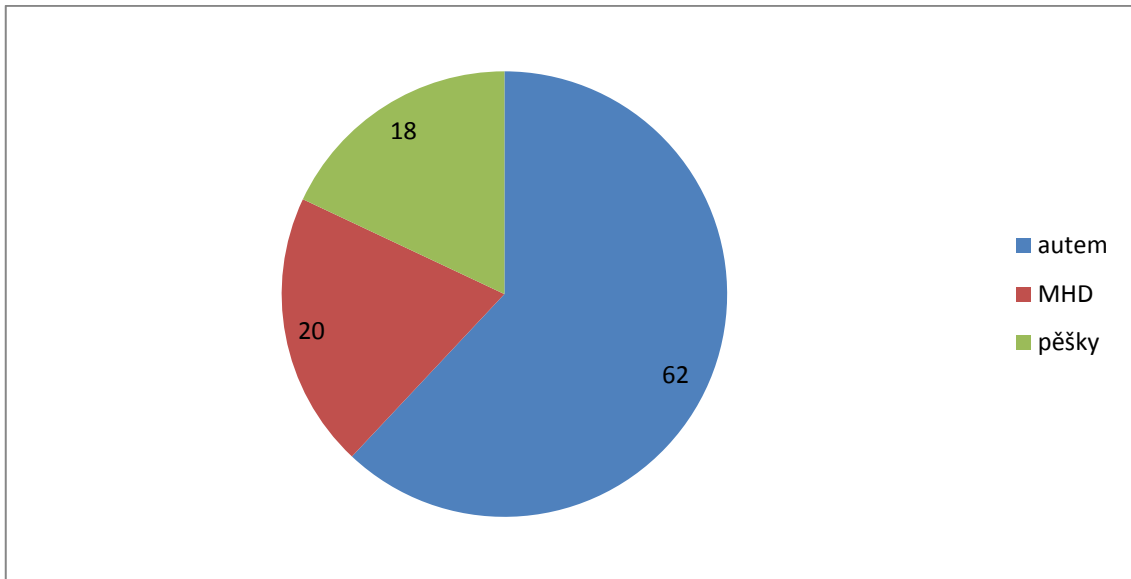
7.8.1. Poloha

Kaufland Grmelova se nachází v obvodu Mariánské Hory na severním okraji bytové zástavby. Poloha hypermarketu je přímo u nájezdu na komunikaci II/647, která je součástí městského okruhu a spojuje dálnici D1 na severovýchodě města a jih Ostravy. Navíc je napojena jak na silnici první třídy č. 11, tak silnici I/56, které jsou důležitými spojkami východní a západní části města respektive severní a jižní části. Prakticky celá spádová oblast týkající se lidí, kteří se dostavují do Kauflandu Grmelova automobilem, se nachází v okolí těchto důležitých komunikací.



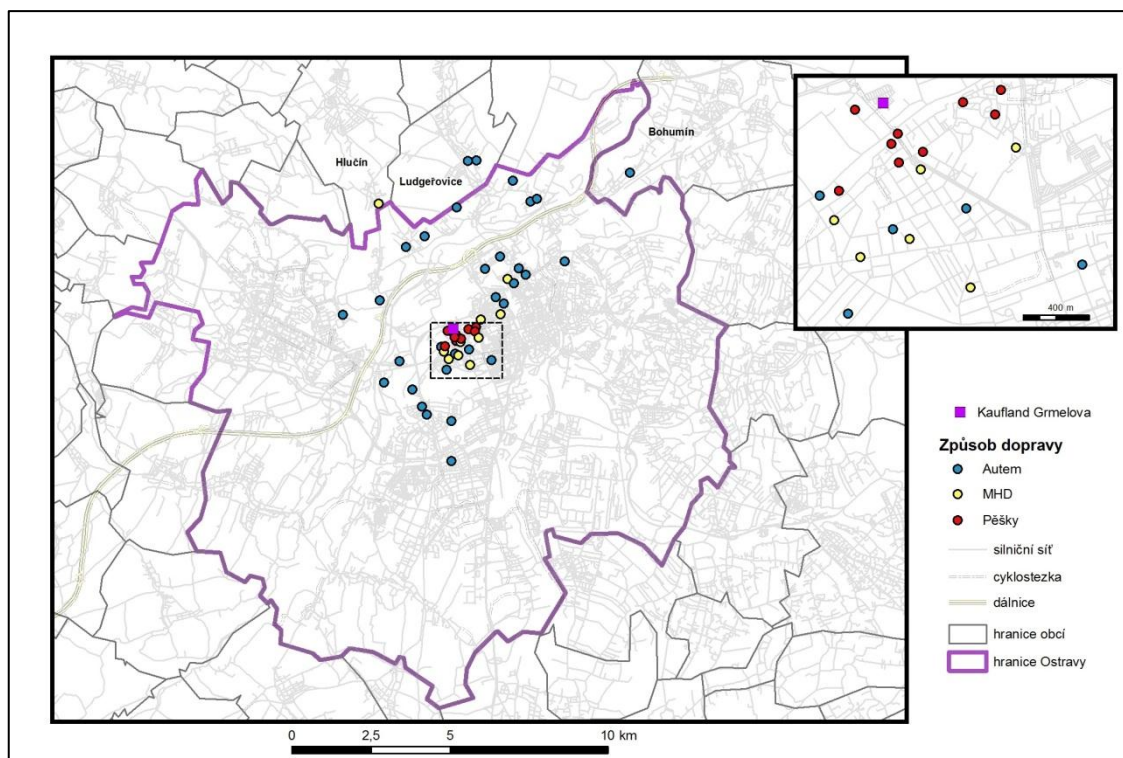
Obr. 52: Poloha hypermarketu Kaufland Grmelova (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.8.2. Způsob dopravy



Obr. 53: Způsob dopravy zákazníků hypermarketu Kaufland Grmelova (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Většina zákazníků Kauflandu Grmelova volí jako způsob dopravy automobil. To je dáno polohou hypermarketu, podobně jako u ostatních hypermarketů, které se nacházejí na okraji sídliště a u významné komunikace. Městskou hromadnou dopravu využívá 20 % respondentů. Tento fakt může ovlivňovat absence tramvajové dopravy k hypermarketu. Městskou hromadnou dopravu využívají převážně lidé z obvodu, a to z míst, odkud vede přímý spoj. Pěšky se do Kauflandu Grmelova dostavuje pouze 18 % respondentů, což je opět fakt způsobený polohou na okraji sídliště.



Obr. 54: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků hypermarketu Kaufland Grmelova (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.8.3. Dopravní dostupnost

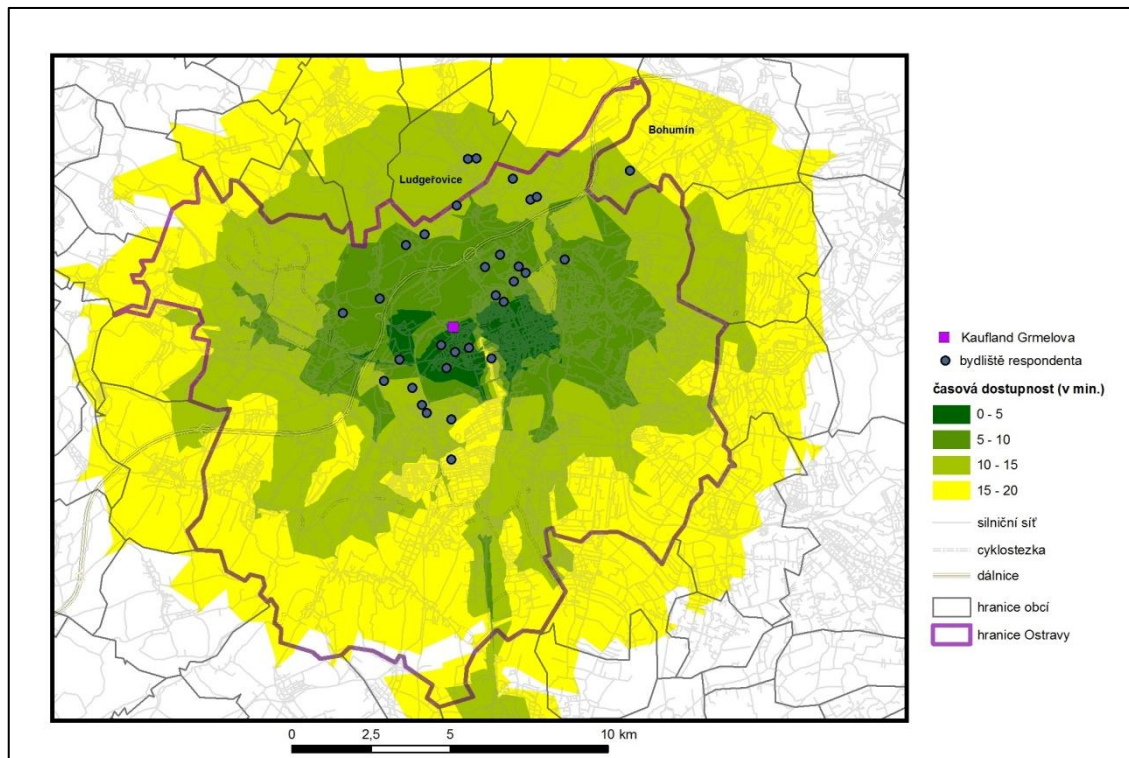
Naprostá většina respondentů, kteří využívají jako způsob dopravy auto, se nachází v dojížděkové vzdálenosti do 15–ti minut, což je ovlivněno především tím, že se spádová oblast tvořena těmito respondenty koncentruje především v okolí důležitých komunikací, které pozitivně ovlivňují dostupnost. Čas docházky respondentů k hypermarketu je nejčastěji v intervalu 5–10 minut, maximálně do patnácti minut. Zvláštním případem je čas dojížděky pomocí MHD, kdy se celých 80 % respondentů, kteří využívají tohoto způsobu dopravy, nachází v intervalu 0–5 minut.

Tab. 10: Čas dojížděky (docházky) do hypermarketu Kaufland Grmelova (v %)

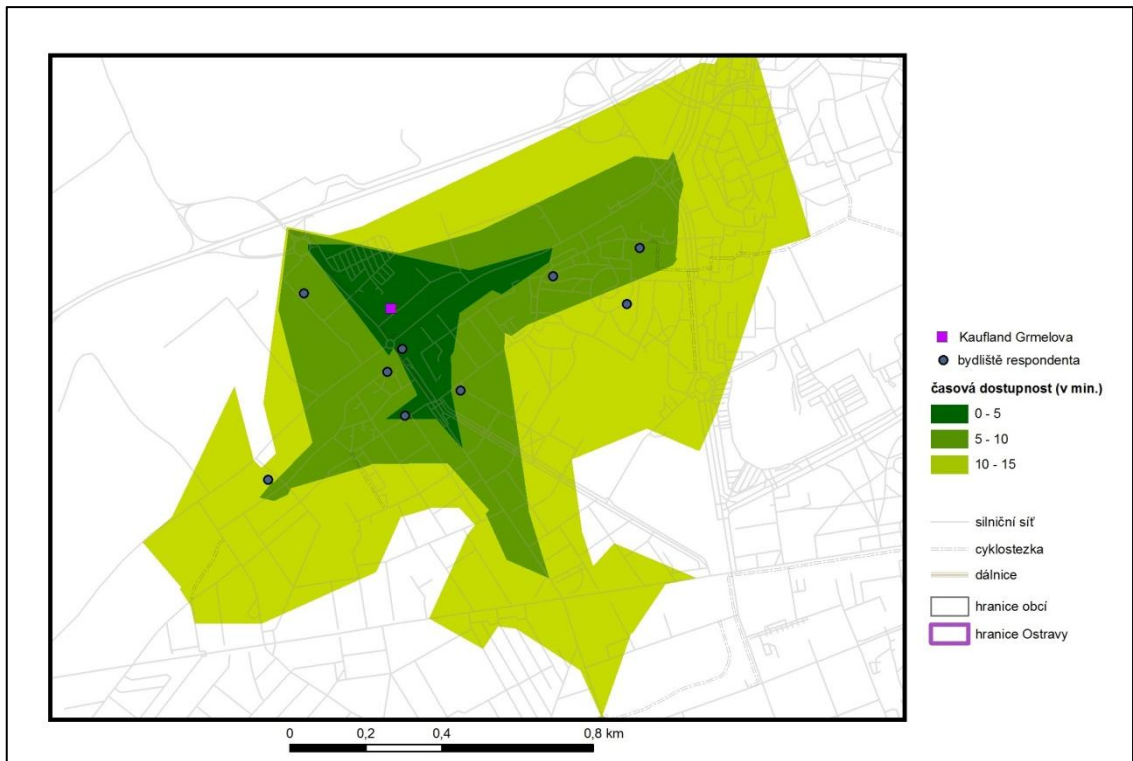
Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	30	16	22	80
5 - 10	32	35	56	0
10 - 15	32	45	22	0
15 - 20	2	3	0	0
20 - 25	2	0	0	10
25 - 30	2	0	0	10

(zdroj: vlastní výzkum)

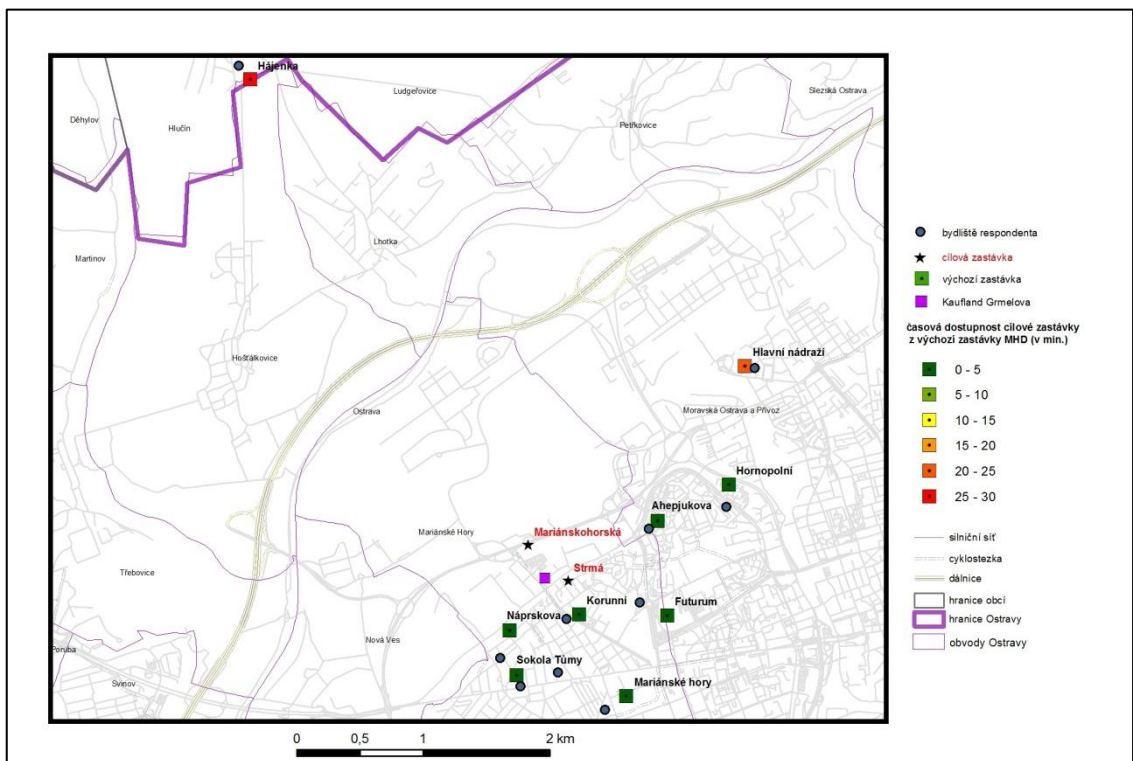
Jako cílové zastávky v nejbližším okolí Kauflandu Grmelova byly zvoleny zastávky Strmá a Mariánskohorská, která se nachází ihned u vchodu do hypermarketu. Zastávka Strmá je obsluhována autobusy linky č. 37 a 39 a trolejbusy č. 102, 108 a 111. Zastávka Mariánskohorská poté autobusy č. 24, 37 a 39. Většina respondentů bydlí právě v blízkosti těchto linek v obvodu Mariánské hory, do hypermarketu tak mají dostupnost přímým spojem a navíc v časovém intervalu do pěti minut. Výjimku tvoří pouze respondent z Hlučína, kde autobusové spojení není ideální a pro dopravu do Kauflandu Grmelova je potřeba přestupovat.



Obr. 55: Časová dostupnost hypermarketu Kaufland Grmelova autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 56: Časová dostupnost hypermarketu Kaufland Grmelova pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

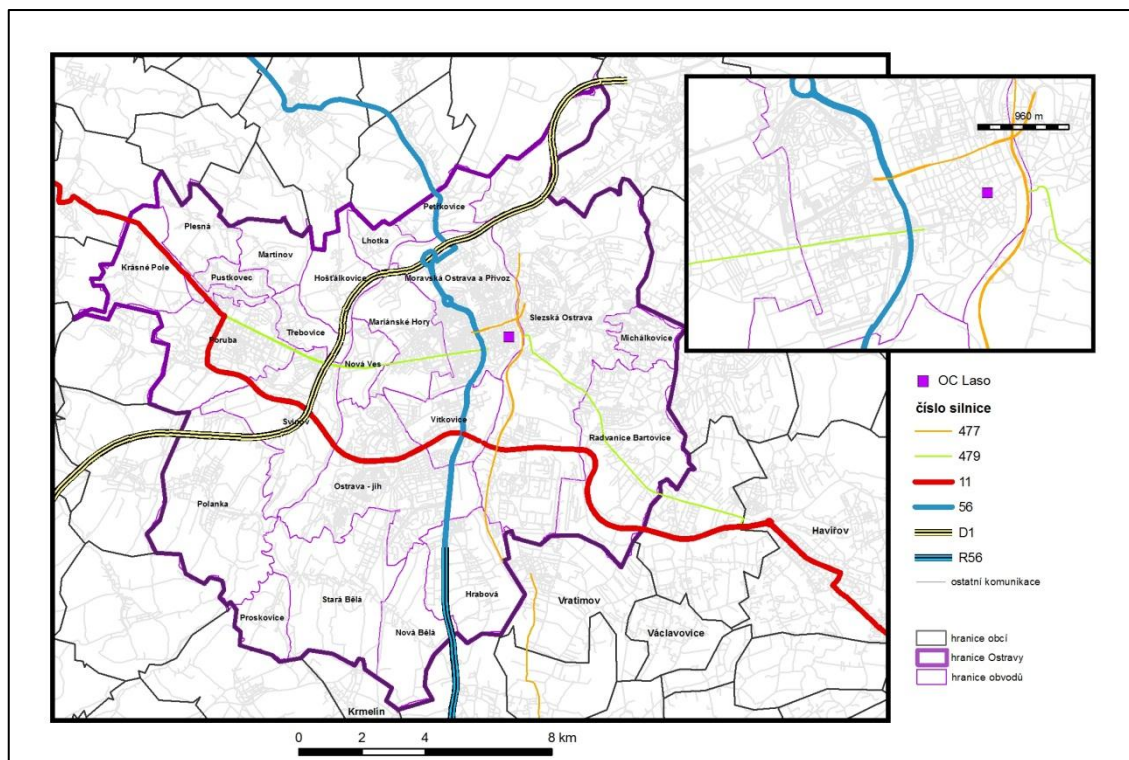


Obr. 57: Časová dostupnost hypermarketu Kaufland Grmelova MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.9. Obchodní centrum Laso

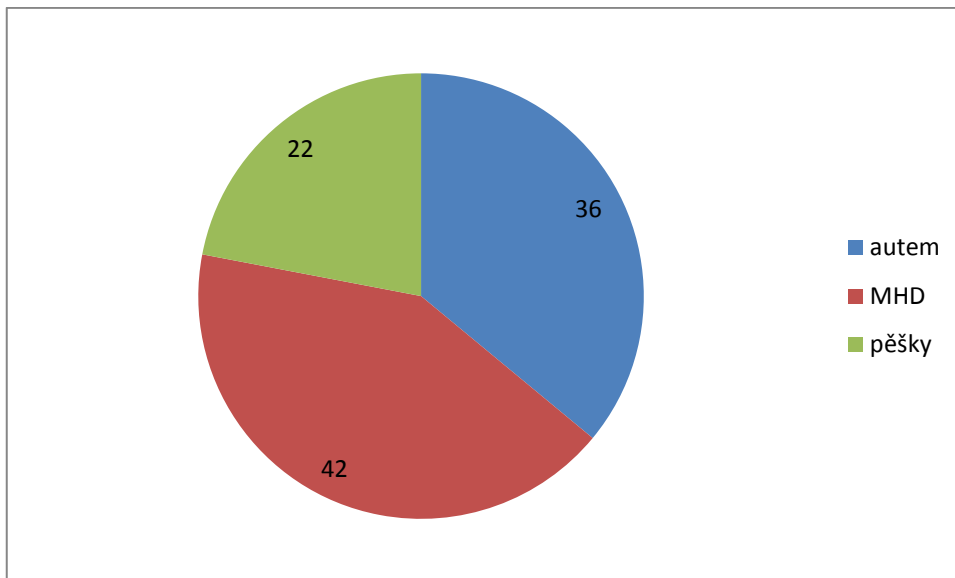
7.9.1. Poloha

Obchodní centrum Laso se nachází přímo v centru města na Masarykově náměstí. Touto oblastí prochází hned několik důležitých komunikací. Nejdůležitějším spojem centra města s dálnicí D1 a sídlišti na jihu města je komunikace první třídy č. 56, která pokračuje za hranici Ostravy směrem na Frýdek – Místek jako R56. Spojnicí se západní částí města je silnice II/479, která vede z Havířova právě přes centrum města až do obvodu Poruba, kde se připojuje na silnici první třídy č. 11. Další spojnici s jižní částí města a také se Slezskou Ostravou, je silnice II/477.



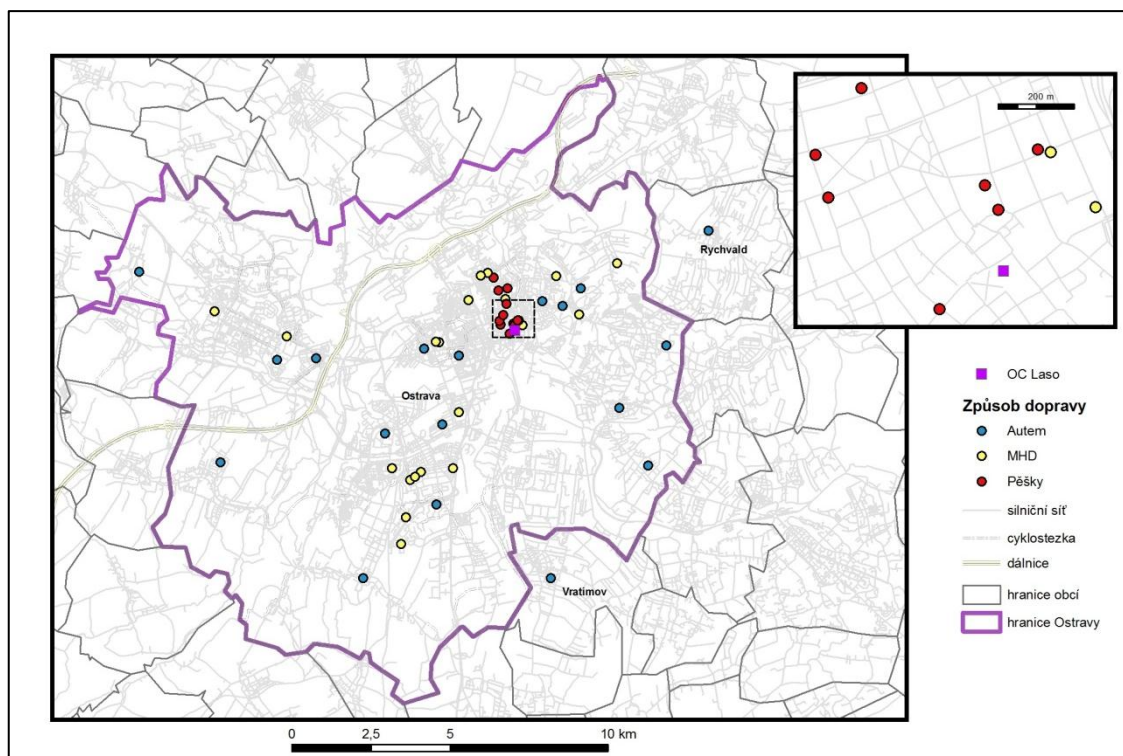
Obr. 58: Poloha obchodního centra Laso (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.9.2. Způsob dopravy



Obr. 59: Způsob dopravy zákazníků obchodního centra Laso (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Nejvíce respondentů (42 %) uvedlo jako způsob dopravy městskou hromadnou dopravu. Důvodem může být malé množství parkovacích ploch v centru města, které jsou navíc ve většině případů placené. Stejně tak je to i s parkovišti u obchodního centra Laso. Z tohoto důvodu se pouze 36 % respondentů dopravuje automobilem. Tyto dvě skupiny lidí jsou většinou zákazníci, kteří využívají obchodního centra pro běžné každodenní nákupy během cesty do / ze zaměstnání. Pěší dopravu využívají především lidé, kteří mají bydliště v centru města.



Obr. 60: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků obchodního centra Laso (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.9.3. Dopravní dostupnost

Časová dostupnost obchodního centra Laso byla rozdělena do šesti intervalů po pěti minutách. Čas dojížděky do obchodního centra je u většiny respondentů do dvaceti minut, což umožňuje velké množství čtyřproudých komunikací, které vedou do centra města. Do patnácti minut se do obchodního centra Laso dostane většina respondentů, kteří zvolili jako druh dopravy pěší chůzi. Co se týká městské hromadné dopravy, respondenti se nacházejí hlavně v intervalech 5 – 10 minut a 15 – 20 minut.

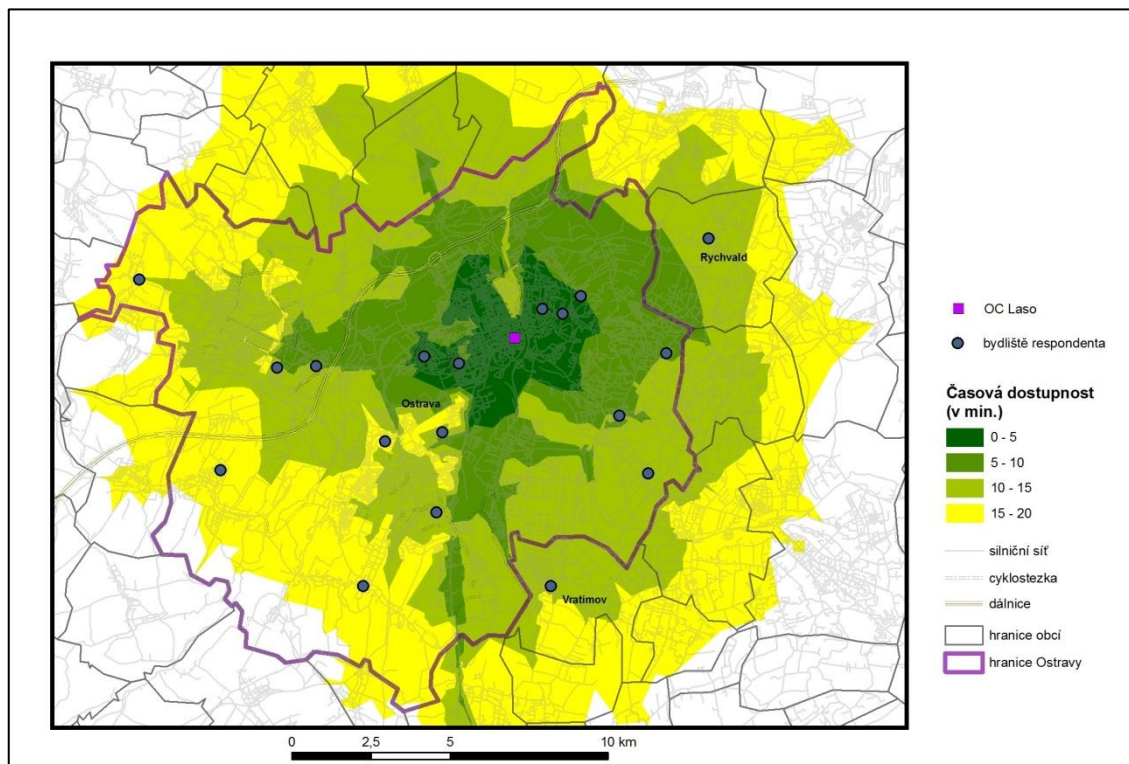
Tab. 11: Čas dojížděky (docházky) do obchodního centra Laso (v %)

Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	22	28	27,3	14
5 - 10	24	17	18,2	33
10 - 15	22	33	27,3	10
15 - 20	20	22	9,1	24
20 - 25	8	0	9,1	14
25 - 30	4	0	9,1	5

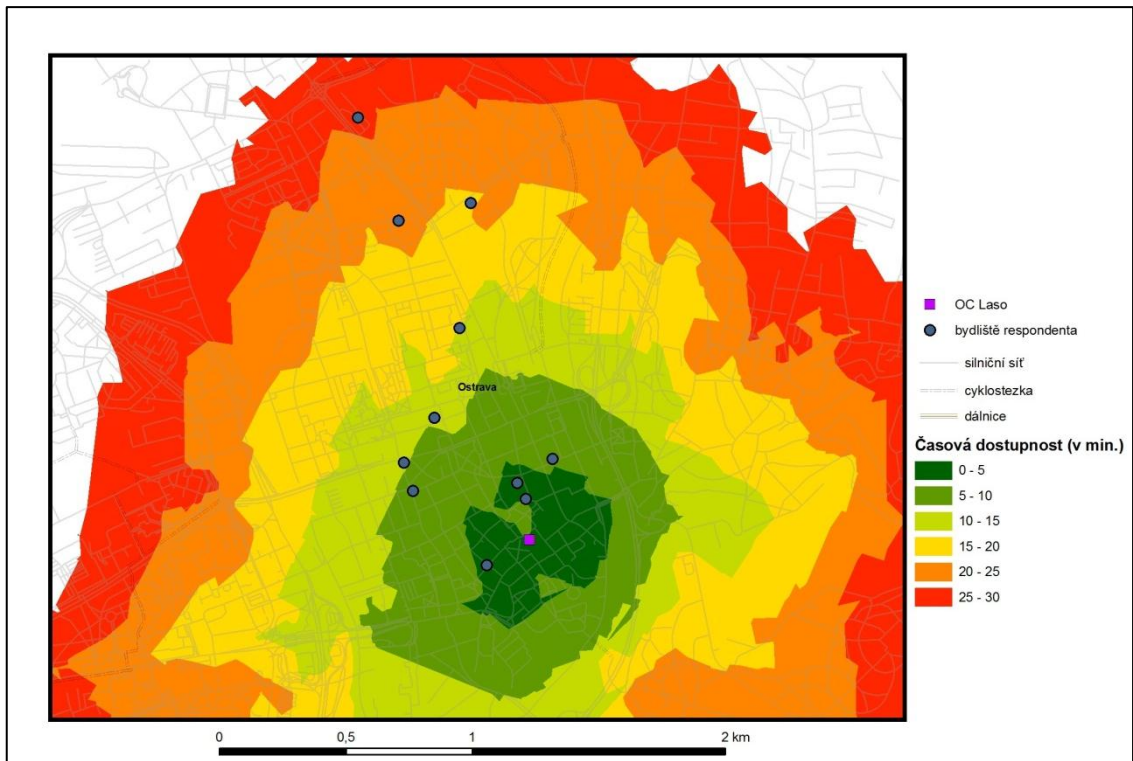
(zdroj: vlastní výzkum)

Všichni respondenti se do centra města dostávají přímými spoji. Jedinou výjimku tvoří návštěvník, který má místo bydliště v Heřmanicích v obvodu Slezská Ostrava. Dobrá dostupnost centra města je způsoben velkým množstvím linek, které obsluhují cílové zastávky Elekra

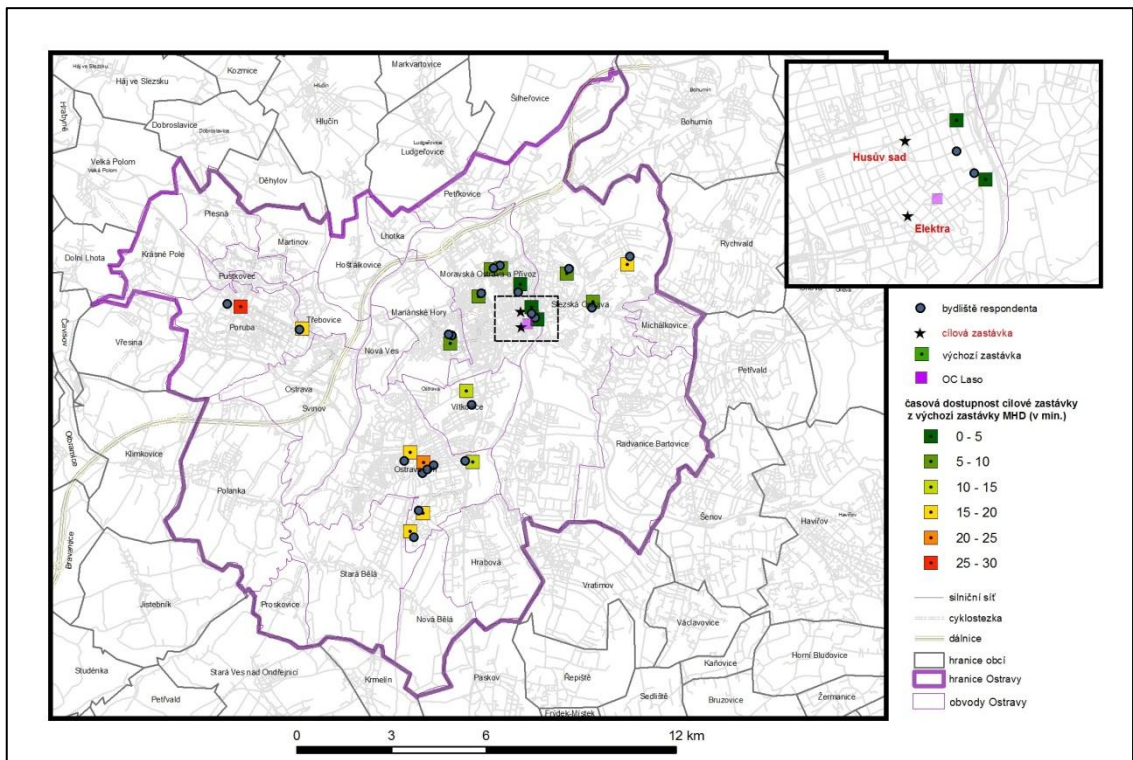
(tramvajová spojení) a Husův sad (autobusové a trolejbusové linky). Ani jedna z těchto zastávek není v bezprostřední blízkosti obchodního centra, které leží přímo v centrální části Ostravy na Masarykově náměstí, kde se žádná zastávka nenachází. Doba pěší chůze z těchto zastávek je přibližně 10 minut. Zastávka Elektra obsluhuje tramvaje č. 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14 a noční linku č. 18. Zastávka Husův sad poté autobusy linky č. 20, 38 a 71 a trolejbusy 102, 103, 104, 105, 108, 109 a 111. Bydliště většiny respondentů se nachází v blízkosti autobusové, trolejbusové, nebo tramvajové zastávky. Dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou je tedy v případě OC Laso a celkově městského centra na velmi dobré úrovni.



Obr. 61: Časová dostupnost obchodního centra Laso autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 62: Časová dostupnost obchodního centra Laso pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGIS 10, vlastní výzkum)

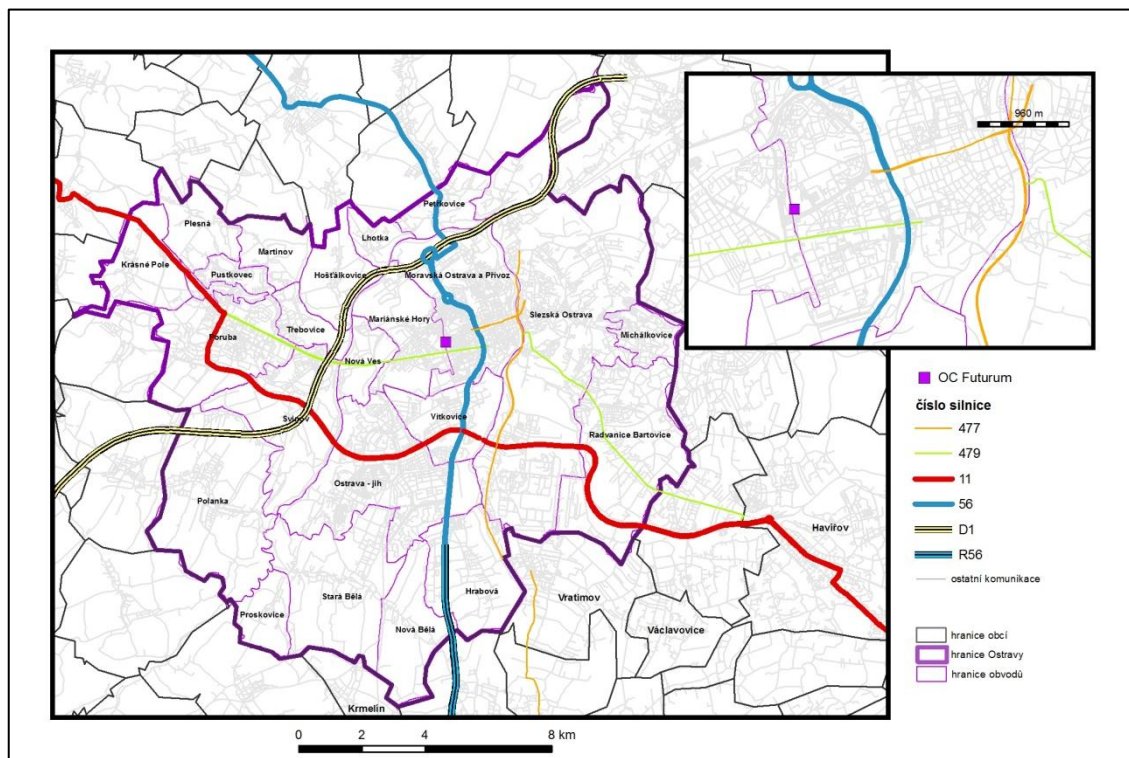


Obr. 63: Časová dostupnost obchodního centra Laso MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGIS 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.10. Obchodní centrum Futurum

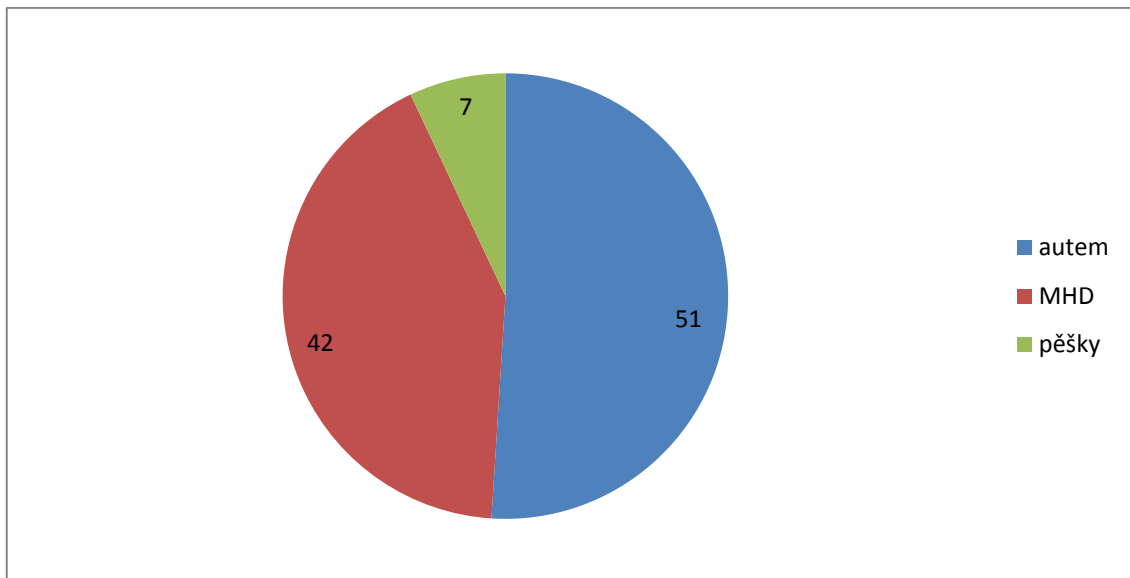
7.10.1. Poloha

Obchodní centrum Futurum se nachází na hranici obvodů Moravská Ostrava a Přívoz a Mariánské hory v blízkosti komunikace druhé třídy č. 479, která spojuje východní a západní část města a vede přes centrum Ostravy. Na západě města se v obvodu Poruba napojuje na silnici č. 11, důležitý spoj mezi Havířovem a Opavou a také dálnicí D. Důležitá je pro dostupnost obchodního centra také komunikace I/56, která vede přes obce Ludgeřovice a Hlučín skrz centrum Ostravy a jižní sídliště až směrem na Frýdek – Místek. I tato silnice křížuje komunikaci I/11, která obsluhuje např. sídliště Výškovice a Zábřeh. Díky těmto komunikacím je pokryta významná část spádové oblasti obchodního centra Futurum.



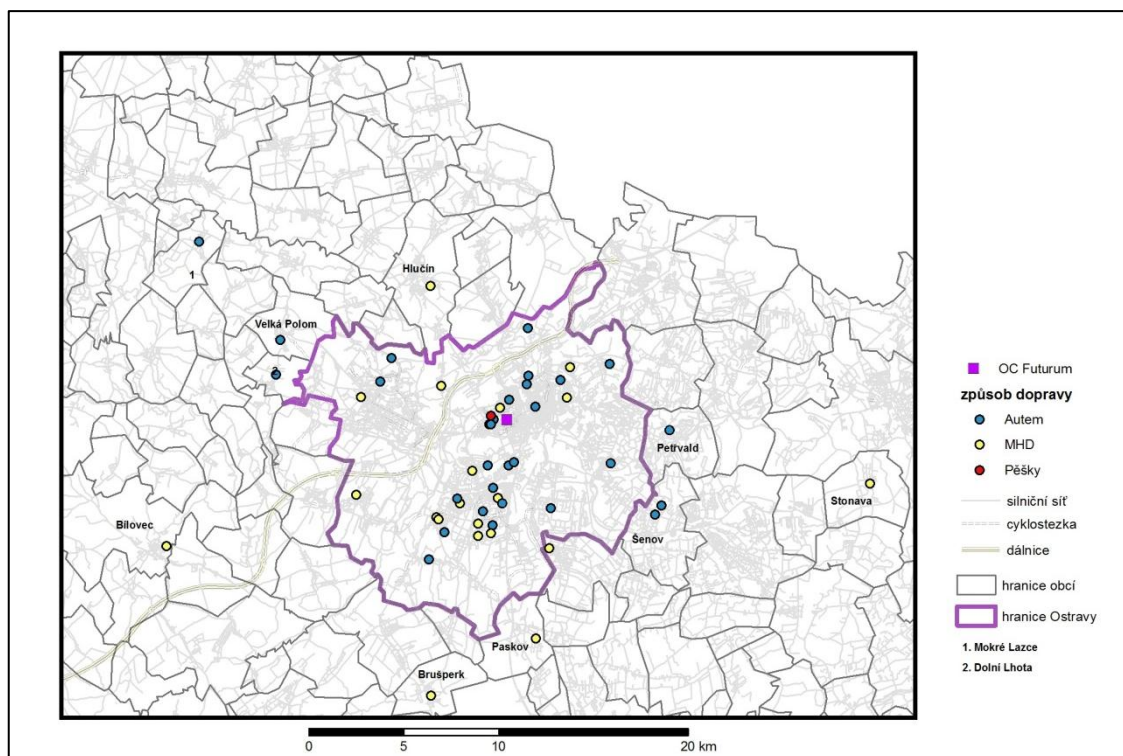
Obr. 64: Poloha obchodního centra Futurum (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.10.2. Způsob dopravy



Obr. 65: Způsob dopravy zákazníků obchodního centra Futurum (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Většina respondentů se do obchodního centra dopravuje buďto automobily (51 %), nebo městskou hromadnou dopravou (42 %). Tento výsledek je způsoben hlavně velkou spádovou oblastí centra. Návštěvní se většinou sjíždějí ze všech částí Ostravy i z dalších obcí regionu kvůli výběru zboží a hlavně kvůli přítomnosti multikina, zatímco obyvatelé v blízkosti centra pro běžné nákupy volí alternativní hypermarkety. Hypermarket je navíc obsluhován poměrně velkým množstvím linek složek MHD. Pěšky se do obchodního centra dostavuje pouze 7 % respondentů.



Obr. 66: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků obchodního centra Futurum (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.10.3. Dopravní dostupnost

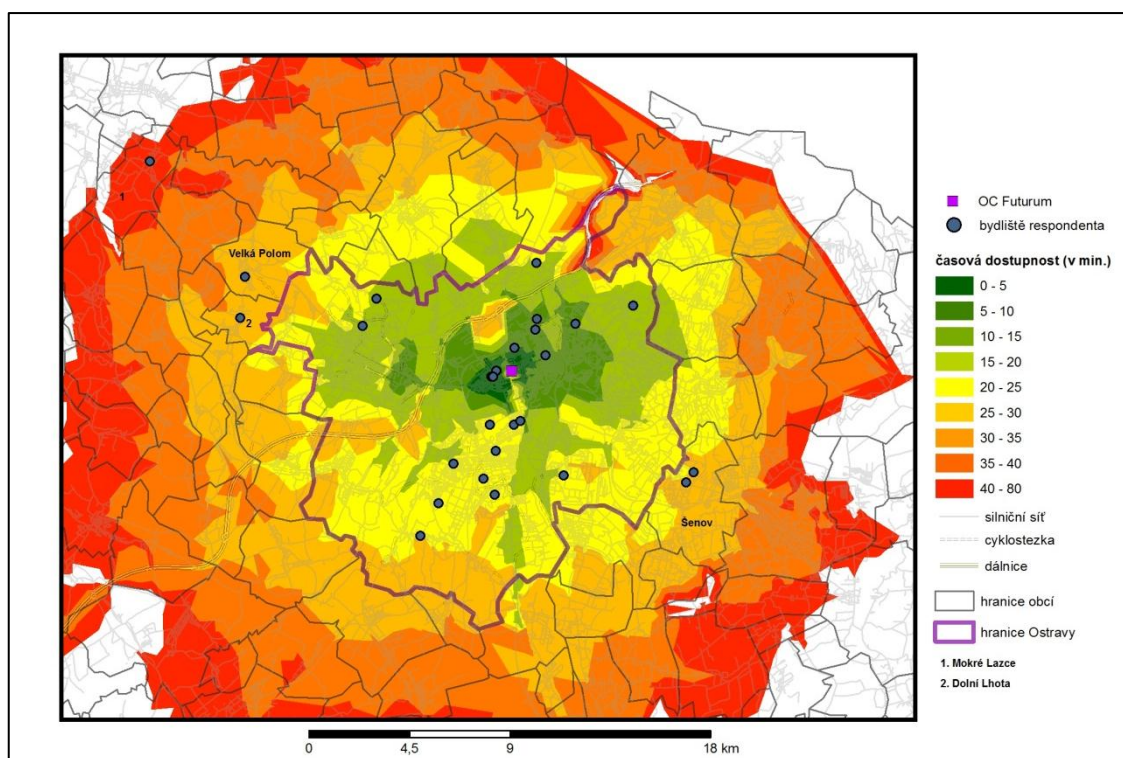
Nejvíce respondentů, kteří se dopravují do obchodního centra Futurum automobilem, nebo městskou hromadnou dopravou, se nacházejí v intervalu pro dojížděku 15–20 minut, což je dáno větší spádovou oblastí, lidé se zde sjíždějí z celé Ostravy i z ostatních obcí regionu. 50 % respondentů, kteří navštěvují obchodní centrum Futurum pěšky, se nachází v intervalu pro docházku 25–30 minut, což ale vzhledem k nízkému procentu takto se dopravujících respondentů není příliš vypovídající hodnota.

Tab. 12: Čas dojížděky (docházky) do obchodního centra Futurum (v %)

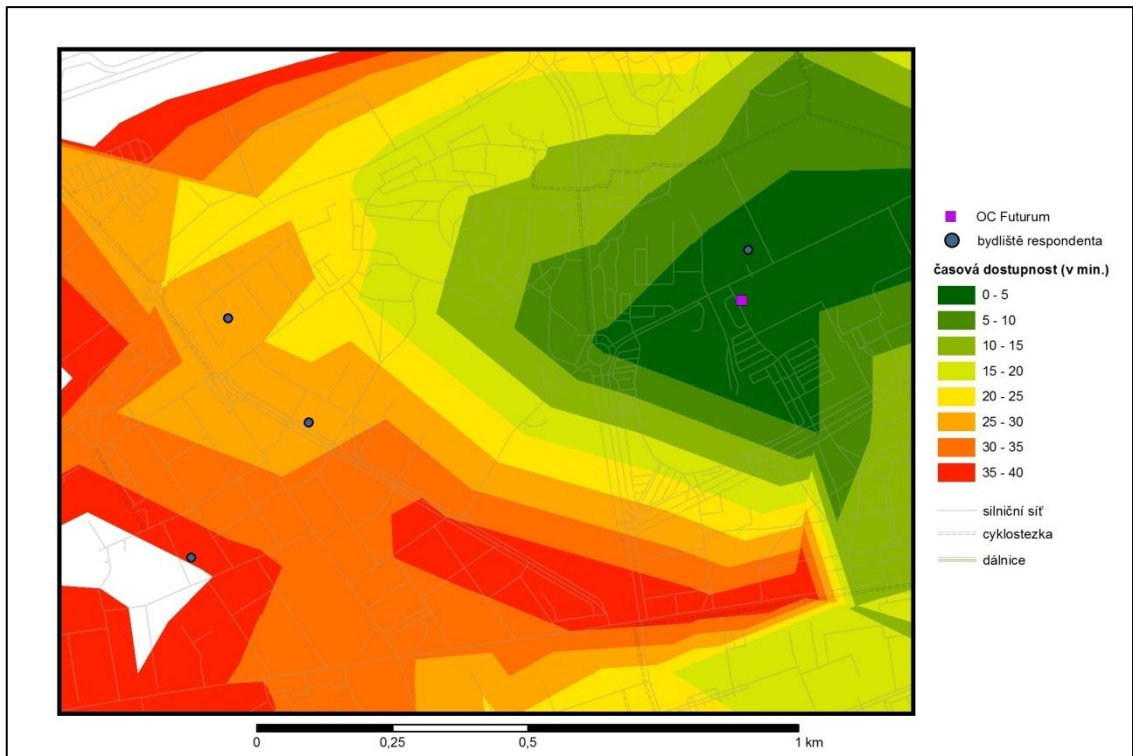
Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	10	8	25	9
5 - 10	8	12	0	5
10 - 15	10	15	0	5
15 - 20	33	38	0	32
20 - 25	21	19	0	27
25 - 30	4	0	50	0
30 - 35	8	8	0	9
35 - 40	6	0	25	9,1
40 - 45	2	0	0	4,5

(zdroj: vlastní výzkum)

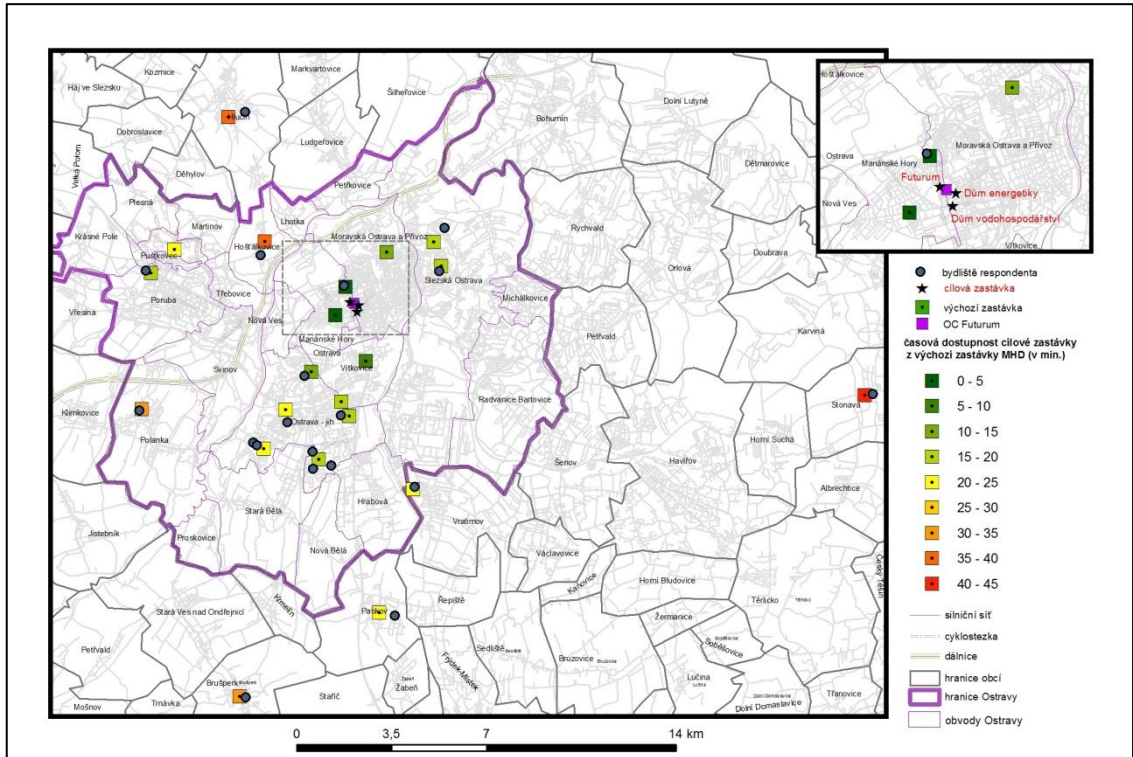
Městská hromadná doprava v blízkosti obchodního centra Futurum obsluhuje tři zastávky. Dvě jsou jen pro autobusy a trolejbusy, a to zastávka Futurum, kde zastavuje autobus č. 39 a trolejbusy 108 a 109, a také zastávka Dům vodohospodářství, kde staví stejné trolejbusové linky jako v případě zastávky Futurum a navíc autobus č. 20. V blízkosti obchodního centra se nachází také tramvajová zastávka Dům energetiky, kterou obsluhují tramvaje linky č. 4, 8, 9, 11, 12 a noční linka 18. Díky těmto tramvajím je obchodní centrum poměrně snadno dostupné ze všech částí města, které jsou napojené na tramvajovou síť, problematictější je pouze sídliště Výškovice, odkud musí většina respondentů přesezat, neboť žádná ze zmíněných linek do tohoto sídliště nezajíždí, i tak je odtud obchodní centrum dostupné do 25-ti minut. V oblastech, které jsou obsluhovány autobusy, už se čas dojížděky zvyšuje. Jeden respondent z obce Stonava, která se nachází východně za hranicí Ostravy dokonce musí využívat vlakového spoje. Další tři respondenti, kteří mají místo bydliště za hranicí města, využívají služeb soukromého dopravce Veolia Transport a následně autobusů či tramvají Dopravního podniku Ostrava.



Obr. 67: Časová dostupnost obchodního centra Futurum autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 68: Časová dostupnost obchodního centra Futurum pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

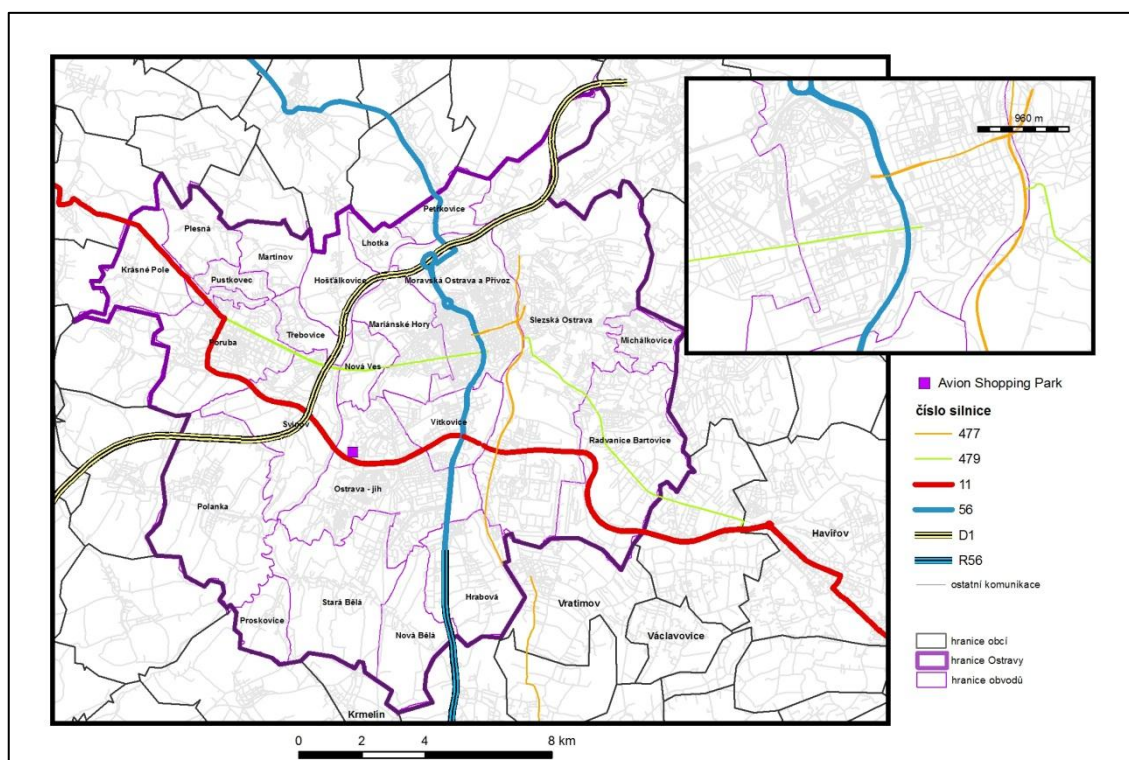


Obr. 69: Časová dostupnost obchodního centra Futurum MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.11. Obchodní centrum Avion Shopping Park

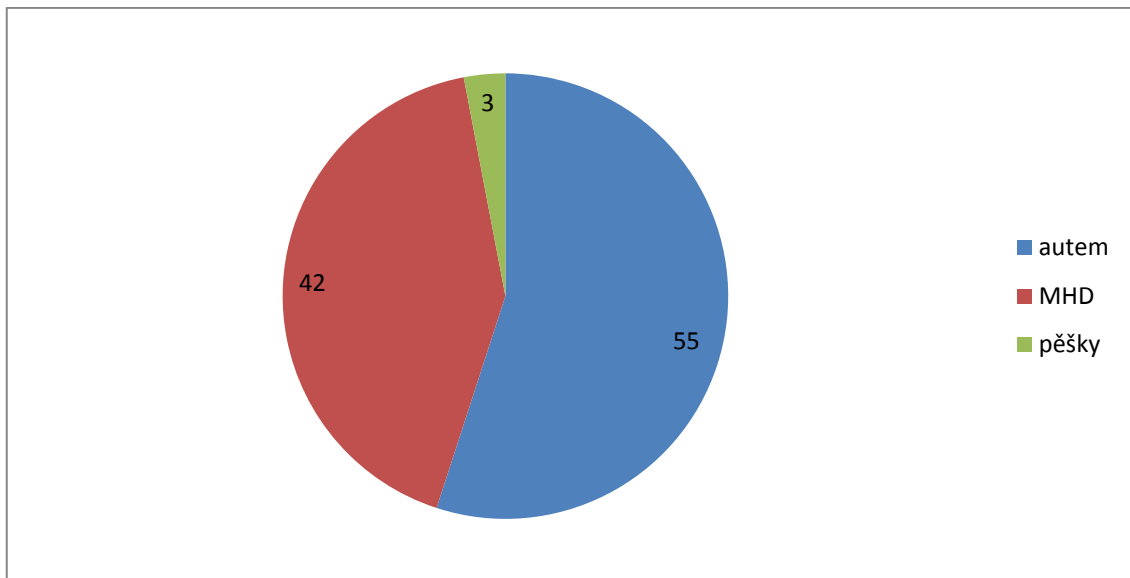
7.11.1. Poloha

Avion Shopping Park se nachází v obvodu Ostrava – Jih na rozmezí sídlišť Zábřeh a Výškovice. Naprosto zásadní pro jeho polohu je umístění přímo vedle silnice první třídy č. 11 v bezprostřední blízkosti jejího napojení na dálnici D1. Silnice I/11 propojuje Ostravu s Opavou (odkud se také několik respondentů do Shopping parku dopravuje) a na východě s Havířovem. Zároveň je také důležitá v souvislosti s jejím napojením na silnici I/56, která vede z obcí za severním okrajem města (Hlučín, Ludgeřovice), přes městské centrum a hustě zalidněná jižní sídliště. Za hranicí města pokračuje na Frýdek – Místek jako rychlostní silnice R56.



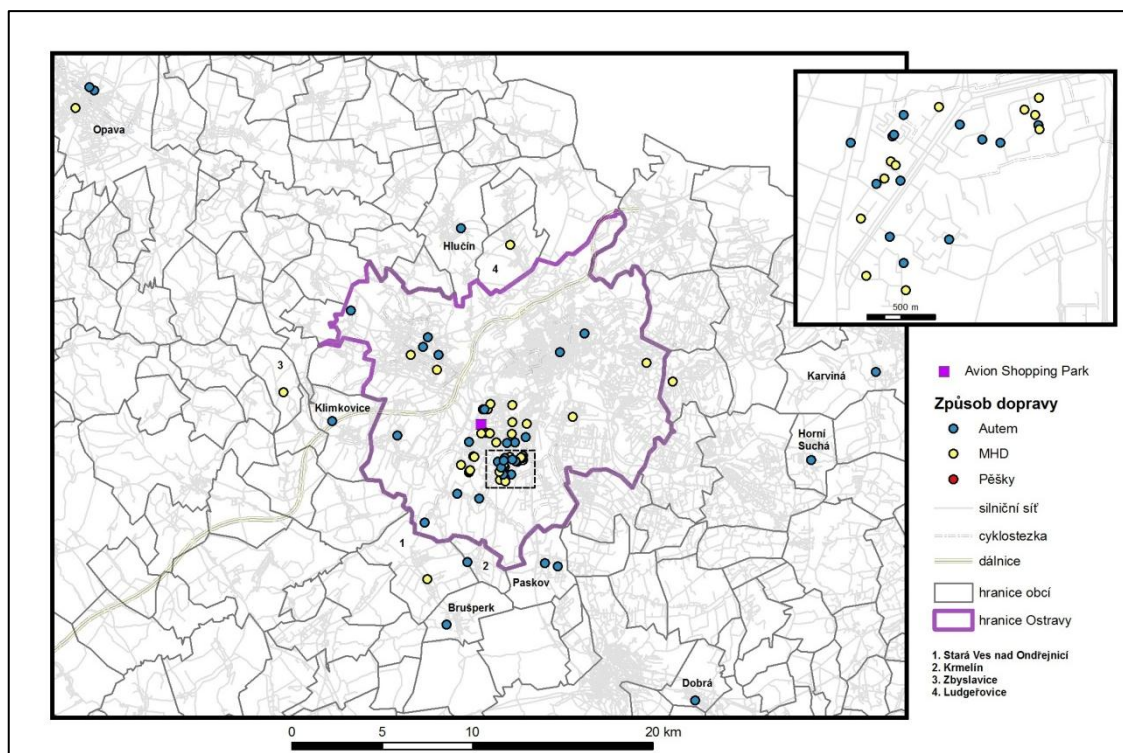
Obr. 70: Poloha obchodního centra Avion Shopping Park (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10)

7.11.2. Způsob dopravy



Obr. 71: Způsob dopravy zákazníků obchodního centra Avion Shopping Park (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Obchodní centrum Avion Shopping Park navštěvují zákazníci většinou automobilovou dopravou, nebo městskou hromadnou dopravou. Počet respondentů, kteří uvedli jako způsob dopravy pěší chůzi je zanedbatelný (3 %). Důvodem je poloha obchodního centra přímo u silnice první třídy č. 11 v blízkosti jejího křížení s dálnicí D1, díky které je Shopping Park velmi dobře dostupný i z obcí zpoza hranic města Ostravy. Krom toho disponuje Avion Shopping park velkokapacitním parkovištěm jak nadzemním, tak podzemním. Městskou hromadnou dopravu využívají hlavně lidé ze západu a jihu Ostravy (tedy míst, kde se nachází nejlidnatější místa Ostravy), poněvadž je odtud snadnější doprava pomocí tramvají. Pěšky dochází do obchodního centra lidi výhradně ze sídliště Zábřeh, obecně však platí, že i odtud je Avion Shopping Park velice špatně dostupný pěší dopravou, zákazníci totiž musejí překonávat velké množství bariér v podobě křižovatek, mostů a komunikací s velkou intenzitou provozu.



Obr. 72: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků obchodního centra Avion Shopping Park (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.11.3. Dopravní dostupnost

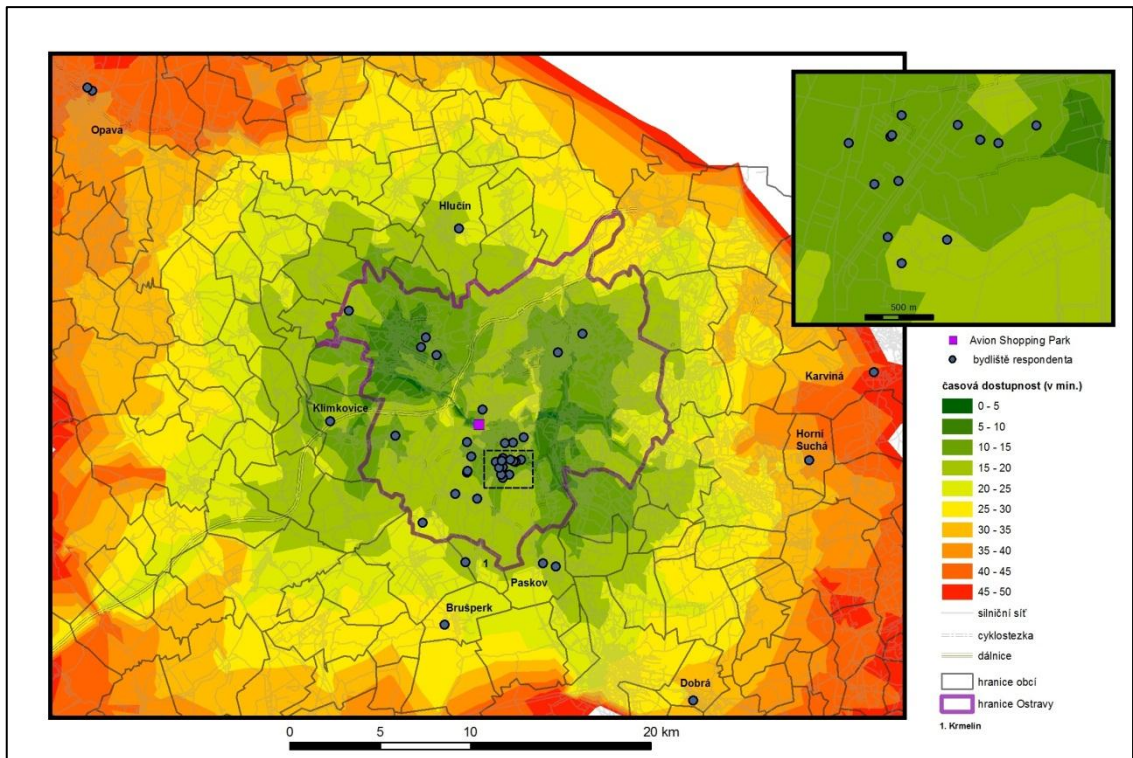
Většina respondentů, kteří se dopravují do obchodního centra Avion Shopping Park autem, se nachází v čase dojíždky do dvaceti minut, z toho je velké množství zákazníků zpoza hranic Ostravy. Dopravní dostupnost autem usnadňuje velmi dobrá poloha obchodního centra na silnici I/11. Pěších respondentů byla jen 4 %, takže jsou údaje o čase docházky nevyhovující a příliš stručné. Většina zákazníků, kteří využívají MHD, se nachází v intervalech do 10–ti minut dojíždky. Jedná se především o zákazníky, kteří se dostavují tramvají.

Tab. 13: Čas dojíždky (docházky) do obchodního centra Avion Shopping Park (v %)

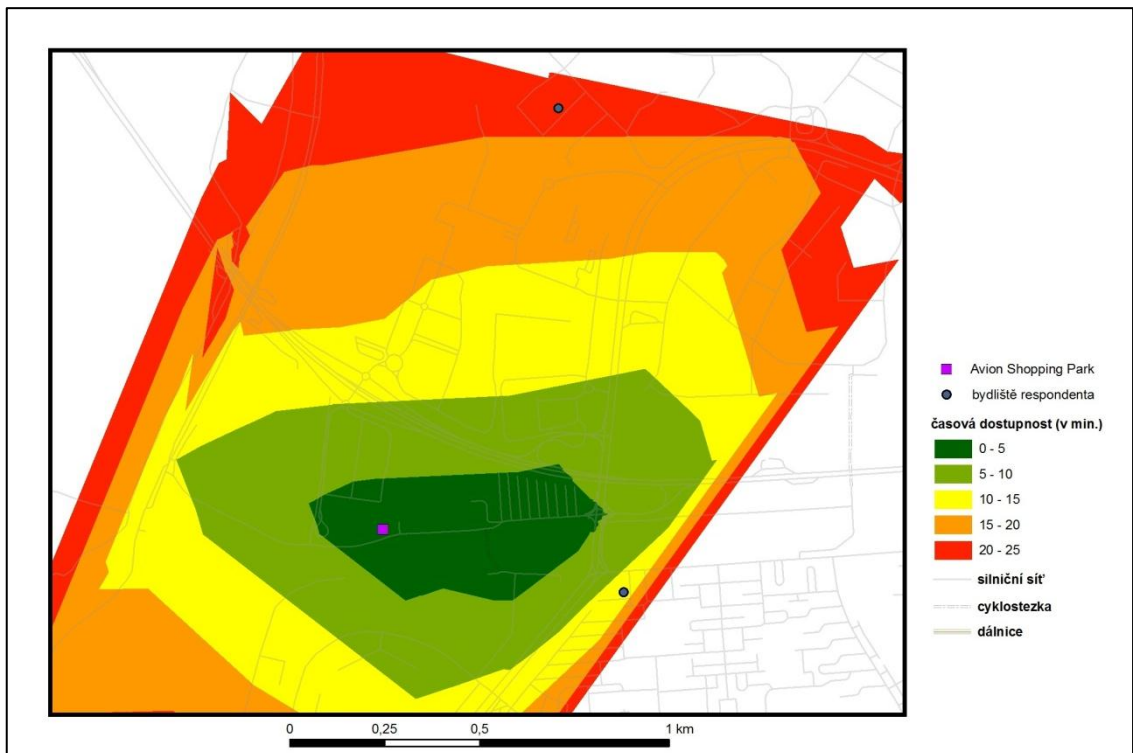
Interval (v min.)	celkem %	auto %	pěšky %	mhd %
0 - 5	9,5	0,0	0,0	22,6
5 - 10	17,6	14,3	0,0	22,6
10 - 15	27,0	42,9	50,0	3,2
15 - 20	20,3	23,8	0,0	16,1
20 - 25	8,1	4,8	50,0	9,7
25 - 30	5,4	2,4	0,0	9,7
30 - 35	4,1	2,4	0,0	6,5
35 - 40	4,1	2,4	0,0	6,5
40 - 45	2,7	4,8	0,0	0,0
45 - 50	1,4	2,4	0,0	0,0
50 - 55	0,0	0,0	0,0	0,0
55 - 60	0,0	0,0	0,0	0,0
60 - 65	0,0	0,0	0,0	1,4

(zdroj: vlastní výzkum)

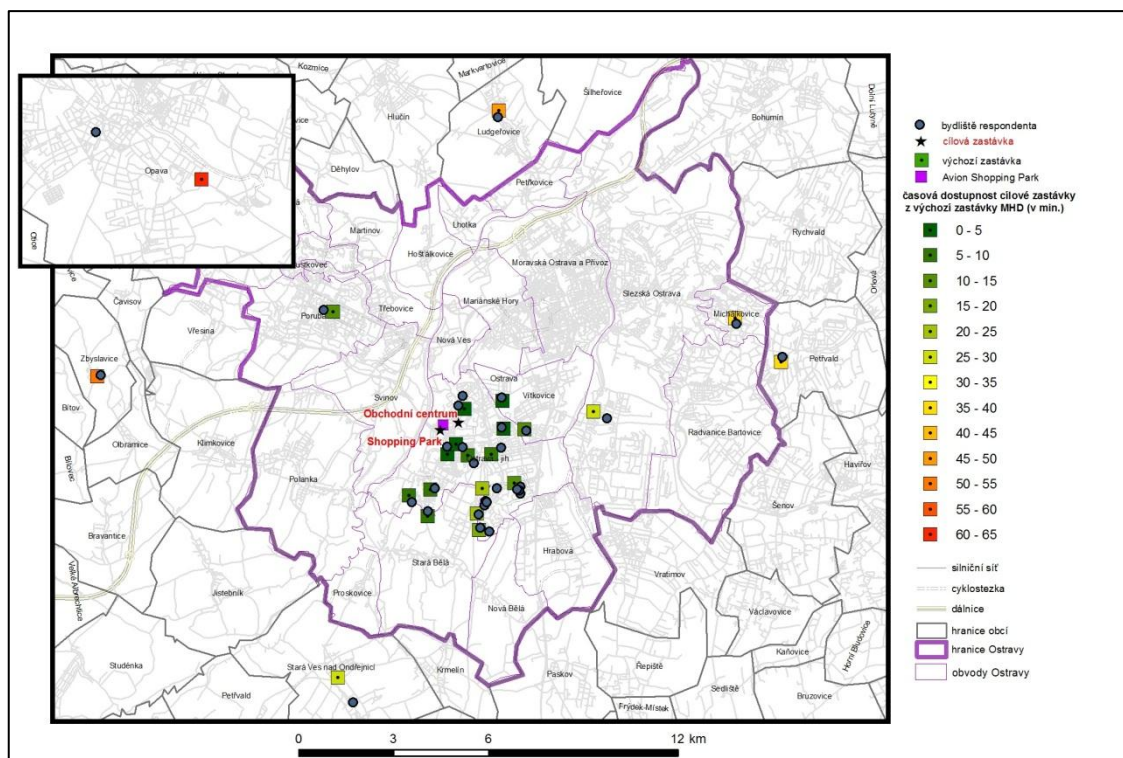
Městská hromadná doprava obsluhuje obchodní centrum na dvou zastávkách. Autobusová zastávka Shopping Park se nachází na parkovišti přímo u vchodu, ale je obsluhována pouze linkou č. 45. Shopping Park dříve obsluhovaly autobusy, které dovážely zákazníky zadarmo z různých částí Ostravy, ale od tohoto způsobu dopravy vedení obchodního centra upustilo. U východního vchodu do obchodního centra Avion Shopping Park se nachází zastávka Obchodní centrum, kterou obsluhují tramvajové linky č. 2, 7, 13 a autobusová linka č. 48. Respondenti z obcí Ludgeřovice, Stará Ves nad Ondřejnicí, Zbyslavice a Opava využívají služeb dopravce Veolia Transport. Celkově se dá dostupnost obchodního centra hodnotit jako velmi dobrá automobilem, ale bylo by třeba rozšířit počet autobusových linek, nebo případně tramvajových linek, hlavně ze sídliště Bělský Les, Hrabůvka a Dubina, kde se nachází velké množství návštěvníků, ale nejede odtud přímý spoj.



Obr. 73: Časová dostupnost obchodního centra Avion Shopping park autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)



Obr. 74: Časová dostupnost obchodního centra Avion Shopping park pěšky (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

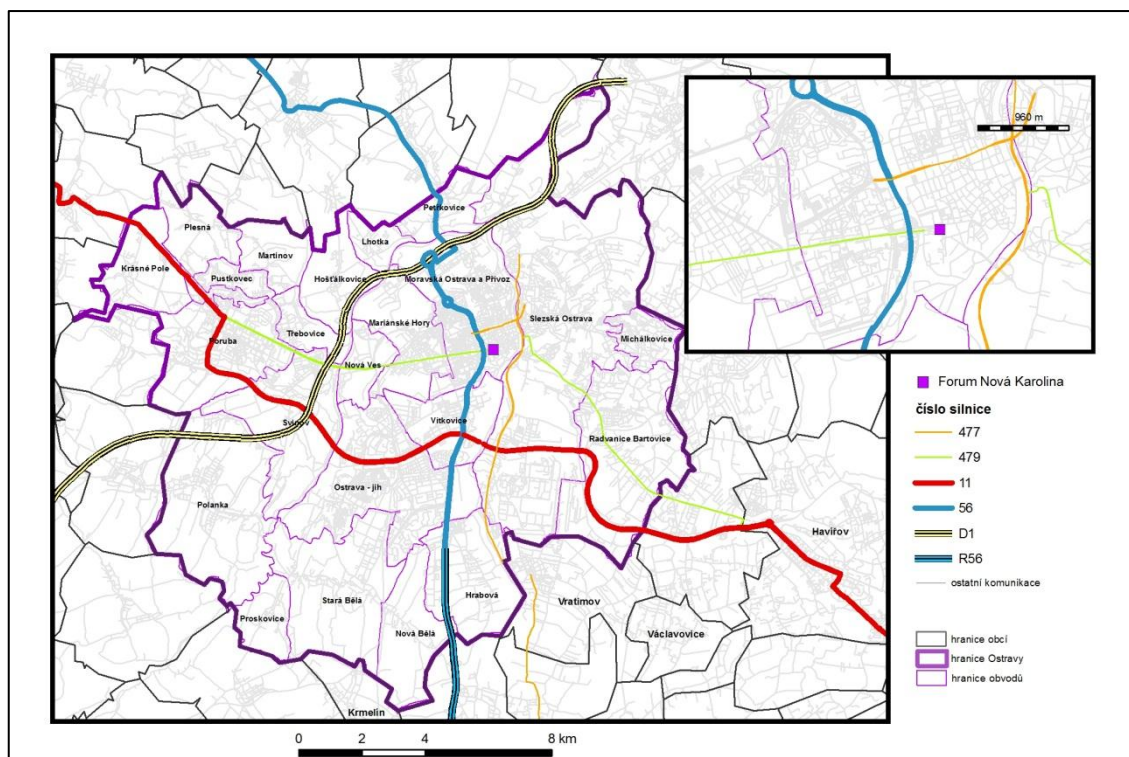


Obr. 75: Časová dostupnost obchodního centra Avion Shopping park MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.12. Obchodní centrum Forum Nová Karolína

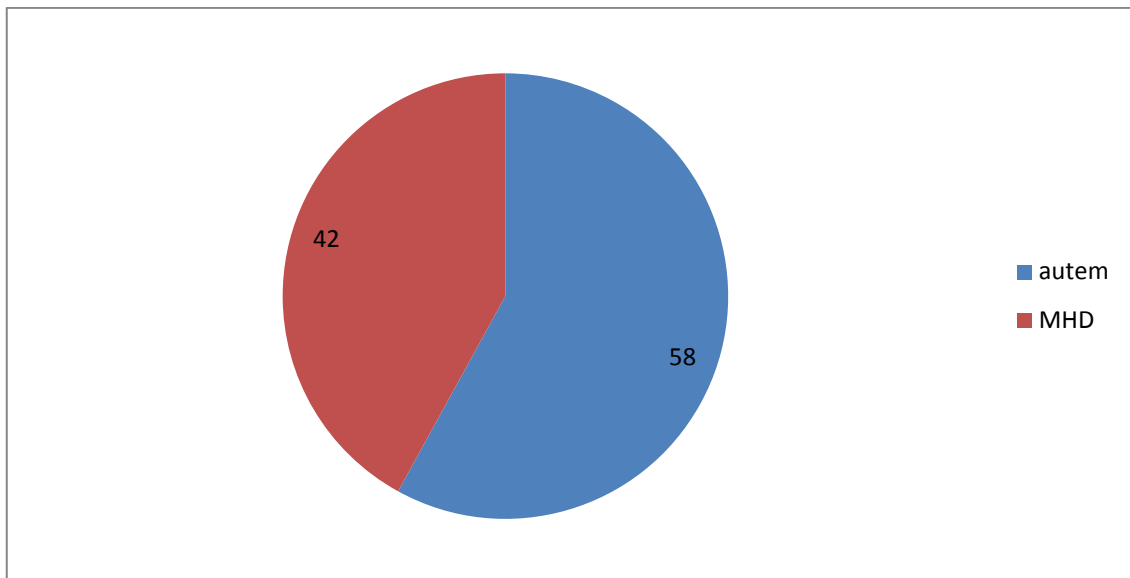
7.12.1. Poloha

Forum Nová Karolína se nachází v centru města v těsné blízkosti Masarykova náměstí. Jeho poloha je velice výhodná co se týká městské hromadné dopravy i automobilové dopravy. Nachází se totiž v blízkosti hned několika důležitých komunikací. Silnice druhé třídy č. 479, která je spojnici mezi Havířovem, centrem Ostravy a Porubou, je v přímém kontaktu s parkovištěm obchodního centra. Navíc křižuje komunikaci druhé třídy č. 477, jenž vede z Přívozu přes Kunčice do Vratimova. Nejdůležitější pro polohu centra je přítomnost komunikace první třídy č. 56, která je spojnici například Hlučína s centrem města, jižní částí města a Frýdkem – Místkem. Navíc křižuje silnici I. třídy č. 11, důležitou spojnici Ostravy s Opavou a Havířovem, která navíc zajišťuje obslužnosti sídlišt na jihu města Ostravy. Obě komunikace první třídy (56 a 11) jsou propojeny s dálnicí D1.



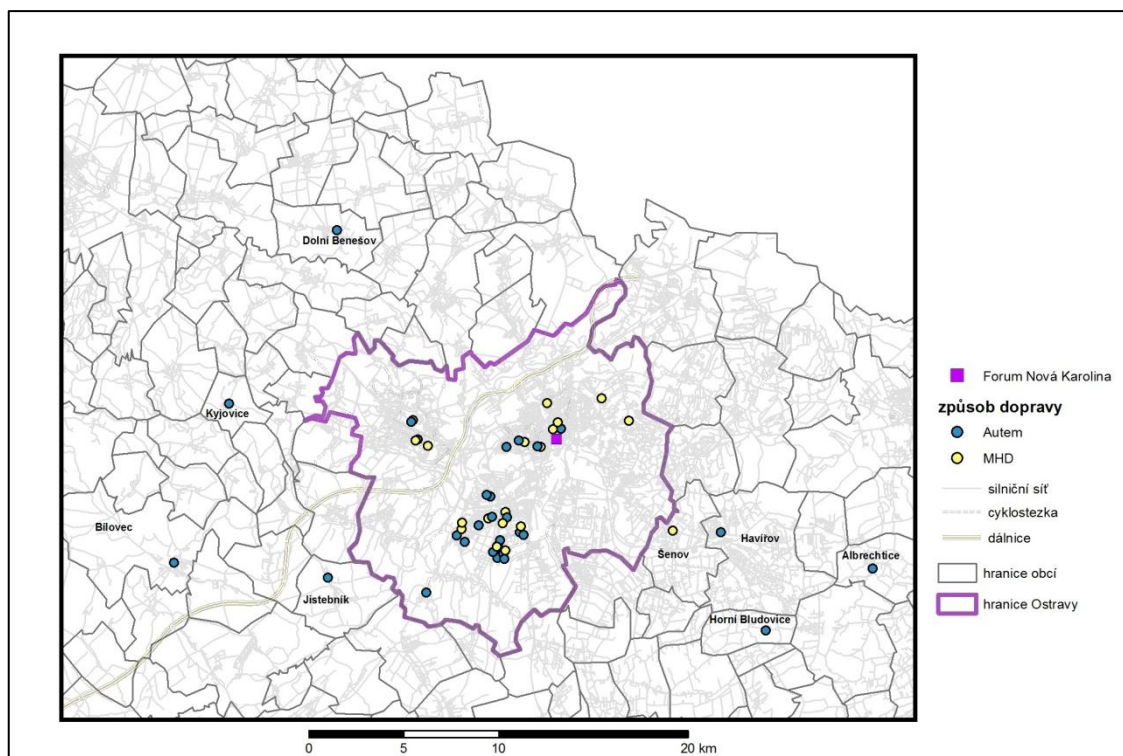
Obr. 76: Poloha obchodního centra Forum Nová Karolína (zdroj: mapové podklady pro ArcGIS 10)

7.12.2. Způsob dopravy



Obr. 77: Způsob dopravy zákazníků obchodního centra Forum Nová Karolina (v %) (zdroj: vlastní výzkum)

Mezi respondenty, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, se nenacházel jediný, který by jako způsob dopravy využíval pěší chůzi, což může být způsobeno faktem, že se v blízkosti centra města nenachází tolik obydlených oblastí, navíc je pěší dostupnost Fora Nová Karolina dosti omezena velkým množstvím bariér v podobě víceprroudých komunikací, tramvajové trati a křižovatek. Což je také důvod, proč respondenti volí mezi městskou hromadnou dopravou a automobilovou dopravou, která je o něco více využívána. Pro dopravu automobilem hovoří dostatek kvalitních komunikací v blízkosti obchodního centra, jeho poloha v centru města, pro městskou hromadnou dopravu poté velké množství linek, které obsluhují zastávky u obchodního centra.



Obr. 78: Spádová oblast a způsob dopravy zákazníků obchodního centra Forum Nová Karolina (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

7.12.3. Dopravní dostupnost

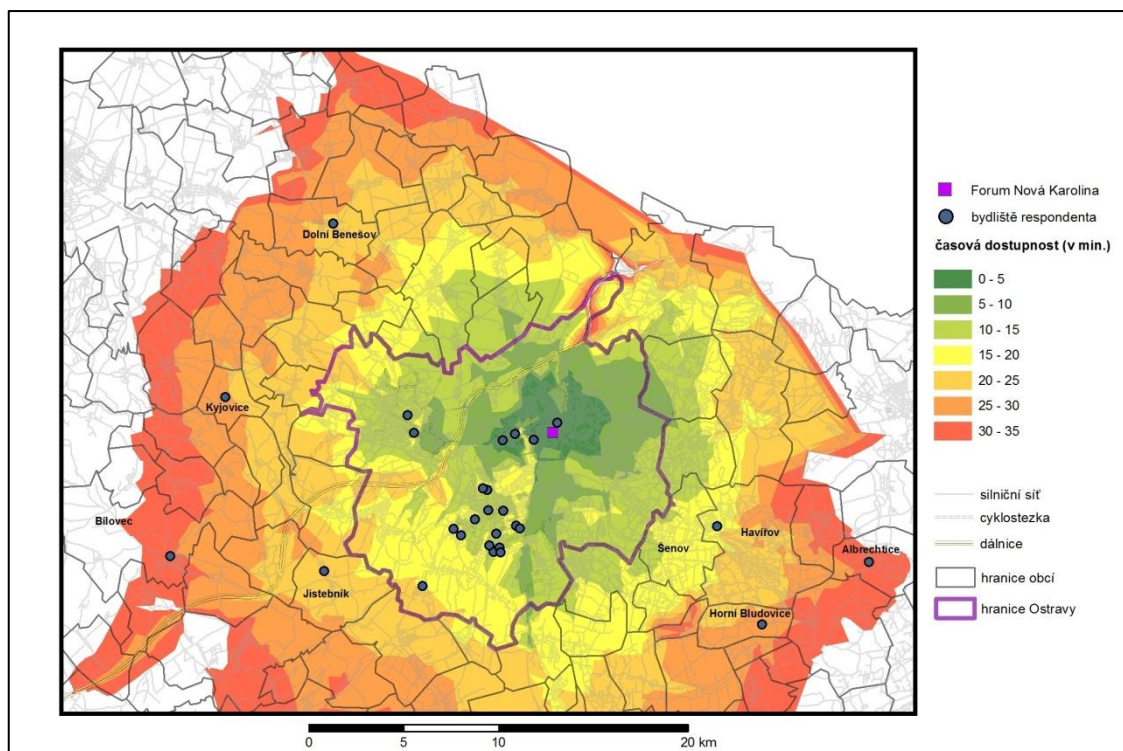
Čas dojíždky k obchodnímu centru Forum Nová Karolina se u většiny respondentů, kteří volí jako způsob dopravy automobil, pohybuje do 15–ti minut, což je způsobeno jeho polohou a dobrou dostupností po komunikacích první třídy. Čas dojíždky městskou hromadnou dopravou je poté ve většině případů do 20–ti minut, což opět zajišťuje velké množství tramvajových a autobusových linek.

Tab. 14: Čas dojíždky (docházky) do obchodního centra Forum Nová Karolina (v %)

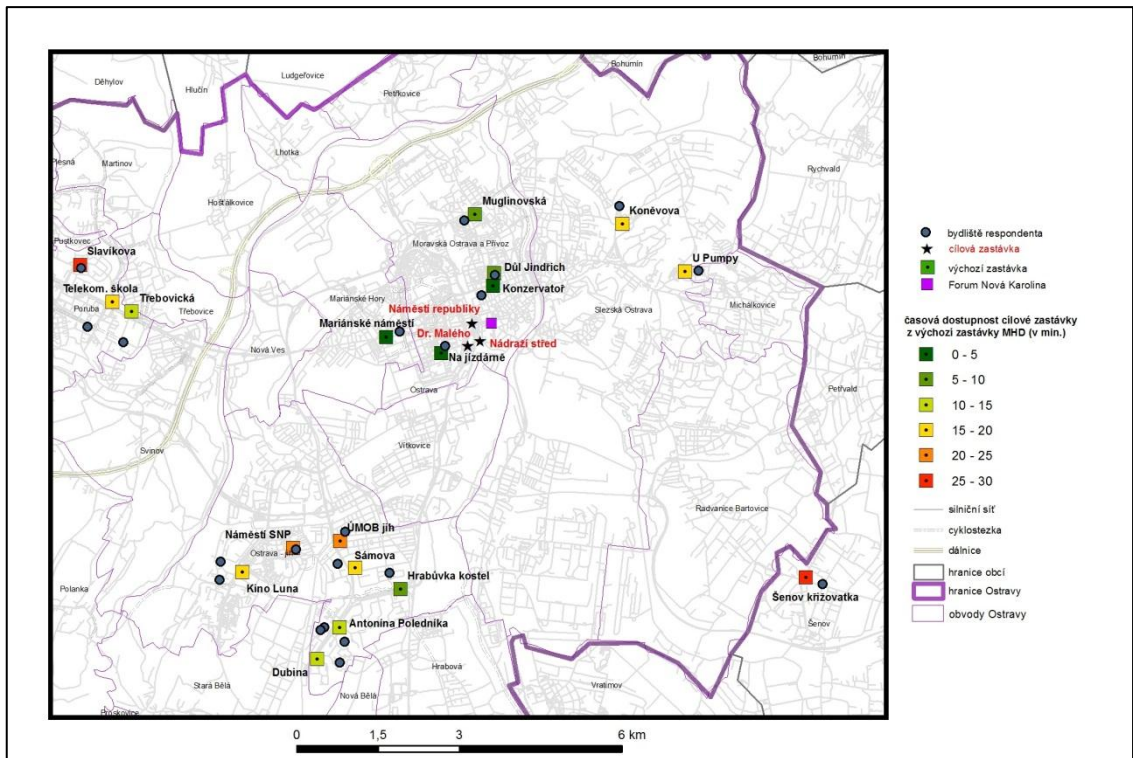
Interval (v min.)	celkem %	auto %	mhd %
0 - 5	14	14	14
5 - 10	6	0	14
10 - 15	41	54	24
15 - 20	16	7	29
20 - 25	10	11	10
25 - 30	8	7	10
30 - 35	4	7	0

(zdroj: vlastní výzkum)

Obchodní centrum Forum Nová Karolina obsluhuje díky jeho velmi dobré poloze v centru města velké množství linek na třech zastávkách městské hromadné dopravy. Zastávku Náměstí republiky (což je jeden z nejdůležitějších dopravních uzlů v Ostravě) obsluhují tramvajové linky č. 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 a noční spoj č. 18., trolejbusové linky č. 103, 104 a 105 a autobusy č. 38, 71, 99. Zastávku Nádraží střed pak obsluhuje pouze linka č. 50, která má však velký význam pro obyvatele části města Mariánské Hory. Linky č. 1, 2, 6, 10 a 13 poté obsluhují zastávku Dr. Malého, odkud přijíždějí hlavně zákazníci z jižní části města. Vybudována bude navíc i zastávka přímo před vchodem do obchodního centra. Respondenti zpoza hranic města Ostravy využívají kombinace služeb Dopravního podniku Ostrava a soukromého dopravce Veolia Transport. Obslužnost městskou hromadnou dopravou je díky takovému množství linek na velmi dobré úrovni. Podobně je na tom díky výborné poloze obslužnost automobilovou dopravou. Jediný, problémem zůstává dostupnost pěší dopravou, kterou částečně zlepšuje lávka spojující sídliště Mariánské Hory a obchodní centrum Forum Nová Karolina, která však neřeší problém pěší přístupnosti centra z ostatních směrů.



Obr. 79. Časová dostupnost obchodního centra Forum Nová Karolina autem (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum)

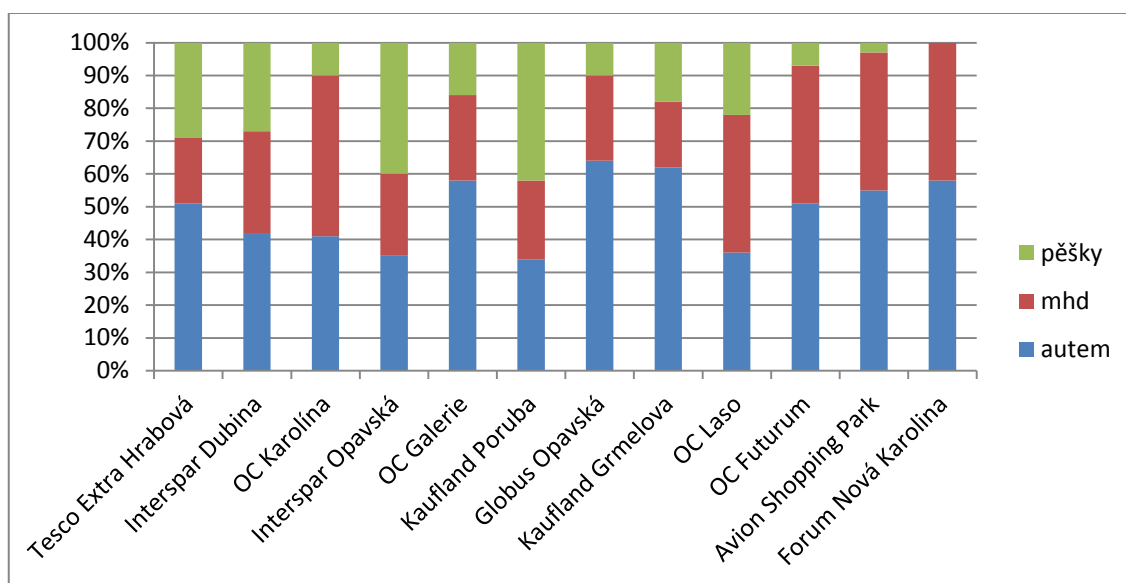


Obr. 80. Časová dostupnost obchodního centra Forum Nová Karolína MHD (zdroj: mapové podklady pro ArcGis 10, vlastní výzkum, IDOS – jízdní řády online, 2012)

7.13. Závěry analýzy

7.13.1. Způsob dopravy

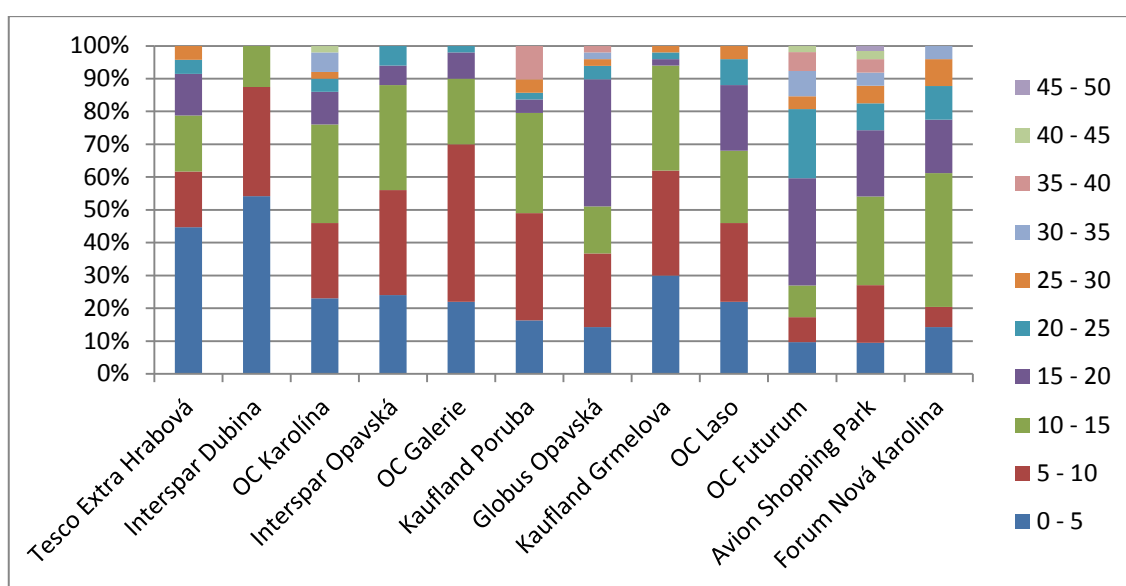
U respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, převládá způsob dopravy automobilem, což platí převážně v případě velkých obchodních center, nebo hypermarketů, které se nacházejí na okraji hustěji obydlených oblastí městských obvodů, či na okrajích města (např. Tesco Extra Hrabová, Globus Opavská či Kaufland Grmelova). V případě že se hypermarket nacházel uprostřed hustěji obydlené oblasti (např. sídliště), bylo možno vysledovat změnu způsobu dopravy respondentů. Osobní automobily zde využívalo mnohem menší procento návštěvníků, naopak se výrazně zvýšil podíl pěší dopravy. Nejvýznamnější podíl pěší dopravy mají právě hypermarkety Interspar Opavská a Kaufland Grmelova, které se nacházejí uprostřed bytové zástavby a nejsou omezovány výrazným množstvím bariér v podobě komunikací s velkou intenzitou provozu, křižovatek, či železnic tramvajových linek. Městskou hromadnou dopravu nejvíce využívají lidé u hypermarketů a obchodních center, které mají polohu v centru, nebo poblíž centra města. Zde se totiž nachází zastávky, které obsluhuje největší množství tramvajových linek, ke kterým se přidává také trolejbusová a autobusová doprava (např. Forum Nová Karolína, OC Laso, OC Futurum či OC Karolína).



Obr: 81: Srovnání způsobu dopravy návštěvníků ostravských obchodních center a hypermarketů (zdroj: vlastní výzkum)

7.13.2. Čas dojížděky do hypermarketů /obchodních center

Čas dojížděky respektive docházky k hypermarketům a obchodním centrům většiny respondentů, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, je do dvaceti minut. Tato doba, resp. vzdálenost dojížděky se zvyšuje s atraktivitou centra či hypermarketu, ať už kvůli jeho velikosti, či sortimentu. Do některých z nich se sjíždějí záložníci i celého širšího regionu (např. Forum Nová Karolina nebo Avion Shopping Park). Nejmenší čas dojížděky je v případě Intersparu Dubina způsoben malou spádovou oblastí, naopak v případě Shopping Parku jde o přesně opačnou situaci, tedy velká spádová oblast zahrnující velkou část regionu. Podle materiálů obchodního centra Avion Shopping park sahá spádová oblast až k hranicím kraje (viz příloha č. 2).

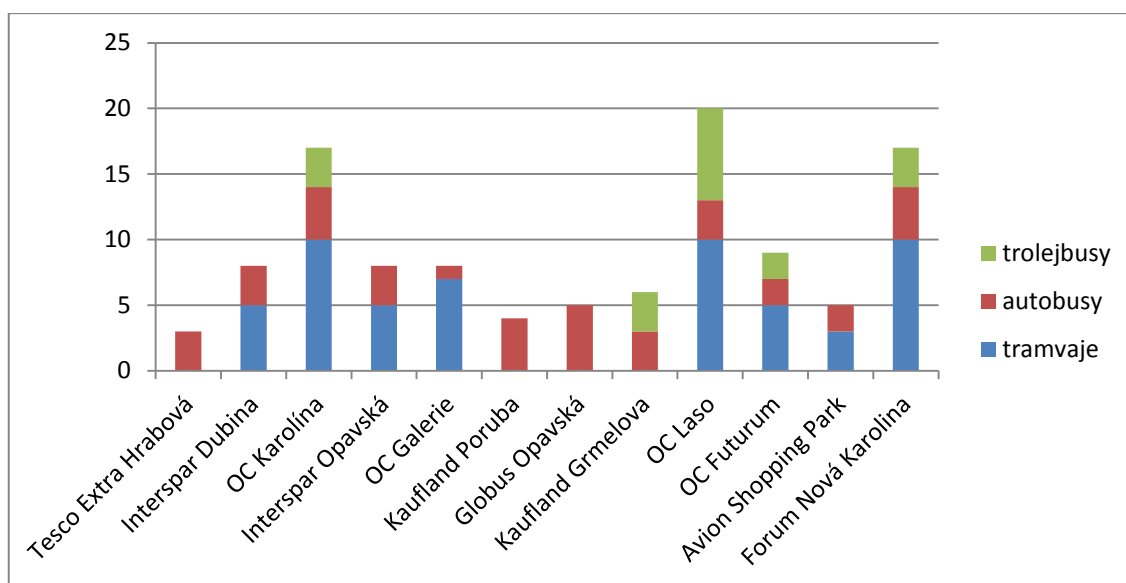


Obr. 82: Srovnání času dojížděky (docházky) návštěvníků ostravských obchodních center a hypermarketů (zdroj: vlastní výzkum)

7.13.3. Dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou

Obslužnost zastávek, které jsou v blízkosti analyzovaných obchodních center a hypermarketů linkami tramvajů, autobusů a trolejbusů je u jednotlivých maloobchodních jednotek značně odlišná. Největší výhodu mají samozřejmě ta centra a hypermarkety, jejichž poloha je v blízkosti městského centra, kudy projíždí největší množství tramvajových linek, navíc se v této části města nachází také trolejbusové tratě. V tom má velkou výhodu obchodní centrum Forum Nová Karolina, u kterého se předpokládá, že bude svádět souboj s Avionem Shopping Park o zákazníky. Forum totiž obsluhuje celkem 17 linek ze všech částí města, které jsou jak autobusové, tak trolejbusové a tramvajové, zatímco Shopping Park spoléhá hlavně na výbornou polohu v rámci silniční sítě, ale co se týká městské hromadné dopravy, tak jej

obsluhují pouze tři linky tramvaje a dvě autobusové. Zde má určitě Avion Shopping Park velké rezervy. Mezi nejlépe obsluhovaná obchodní centra složkami MHD patří také OC Laso, kam je možné se dopravit 20-ti linkami. Je však třeba vzít v potaz, že se toto obchodní centrum nachází přímo v centru města na Masarykově náměstí a odtud je vzdálenost k zastávkám MHD o něco delší, než v případě ostatních obchodních center a hypermarketů. Mezi hypermarkety s nejhůřší obslužností městskou hromadnou dopravou patří Tesco Extra Hrabová (3 linky), Kaufland Poruba (4 linky) a Globus Opavská (5 linek). Zatímco Tesco a Globus spoléhají především na zákazníky dopravující se autem (vzhledem k jejich poloze na důležitých komunikacích I. třídy a na okraji města), Kaufland Poruba se zaměřuje především na pěší zákazníky z okolí. Nízký počet linek však negativně ovlivňuje spádovou oblast.



Obr. 83: Srovnání počtu linek obsluhujících ostravská obchodní centra a hypermarkety (zdroj: vlastní výzkum)

7.13.4. Shrnutí a návrhy na zlepšení

Mezi maloobchodní jednotky na území města Ostravy s nejlepší dostupností resp. obslužností se řadí obchodní centra Karolína a Forum Nová Karolína. Do obou obchodních center se většina respondentů (přes 70 %) dostane do 20–ti minut (pěšky, MHD i automobilem), a to i přes velkou spádovou oblast (hlavně v případě Fora Nová Karolína). Mají velmi dobrou polohu co se týká silniční sítě a jsou obsluhována velkým množstvím linek MHD, které sem zajiždí ze všech částí města. Prostor pro zlepšení je v těchto případech pouze u pěší dopravy, kde návštěvníky odrazuje větší množství bariér. V případě jednoho z největších ostravských center Avion Shopping Parku je jednoznačným nedostatkem obslužnost složkami MHD, kde by bylo třeba zvýšit počet linek, které by zajižděly do neobsluhovaných částí města,

odkud je větší množství zákazníků. Obslužnost MHD je problémem i u hypermarketů Tesco Extra Hrabová, Kaufland Poruba a Globus Opavská. Problémem malé velikosti spádové oblasti trpí například Interspar Dubina, kde je však problém v konkurenci blízkého hypermarketu Tesco Extra Hrabová, který nabízí rozmanitější sortiment. Intersparu v tomto případě nepomáhá ani výrazně lepší obslužnost MHD. Za hypermarket s nejhorší dostupností je možno označit Kaufland Poruba, který trpí jak malým množstvím linek MHD, které jej obsluhují, tak neúplně ideální polohou v rámci silniční sítě, což ovlivňuje charakter jeho spádové oblasti. Na druhou stranu je alespoň dobře dostupný chůzí.

8. Závěr

Dopravní dostupnost obchodních center a hypermarketů je jedním z důležitých aspektů, který hraje roli v rozhodování zákazníků a ovlivňuje jejich preference, proto je velmi důležitá jejich poloha v rámci silniční sítě i sídelní struktury. Poloha hypermarketu či obchodního centra také výrazně ovlivňuje způsob dopravy zákazníků, kdy nákupní objekty umístěné v centru sídlišť navštěvují více lidí, kteří preferují pěší chůzi, naopak periferní hypermarkety a obchodní centra, ať už v rámci sídliště nebo celého města, navštěvují zákazníci převážně automobily a hromadnou dopravou. Poloha ostravských nákupních center a hypermarketů v rámci silniční sítě je ve většině případů na velmi dobré úrovni, jelikož je velká část z nich postavena v blízkosti komunikací I. a II. třídy se snadným napojením na dálnici D1, což zásadním způsobem v kladném slova smyslu ovlivňuje jejich dopravní dostupnost automobilem. Výhodnější polohu v rámci sítě linek městské hromadné dopravy a lepší dopravní dostupnost mají obchodní centra a hypermarkety situované v blízkosti městského centra, kudy projíždí většina linek MHD ze všech částí Ostravy. Příznivá vzdálenost ovlivňuje nejvíce zákazníky hypermarketů, zákazníci nákupních center se rozhodují většinou podle dostupného sortimentu a až poté podle vzdálenosti. Velikost hypermarketu či obchodního centra, šířka sortimentu a jeho variabilita společně s dobrou dopravní polohou a dostupností jsou poté hlavními aspekty, které určují charakter spádové oblasti.

9. Summary

Transport accessibility of shopping centers and hypermarkets is an important aspect that influences decisions of customers which of these centers or hypermarkets to visit. Location of the hypermarket or shopping center also significantly affects the mode of transportation of customers. Shopping centers (or hypermarkets), which are situated in the center of the neighborhoods are more often visited by customers who prefer walking, while peripheral hypermarkets and shopping centers are visited mainly by customers who are using automobiles or public transport. Considering the road network of Ostrava the location of hypermarkets and shopping centres is on a very good level because they were built next to the most important roads (I. and II. class) with an easy connection to the highway D1 which is the reason why is the transport accessibility by car on a high level. Shopping centers and hypermarkets located within or nearby the city center of Ostrava have an advantage because of the number of a lines of the public transport which passes through this location and connect the city center with the rest of the neighborhoods in the city. Favourable location and good transport accessibility are the factors which are more important for the customers of hypermarkets. The customers of shopping centers are more attracted by a range of products. Traffic accessibility is the second most important factor. Size of a hypermarket or shopping center, it's range of goods and good transport accessibility are the main aspects that determine the nature of the catchment area.

Key words: transport accessibility, hypermarket, shopping center, catchment area, Ostrava, Moravskoslezský region, public transport, automobile, road network, customer

10. Použité zdroje

- [1] *Alternativní trendy dopravní politiky v ČR*. 1. vyd. Editor Miroslav Patrik. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1997, 233 s. ISBN 80-901-3395-9.
- [2] BEDNÁŘ, Pavel, Jiří KOŽELOUH a Jana SPILKOVÁ. *Nákupní řetězce - nové výzvy: geografie - územní plánování - ekologie - lidská práva - lokální ekonomika - účast veřejnosti - samospráva - média - občanská společnost : sborník textů*. Brno: Nesehnutí, 2008, 67 s. ISBN 978-808-7217-009.
- [3] BENDÁŘ, Pavel. Transformace maloobchodní sítě města Ostravy. In: *Transformační procesy 1990-2005: sborník z příspěvků z Mezinárodní geografické konference konané v Ostravě ve dnech 10. a 11.10.2005*. Vyd. 1. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, 2005, s. 11. ISBN 80-7368-106-4.
- [4] BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 8070430842.
- [5] DU, Hongbo a Corinne MULLEY. Transport accessibility and land value: a case study of Tyne and Wear. *RICS Research paper series*. 2007, roč. 7, č. 3.
- [6] HOYLE, Brian a Richard KNOWLES. *Modern transport geography*. 2nd, rev. ed. New York: Wiley, c1998, 374 s. ISBN 04-719-7777-2.
- [7] HŮRSKÝ, Josef. Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. In: *Sborník ČSSZ*. Praha: Academia, 1974, 101 - 107.
- [8] HŮRSKÝ, Josef. Metody oblastního členění podle dopravního spádu. *Rozpravy. Rada matematických a přírodních věd*. 1978, roč. 88, č. 6, s. 96. ISSN 0069-228x.
- [9] KIRCHHOFF, Peter. *Städtische Verkehrsplanung: Konzepte, Verfahren, Massnahmen*. 1. Aufl. Stuttgart: Teubner, 2002, 208 s. ISBN 35-190-0351-1.
- [10] KRIŽAN, František. Dostupnosť vybraných zariadení služieb na území mesta Bratislava aplikáciou miery založenej na príležitostiach. *Acta geographica Universitatis Comenianae*. 2009, č. 53.
- [11] KRIŽAN, František a Daniel GURŇÁK. Vybrané kartografické a grafické metódy znázorňovania dostupnosti. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*. 2008, č. 51.
- [12] KRIŽAN, František. Identifikácia „potravinových púští“ na území mesta Bratislava aplikáciou mier dostupnosti. *Ekonomický časopis*. 2008, roč. 56, č. 10.
- [13] KRIŽAN, František. Regionálna typizácia Bratislavy na základe dostupnosti stredných škôl. *Acta regionalia et environmentalica*. 2010, č. 2.
- [14] KRIŽAN, František. Regionálna typológia územia mesta Bratislavy na základe dostupnosti supermarketov a hypermarketov. *Geografický časopis*. 2007, roč. 59, č. 4.
- [15] KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4.
- [16] KUTÁČEK, Stanislav. *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2003, 70 s. ISBN 80-210-3305-3.

- [17] MARADA, Miroslav. Dopravní hierarchie středisek v Česku: Vztah k organizaci osídlení. Praha, 2003. Dizertační práce. Univerzita Karlova v Praze. Vedoucí práce Prof. RNDr. Martin Hampl, Dr.Sc..
- [18] *Město pro pěší: strategie rozvoje pěší dopravy*. Vyd. 1. Praha: Oživení, 2008. ISBN 80-254-1391-8.
- [19] MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy*. Vyd. 1. Plzeň: Západočeská univerzita, 1993, 80 s. ISBN 80-704-3084-2.
- [20] NUHN, Helmut a Markus HESSE. *Verkehrsgeographie*. Paderborn: Ferdinand Schöningh, c2006, 379 s. Grundriss Allgemeine Geographie, 2687. ISBN 38-252-2687-5.
- [21] OLIVKOVÁ, Ivana. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. 2009.
- [22] RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. *The geography of transport systems*. New York: Routledge, 2006. ISBN 04-153-5441-2.
- [23] RŮŽIČKA, Jiří. *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. 1. vyd. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1993. ISBN 80-901-3391-6.
- [24] SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Vyd. 1. Ostrava: Key Publishing, 2010, 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7.
- [25] SZCZYRBA, Zdeněk. *Geografie obchodu: se zaměřením na současné trendy v maloobchodě*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2006, 90 s. ISBN 80-244-1453-8.
- [26] TAAFFE, Edward J, Howard L GAUTHIER a Morton E O'KELLY. *Geography of transportation*. 2nd ed. Upper Saddle River, N.J.: Prentice Hall, c1996, 422 s. ISBN 01-336-8572-1.
- [27] Vybrané problémy MHD v Bratislave: percepční analýzy. *Doprava a spoje: DaS : internetový časopis*. 2008. ISSN 1336-7676.
- [28] ZENK, Shannon. Neighborhood Racial Composition, Neighborhood Poverty, and the Spatial Accessibility of Supermarkets in Metropolitan Detroit. *American Journal of Public Health*. 2005, roč. 95, č. 4.

Internetové zdroje:

[29] BORUTA, Tomáš a Igor IVAN. Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jesenicku. In: *Ph.D. WORKSHOP 2008 PROCEEDINGS*. Ostrava: Institute of Geonics AS CR, 2008, s. 6. Dostupné z: <http://www.ugn.cas.cz/events/2008/phdw/wd-proceedings.pdf#page=11>

[30] Český statistický úřad [online]. 2012 [cit. 2012-05-12]. Dostupné z: <http://czso.cz>

[31] *Dálnice D1* [online]. 5. vyd. 2010 [cit. 12.5.2012]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/4585BAC9D47B043AC12577ED003D9780/\\$file/RSD_D1_11_10.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/4585BAC9D47B043AC12577ED003D9780/$file/RSD_D1_11_10.pdf)

[32] HORŇÁK, Marcel. *Dostupnosť siete diaľnic a rýchlostných ciest v SR* [online]. 2005, 7 s. [cit. 12.5.2012]. Dostupné z: http://www.humannageografia.sk/clanky/Hornak_2005a.pdf

[33] *IDOS - jízdní řády online* [online]. 2012 [cit. 2012-05-12]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/>

[34] INTER IKEA CENTRE GROUP. *Avion Shopping Park Ostrava: Největší nákupní centrum v regionu* [online]. 2009 [cit. 12.5.2012]. Dostupné z: https://www.iicg.cz/~media/Corporate/Pdf/LeaseMaterial/IICG_lease_CZ_Ostrava2009.ashx

[35] KOZINA, Jani. Prometna dostopnost do regionalnih središč v Sloveniji. *Acta geographica Slovenica*. 2010-12-15, roč. 50, č. 2, s. 231-251. ISSN 15816613. DOI: 10.3986/AGS50203. Dostupné z: <http://gjam.zrc-sazu.si/?q=en/node/438>

11. Přílohy

Dotazník – dopravní dostupnost ostravských hypermarketů a nákupních center

Dobrý den, jmenuji se Marin Kolašin a jsem studentem Regionální geografie na Univerzitě Palackého v Olomouci. Chtěl bych Vás poprosit o vyplnění krátkého dotazníku, který se věnuje **dopravní dostupnosti ostravských hypermarketů a nákupních center**. Získané informace budou použity výhradně pro mou bakalářskou práci. Vyplnění zabere maximálně 5 minut Vašeho času.

1. Adrese Vašeho bydliště (včetně č.p.)

.....

2. Nejčastější způsob dopravy do hypermarketu (nákupního centra)

- ❖ Autem
- ❖ MHD
- ❖ Na kole
- ❖ Pěšky

3. Jak často tento hypermarket (nákupní centrum) navštěvujete?

.....

4. Co Vás vedlo k výběru tohoto hypermarketu (nákupního centra)? (možnost více odpovědí)

- ❖ Vzdálenost
- ❖ Ceny zboží
- ❖ Výběr zboží
- ❖ Akční slevy
- ❖ Jiný důvod (prosím vyplňte):

.....

5. Jaké dva obchody vás přiměly navštívit toto nákupní centrum?

.....

6. Pohlaví

- ❖ Muž
- ❖ Žena

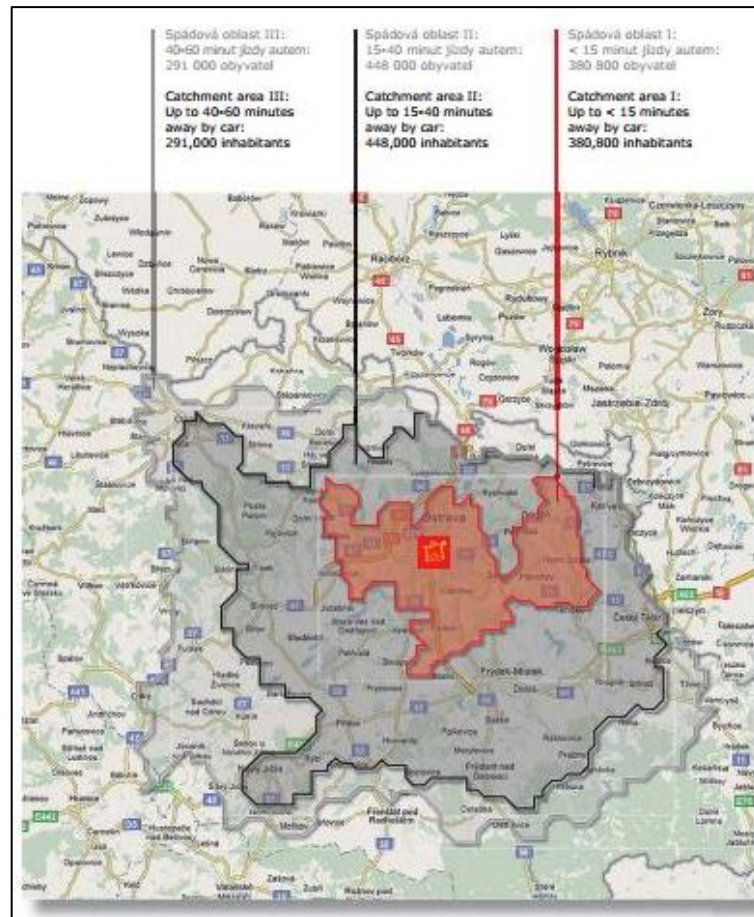
7. Věk

- ❖ 0 – 14 let
- ❖ 15 – 19 let
- ❖ 20 – 24 let
- ❖ 25 - 39 let
- ❖ 40 – 64 let
- ❖ 65 a více let

8. Povolání

.....

Příloha 1: Dotazník



Příloha 2: Spádová oblast podle marketingových materiálů obchodního centra Avion Shopping Park (zdroj: Inter IKEA Centre Group, 2009)