

***AKTUALIZACE STRATEGICKÉHO RÁMCE,
AKČNÍCH PLÁNŮ A KLÍČOVÝCH ÚKOLŮ
INTEGROVANÉHO PLÁNU MOBILITY OSTRAVA,
2021 - 2022***

Magistrát města Ostravy Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava

odbor dopravy

zpracoval: Ing. Pavel Vojáček

odborný konzultant: Ing. Petr Macejka, Ph.D., UDIMO spol. s r. o.

schválil: Ing. Břetislav Glumbík

Obsah

Obsah.....	2
1 Cíle plánu	10
2 Proč aktualizovat?	11
3 Participace a projednání aktualizace	13
4 Restrukturalizace opatření	15
5 Indikátory strategických cílů	17
6 Strategické projekty.....	20
7 Aktualizace struktury akčních plánů dle strategických cílů	22
8 Aktualizace akčních plánů.....	23
8.1.1 Strategický cíl 1 - Zlepšení mobility a dostupnosti	24
Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy	24
Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy	25
Zajištění komfortu cestujících	27
Informační podpora pro cestující	28
Zlepšení návaznosti spojů.....	29
Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, LRT)	31
Rozvoj integrovaného dopravního systému.....	32
Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras.....	33
Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek	35
Doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu	37
Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu.....	38
Podpora pěších zón	40

Dostavba pěší sítě.....	41
Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách	42
Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou - VRT	43
Zlepšení plynulosti silniční dopravy.....	44
Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť.....	45
Rozvoj přestupních uzlů a terminálů.....	48
8.1.2 Strategický cíl 2 - Zvýšení bezpečnosti.....	50
Bezpečné přechody pro chodce	50
Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy	51
Podpora dopravní výchovy dětí.....	52
Bezpečná vozidla a dopravní cesta hromadné dopravy	53
Bezpečné zastávky a terminály	55
Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu.....	56
Řešení potenciálně nehodových lokalit.....	57
8.1.3 Strategický cíl 3 - Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí	58
Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	58
Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla	60
Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou.....	61
Utváření podmínek pro rozvoj mobility sdílených prostředků individuální dopravy (mikromobility).....	63
Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích	64
Odhlučnění MHD	65
Sledování rozsahu klidových zón.....	66
Podpora výsadby ochranné zeleně	67

8.1.4 Strategický cíl 4 - Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury.....	68
Podpora konkurenceschopnosti VHD v cestovní době	68
Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů	70
Podpora navigačních systémů.....	72
Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území	74
Parkovací politika centra města	75
Parkovací politika rezidentních oblastí.....	77
Parkovací politika významných cílů.....	78
Podpora pro carsharing (sdílení vozidel).....	80
Zajištění strategického řízení mobility.....	81
Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů	83
Podpora udržitelné dopravy.....	86
Projednání dle komunikační strategie.....	87
9 Vypořádání doporučení pro aktualizaci.....	88
10 Projednání	90
11 Závěr	91
12 Přílohy.....	93
Příloha č. 1 vyhodnocení plnění klíčových úkolů SUMPu.....	93
Příloha č. 2 vyhodnocení plnění zásobníku projektů (5.11.1. Tvrdá opatření – investiční akce)	96
Příloha č. 3 realizované projekty ve vazbě na SUMP.....	97
Příloha č. 4 Komunikační strategie SUMP	99
2. ÚVOD	102
3. CÍLE KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE.....	102

4.	CÍLOVÉ SKUPINY	102
4.1.	Vnější – široká veřejnost.....	103
4.1.1	DĚTI A MLÁDEŽ.....	104
4.1.2	OBYVATELSTVO V PRODUKTIVNÍM VĚKU	105
4.1.3	SENIOŘI.....	105
4.1.4	CYKLISTÉ	106
4.1.5	CESTUJÍCÍ MHD.....	106
4.2.	Vnitřní - zástupci zadavatele a odborná veřejnost.....	106
4.2.1	Zástupci Statutárního města Ostravy, jeho příspěvkových organizací a obvodů.....	106
4.2.2	Zástupci Moravskoslezského kraje	107
4.2.3	Zástupci státu, jeho složek a organizací	108
4.2.4	Zástupci dopravců	108
4.2.5	MAPPA.....	108
4.2.6	AKTIV MĚSTA OSTRAVY PRO BESIP	108
5.	KOMUNIKAČNÍ NÁSTROJE	109
5.1	Komunikace v online médiích.....	109
5.1.1	WEBOVÉ STRÁNKY.....	110
5.1.2	FACEBOOK	110
5.1.3	INSTAGRAM.....	111
5.1.4	LINKEDIN.....	112
5.1.5	NEWSLETTER	112
5.1.6	YOUTUBE	113
5.2	Komunikace v tiskových materiálech	113

5.2.1 OSTRAVSKÁ RADNICE	114
5.2.2 MAGAZÍNY MĚSTSKÝCH OBVODŮ	114
5.2.3 REGIONÁLNÍ DENÍKY	114
5.2.4 INFORMAČNÍ LETÁKY A PLAKÁTY	114
5.2.5 ROZHLAS A TELEVIZE	115
5.3 Osobní komunikace – akce pro veřejnost	115
5.3.1 Veřejná projednání	115
5.3.2 Akce pro veřejnost	116
5.3.3 Besedy a moderované diskuse	116
5.3.4 Pocitové mapy	117
5.4 SYSTÉM VNITŘNÍ KOMUNIKACE	117
6. Harmonogram komunikačního plánu	120

Seznam zkratk:

SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan, (Integrovaný plán mobility Ostrava)
PZKO	Program zlepšování kvality ovzduší (Ostrava)
AP	akční plán
IZ	investiční záměr
SP	stavební povolení
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
ÚR	územní řízení
DUR	Dokumentace pro územní řízení
HDM4	Highway Development and Management Tool (hodnocení ekonomické efektivity staveb)

VZ	veřejná zakázka
PČR DI	Policie České republiky Dopravní inspektorát (Ostrava)
OKAS	Ostravské komunikace, a. s.
DPO	Dopravní podnik Ostrava a. s.
MAPPA	Městský ateliér prostorového plánování a architektury p.o.
KODIS	Koordinátor ODIS s.r.o.
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
IDS	Integrovaný dopravní systém
SŽ	Správa železnic, státní organizace (v minulosti SŽDC)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
MSK	Moravskoslezský kraj
OD MSK	odbor dopravy Moravskoslezského kraje
SSMSK	Správa silnic Moravskoslezského kraje
MPO	Městská policie Ostrava
MHD	městská hromadná doprava
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková (autobusová) doprava
IAD	individuální (osobní) automobilová doprava
VRT	vysokorychlostní železniční trať
PAD	příměstská autobusová doprava
LRT	Light rail transit (forma městské kolejové přepravy kombinující výhody tramvaje a metra)
S-linky	osobní vlaky ČD označené jako příměstské železniční linky S
KPI	Key Performance Indicators

GIS	Geografický informační systém
wifi	wireless fidelity (označení bezdrátového připojení k síti)
MD	Ministerstvo dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, vvi
MMO	Magistrát města Ostravy
OD MMO	odbor dopravy Magistrátu města Ostravy
OSR MMO	odbor strategického rozvoje Magistrátu města Ostravy
P+R	Park and Ride
P+G	Park and Go
B+R	Bike and Ride
K+R	Kiss and Ride
ÚAN	Ústřední autobusové nádraží (Ostrava)
BESIP	akronym pro bezpečnost silničního provozu
IZS	Integrovaný záchranný systém
V2X	Vehicle-to-everything (komunikace vozidla se vším; zahrnuje V2V vehicle-to-vehicle (komunikace s vozidly), V2I vehicle-to-infrastructure (komunikace s okolním prostředím, např. semaforey, dopravní omezení, parkování), V2P vehicle-to-pedestrian (s chodci či cyklisty))
EIA	Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí
VO	veřejné osvětlení
SSZ	Silniční světelná signalizační zařízení
NDIC	Národní dopravní informační centrum
ZSJ	Základní sídelní jednotka
PM _x než x μm	(PM ₁₀ , PM _{2,5}) Particulate Matter - tuhé, kapalné nebo směsné částice o velikosti menší než x μm

NOx	Sloučeniny souhrnně označovány termínem oxidy dusíku (znečištění vzduchu)
PPR	počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR (památkové rezervace)
Ldvn	hodnota hlukového ukazatele pro den-večer-noc (v dB)
Ln	hodnota hlukového ukazatele pro noc (v dB)

1 CÍLE PLÁNU

Integrovaný plán mobility Ostrava (dále také „SUMP“ nebo „plán mobility“) je strategický dokument města v sektoru dopravy, který je podkladem pro dlouhodobé a soustavné zajišťování udržitelné mobility ve městě Ostrava, a to i v návaznosti na přilehlé okolí. Integrovaný plán udržitelné mobility je zásadním dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech, jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Zároveň se v příštích programových obdobích Evropské unie zpracování a následná realizace plánů udržitelné městské mobility stává nutnou podmínkou pro získání prostředků z EU v oblasti městské dopravy.

Plán udržitelné mobility je dokument, který je nutné v pravidelných časových intervalech dále aktualizovat a vstřebávat do něj nové impulsy, které vyvstanou při projednávání nových skutečností. Zpracování strategického rámce Integrovaného plánu mobility schváleného zastupitelstvem v roce 2017, jehož plnění prošlo evaluací v roce 2019, je výchozím materiálem k jeho aktualizaci v roce 2022.

Přijetím Integrovaného plánu mobility se Ostrava zavázala k jeho plnění a k alokaci potřebných finančních prostředků. Dokument předpokládá aktualizaci plánu po dvou letech, nicméně po zkušenostech z plnění v předešlých letech je vhodné pokračovat v pětiletých cyklech. V současné době je plán starý 5 let, proto navrhujeme na základě vyhodnocení plnění přistoupit k jeho postupné aktualizaci.

Proces aktualizace má být dle návrhové části v kompetenci koordinátora mobility, který není doposud ustanoven, proto jej zajišťuje odbor dopravy.

V rámci úpravy strategického rámce doporučujeme sledovat stanovenou vizi a strategické cíle do roku 2035 beze změny. Tyto mají dlouhodobou platnost, jelikož k jejich plnění je nutné provést množství aktivit, které jsou mnohdy časově, organizačně i finančně náročné.

Vize stanovená plánem mobility "Ostrava - město ekologické, bezpečné a udržitelné dopravy s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využíváním infrastruktury, vysokou kulturou cestování a transparentními informacemi" je stále platná. Horizont strategie byl stanoven na rok 2035.

Ve strategické části byly přijaty následující strategické cíle pro směřování města do roku 2035.

Strategický cíl:

- 1. Zlepšení mobility a dostupnosti**
- 2. Zvýšení bezpečnosti**
- 3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí**
- 4. Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití**

Strategické cíle jsou dále naplňovány Akčními plány na úrovni podopatření. Cílem akčních plánů je propojení jednotlivých segmentů návrhové části do funkčního celku za pomoci aktivit, které jsou na úrovni jednotlivých akcí či staveb. Akční plány (AP) stanovují v realizační fázi také harmonogram realizace a finanční náročnost. AP obsahují zařazení pod strategický cíl a opatření.

Priority podpory druhů dopravy jsou v tomto pořadí – pěší doprava, veřejná doprava, cyklistická doprava a automobilová doprava. Automobilová doprava se neřadí mezi udržitelné druhy dopravy.

2 PROČ AKTUALIZOVAT?

Aktualizace vychází ze stávajícího strategického rámce SUMP, který je pouze upraven dílčími změnami. Realizační fáze plánu mobility je řízena zásobníky projektů návrhové části a akčními plány klíčových podopatření. Zpracovaný SUMP není nutné tvořit znovu, jelikož 14 % úkolů bylo realizováno, 21 % úkolů je realizováno průběžně a 46 % úkolů je realizováno průběžně nebo částečně.

Aktualizace vychází z evaluace v roce 2019. Zde se ukázalo, že AP nejsou mnohdy dostatečně popsány a jejich aktivity nejsou v jednotlivých případech naplňovány. Zastaveno bylo 7 % úkolů a nesledováno je 12 % úkolů. Takové aktivity je nutné revidovat.

Evaluace také poukázala na duplicitu klíčových úkolů v některých AP. Proto je v rámci aktualizace navržena jejich dílčí restrukturalizace. Cílem restrukturalizace je zvýšení přehlednosti AP a odstranění duplicit. Současně je navržen k úpravě obsah AP, který lépe stanoví harmonogram realizace, orientační finanční rámec, hodnotící indikátory i odpovědnost za realizaci.

Sledování indikátorů je v mnoha případech obtížné či nemožné. Jejich velké množství také neumožňuje globální pohled na řešenou problematiku. Proto je navržena nová struktura indikátorů, které je doporučeno vázat na strategické cíle, indikátory na úrovni AP budou užity pouze jako orientační ukazatel dílčího plnění.

Dle evaluace SUMP nebyly důsledně propojeny AP a zásobníky projektů. Toto je aktualizací doplněno. Jednotlivé projekty aktivit v zásobnících projektů jsou nově přiřazeny přímo odpovídajícímu AP. Pro přehlednost jsou zásobníky ponechány i v aktualizaci SUMP.

V rámci evaluace byl zjištěn nesoulad mezi navrhovaným finančním krytím jednotlivých AP či aktivit. Toto je aktualizací upraveno a zpřesněno. Současně je doporučeno objem předpokládaných nákladů průběžně upravovat a zpřesňovat dle dostupných informací.

Realizační fáze zahrnuje sledování (monitoring) a vyhodnocení (evaluaci). Průběžné sledování naplňování jednotlivých cílů i průběhu realizace, nám umožní lépe a efektivněji plánovat a realizovat jednotlivá opatření, přináší nám to zpětnou vazbu, zda rozhodnutí v SUMPu byla efektivní a zda realizovaná opatření dosahují plánovaných cílů. Vyhodnocení je důležité pro samotný proces plánování udržitelné mobility, neboť získané informace umožňují lépe nastavit nejen cíle a nástroje k jejich dosažení, ale i procesy jejich naplňování.

Monitoring a evaluace obsahuje:

- Sledování vize
- Hodnocení plnění cílů
- Hodnocení plnění AP a zásobníků projektů
- Sledování indikátorů
- Hodnocení procesů

Aktualizace obsahuje:

- Redefinování a aktualizaci AP
- Aktualizaci zásobníku projektů
- Revizi indikátorů
- Úpravu procesů vč. participace

3 PARTICIPACE A PROJEDNÁNÍ AKTUALIZACE

Zajištění mobility ve městě je většinou cílem snahy mnoha partnerů - organizací, spolků, sdružení, zájmových skupin i veřejnosti, tj. všech, kteří významně ovlivňují městskou mobilitu, nebo jsou jí významně ovlivněni. Aktivní zapojení širokého okruhu zainteresovaných stran a jejich podíl na výsledném SUMPu je základní charakteristikou udržitelného plánování. Do plnění SUMPu bylo zapojeno Statutární město Ostrava spolu s městskými obvody, městem řízené společnosti (významným partnerem při prosazování udržitelné mobility je dlouhodobě Dopravní podnik Ostrava a.s.), ale i zástupci Moravskoslezského kraje, koordinátor integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje Koordinátor ODIS s.r.o. (KODIS - koordinátor ostravského dopravního integrovaného systému, společníky jsou Moravskoslezský kraj a Statutární město Ostrava), zástupci Policie, cyklokoordinátor (nově se funkce cyklokoordinátora ujala MAPPA) a správci infrastruktury.

V rámci aktualizace jsou znovu definováni významní partneři a jejich role. Tento proces je nutné průběžně upravovat. Procesy participace prozatím nebyly plně ustáleny a je nutné je rozvíjet dle dostupných možností.

Základní partneři participace SUMP:

- Dopravní podnik Ostrava a. s.
- Ostravské komunikace, a. s.
- Městský ateliér prostorového plánování a architektury p.o. (MAPPA)
- PČR DI Ostrava
- Městská policie Ostrava
- Koordinátor ODIS s.r.o.
- Moravskoslezský kraj
- Významné městské obvody:
 - MARIÁNSKÉ HORY A HULVÁKY
 - MORAVSKÁ OSTRAVA A PŘÍVOZ
 - OSTRAVA - JIH
 - PORUBA
 - SLEZSKÁ OSTRAVA
 - SVINOV
 - VÍTKOVICE
- Další městské obvody:
 - HOŠŤÁLKOVICE
 - HRABOVÁ
 - KRÁSNÉ POLE
 - LHOTKA
 - MARTINOV
 - MICHÁLKOVICE
 - NOVÁ BĚLÁ
 - NOVÁ VES
 - PETŘKOVICE
 - PLESNÁ
 - POLANKA NAD ODROU
 - PROSKOVICE
 - PUSTKOVEC
 - RADVANICE A BARTOVICE
 - STARÁ BĚLÁ

- TŘEBOVICE
- Pro koordinaci záměrů na hranici města (cyklostezky, MHD) je zapotřebí zvážit zahrnutí okolních obcí.

V rámci projednání a prezentace SUMP veřejnosti je navrženo zvážení vytvoření rozšířeného loga SUMP Ostrava:

Plán mobility
OSTRAVA!!!
iNSPIRATIVNÍ
iNTUITIVNÍ
iNTELLIGENTNÍ
doprava

4 RESTRUKTURALIZACE OPATŘENÍ

V rámci aktualizace je navrženo dále sledovat v rámci strategického cíle 1. **Zlepšení mobility a dostupnosti** tato klíčová opatření:

- 1.1. Podpora a zvýšení kvality hromadné dopravy
- 1.2. Rozvoj a podpora cyklistické dopravy
- 1.3. Rozvoj a podpora pěší dopravy
- 1.4. Zlepšení dopravní dostupnosti

V rámci aktualizace je navrženo rozdělení podpory pěší a cyklistické dopravy, tyto oblasti jsou nově vedeny samostatně. Samostatné rozdělení umožní lépe sledovat rozvoj jednotlivých druhů dopravy.

V rámci aktualizace je navrženo dále sledovat v rámci strategického cíle 2. **Zvýšení bezpečnosti** tato klíčová opatření:

- 2.1. Zvýšení bezpečnosti dopravy nejvíce zranitelných skupin
- 2.2. Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy
- 2.3. Zvýšení bezpečnosti automobilového provozu

V rámci aktualizace bylo doplněno opatření Zvýšení bezpečnosti automobilového provozu. Vzhledem k duplicitě části názvu byl název opatření 2.1. změněn ze Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu na Zvýšení bezpečnosti dopravy nejvíce zranitelných skupin. Bezpečnostní opatření jiné než nemotorové dopravy, se budou realizovat v rámci 2.2. a 2.3. Bylo doplněno opatření 2.3. Zvýšení bezpečnosti automobilového provozu.

V rámci aktualizace je navrženo dále sledovat v rámci strategického cíle 3. **Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí** tato klíčová opatření:

- 3.1. Ekologizace dopravy
- 3.2. Aplikace inteligentního urbanismu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility
- 3.3. Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele
- 3.4. Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy

V rámci aktualizace bylo zrušeno opatření 3.4. Rozvoj bezbariérovosti a aktivity jsou přeřazeny pod opatření 1-1-3 a 1-3-4. Číslování opatření 3.5. Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy bylo změněno na 3.4.

V rámci aktualizace je navrženo dále sledovat v rámci strategického cíle 4. **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury** tato klíčová opatření:

- 4.1. Minimalizace kongescí a časových ztrát
- 4.2. Efektivní a motivační parkovací politika
- 4.3. Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy (především strategické řízení mobility).

Opatření Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy bylo v rámci aktualizace navrženo ke zrušení.

V rámci aktualizace bylo zrušeno opatření 4-3 Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy. AP 4-3-2 bylo přesunuto pod opatření 4-2 Efektivní a motivační parkovací politika. Bylo doplněno AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů.

5 INDIKÁTORY STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Hlavní indikátory SUMP jsou přiřazeny strategickým cílům.

1 Zlepšení mobility a dostupnosti

Cílem je dosažení podílu 65 % cest udržitelnou dopravou.¹

2 Zvýšení bezpečnosti

Snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce počtu úmrtí na polovinu do roku 2030 (vzhledem k roku 2020).

3 Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

Dosažení pozitivního trendu ve vývoji počtu obyvatel.²

4 Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury

Plnění SUMP dosáhne 80 %.

Dále jsou na kartách jednotlivých AP uváděny (pokud byly stanoveny) indikátory pro jednotlivé cíle, popř. klíčové úkoly.

¹ Udržitelná doprava je taková doprava, která usiluje o udržitelnost, tedy taková, která se snaží minimalizovat svůj dopad na životní prostředí a využívat spíše obnovitelné zdroje energie. Za typické příklady takové dopravy je považována chůze, jízda na kole, veřejná doprava nebo sdílení automobilů (spolujízda). Podíl udržitelné dopravy je dán podílem vykonaných cest udržitelnými druhy dopravy k celkovému počtu cest obyvatel města. Dle analytické části SUMP z r. 2015 je cca 61% cest konáno udržitelnou dopravou.

² fajnoVa

Pro další vývoj SUMPu, popř. jednotlivých AP, je pro budoucí projednávání, popř. zapracování, níže uveden výčet možných dalších indikátorů, popř. sledovaných jevů. Získávání a zpracování takovýchto informací může být náročnější v porovnání s jednoduchou sadou dosud uvažovaných indikátorů, ale může značnou měrou přispět k efektivnějšímu řízení mobility. Musí se zvážit náročnost (nákladovost) získávání takovýchto informací vzhledem k jejich přínosu.

Indikátory včetně návrhu 10-ti letého horizontu:

1. Podíl veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
2. Stupeň automobilizace
3. Kapacita systému P+R
4. Podíl kolejové veřejné dopravy na počtu přepravených cestujících veřejnou dopravou
5. Celkový počet parkovacích míst v uličním prostoru PPR
6. Průměrná obsazenost osobních vozidel
7. Průměrná cestovní rychlost km/h tramvají
8. Průměrná cestovní rychlost autobusů
9. Počet zraněných a usmrcených chodců a cyklistů
10. Počet lehce zraněných při dopravních nehodách
11. Počet usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách
12. Celkový počet dopravních nehod evidovaných Policií ČR
13. Počet dopravních nehod tramvají s motorovými vozidly
14. Podíl příjmů z dopravy na celkovém městském rozpočtu (%)
15. Počet obyvatel s trvalým bydlištěm
16. Podíl mostů se stavebním stavem "3-dobry" a lepší
17. Plocha území s překročenými imisními limity (v %) pro roční % imisní limity pro PM10 a PM2,5
18. Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro benzo(a)pyren
19. Plocha území s překročeným imisním limitem (v %) pro oxid dusičitý
20. Emise NOx z automobilové dopravy
21. Počet obyvatel trvale bydlících na počet území s překročenými imisními limity
22. Počet obyvatel trvale bydlících v oblastech, kde noční hluk přesahuje úroveň 50 dB
23. Podíl bezbariérových zastávek
24. Počet obyvatel s trvalým pobytem v dostupnosti do 30 minut centra MHD + pěšky + čekání na spoj
25. Počet vozidel v rámci carsharingu
26. celková délka chráněných značených a doporučených cyklotras

Sledované jevy:

27. sčítání intenzit dopravy na vybrané síti místních komunikací
28. celostátní sčítání dopravy na síti ŘSD
29. průzkumy obsazenosti spojů veřejné hromadné dopravy
30. sada dopravních průzkumů pro zjišťování charakteristik dopravního chování
31. průzkumy kvality a využití VHD
32. průzkumy cyklistické dopravy
33. rozdíl hustot obyvatel v ZSJ a intenzit IAD meziročně
34. Vývoj automobilizace a modal splitu
35. Počet vozidel, vlaků a autobusů překračující hranici Ostravy
36. Denní variace intenzit automobilové dopravy
37. Podíl cest na Městských třídách dle vztahu k území širšího centra
38. Směry a intenzita tranzitní silniční nákladní dopravy
39. Omezení silniční nákladní dopravy
40. Logistické areály na rozhraní města a kraje
41. Nadřazená komunikační síť pro silniční dopravu (kostra rychlostních komunikací) včetně intenzit

42. Místa na síti s kapacitně problematickými křižovatkami a úseky (křižovatky s kongrescí, výskyt v komunikaci)
43. Místa na síti s významnými uličními prostranstvími a vysokými intenzitami IAD
44. Místa s nejvyšší relativní nehodovostí
45. Rozmístění telematických zařízení
46. Rozmístění carsharingových vozidel
47. Počet parkovacích stání v mimouličním a uličním prostoru
48. Počet a podíl přepravených cestujících
49. Zatížení sítě denní tramvajové dopravy
50. Počet cestujících na zastávkách
51. Problémová místa v tramvajové síti a provozu autobusů
52. Záchytná parkoviště P+R a jejich kapacity
53. Počty vozidel parkujících na P+R
54. Terminály vnější autobusové dopravy a významné přestupní body
55. Obsloužené území v docházce k zastávkám veřejné hromadné dopravy
56. Dostupnost centra prostředky VHD a pěší docházkou s čekáním na spoj
57. Změna přepravního výkonu v osobní železniční dopravě v ČR
58. Vytíženosti vlaků městské a příměstské železnice
59. Potenciál železničních zastávek v kraji a jejich časová dostupnost do centra Ostravy
60. Intenzity pěší dopravy v centru
61. Deficity pěších propojení
62. Nehody s účastí chodců
63. Značené turistické trasy
64. Aktuální cyklistická opatření
65. Míra stresu při jízdě na kole
66. Chybějící cyklistická infrastruktura vůči intenzitám cyklistické dopravy
67. Potenciální osy rozvoje klidných cyklistických tras vůči intenzitám cyklistické dopravy
68. Zaznamenané přepravní vztahy cyklistické dopravy
69. Nejvíce potřebné cyklo-obousměrky
70. Využívání sdílených kol v provozní oblasti

6 STRATEGICKÉ PROJEKTY

Strategické projekty jsou významné akce (nejen investiční), které jsou důležité pro dosažení stanovených cílů. Ty jsou částečným plněním vybraných akčních plánů (AP).

AP 3-1-1 Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy obsahuje klíčový projekt Výstavba tramvajové trati v Ostravě Porubě dle projektu Ekologizace veřejné dopravy - Poruba (tram Globus), realizační cena 2 500 mil. Dalšími jsou Rozvoj vodíkové mobility v DPO, Rozvoj elektromobility v DPO.

AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť obsahuje klíčový projekt Výstavba Severního spoje.

AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť obsahuje klíčový projekt Prodloužení I/56 ve směru Hlučín (Hlučínská) – nultá etapa, most.

AP 1-4-3 Dostavba základní komunikační sítě dle projektu Dostavba ul. Místecká (I/56) v úseku Českobratrská – Senovážná vč. navazujících stavebních úprav na ulici Hornopolní. Dále projekty na silnici II/478 ulice Mostní. II. etapa, homogenizace části ulice Mostní a Nová Krmelínská. AP obsahuje také klíčový úkol rekonstrukce mostu ulice Závodní. Další vybranou akcí je úprava silnice II/4793 most ulice Na Karolině.

AP 1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů obsahuje projekt Terminál Hlavní nádraží, Rekonstrukce Nám. Republiky s rekonstrukcí prostoru pod Frýdlantskými mosty a Parkoviště pod Frýdlantskými mosty. Další významnými aktivitami jsou Přestupní uzel Hulváky II. a Přestupní uzel Výstaviště.

AP 1-4-1 Dostavba páteřního železničního napojení VRT Polsko – Ostrava – Praha a vyvolaných úprav navazujících dopravních systémů.

AP 4-2-1 Parkovací politika centra města předpokládá vytvoření dokumentu Koncepce statické dopravy Ostrava, který bude řešit kapacity stání, organizaci stání, technologie pro zajištění organizace a nákladovost realizace parkovací politiky. Tento AP dále obsahuje klíčové projekty Záchytné parkoviště Frýdlantské mosty, nový parkovací dům Msgr. Šrámka a Parkovací dům Fifejdy.

AP 4-2-3 Obsahuje klíčové stavby parkovací dům ZOO, Parkovací dům u Krajského úřadu.

AP 4-2-1 Ustanovení Koordinátora statické dopravy

AP4-1-1 Preference vozidel městské hromadné dopravy obsahuje klíčový projekt Preference vozidel MHD a veřejnou linkovou dopravou.

AP 4-1-2 Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů obsahuje klíčový projekt Zvýšení propustnosti křižovatek (telematika).

7 AKTUALIZACE STRUKTURY AKČNÍCH PLÁNŮ DLE STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Oproti návrhové části SUMP z r. 2015 byly vybrané AP v rámci aktualizace pro jednotlivé strategické cíle rozděleny, sloučeny, doplněny či vyřazeny. Pozměněná struktura AP má zejména vliv na přehlednost a omezení duplicit v rámci zařazování aktivit. Detailní popis aktualizace jednotlivých AP je proveden v kapitole 8 - Aktualizace akčních plánů.

8 AKTUALIZACE AKČNÍCH PLÁNŮ

Aktualizace akčních plánů definuje cíle, nástroje, synergie, úkoly, finanční náročnost a odpovědnost za jednotlivé úkoly. Akční plány jsou provedeny v řazení po jednotlivých cílech a opatřeních. Obsah akčních plánů je v rámci aktualizace SUMP projednán s partnery.

Akční plány zajišťují propojení jednotlivých segmentů návrhové části. To znamená, že **akční plány stanovují naplňování strategických opatření jednotlivými aktivitami**, přiřazují harmonogram realizace a předpokládané finanční náklady, jsou řešeny kompetence procesu a v případě potřeby je přidělen dílčí indikátor.

Akční plány jsou řazeny pod strategické cíle.

Strategický cíl:

1. **Zlepšení mobility a dostupnosti**
2. **Zvýšení bezpečnosti**
3. **Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí**
4. **Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití**

Navržené finanční krytí jednotlivých aktivit je pouze předpokládaný finanční náklad města Ostrava, předpokládá se jeho průběžná aktualizace a upřesnění.

8.1.1 Strategický cíl: Zlepšení mobility a dostupnosti

8.1.1.1 Opatření 1 – 1 Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy

Akční plán	AP 1-1-1					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.1	Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy					
Popis cíle:	Cílem je zvyšovat počet osob přepravených MHD a VLD za pomoci zajištění služby hromadné dopravy a její propagace navenek.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Podpora marketingových aktivit DPO a KODIS ze strany města; - Provázanost cílených kampaní na nabízenou službu					
Synergické účinky:	- Poskytování služby MHD a PAD AP1-1-2 - Zajištění komfortu ve VHD AP 1-1-3 a informace pro cestující v AP 1-1-4 - Bezpečnost v AP 2-2-1 a 2-2-2 - Rozvoj linkového vedení v AP 1-4-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou - AP 4-3-3 Podpora udržitelné dopravy					
Klíčové úkoly:	- Zajistit financování marketingu MHD a VLD. - Zajistit marketing v dopravních prostředcích a na zastávkách. - Zajistit marketing v médiích offline. - Zajistit marketing v médiích online. - Branding ODIS (DPO a VLD postupně propojovat). - Atraktivní dvoupatrové vozy na trase DOV-ZOO.					
Hodnotící indikátory:	Stupeň propojení MHD a VLD. Počet přepravených cestujících v MHD Ostrava za rok. Vynaložené prostředky na marketing.					
Finanční prostředky na marketing DPO a.s. 8,5 mil.						
Finanční krytí (Kč/rok)	Rozpočet města					
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Náklady v mil. marketing MHD	8,5					
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	DPO, KODIS				

Akční plán	AP 1-1-2
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy
Podopatření: 1.1.2	Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy
Popis cíle:	Cílem je zajištění dostupnější nabídky veřejné hromadné dopravy z hlediska místního, časového i finančního a zajištění kvalitní dopravní dostupnosti VHD v dostatečné kapacitě a rychlosti a kvalitě pro území města Ostravy s přesahem do zázemí města.
Nástroje k dosažení cíle:	• Samotný provoz MHD a příměstské dopravy • Zvyšování efektivity systému VHD, postaveném na páteřním systému se sekundární sítí • Cenová politika jízdného (tarif) v rámci IDS • Nabídka pokrývající území bydlení, výroby a služeb v předepsané docházkové vzdálenosti • Dosažitelnost zastávek s frekvencí dle stanovené kvality dopravy KPI (Key Performance Indicators) • Zajištění pravidelnosti spojů a nabídka taktové dopravy MHD a PAD • Rozvoj linkového vedení i v lokalitách plánované výstavby • Doplnění systému o nízkokapacitní spoje On Demand („na zavolání“ = poptávková doprava)
Synergické účinky:	• Marketingová podpora VHD AP1-1-1 a informace pro cestující v AP 1-1-4 • Zajištění komfortu ve VHD AP 1-1-3 • Bezpečnost v AP 2-2-1 a 2-2-2 • Optimalizace linkového vedení v AP 1-3-1 Zlepšení dostupnosti veřejnou dopravou • AP 4-1-1 Podpora konkurenceschopnosti VHD v cestovní době • AP 4-2-1 Parkovací politika centra města
Klíčové úkoly:	• Zajistit atraktivní cenovou politiku jízdného (tarif) • Zajistit nabídku spojů ve stanoveném standardu pokrytí města taktovou dopravou • Stanovit standard obsluhy území s počtem spojů a zajištění dostatečné kapacity spojů • Na dopravním modelu ověřovat naplnění plánu kvality dopravní obsluhy • Zajistit financování pro zajištění provozu a provoz hromadné dopravy • Rozvoj sítě MHD, zejména ekologických trakcí (tramvaj, trolejbus), elektrobus: - propojení trolejbusové linky Karolina-Výstaviště-Pivovarská, nové tramvajové tratě – trať Poruba a Karolina-DOV - nová tramvajová smyčka Výstaviště a rozšíření tramvajové smyčky Výškovice - nová elektrobusová linka Dubina – PZ Hrabová po ul. Krmelínské. • Průběžně prověřovat dopravní vazby a kvalitu jejich spojení • Návrhy úprav linkového vedení, s cílem zvýšit kvalitu služby • Zřizování zastávek v nových lokalitách (zavádění MHD) • Dokončit rozvoj obsluhy centra města MHD
Hodnotící indikátory:	
Indikátor: Max. interval 40 min. (mimo noc) Docházka: centrální část 250 m, hromadné bydlení 400 m, individuální zástavba 500 m, průmyslové objekty 250 m (vstup) Počet zastávek obsluhovaných 3x a vícekrát za hodinu ve špičku pracovního dne (v GIS). Počet zastávek obsluhovaných 1x až 2x za hodinu ve špičku pracovního dne (v GIS). Počet zastávek obsluhovaných 1x a vícekrát za hodinu o víkendu (v GIS). Cena krátkodobé jízdenky základní: 25 Kč. r. 2021 Cena ročního kupónu na zónu Ostrava: 4000 Kč r. 2021 Místové km na každé zastávce (v tis. 3336729 - DPO). Vozové km ve VLD.	

Kompenzace - 1,4 mld. (DPO) a 6,4 mil. (ODIS).						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2020
Náklady na provoz MHD (tis. Kč)	1 275 023	1 415 332	1 404 332	1 682 069		
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	DPO, KODIS				

Tabulka 1 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.1.2

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
1.1.2.1	propojení trol. linky Karolina-Výstaviště-Pivovarská	2030	Poloha linky stabilizována v nové komunikační síti dle studie Propojení Nová Karolina - Pivovarská
1.1.2.2	nová tramvajová trať – Poruba	2030	probíhá EIA
1.1.2.3	nová tramvajová trať – Karolina-DOV	2030	Poloha tratě nově navržena dle ÚS Rozhraní území Karoliny a DOV
1.1.2.4	nová tramvajová smyčka Výstaviště	2025	vydáno ÚR, probíhá zpracování DSP
1.1.2.5	rozšíření tramvajové smyčky Výškovice	2025	probíhá výběr projektanta DÚR
1.1.2.6	nová elektrobusová linka Dubina – PZ Hrabová po ul. Krmelínské	2025	koordinuje se s přípravou realizace stavby komunikace Nová Krmelínská

Akční plán	AP 1-1-3					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.3	Zajištění komfortu cestujících					
Popis cíle:	Zajištění komfortu cestujících hromadnou dopravou, jako je pravidelnost, nepřeplněnost, čistota, komfort ve vozidlech a na zastávkách, počet sedících/stojících atd., je důležitým dílčím cílem pro zvýšení počtu přepravených osob veřejnou dopravou.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Modernizace vozového parku a dopravní infrastruktury MHD • Zajištění wifi připojení ve vozidlech • Zajištění komfortu na zastávkách • Dostatečná dimenze vozidel na vytížených spojích • Komfort ve vozidle, čistota, klima ve vozidlech • Rozšiřování bezbariérovosti VHD • Způsob jízdy (řízení vozidla), školení řidičů • Dodržování jízdního řádu, ohled k cestujícím • Odbavovací systémy přátelské uživatelům i k jednorázovým návštěvníkům • Jednoduchý prodej a nabídka druhů jízdenek					
Synergické účinky:	• Marketingová podpora VHD AP1-1-1 a informace pro cestující v AP 1-1-4 • Poskytování služby MHD a PAD AP1-1-2 a bezpečnost v AP 2-2-1 a 2-2-2 • Přístupy na zastávky řešeny v rámci AP 1-3-3 Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách					
Klíčové úkoly:	• Nákup nových vozidel (obměna vozového parku) pro zajištění komfortu cestujících - pořízení nových velkokapacitních tramvají (náhrada za spřažené soupravy a náhrada za KT8) - pořízení nových trolejbusů, pořízení nových elektrobuses a vodíkových autobusů • Modernizace tramvajových tratí (Opavská, Vítkovická, Nádražní a 28.října) • Požadavek na nízkopodlažnost, klimatizaci, pohodlí (šířka sedadel), informační systémy, odbavovací a palubní systémy, wifi ve vozidlech a bezpečnost • Zajistit kompatibilitu bezbariérovosti zastávek a vozidel - rekonstrukce tramvajových nástupišť dle plánu rekonstrukcí • Rozšiřovat kvalitu zastávek zastřešením - obnova přístřešků na zastávkách dle nového standardu • Zajistit jednoduchý prodej jízdenek a adekvátní druhy jízdenek • Zvýšení počtu zastávek s přístřeškem					
Hodnotící indikátory:						
Průměrné stáří vozového parku: tramvaje ...let, trolejbusy ... let, autobusy ...let						
Obsazenost vozidel, počet podnětů (stížností) na obsazenost. Poměr vozidel s klimatizací, wifi						
Spolehlivost – počet výpadků /100 tis.km						
Finanční krytí (Kč/rok)	Rozpočet města, dotace.					
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:	1,1 mld.	0,56 mld.				
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	DPO, KODIS				

Akční plán	AP 1-1-4					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.4	Informační podpora pro cestující					
Popis cíle:	Informační podpora cestujících musí nabízet jednoduché, dostupné a srozumitelné informace o podmínkách využití veřejné dopravy.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Nástroje k vyhledání spojení a tarifu online na webu - Interpretace jízdních řádů na zastávkách - Jednoduchý odbavovací systém a informace o jeho použití - Interpretace tarifních a přepravních podmínek ve vozidlech a na zastávkách - Rozšiřování online informací na zastávkách a ve vozidlech - Zřizování (vandalům odolných) informačních kiosků poskytujících široké informace o dostupnosti cíle, jízdním řádu, tarifu, podmínkách parkování					
Synergické účinky:	- Marketingová podpora VHD AP1-1-1 - Poskytování služby MHD a PAD AP1-1-2 - Zajištění komfortu ve VHD AP 1-1-3 a Bezpečnosti v AP 2-2-1 a 2-2-2 - Rozvoj linkového vedení v AP 1-4-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou					
Klíčové úkoly:	- Provoz webu dpo.cz, www.kodis.cz a dostupnost informací na webu idos.cz - Zajistit plnění standardů KPI pro informace na zastávkách a ve vozidlech - Soustavně modernizovat informační systémy všech forem, zejména on-line, ve vazbě na integrovaný systém v regionu a dálkovou železniční dopravu - rozšíření elektronických jízdních řádů (e-paper) na tramvajových a trolejbusových zastávkách - Interpretace tarifních podmínek ve vozidlech a na zastávkách - Vytvořit systém informačních kiosků a wifi hotspotů na zastávkách - Informační mapky s rozmístěním stanovišť na komplikovaných přestupních místech - Informace o směru odjezdového stanoviště spoje při výlukách - Provoz aplikace k vyhledání spojení ODISapka a mojeDPO					
Hodnotící indikátory:	Poměr vozidel s aktivním info systémem. Poměr zastávek s aktivním info systémem. Počet zastávek vybavených informačním systémem s on-line odjezdy všech spojů VHD.					
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:	V rámci provozu MHD					
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	DPO, KODIS				

Tabulka 2 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.1.4

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
1.1.4.1	Inteligentní zastávky II	2025	Pozastaveno

Akční plán	AP 1-1-5					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.5	Zlepšení návaznosti spojů					
Popis cíle:	Snížení potřeby přestupů, zlepšení možností přestupů nebo zkrácení času nutného na přestup vč. orientace					
Nástroje k dosažení cíle:	- Vytváření kvalitních přestupních vazeb v rámci VHD i v návaznosti VHD na ostatní módy - Informační panely o podmínkách parkování a návazné dopravě na přestupních uzlech auto / VHD a kolo / VHD na terminálech v regionu - Optimalizace jízdních řádů v přestupních uzlech z hlediska návaznosti - Zajištění čekání spojů na přípoj na vybraných trasách - Integrace vybraných zastávek příměstské dopravy a MHD na jednu zastávkovou hranu - Snížování přestupních vzdáleností či jejich eliminace mezi zastávkovými hranami přestupu či paralelní nabídky (tramvaj/trolejbus/autobus)					
Synergické účinky:	- Marketingová podpora VHD AP1-1-1 a informace pro cestující v AP 1-1-4 - Poskytování služby MHD a PAD AP1-1-2 - Zajištění komfortu ve VHD AP 1-1-3 - Bezpečnost v AP 2-2-1 a 2-2-2 - Rozvoj linkového vedení v AP 1-4-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou - AP 1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů					
Klíčové úkoly:	- Optimalizace jízdních řádů - Stanovení seznamu přestupních uzlů v Ostravě a k nim stanovit potřebný čas na přestup mezi hranami a ten sledovat v čase - Zkrácení vzdáleností přestupů mezi jednotlivými spoji, v rámci MHD i mezi MHD a PAD - Zajištění dostatečné kapacity navazujících spojů a jejich četnost - Stanovit standardy pro přestupní uzly - Propracovat vazby na jiné druhy dopravy (multimodální doprava; další udržitelné druhy dopravy; mikrotranzit)					
Hodnotící indikátory:						
Přestupní uzly: Sad B. Němcové, Vodárna, ÚAN - Nám. republiky, Kino Luna, Vozovna Poruba, Fakultní nemocnice, Čistírny, Duha, Mírové náměstí, Karolina, Revírní bratrská pokladna, Futurum, Zábřeh OC, Důl Odra, Počet garantovaných přestupů, průměrný čas přestupu. Počet vazeb udržitelných druhů dopravy na VHD.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	DPO, KODIS				

Tabulka 3 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.1.5

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
1.1.5.1	Rekonstrukce tram. zastávky Důl Odra	2021	Realizace (2022 dokončeno)

Akční plán	AP 1 – 1-6					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.6	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, LRT)					
Popis cíle:	Zajištění regionální veřejné hromadné kolejové dopravy systémem kapacitních a rychlých spojení s využitím bývalých vleček pro systém osobní dopravy. Systém vlakových S-linek bude doplněn linkami LRT či příměstské tramvaje. Tyto trasy jsou navrženy sídly, kde není v současném stavu kolejová doprava vedena, nebo jsou vedeny po stávajících tratích a jejich zastávky jsou četnější. Nespornou výhodou je možnost dovést cestující bez přestupu ze sídla u Ostravy až do centra města.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Provoz systému drážní regionální veřejné dopravy linek S • Vytvoření systému drážní regionální veřejné dopravy linek LRT • Budování nových zastávek příměstské kolejové dopravy v místech dostatečné atraktivity nebo rozvojových a transformačních území • Využití ostravského železničního okruhu v regionálním významu					
Synergické účinky:	• AP 1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů • AP 1-1-7 Rozvoj integrovaného dopravního systému • AP 3-2-1 Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou					
Klíčové úkoly:	• Zajištění financování a provozu linek S na dráze v rámci IDS. • Zajištění právního rámce pro vozidla lehké kolejové dopravy (příměstská tramvaj). • Zajištění území pro rozvoj systému LRT (stávající vlečky či nové území dle ÚP a ZÚR vč. zastávek na území sídel (Studie proveditelnosti tramvajové tratě Karviná). • Zajištění provozovatele LRT (obec/kraj). • Integrace služby MHD a LRT a stanovení financování provozovatele (obec/kraj). • Konkretizace možností a cílů realizace LRT v Ostravě. • Udržovat a rozvíjet spojení Letiště Leoše Janáčka veřejnou dopravou.					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: počet přepravených cestujících ve vlacích příměstské dopravy „S“ na hranicích Ostravy, sledování meziročního vývoje.						
Jednotka: počet cestujících						
Způsob zjišťování:						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, SŽ, Moravskoslezský kraj					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, Moravskoslezský kraj,				
	Výkonná	DPO, OD MMO, OD MSK, KODIS				

Akční plán	AP 1-1-7					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.1	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy					
Podopatření: 1.1.7	Rozvoj integrovaného dopravního systému					
Popis cíle:	Zajistit mimo tarifní integrace a integrace tras linek také integraci zastávek.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Zajistit jednotné odbavení MHD/PAD (bankovní karta, ODISka) • Udržet jednotné cestovní doklady v elektronické formě • Optimalizace jízdních řádů a tras jednotlivých linek v závislosti na rozvoji zástavby • Integrace zastávek PAD a MHD • Zlepšit orientaci na přestupních místech PAD					
Synergické účinky:	• Rozvoj přestupních uzlů a terminálů AP 1-4-4 • Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, LRT) AP 1-1-6					
Klíčové úkoly:	• Aktuálnost systému zajišťuje KODIS • Reakce na nové rozvojové záměry v území a zajištění dopravní obsluhy • Zlepšení informací o zastávkách a přestupních uzlech PAD na území Ostravy • Vyšší stupeň kooperace mezi systémy PAD a MHD na území Ostravy • KODIS upraví databázi odbavovaných cestujících po obcích (pro meziroční srovnání) • Zadat úkol na sjednocení informačního systému IDS v Ostravě na všech uzlech • Zadat úkol KODIS pro sjednocení zastávek PAD a MHD na území města Ostravy					
Hodnotící indikátory:	Využití linek PAD uvnitř v zájmovém území MHD Ostrava					
Počet odbavených cestujících v IDS na území města Ostravy.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:		12,7	13,3	13,3		
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, KODIS					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy,				
	Výkonná	KODIS, OD MMO				

Opatření 1 – 2 Rozvoj a podpora cyklistické dopravy

Akční plán	AP 1-2-1					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistické dopravy					
Podopatření: 1.2.1.	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras					
Popis cíle:	Doplnit a propojit existující síť páteřních nemotoristických komunikací, aby byl možný pohyb cyklistů mezi jednotlivými městskými obvody a dostupnost okolních obcí cyklistickou dopravou. Navrhované trasy musí být bezpečné, atraktivní, konkurenceschopná z hlediska délky trasy a musí mít dostatečně vyřešeno křížení s motorovou a kolejovou dopravou. Důležité je vytvořit systém pro denní dojíždku a pro všechny uživatele. Vytvoření atraktivní, uživatelsky přitažlivé sítě cyklistické infrastruktury.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Výstavba páteřních cyklostezek • Zavedení cyklopruhů • Jednání s vlastníky silnic s cílem zavedení cyklopruhů • Uliční prostranství navrhovat dle standardů cyklistické dopravy • Zajištění vazby na ostatní cyklistickou síť jednotlivých urbanistických celků					
Synergické účinky:	• AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek • AP 1-2-4 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu • AP 1-2-3 Doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu • AP1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů • AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy • AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	• Respektování schválené Koncepce rozvoje cyklistické dopravy • Aktualizace Koncepce rozvoje cyklistické dopravy • Urychlení přípravy a realizace stezek na páteřních trasách • Prioritně řešit Poruba – centrum (zprojektováno), Jih - centrum (zprojektováno, výjimkou byl průchodu Karolinou), průchod centrem města (zprojektováno), DOV – centrum (přes řeku Ostravici)					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: délka cyklotras komunikací.						
Jednotka: km - délka nově vybudovaných cyklostezek v příslušném roce, případně celková délka na území města.						
Vstupní indikátor: délka stezek 224 km (stav k začátku roku 2015), 253 km (stav v roce 2018), 266 km (stav v roce 2020).						
Cílová hodnota/dosažený stav: dostavba do 416 km nemotoristických komunikací v roce 2025.						
Dělba přepravní práce uvnitř obytných center (zajistí cyklokoordinátor).						
Způsob zjišťování: informace od odboru dopravy MMO či městských obvodů, cyklokoordinátor						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, MAPPA				

Tabulka 4 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.2.1

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
1.2.1.1	Ulice Výškovická - zúžení na 2 pruhy v úseku zast. Výškovice - Proskovická	2035	Příprava nezahájena
1.2.1.2	Propojení DOV a centra města mosty	2025	Příprava zahájena
1.2.1.3	Městská třída 28. října, Opavská	2035	MAPPA
1.2.1.4	Městská třída Bohumínská	2035	MAPPA
1.2.1.5	Městská třída Karolina – DOV (Smetanovo náměstí – Velký svět vědy a techniky)	2035	MAPPA
1.2.1.6	Ulice Vítkovická	2035	MAPPA
1.2.1.7	Ulice Polská	2035	MAPPA
1.2.1.8	Ulice Průběžná	2035	MAPPA
1.2.1.9	Ulice Sokolská	2035	MAPPA
1.2.1.10	Ulice Mostní, Podnikatelská, „Nová Krmelínská“	2035	MAPPA
1.2.1.11	Ulice Michálkovická	2035	MAPPA
1.2.1.12	Ulice Středoškolská	2035	MAPPA
1.2.1.13	Cyklostezka na železničním náspu v Nové vsi	2035	MAPPA
1.2.1.14	Cyklistická trasa J - úsek Radvanice - Bartovice	2035	MAPPA
1.2.1.15	Cyklistická trasa J,V - úsek Radvanice - Michálkovice	2035	MAPPA

Akční plán	AP 1-2-2					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistické dopravy					
Podopatření: 1.2.2.	Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek					
Popis cíle:	Cílem je zajištění dostatečné bezpečnosti, plynulosti a kvality stávající cyklistické infrastruktury. Musí být eliminována nebezpečná místa z hlediska provozu cyklistů. Dále je nutné systematicky odstraňovat dopravní závady na cyklostezkách a nahrazovat je normovým řešením.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Stanovit pořadí rekonstrukce hlavních cyklistických tras pro každodenní dojíždku do zaměstnání • Provést rekonstrukce těchto komunikací na komunikace se zpevněným povrchem • Odstranit nebezpečná a nepřehledná místa z hlediska bezpečnosti provozu • Řešit dle platných norem a předpisů křížení s motorovou a tramvajovou dopravou • Osvětlení hlavních cyklistických a pěších tras • Vybavení pro cyklistickou dopravu u důležitých míst ve struktuře města • Prioritizace cyklistických tras pro každodenní cyklistickou dopravu • Rekonstruované trasy navrhovat dle koncepce a standardů cyklistické dopravy s důrazem na kvalitu povrchů					
Synergické účinky:	• AP 1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras • AP 1-2-4 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu • AP 1-2-3 Doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu • AP1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů • AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy • AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	• Stanovení preference rekonstrukce a výstavby v aktualizaci Koncepce cyklistické dopravy • Zavést systémovou kontrolu stavu povrchů cyklistických komunikací • Využít stávající aplikaci pro hlášení závad a nedostatků v cyklistické infrastruktuře (např. ČistáOVA) • Zajistit projektové dokumentace na rekonstrukci • Alokovat finanční prostředky na rekonstrukci					
Hodnotící indikátory:	Indikátor: podíl tras s kvalitním povrchem. Jednotka: % z celkové délky sítě, celková délka v km. Vstupní indikátor: 65% z celkové délky sítě. Cílová hodnota/dosažený stav: > 90% cyklostezek s kvalitním zpevněným povrchem. Další indikátory budou stanoveny v Koncepci cyklistické dopravy 2022. Způsob zjišťování: : Zodpovědnost správců pozemních komunikací, odboru dopravy MMO, městských obvodů, cyklokoordinátora.					
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						

Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,	
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody
	výkonná	správci dotčených pozemních komunikací, OD MMO, MAPPA

Akční plán	AP 1-2-3					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistické dopravy					
Podopatření: 1.2.3.	Doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu					
Popis cíle:	Zvýšení atraktivity cyklistické dopravy podpořit výstavbou zařízení pro odstavení kola a podmínkami pro přepravu kol.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Design podpůrných prvků a jejich umísťování navrhovat dle koncepce a standardů cyklistické dopravy - Osazení cyklo-stojanů (bikeshearingových míst) v důležitých místech struktury města a u klíčových zastávek - Vytvoření systému B+R u nádražních budov, nebo u významných přestupních bodů MHD - V nových zástavbách vytvářet podmínky pro odstav kol - Zajištění přepravy kol v MHD a vlacích - Dotace městským obvodům					
Synergické účinky:	- AP 1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras - AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek - AP 1-2-4 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu - AP1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů - AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy					
Klíčové úkoly:	- Zajistit dostatečné množství kvalitních stojanů pro kola pro systém B+G - U nově vznikajících projektů hromadné dopravy (zastávky, přestupní uzly, železniční zastávky, parkoviště P+R) vyhodnotit, zda není vhodné zde navrhnout i parkoviště pro kola B+R - Zajistit budování nezbytného zázemí pro cyklistickou dopravu u bytových domů, veřejných objektů, administrativních a průmyslových staveb - Identifikace a pasportizace stojanů a zařízení pro cyklisty					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: počet podpůrných prvků v majetku města, počet vybudovaných B+R.						
Jednotka: počet prvků pro cyklisty .						
Vstupní indikátor: stávající stav zahrnuje 280 stojanů bikesharingu. Další cyklostojany umísťuje místní samospráva, ale i soukromá sféra.						
Cílová hodnota/dosažený stav: umístění dostatečného počtu prvků pro zaparkování kol u cca 40 % všech cílů, na přestupních uzlech MHD a vlakové dopravy je to po vyhodnocení vhodných cílů 100% pokrytí.						
Další indikátory budou stanoveny v Koncepci cyklistické dopravy 2022.						
Způsob zjišťování: zjištění skutečného počtu instalací a zjištění obsazenosti – zjišťuje MMO.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, KODIS, OKAS a.s., MAPPA				
	výkonná	OD MMO, KODIS, DPO, městské obvody, OSR				

Akční plán	AP 1-2-4					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.2	Rozvoj a podpora cyklistické dopravy					
Podopatření: 1.2.4.	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu					
Popis cíle:	Zajištění dostupnosti jednotlivých cílů cest s páteřními stezkami a zajištění průjezdnosti území. Průjezdnost území bude zajištěna i v rámci lokalit výroby, bydlení, komerce a rekreace.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Odstranění bariér pro průjezd cyklistů v rámci urbanistických zón - Zamezení tvorby nových bariér pro cyklisty v rámci urbanistických zón - V centrech měst vytvářet zóny s omezeným přístupem vozidel, ale s umožněním vjezdu nemotoristické dopravy - V parcích a rekreačních plochách včetně zón s nízkou hladinou hluku vytvářet podmínky pro provoz cyklistické dopravy - Propojení ulic prostupných pouze pro pěší dopravu i pro cyklisty					
Synergické účinky:	- AP 1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras - AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek - AP 1-2-3 Doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu					
Klíčové úkoly:	- Při projednávání územních studií a developerských záměrů prosadit průjezdnost pro cyklistickou dopravu - Při realizaci vyžadovat po stavebníkovi dodržení stanovených zásad - Povolení cyklistů v pěších zónách - Povolení průjezdu cyklistů po chodnících, kde je to ve vztahu k provozu možné - Zřízení stezek pro cyklisty a cyklotras v rekreačních zónách a zónách s nízkou hladinou hluku - Identifikovat bariéry v území					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Vjezd cyklistů povolen:						
Pěší zóna centrum - ano, Bělský les (ano), oblast Myslivna - Planetárium Ostrava (ano), nábřeží Odry (ano), nábřeží Ostravice (ano), sad M. Horákové (ano), Komenského sady (ano).						
Bariéry v území: prozatím nestanoveno.						
Další indikátory budou stanoveny v Konceptu cyklistické dopravy 2022.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	soukromí investoři, město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, stavební úřad, MAPPA				

Tabulka 5 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.2.4

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2022
1.2.1.7	Polská	2035	MAPPA, územní studie
1.2.4.1	Mongolská	2035	MAPPA, územní studie
1.2.1.12	Středoškolská	2035	MAPPA, územní studie
1.2.4.2	Propojení Předškolní - Lumírova	2035	Nepřipravuje se
1.2.4.3	Propojení Ukrajinská (cyklostezka) - Kaufland Polská	2035	Nepřipravuje se

8.1.1.2 Opatření 1-3 Rozvoj a podpora pěší dopravy

Akční plán	AP 1-3-1					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.3	Rozvoj a podpora pěší dopravy					
Podopatření: 1.3.1.	Podpora pěších zón					
Popis cíle:	Podpora pěší dopravy zachováním a rozvojem pěších zón v jádrových oblastech města.					
Nástroje k dosažení cíle:	V centrech měst vytvářet zóny s omezeným přístupem vozidel, preferencí pěší dopravy, ale s umožněním vjezdu nemotoristické dopravy					
Synergické účinky:	- AP 1-3-2 Generel pěších pěší a bezbariérové dopravy - AP 1-3-2 Dostavba pěší sítě - AP 4-3-1 Zajištění strategického řízení mobility (15-ti minutové město)					
Klíčové úkoly:	- V jádrových oblastech nerušit stávající pěší zóny - Zřizovat nové pěší zóny v jádrových oblastech - Ve vybraných částech měst vytvářet podmínky pro omezení individuální automobilové dopravy, případně omezený přístup vozidel - Preference pěší dopravy s umožněním vjezdu nemotoristické dopravy - Odstraňovat nadbytečné zábradlí					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Pěší zóna centrum – ano.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Městské části, město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, městské části, MAPPA				

Akční plán	AP 1-3-2					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.3	Rozvoj a podpora pěší dopravy					
Podopatření: 1.3.2.	Dostavba pěší sítě					
Popis cíle:	Dostavba pěší sítě zahrnuje zřizování nových chodníků pro zajištění komfortního a bezpečného pěšího pohybu.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Dostavba pěší sítě v gesci městských obvodů - Stanovení míst pro dostavbu nebo rekonstrukci pěší sítě - Prověření pěších lávek - Realizace záměrů rekonstrukcí a novostaveb uličních prostranství bude v souladu se standardy povrchů a mobiliáře pro Ostravu - Prioritizace záměrů dle Koncepce pěší a bezbariérové dopravy					
Synergické účinky:	- AP 1-3-2 Dostavba pěší sítě AP 1-3-1 - AP 2-1-1 Bezpečné přechody pro chodce					
Klíčové úkoly:	- Stanovení míst pro dostavbu pěší sítě - Vypracovat Generel pěších pěší a bezbariérové dopravy - Prioritizace záměrů dle Koncepce pěší a bezbariérové dopravy - Dostavba pěší sítě v gesci městských obvodů - Rekonstrukce pěších lávek dle potřeby - Komunikace s obvody					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Celková délka (km) sítě k dostavbě (aktuálně ... km).						
Zpracování Koncepce pěší a bezbariérové dopravy.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Městské části, město Ostrava					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	OD MMO, městské části, MAPPA				

Tabulka 6 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.3.2

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2022
1.3.2.1	Propojení Michálkovičská - Hladnovský kopec - ZOO	2025	MAPPA

Akční plán	AP 1-3-3					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.3	Rozvoj a podpora pěší dopravy					
Podopatření: 1.3.3.	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách					
Popis cíle:	Cílem je zajištění volného pohybu po městě pro všechny občany včetně osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace včetně dostupnosti cílů.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Aktualizovat koncepci pěší sítě - Postupné odstraňování problémů na pěší síti - Zajištění dostatečné přístupnosti veřejných budov					
Synergické účinky:	- AP 1-3-2 Dostavba pěší sítě AP 1-3-1 - AP 2-1-1 Bezpečné přechody pro chodce - AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících					
Klíčové úkoly:	- Aktualizace a rozšíření Generelu bezbariérových tras v gesci města Ostravy - Kontrola a hodnocení přístupnosti veřejných budov - Odstraňování bariér v pěších trasách - Úpravy veřejných budov vč. dostavby ramp a výtahů - Zajištění přístupů na zastávky VHD					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Indikátor bude stanoven po Aktualizaci Generelu bezbariérových tras.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Městské části, město Ostrava					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	OD MMO, městské části, MAPPA				

8.1.1.3 Opatření 1 – 4 Zlepšení dopravní dostupnosti

Akční plán	AP 1-4-1					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.4	Zlepšení dopravní dostupnosti					
Podopatření: 1.4.1.	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou - VRT					
Popis cíle:	Cílem je zajištění kvalitní dopravní dostupnosti Ostravy, Brna, Prahy a Katovic.					
Nástroje k dosažení cíle:	• V návaznosti na národní koncepci podporovat a koordinovat práce přípravy VRT v Ostravě • Zajistit dostatečné připojení VRT na stávající systémy veřejné dopravy plánováním přestupních bodů • Zajistit dostatečnou nabídku spojů MHD a příměstské dopravy pro přestup na VRT • Minimalizovat negativní dopady VRT na Ostravu • Minimalizovat negativní dopady VRT do dopravní obslužnosti regionu					
Synergické účinky:	• Marketingová podpora VHD AP1-1-1 a informace pro cestující v AP 1-1-4 • Poskytování služby MHD a PAD AP1-1-2 • Zajištění komfortu ve VHD AP 1-1-3 • Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy v AP 1-1-5					
Klíčové úkoly:	• Zajistit koordinaci činností přípravy VRT a vyvolaných úprav systému MHD a PAD • Připravovat území na uzlech Ostrava Svinov a Ostrava hlavní nádraží • Zvýšit zastavěnost v pěší docházkové vzdálenosti uzlů Ostrava Svinov a Ostrava hlavní nádraží					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Cestovní čas Ostrava - Brno (stav 140 minut, cíl 60 minut), cestovní čas Ostrava - Praha (stav 200 minut, cíl 120 minut), cestovní čas Ostrava - Katovice (stav 107 minut, cíl 30 minut). kapacita přestupních uzlů VRT.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, SŽDC					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO, SŽDC				
	Výkonná	OD MMO, OD MSK, DPO, SŽ, KODIS, MAPPA				

Akční plán	AP 1-4-2					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.4	Zlepšení dopravní dostupnosti					
Podopatření: 1.4.2.	Zlepšení plynulosti silniční dopravy					
Popis cíle:	Kapacita silniční sítě v intravilánu je limitovaná křižovatkami. Cílem je zajistit plynulost dopravy úpravou křižovatek a tím snížit primární emise z dopravy.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Úprava křižovatek s nedostatečným řazením - Úprava křižovatek s nedostatečnými rozhledovými poměry - Úprava křižovatek s nedostatečnou geometrií - Preference okružních křižovatek					
Synergické účinky:	- AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť - AP 2-1-1 Bezpečné přechody pro chodce - AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy - AP 4-1-2 Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů - AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	- Průběžné vyhodnocování problémů v křižovatkách - Prostorová ochrana území pro rozvoj křižovatek nadřazené nadregionální základní síti - Prioritizovat hromadnou dopravu před IAD v uspořádání uličního profilu v takových případech, kdy IAD zpomaluje hromadnou dopravu					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, Moravskoslezský kraj, Ředitelství silnic a dálnic					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, vedení Moravskoslezského kraje, ŘSD				
	Výkonná	OD MMO, OD MSK, místní pobočka ŘSD				

Akční plán	AP 1-4-3					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.4	Zlepšení dopravní dostupnosti					
Podopatření: 1.4.3.	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť					
Popis cíle:	Zajištění základní komunikační sítě a napojení na regionální a národní síť silnic je základním předpokladem pro zajištění dostupnosti automobilovou dopravou.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Výstavba jednotlivých částí základní komunikační sítě • Úprava organizace dopravy na stávající základní komunikační síti • Stavební úprava základní komunikační sítě • Koordinace staveb na městské, národní a nadnárodní úrovni • Úprava křižovatek s nedostatečným řazením • Úprava křižovatek s nedostatečnými rozhledovými poměry • Úprava křižovatek s nedostatečnou geometrií • Ochrana pozemků pro stavbu MÚK					
Synergické účinky:	• AP 1-4-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy • AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území • AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	• Pokračovat ve výstavbě prvků základní komunikační sítě • Koordinovat výstavbu sítě v rámci staveb ŘSD ČR, MSK a města • Dostavba základní komunikační sítě dle projektu Dostavba ul. Místecká (I/56) v úseku Českoobrtrská – Senovážná vč. navazujících stavebních úprav na ulici Hornopolní; prodloužení I/56 ve směru Hlučín (nultá etapa – most). • podílet se na přípravě dopravních vazeb při uvažované realizaci nadnárodního terminálu Dunaj-Odra-Labe v Bohumíně.					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor						
Dle seznamu staveb zejména I/11, I/56 a severní spoj. Dokončení stavby Prodloužená Rudná, Prodloužená Mostní II, Nová Krmelínská.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, Moravskoslezský kraj, Ředitelství silnic a dálnic					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, vedení Moravskoslezského kraje, ŘSD				
	Výkonná	OD MMO, OD MSK, místní pobočka ŘSD				

Tabulka 6 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1-4-2 a AP 1-4-3

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
1.4.3.1	ulice Mostní. II. etapa	2030	V přípravě (DSP)
1.4.3.2	Rekonstrukce mostu Závodní	2027	Zpracován IZ
1.2.1.10	Nová Krmelínská	2030	V přípravě (DSP)
1.4.3.4	Výstavba Severního spoje	2028	Hotovo HDM4
1.4.3.5	prodloužená Porážková, III. etapa	2030	Žádost o ÚR
1.4.3.6	místní komunikace Sokolská, II. etapa (Pivovarská)	2030	V přípravě (DSP)
1.4.3.7	místní komunikace Nová Porážková II. etapa	2030	Příprava pozastavena
1.4.3.8	místní komunikace Francouzská	2030	V přípravě (DUR)
1.4.3.9	místní komunikace Moravská - přeložka úseku k ulici Závodní	2030	Příprava pozastavena (odbor investic a ÚMOB O.-Jih)
1.4.3.10	II/478 - homogenizace části ulice Mostní	2030	V přípravě (DUR)
1.4.3.11	III/4692 - přeložka Vřesinská	2030	Příprava pozastavena
1.4.3.12	II/469 - okružní křižovatka na ul. 1. listopadu v Plesné	2030	V přípravě (DÚR), v přípravě pokračuje SSMSK
1.4.3.13	kruhový objezd Místecká	2035	Příprava nezahájena, uzel Železárenská x DOV k prověření akcí
1.4.3.14	Výstavba MÚK Závodní, Kunčičky, dostavba ramp MÚK Místecká	2035	Příprava nezahájena
1.4.3.15	Dostavba ul. Místecká (I/56) v úseku Českobratrská – Senovážná (zastřešení Místecké)	2025	V přípravě (Studie+HDM4)

1.4.3.16	Prodloužení I/56 ve směru Hlučín (Hlučínská) – nultá etapa, most	2030	Záměr výstavby
1.4.3.17	Dopravní obsluha ulice Hornopolní ve vazbě na I/56	2025	Hotova studie
1.4.3.18	Silnice III/4793, most Na Karolíně	2026	Zadána arch. studie
1.4.3.19	Porážkova etapa IV. (úsek Mariánskohorská - Českobratrská)	2030	V přípravě DÚR
1.4.3.20	Propojení (Pivovarská - K trojhalí) Univerzitní	2030	Příprava VZ DSP
1.4.3.21	Okr. kř. Francouzská - Jílemnického náměstí	2022	DSP, výběr zhotovitele stavby
1.4.3.23	Okr. kř. Novinářská - Hornopolní - Novoveská	2024	Zadání DSP
1.4.3.24	Oprava lávky pro pěší - Bazaly	2030	V přípravě
1.4.3.25	Nový příjezd k planetáriu Ostrava	2030	V přípravě

Akční plán	AP 1-4-4					
Strategický cíl: 1	Zlepšení mobility a dostupnosti					
Klíčová opatření: 1.4	Zlepšení dopravní dostupnosti					
Podopatření: 1.4.4.	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů					
Popis cíle:	Cílem je zkrácení cest osobním vozidlem a nahrazení jejich části veřejnou dopravou. Rozvoj přestupních terminálů vč. K+R, P+R, B+R je součástí základního rámce multimodálního chápání dopravy.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Výstavba multimodálních přestupních uzlů na MHD • Budovat přestupní uzly ve vazbě na železnici • Budovat přestupní uzly ve vazbě P+R centra Ostravy • Budovat přestupní uzly P+R na silničních přívaděčích města					
Synergické účinky:	• AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť • AP 1-1-5 Zlepšení návaznosti spojů • AP 4-2-1 Parkovací politika centra města • AP 4-2-3 Parkovací politika významných cílů					
Klíčové úkoly:	• Zkracovat přestupy v rámci přestupních uzlů • Při plánování P+R upřednostnit smysluplné dopravní toky s dopravní poptávkou • Při plánování zahrnout služby B+R • Dobudování a rekonstrukce přestupních uzlů Důl Odry, Hlavní nádraží, Nám. Republiky, Hulváky II, Výstaviště, rozšíření parkoviště P+R Hranečník • Dobudovat další P+R dle zásobníku projektů • Blíže specifikovat přestupní uzly a terminály a vypracovat koncepci přestupních uzlů					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Preferovat přestupní body: Hlučínská, Hranečník, ÚAN, Svinov mosty, Hlavní nádraží, Důl Odry.						
Využití (počet cestujících).						
Průměrná přestupní doba/vzdálenost.						
Počet cestujících využívající P+R, B+R.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, DPO, SŽDC					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	OD MMO, DPO				

Tabulka 7 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 1.4.4

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
1.4.4.1	Rekonstrukce nám. Republiky a Frýdlantských mostů	2030	V přípravě (DSP)
1.4.4.2	Rozšíření parkoviště Hranečník (+92)	2022	Vydáno SP
1.4.4.3	Přestupní terminál Hlavní nádraží, propojení ulice Skladištní	2030	V přípravě studie
1.4.4.4	Rozšíření přestupního uzlu Hulváky	2030	V přípravě DSP
1.4.4.5	Park. Hlučínská, vč. odb. pruhu	2021	V realizaci

8.1.2 Strategický cíl AP 2 - Zvýšení bezpečnosti

8.1.2.1 AP 2-1 Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, zejména nejvíce zranitelných skupin (chodců a cyklistů)

Akční plán	AP 2-1-1					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.1	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin					
Podopatření: 2.1.1.	Bezpečné přechody pro chodce					
Popis cíle:	Cílem je snížení nehodovosti chodců a předcházení nehodám s chodci. Přechody pro chodce jsou jednou z nejrizikovějších částí pěší sítě. Dochází zde ke kolizi vozidel a chodců. Chodci jsou zranitelnou skupinou účastníků dopravního provozu.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Lokalizace nevyhovujících nehodových přechodů • Návrhy na jejich rekonstrukci dle normových požadavků • Vybavení intenzivním osvětlením • Dostavba přechodů pro chodce • Úprava signálních plánů • Úprava křižovatek					
Synergické účinky:	• AP 1-3-3 Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách • AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť • AP 2-2-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy					
Klíčové úkoly:	• Spolupracovat s obvody na řešení bezpečnosti na přechodech • Cíleně upravovat nejnebezpečnější místa kolizí s chodci • Rušení nadbytečných zábradlí					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Počet nehod s chodci v porovnání s rokem 2020:						
S motorovým vozidlem mimo BUS - 84						
S tramvají nebo autobusem - 14						
S jízdním kolem - 7						
Těžce zraněno nebo usmrceno 14 osob za rok 2020.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	Výkonná	OD MMO, PČR, MPO, městské obvody				

Akční plán	AP 2-1-2					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.1	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin					
Podopatření: 2.1.2.	Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy					
Popis cíle:	Zajištění bezpečného křížení cyklistů s jinými druhy dopravy a snížení nehodovosti cyklistů.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Dostatečná dimenze cyklistických stezek • Dostatečné oddělení jednotlivých druhů dopravy • Budování bezpečných cyklistických přejezdů na zpomalovacích prazích • Řešení bodových problémů na cyklistické síti					
Synergické účinky:	• A P1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras • AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek • AP 1-2-4 Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu • AP 1-2-3 Doplnění podpůrných prvků pro cyklistickou dopravu • AP 1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů • AP 2-1-1 Bezpečné přechody pro chodce • AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území					
Klíčové úkoly:	• Postupná úprava kolizních míst cyklistických stezek s místními komunikacemi • Implementace cyklistické infrastruktury do řešení křižovatek					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Počet upravených přejezdů na páteřních cyklostezkách						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	výkonná	OD MMO, PČR, MPO, městské obvody, MAPPA				

Akční plán	AP 2-1-3					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.1	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin					
Podopatření: 2.1.3.	Podpora dopravní výchovy dětí					
Popis cíle:	Cílem je snížit počet nehod zaviněných účastníkem dopravního provozu zejména dětí, chodců a cyklistů. BESIP je důležitou součástí systému snižování počtu a následku dopravních nehod.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Osvěta ve školkách, školách, na dětských akcích - Výuka pravidel silničního provozu s ohledem na věk dětí - Návštěvy dopravních hřišť - Návštěvy policistů, hasičů na školách a přednášky o bezpečnosti provozu - Děti dostávají propagační materiály, které zároveň slouží jako pomůcka pro zvýšení jejich bezpečnosti – např. reflexní pásky					
Synergické účinky:	- AP 1-3-3 Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách - AP 2-1-1 Bezpečné přechody pro chodce - AP 2-1-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy					
Klíčové úkoly:	- Osvěta od předškolního věku - Návštěvy dětí na dopravních hřištích - Vstřebávání dopravních předpisů formou her - Ve školním věku přednášky policistů a pracovníků složek IZS - Dostatek atraktivní reklamních materiálů s tématem bezpečné chování v dopravě - Zajištění finančních prostředků na tuto činnost					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: zapojení dětí do dopravní výchovy a účast na dopravních hřištích.						
Jednotka: počet dětí.						
Vstupní indikátor: 3 636 dětí (informace od MP, rok 2014).						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, BESIP					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	OD MMO (BESIP)				

8.1.2.2 Opatření 2-2 Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy

Akční plán	AP 2-2-1					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.2	Zvýšení bezpečí cestujících v prostředcích hromadné dopravy					
Podopatření: 2.2.1.	Bezpečná vozidla a dopravní cesta hromadné dopravy					
Popis cíle:	Cílem tohoto opatření je zvýšení dohledu nad bezpečností cestujících v hromadné dopravě, ale i snížení dopravních nehod zaviněných řidiči VHD.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Nastavení systému monitorování a záznamu prostorů pro cestující - Preventivní akce městské policie - Dostatečné vybavení řidiče pro komunikaci s cestujícími - Provádět kontroly ve vozidlech - Vybavení řidičů pro spojení s dispečinkem - Školení řidičů					
Synergické účinky:	- AP 2-2-2 Bezpečné zastávky a terminály - AP4-1-1 Preference vozidel městské hromadné dopravy					
Klíčové úkoly:	- Nasazení kamerového systému se záznamem - vybavení všech vozidel MHD kamerovými systémy - Přepravní kontroly - Asistenti přepravy - Školení řidičů - Vybavení vozidel pro komunikaci s dispečinkem i cestujícími - Vozidla VHD s asistenčními a antikolizními systémy - vybavení nových tramvají Stadler a Škoda antikolizním zařízením - Osazování výstražných světel na tramvajová nástupiště a na přechody přes tramvajovou trať pro pěší - Využití komunikace V2X pro indikaci kolizních situací					
Hodnotící indikátory:	Poměr vozidel vybavených kamerami. Snížení počtu nehod z viny řidičů MHD a VLD. Poměr vozidel s asistenčním a antikolizním zařízením.					
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	OD MMO, MPO, DPO				

Tabulka 8 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 2.2.1

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
2.2.1.1	Zvýšení bezpečnosti v MHD	2023	Příprava

Akční plán	AP 2-2-2					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.2	Zvýšení bezpečí ve specifických místech a negativně vnímaných lokalitách					
Podopatření: 2.2.2.	Bezpečné zastávky a terminály					
Popis cíle:	Cílem tohoto opatření je zajištění prostoru zastávek, terminálů hromadné dopravy a přestupních bodů z hlediska bezpečí cestujících – snížení kriminality.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Vytipování kritických zastávek z hlediska kriminality • Spolupráce s MP Ostrava a Policií ČR • Osazení těchto zastávek kamerovým systémem se zajištěným dohledem MP • Řádné osvětlení zastávek • Zvýšení pohybu městských strážníků na těchto zastávkách, zejména v nepřehledných podchodech • Stavební eliminace kritických míst					
Synergické účinky:	• AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících • AP 2-2-1 Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)					
Klíčové úkoly:	• Zajištění dostatečného osvětlení zastávek • Prevence příslušníky městské policie • Osazení zastávek kamerovým systémem • Rekonstrukce podchodů a problémových míst z hlediska kriminality • Obměna zeleně s redukcí nepřehledných zákoutí					
Hodnotící indikátory:						
Poměr zastávek s osvětlením, vybavených kamerami.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	PČR, MPO, DPO, městské obvody				

Tabulka 9 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 2.2.2

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
2.2.2.1	Rekonstrukce podchodu Hlubina	2030	Příprava

8.1.2.3 Opatření 2-3 Zvýšení bezpečnosti automobilového provozu

Akční plán	AP 2-3-1					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.3	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu					
Podopatření: 2.3.1.	Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu					
Popis cíle:	Cílem tohoto opatření je zvýšení bezpečnosti provozu pomocí represivních opatření, které představují měřené úseky či profily a záznamy průjezdu na červenou na světelné signalizaci. Kamerate systémy nejsou na území města zatím moc využívány a dle zkušeností z provozu by bylo vhodné určité profily komunikací osadit kamerovým systémem na snímání rychlosti vozidel. Jedná se např. o čtyřpruhové komunikace, na kterých jsou zastávky tramvají a k nim jsou vedeny přechody pro chodce. Zde je dopravním značením snížena nejvyšší dovolená rychlost, ale tato úprava není řidiči příliš respektována.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Zjištění profilů a úseků komunikací, kde je často překračována nejvyšší dovolená rychlost • Lokalizace profilů, kde vlivem nepřiměřené rychlosti dochází ke srážkám s chodci • Instalace kamerových systémů a jejich napojení na vyhodnocovací pracoviště					
Synergické účinky:	• AP 2-3-2 Řešení potenciálně nehodových lokalit					
Klíčové úkoly:	• Udržování stávajících systémů pro automatické měření rychlosti • Udržování stávajících systémů pro automatické rozpoznání jízdy na červenou					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu.						
Jednotka: počet míst.						
Vstupní indikátor: 183 – počet kamer Městského kamerového systému Městské policie Ostrava v roce 2013.						
Cílová hodnota/dosažený stav: pokrytí všech kritických míst, zvýšený respekt řidičů k pravidlům silničního provozu, pokles přestupků, snížení nehodovosti o 5 %.						
Způsob zjišťování: hodnocení podle statistik odboru dopravy MMO.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	OD MMO, PČR, MPO				

Akční plán	AP 2-3-2					
Strategický cíl: 2	Zvýšení bezpečnosti					
Klíčová opatření: 2.4	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu					
Podopatření: 2.4.2.	Řešení potenciálně nehodových lokalit					
Popis cíle:	Cílem je zlepšení podmínek účastníky dopravního provozu zejména zajištěním dostatečných rozhledových poměrů, což povede ke snížení nehodovosti a zvýšení plynulosti dopravy.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Úprava potenciálně nehodových míst s nedostatečným rozhledem - Zamezení stání vozidel fyzickou zábranou - Úprava zeleně - Úprava dopravního značení - Přestavba křižovatek					
Synergické účinky:	AP 2-3-1 Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu					
Klíčové úkoly:	- Vytipování potenciálně nehodových lokalit (prověřit např. Pikartská x Čs. armády) - Stavební úpravy potenciálně nehodových míst - Úprava dopravním zařízením - Vzhledem k rozsáhlosti problému je pouhé vymáhání dohledem policie nedostatečné - Údržba zeleně					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Počet dopravních nehod						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, PČR				

8.1.3 Strategický cíl 3 - Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

8.1.3.1 Opatření 3-1 Ekologizace dopravy

Akční plán	AP 3-1-1					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.1	Ekologizace dopravy					
Podopatření: 3.1.1.	Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy					
Popis cíle:	Cílem je dosažení obsluhy bez emisí CO ₂ při zajišťování městské mobility.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Rozvoj a modernizace páteční tramvajové sítě • Zvyšování podílu bezemisních a nízkoemisních vozidel • Preference provozně výhodné bezemisní trakce • Výstavba infrastruktury pro nabíjení vozidel • Výstavba infrastruktury pro vozidla elektrické trakce využívající vedení • Výstavba infrastruktury pro tankování vodíku					
Synergické účinky:	• AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících/ Bezbariérovost v hromadné dopravě • AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující • AP 1-1-9 Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti •					
Klíčové úkoly:	• Výstavba tramvajové trati v Porubě dle projektu Ekologizace veřejné dopravy - Poruba (tram Globus), realizační cena 2 500 mil. • Stabilizace dalších tramvajových tratí v ÚP (DOV-Karolina) • Prověření možností prodloužování tramvajových tratí (např. Hlučínská – Landek, obsluha DOV – prodloužená ul. Ruská; případně další) • Modernizace tramvajové infrastruktury - modernizace tramvajových tratí a rekonstrukce tramvajových nástupišť dle plánu • Obnova vozového parku - nákup nových bezemisních vozidel - nasazení elektrobusů, parciálních trolejbusů a vodíkových autobusů na další linky • Výstavba infrastruktury pro nabíjení • Výstavba infrastruktury pro nasazení vodíkových autobusů (realizace pilotního projektu vodíkových autobusů) • Vytvoření trhu s vodíkovým palivem v MSK pro potřeby MHD a PAD • Rozšíření linek elektrické trakce • Zavedení parciálních trolejbusů do Vítkovic, a Michálkovic, na P+R Hlučínská (obsluha Sokolská tř. – Most M. Sýkory; případně i Outlet Moravia)					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor:						
Podíl vozidel s bezemisním pohonem (52,4 % 317 z 605 v roce 2020). Cílový stav roku 2025 60 %.						
Podíl vozidel s nízkoemisním pohonem (33,2 % 201 z 605 v roce 2020). Cílový stav roku 2025 35 %.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	dotační tituly					

Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO
	Výkonná	OD MMO, DPO

Tabulka 10 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 3.1.1

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
3.1.1.1	Výstavba tramvajové trati v O.-Porubě dle projektu Ekologizace veřejné dopravy - Poruba (tram Globus)	2030	probíhá proces EIA
3.1.1.2	Tramvajová trať DOV – centrum	2035	ÚP

Akční plán	AP 3-1-2					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.1	Ekologizace dopravy					
Podopatření: 3.1.2.	Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla					
Popis cíle:	Cílem je zvýhodnění bezemisních vozidel podporou výstavby infrastruktury a provozu bezemisních soukromých vozidel zahrnující dotace nákupu vozidel a parkovací politikou.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Podpora rychlodobíjecích stanic pro osobní vozidla • Výstavba nabíjecí sítě pro nabíjení v bytové zástavbě • Vybudování dobíjecí stanice elektromobilů v centru města • Zvýhodnění parkování v regulovaných zónách formou slevy z parkovného • Dotace na nákup bezemisních vozidel					
Synergické účinky:	• 3.1.1 Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy					
Klíčové úkoly:	• Zajistit bezplatné parkování pro elektromobily v centru • Začít s výstavbou nabíjecích stanic (11kW) v sídlištích v synergii s obnovou VO • Výhledově najít vhodné místo v centrální části města na dobíjecí stanici elektromobilů s možností odstavu vozidla					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Počet nabíjecích stanic na 10 tis. obyvatel. - 0,41 v roce 2021. Cíl je 1,0 do r. 2025.						
Počet rychlonabíjecích stanic > 22kW - 10 ks.						
Počet nabíjecích stanic s výkonem < 22kW v rezidentních zónách 0 ks.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování						
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	Výkonná	OD MMO, zástupce městského obvodu				

8.1.3.2 Opatření 3-2 Aplikace inteligentního urbanismu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility

Akční plán	AP 3 – 2-1
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí
Klíčová opatření: 3.2	Aplikace inteligentního urbanismu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility
Podopatření: 3.2.1.	Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou
Popis cíle:	Cílem je vytváření podmínek pro vznik zástavby s vhodnou hustoty obyvatelstva a s možností zajistit efektivní obsluhu veřejnou dopravou. Cílem je zajištění vhodné urbanistické struktury města a všech jednotlivých částí s cílem snížení nároků aglomerace na dopravu a se zajištěním všech důležitých potřeb obyvatel v lokalitě bydliště.
Nástroje k dosažení cíle:	- Urbanistický návrh zástavby, který respektuje princip města krátkých vzdáleností - Aktualizace územního plánu Ostravy, tak aby rozvíjel principy města krátkých vzdáleností - Rozvíjet, nebo případně doplňovat nová ohniska, tak aby sloužila dostatečnému počtu obyvatel v docházkové vzdálenosti a umožnila realizaci klíčových služeb - Urbanistický návrh zástavby, který respektuje požadavky na obsluhu MHD - Spolupráce s magistrátem města a dopravním podnikem při stanovení koncepce zástavby a dopravní obsluhy MHD - Vytvoření podmínek pro dostavbu uvnitř stávajícího zastavěného území - Územní plán, územní studie, regulační plány a urbanistické studie budou v rozvojových územích zohledňovat požadavky na obsluhu MHD - Splnění požadavku na docházkovou vzdálenost na zastávku MHD - Vyhodnocení pěších tras ve vztahu k občanské vybavenosti - Synergie uzlů regionální dopravy s rozvojovými plochami města
Synergické účinky:	- Marketingová podpora VHD AP1-1-1 - Poskytování služby MHD a PAD AP1-1-2 - Zajištění komfortu ve VHD AP 1-1-3 a Bezpečnosti v AP 2-2-1 a 2-2-2 - Rozvoj linkového vedení v AP 1-4-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou
Klíčové úkoly:	- Výstupy SUMPu zahrnout do aktualizace Územního plánu Ostravy - Zpracování „Ostravských stavebních předpisů“ - Zpracování podrobných územních studií pro všechna rozvojová území města (projektová dokumentace musí být zpracována s dostatečnými prostupy územím pro nemotoristickou dopravu a musí být zajištěn přístup na zastávky MHD do požadované vzdálenosti) - Při zpracování strategií, koncepcí, územně plánovacích dokumentací a územně plánovacích podkladů respektovat požadavek na vyšší hustotu obyvatelstva v obytných centrech i obytných částech (tak jak jsou vymezeny ve Vizi prostorové rozvoje Ostravy) - V případě nové zástavby bude vyžadována infrastruktura pro vedení MHD v docházkové vzdálenosti centrální část 250 m, hromadné bydlení 400 m, individuální zástavba 500 m, průmyslové objekty 250 m. Vedení MHD bude preferováno na okraji obytných celků - Aktualizace územního plánu Ostravy - Při zpracování strategií, koncepcí, územně plánovacích dokumentací a územně plánovacích podkladů rozvíjet důležitá místa ve struktuře města, tzv. ohniska

	• Identifikovat rozvojové plochy na území Ostravy, které mohly mít synergický efekt při realizaci s realizací kolejové dopravy • Zpracování konceptu 15-ti minutového města • Zajistit přestavbu komunikací v ulice za podmínek stanoveným českou normou					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: hustota osídlení. Jednotka: obyvatel/km ² Indikátor: hustota osídlení stávající 43 obyvatel/ha, cílová hodnota 100 ob./ha. Zvyšování hustoty obyvatelstva v obytných centrech a obytných částí (dle Vize prostorového rozvoje Ostravy). Hustota obyvatelstva v obytných centrech a obytných částí (dle Vize prostorového rozvoje Ostravy). Zvýšení četnosti spojů MHD.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Soukromý investoři					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	Odbor územního plánování a stavebního řádu MMO, MAPPA				

Akční plán	AP 3-2-2					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.2	Aplikace inteligentního urbanismu a dopravního plánování ke snižování vynucené automobilové mobility					
Podopatření: 3.2.2.	Utváření podmínek pro rozvoj mobility sdílených prostředků individuální dopravy (mikromobility)					
Popis cíle:	Cílem je zajištění sdílených prostředků individuální dopravy s vhodným umístěním pro zajištění bezemisní individuální dopravy a omezení prostorových nároků na parkovací místa.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Zajištění služby Bikesharing s podporou města • Umožnění umístění sdílených kol nebo koloběžek soukromých subjektů bez dotace • Výstavba a zajištění čistoty a provozu stojanů kol • Zajištění míst pro bikesharingové stanice • Podpora operátora pro optimální distribuci kol dle špičky • Podpora operátora pro větší počet kol • Podpora operátora pro zavedení sdílených kol (v kopcovitém území) • Podpora operátora sdílených vozidel					
Synergické účinky:	• AP1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras • AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek • AP 2-2-2 Bezpečné cyklotrasy a jejich křížení s ostatními druhy dopravy • AP 4-2-4 Podpora pro carsharing (sdílení vozidel) • AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	• Zajištění služby Bikesharing s podporou města • Výstavba a zajištění čistoty a provozu stojanů kol • Umožnění umístění sdílených kol nebo koloběžek soukromých subjektů bez dotace • Integrace prostředků mikromobility s aplikacemi parkování a MHD • Zajištění analýzy využívání a návrhu rozvoje systému bikesharingu					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Dotovaný bikesharing v roce 2021- 1100 kol ve 350 stanicích.						
Dostupnost elektrických koloběžek soukromého subjektu bez dotace města.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Soukromá investoři, město Ostrava					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, OSR MMO				

8.1.3.3 Strategický cíl 3-3 Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele

- **Opatření 3-3-1** Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích (tiché povrchy vozovek, redukce intenzity dopravy a omezení rychlosti v citlivých lokalitách)

Akční plán	AP 3 – 3-1					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.3	Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele					
Podopatření: 3.3.1.	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích					
Popis cíle:	Snížení hlukové zátěže z individuální dopravy je jedním z nejdůležitějších ozdravných úkolů zajištění kvalitního života v Ostravě.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Úprava povrchů a jejich obměna s cílem snížení hlučnosti • Snížení rychlosti vozidel v kritických úsecích • Redukce intenzity dopravy – organizační opatření • Výměna oken přilehlé zástavby • Realizace protihlukových stěn a clon					
Synergické účinky:	• AP1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť • AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území • AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	• Řešení problémů s překročeným limitem hluku na I/11 Poruba, D1, I/56 Přívoz, I/56 Vítkovice, I/11 Zábřeh nad Odrou • Odvedení dopravy do vzdálenosti 500 m od obytných souborů • Realizace i parciálních protihlukových stěn u kapacitních komunikací • Návrh řešení projektovou dokumentací • Omezení automobilové dopravy v obytných souborech (popř. snížení rychlosti) • Budovat protihlukové stěny u významných zdrojů hluku dle českých zákonů • Budovat bariérové objekty (objekty pro odstínění hluku z dopravy)					
Hodnotící indikátory:	Indikátor: obyvatelé zasažení nadlimitním hlukem v denní a nočních hodinách. Jednotka: počet osob, nebo bytových jednotek. Vstupní indikátor: 32 800 osob zasažených nadlimitním hlukem.					
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, odbor životního prostředí MMO, MAPPA				

Akční plán	AP 3-3-2					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.3	Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele					
Podopatření: 3.3.2.	Odhlučnění MHD					
Popis cíle:	Cílem je snížení hlukové zátěže přilehlé bytové zástavby a vybraných staveb ze zdroje na straně vozidel i dopravní cesty.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Udržovat prostředky hromadné dopravy v takovém stavu, aby vozidlo nebylo zbytečným zdrojem hluku • Rekonstrukce starších vozidel s ohledem i na jejich hlučnost • Úprava tramvajových podvozků a tlumící prvky na tramvaji • Náhrada starších vozidel za vozidla nová, která mají nižší hlučnost • Modernizace tramvajových tratí • Úprava tramvajových tratí a realizace protihlukových opatření na dopravní cestě					
Synergické účinky:	• AP 3-1-1 Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy • AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících/ Bezbariérovost v hromadné dopravě					
Klíčové úkoly:	• Dbát na technický stav vozidel MHD • Zajištění postupné obnovy vozového parku MHD za ekologická a tišší vozidla • Postupná rekonstrukce tramvajových tratí v zastavěném obytném území s aplikací prvků, snižujících hlučnost a vibrace • Zajištění nízké hlučnosti provozu					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: délka nových, méně hlučných tratí.						
Údržba vozidel.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Řešeno v rámci obnovy vozového parku					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	OD MMO, DPO				

Tabulka 11 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 3.3.2

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
3.3.2.1	Humanizace tramvajových tratí	2023	V přípravě

Opatření 3-5 Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy

Akční plán	AP 3-4-1					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.4	Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy					
Podopatření: 3.4.1.	Sledování rozsahu klidových zón					
Popis cíle:	Klidové zóny ve městě (v zastavěném území) jsou dostatečně vzdáleny od páteřních městských komunikací sloužících k rekreaci obyvatelstva. Aby tyto lokality byly dále uchovány a případně rozšiřovány, je nutné odvedení intenzivní dopravy nebo výstavba protihlukových opatření na hranicích klidových zón. V krajním případě je vhodné zachovat stávající dopravní trasy a klidové zóny ponechat ve stávajícím stavu a rozsahu.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Tiché oblasti byly definovány v Hlukovém plánu aglomerace Ostrava, slouží převážně rekreačním účelům - Cílem je nenavrhovat změny organizace dopravy, které by do tichých oblastí přivedly dopravu - Možné rozšíření tichých oblastí nastane po odvedení intenzivní dopravy mimo zastavěné území - Výstavba protihlukových opatření na hranici tichých oblastí umožní jejich rozšíření - Snížení intenzit dopravy v blízkosti rekreačních lokalit ve městě					
Synergické účinky:	AP 3-4-2 Podpora výsadby ochranné zeleně					
Klíčové úkoly:	- Tiché oblasti chránit před možným navýšením intenzit dopravy - Rozšíření zón je závislé na rozvoji silniční sítě a výstavbě protihlukových opatření - Zahrnout tiché zóny do plánování urbanismu na MAPPA - Klidová zóna je definovaná jako rekreační oblast s hlukem z dopravy do 55 dB Ldvn - Rozšiřovat tiché oblasti v docházkové vzdálenosti obytných celků					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: Rozloha klidových zón v docházkové vzdálenosti bytových souborů. Docházkovou vzdáleností je myšlena délka 1800 m tj. 30 minut. Plocha bytových souborů mimo docházkovou vzdálenosti Tichých oblastí.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Soukromý investoři					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	Odbor územního plánování a stavebního řádu MMO, MAPPA				

Akční plán	AP 3-4-2					
Strategický cíl: 3	Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí					
Klíčová opatření: 3.4	Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy					
Podopatření: 3.4.2.	Podpora výsadby ochranné zeleně					
Popis cíle:	Cílem je snížení negativních vlivů z dopravy výsadbou ochranné zeleně v ochranných pásmech komunikací					
Nástroje k dosažení cíle:	- ochrana stávající zeleně podél komunikací, údržba dosadba - podél nových komunikací bude založena nová izolační ochranná zeleň - obnova ochranné izolační ochranné zeleně - výsadba komponované zeleně s lineárním charakterem					
Synergické účinky:	- AP3-4-1 Sledování rozsahu klidových zón - AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Klíčové úkoly:	- ochrana stávající zeleně podél komunikací, údržba dosadba. - podél nových komunikací bude založena nová izolační zeleň. - obnova ochranné izolační zeleně dle Akčního hlukového plánu Ostrava. - rozšiřování osazování vegetačních krytů do tramvajových tratí dle plánu.					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: plocha vysázených dřevin.						
Jednotka: plocha v m ² .						
Vstupní indikátor: 2289303,185 m ² .						
Cílová hodnota/dosažený stav: navýšení o 50 % oproti stávajícímu stavu s respektováním dle prostorových možností území.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy – kapitola městské zeleně					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	odbor ochrany životního prostředí MMO				

8.1.4 Strategický cíl 4 - Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury

8.1.4.1 Opatření 4 – 1 Minimalizace kongescí a časových ztrát

Akční plán	AP 4 – 1-1
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát
Podopatření: 4.1.1.	Podpora konkurenceschopnosti VHD v cestovní době
Popis cíle:	Cílem je zajištění zvýšení cestovní rychlosti a průjezdnosti vozidel VHD, zkrácení oběžných dob a zvýšení přesnosti dodržování jízdních řádů. Zajištění preference vozidel veřejné dopravy na křižovatkách je nástrojem k zajištění rychlé oběhové doby vozidel a dodržování kvalitativních indikátorů dopravy.
Nástroje k dosažení cíle:	• Rekonstrukce tratí a konstrukcí tratí za účelem zvýšení úsekové rychlosti • Pořizování tramvajových vozů s max. rychlostí 80 km/hod • Segregace vozidel MHD v samostatných pružích a na tělesech • Zajištění fyzického oddělení tramvajových tratí od vozovky (zvýšené obrubníky) • Zvýšení cestovní rychlosti trolejbusové dopravy • Vybavení světelných signalizací preferenčními programy pro průjezd vozidel VHD • Vybavení vozidel zařízením pro komunikaci s křižovatkami SSZ • Vybavení vozidel pro komunikaci V2X • Zřizování zastávek na znamení, kde je to účelné
Synergické účinky:	• AP 1-1-3 Zajištění komfortu cestujících/ Bezbariérovost v hromadné dopravě • AP 1-1-5 Zlepšení návaznosti spojů • AP 1-1-7 Rozvoj integrovaného dopravního systému • AP 2-2-1 Bezpečná vozidla a dopravní cesta hromadné dopravy • AP 4-1-2 Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů • AP 4-3-2 Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů
Klíčové úkoly:	• Prioritizovat hromadnou dopravu před IAD v uspořádání uličního profilu v takových případech, kdy IAD zpomaluje hromadnou dopravu • Dokončit segregaci tramvajové dopravy od IAD, kde je to technicky a prostorově možné • Připravit studii, která bude řešit vyhrazené pruhy pro autobusy a trolejbusy s ohledem na minimalizaci zdržení • Výměna (úprava) světelných signalizací tak, aby byly schopné zajistit preferenční fáze pro vozidla VHD • Doplnění výstroje světelných signalizací o detektory jízdy vozidel VHD • Doplnit příslušné moduly komunikace do vozidel VHD – autobusy, trolejbusy • Propojení s dopravní ústřednou, dynamické řízení preferencí (podle jízdních řádů) • Zajištění komunikace vozidel mezi sebou a okolím protokolem V2X • Implementovat preferenci dopravy do projektů rekonstrukce komunikací • Zajistit finanční prostředky na rekonstrukci tramvajových tratí • Provést zvýšení rychlosti tramvají na ulicích Opavská, Plzeňská, Horní, Místecká • Realizovat zvyšování rychlosti na vybraných výhybkách • Zjištění úseků a křižovatek na komunikacích, kde je možné preferenci navrhnout • Návrh technického řešení, dopravní cesty a vozidel. • Při návrhu je nutné zohlednit i požadavky IZS z hlediska průjezdnosti území. • Osazení zařízení pro rychlé připojení parciálních trolejbusů na trakční vedení.

Hodnotící indikátory:	Průměrná cestovní rychlost – tramvaje, trolejbusy, autobusy.					
Indikátor:						
Vstupní indikátor: 13/18 počet křižovatek s aktivní/pasivní preferencí MHD.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, DPO				
	výkonná	OD MMO, DPO, KODIS				

Tabulka 12 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 4.1.1

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
4.1.1.1	Preference vozidel MHD	2025	V přípravě

Akční plán	AP 4 - 1-2					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát					
Podopatření: 4.1.2.	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů					
Popis cíle:	Cílem tohoto akčního plánu je město s inteligentním řízením dopravy, kde je minimalizován ztrátový čas na průjezd světelně řízených křižovatek. Řidiči mají dostatečné informace o stavu provozu. Všechny tyto systémy jsou řízeny dopravní ústřednou, kde dochází ke sběru a následnému vyhodnocení informací.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Vypracování studie, která bude řešit požadavky na dynamické řízení dopravy a umístění informačních tabulí • Stanovení požadavků na dopravní ústřednu • Rekonstrukce světelných signalizačních zařízení – nové řadiče musí umožňovat dynamické řízení dopravy, včetně zajištění preference VHD • Stanovení poloh informačních tabulí					
Synergické účinky:	• AP 4-1-1 Preference vozidel městské hromadné dopravy • AP 4-1-3 Podpora navigačních systémů					
Klíčové úkoly:	• Modernizovat SSZ s aktivní preferencí VHD a připojením na dopravní ústřednu • Modernizovat řízení VHD s propojením na dopravní ústřednu - modernizace dopravního dispečinku MHD - modernizace palubních systémů ve vozidlech MHD - modernizace komunikace mezi dispečinkem, vozidly MHD a ostatními módy dopravy • Vybudovat a zprovoznit dopravní ústřednu • Vybudování sítě informačních tabulí, návrh typu informací pro zobrazení • Odladění systému podle zadávací dokumentace a zjištění funkčnosti • Nahrazení samostatné fáze MHD na křižovatkách SSZ za fázi MHD s bezkolizními pohyby ostatních druhů dopravy					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: zdržení v křižovatkách, průměrná doba zdržení.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO				

Tabulka 1 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 4.1.2

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
4.1.2.1	Zvýšení propustnosti křižovatek (+ ústředna)	2023-2027	VZ nyní řeší ÚOHS v rámci rozkladového řízení předsedy ÚOHS a námitek uchazečů

Akční plán	AP 4-1-3					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát					
Podopatření: 4.1.3.	Podpora navigačních systémů					
Popis cíle:	Navádění vozidel na vybraná parkoviště v rámci města Ostravy.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Vymezení vybraných parkovišť s naváděcím systémem • Stanovení míst na komunikační síti, kde bude umístěn naváděcí systém na parkování • Vybrání formy navádění na jednotlivá vybraná parkoviště • Implementace navigačního systému musí být v souladu s přípravou inteligentního systému řízení dopravy • Instalace naváděcího systému na parkoviště v centru města • Instalace naváděcího systému na parkoviště P+R a významných cílů					
Synergické účinky:	• AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující • AP 3-2-2 Utváření podmínek pro rozvoj mobility sdílených prostředků individuální dopravy (mikromobility) • AP 4-1-1 Preference vozidel městské hromadné dopravy • AP 4-1-2 Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů • AP 4-2-1 Parkovací politika centra města					
Klíčové úkoly:	• Zpracování koncepce naváděcích systémů na vybraná parkoviště • Zadání projektové dokumentace na rozmístění naváděcích systémů parkovišť, zajištění přenosu informací v reálném čase • Realizace naváděcího systému • Tvorba aplikace pro navádění na jednotlivá parkoviště v rámci dopravního dispečinku OKas • Vazba na informace pro cestující v MHD • Provoz a rozvoj webu http://www.doprava.ostrava.cz/ a přenos dat do Národní dopravní informační centrum (NDIC)					
Hodnotící indikátory:						
Koncepce naváděcích systémů. Zavedení naváděcího systému.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, OKas				

Tabulka 2 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 4.1.3

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
4.1.3.1	Inteligentní parkovací systém (tabule k parkovištím)	2025	Zpracována studie.

Akční plán	AP 4-1-4					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.1	Minimalizace kongescí a časových ztrát					
Podopatření: 4.1.4.	Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území					
Popis cíle:	Cílem je omezení dopravy v centru města a rezidentních oblastech na míru nezbytně nutnou.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Omezení nákladní dopravy v rezidentních oblastech - Zklidňování dopravy - Omezení dopravy v centru města a zřízení oblasti P+G - Omezení nákladní dopravy v centru města - Zajištění služby cargobikes a logistického centra cargobikes v dotyku s centrem					
Synergické účinky:	- AP 1-3-1 Podpora pěších zón - AP 1-4-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy - AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť - AP 3-2-1 Preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou					
Klíčové úkoly:	- Vybudování a osazení zón 30 a obytných zón v rezidentních oblastech - Omezení nákladní dopravy v rezidentních oblastech a v dotyku s nimi, kde je to možné - Omezení nákladní dopravy a tranzitní dopravy v nárazníkové oblasti pěší zóny - Podpora Cargo Bikes a řešení logistiky poslední míle - Realizace logistického centra Cargo Bikes v dotyku s centrem - Koordinace mezi místními částmi a městem - Zmapování zón s omezením rychlosti a koordinace rozvoje zón 30 s obvody města - Redukce průjezdu vnitrobloky bydlení (i uslepením pro automobilovou dopravu)					
Hodnotící indikátory:						
Zóny 30 ve vybraných oblastech. Realizace logistické centra Cargo Bikes.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy, Moravskoslezský kraj, ŘSD					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, Moravskoslezský kraj, ŘSD				
	výkonná	OD MMO, OD MSK, místní pobočka ŘSD				

AP 4-2-2 Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách, rezidentní stání

Akční plán	AP 4-2-1					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.2	Efektivní a motivační parkovací politika					
Podopatření: 4.2.1.	Parkovací politika centra města					
Popis cíle:	Centrum města je jednou z lokalit maloobchodu, úřadů, kultury a historické oblasti města. Je konfrontováno s polycentrickým uspořádání služeb ve městě. Cílem je zajištění dostatečné dostupnosti všemi druhy dopravy a řešení nákladů parkování (parkovací politika by měla být „samofinancovatelná“).					
Nástroje k dosažení cíle:	• Vyhodnocení lokalit, kde jsou problémy s celodenním parkováním z hlediska kapacity parkovacích míst pro rezidentní občany • Provést návrh opatření, který zvýhodní rezidentní občany • Nastavení cenové politiky, která upřednostní krátkodobé parkování • Stanovení cenové politiky parkování v objektech • Stanovení regulace parkování v centru města • Budovat parkoviště na nevyužívaných pozemcích					
Synergické účinky:	• AP1-3-1 Podpora pěších zón • AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy • AP 1-4-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou • AP 3-4-1 Sledování rozsahu klidových zón • AP 4-1-1 Podpora navigačních systému • AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území • AP 4-3-1 Zajištění strategického řízení mobility					
Klíčové úkoly:	• Vypracování studií, projektů a strategických dokumentů (především Parkovací politiky města), které budou řešit parkování v centru města a dalších kritických lokalitách • Zajistit politickou podporu • Stanovení Koordinátora statické dopravy • Nastavení restrikce parkování a stanovení cenové hladiny za parkování pro návštěvníky a rezidenty • Zajištění finančních prostředků pro výstavbu parkovacích objektů • Zajištění dostatečné parkovací kapacity v oblasti Masarykova nám. (Msgr. Šrámka) • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Ostravské univerzity • Zajištění P+G pro centrum města					
Hodnotící indikátory:						
Indikátor: počet parkovacích míst pro rezidenty/návštěvníky. Počet parkovacích míst v parkovacích domech.						
Jednotka: počet parkovacích míst.						
Vstupní indikátor: 248 vyhrazených míst, 984 počet odstavných míst pro rezidenty.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				

	výkonná	OD MMO, městské obvody, OKAS
--	---------	------------------------------

Tabulka 3 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 4.2.1

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
4.2.1.1	Park. dům Městská nemocnice (465 míst)	2023	Vydáno ÚR
4.2.1.2	park. Českobratrská (rozš. Plato)	2025	Vydáno SP
4.2.1.3	Parkoviště Bazaly pod Mostem pionýrů (120)	2023	Zadána DSP
4.2.1.4	Parkoviště pod Frýdlantskými mosty	2025	V přípravě DSP
4.2.1.5	Parkovací objekt P+G Cingrova (340 míst)	2035	Ideový návrh
4.2.1.6	Parkovací dům Msgr. Šrámka (417 míst)	2025	Architektonická soutěž
4.2.1.7	Vytvoření strategického dokumentu „Parkovací politika města“	2022	V realizaci

Akční plán	AP 4-2-2					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.2	Efektivní a motivační parkovací politika					
Podopatření: 4.2.2.	Parkovací politika rezidentních oblastí					
Popis cíle:	Odstavování vozidla v místě bydliště je spojeno s dostupností vozidla jako dopravního prostředku. Cílem je zajištění dostatečné kvality bydlení v rezidentních oblastech ve vazbě na odstavování vozidel.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Stanovení stupně automobilizace v rezidentních oblastech - Stanovení stupně nelegálního stání v rezidentních oblastech - Stanovení rozvoje a politiky odstavování vozidel					
Synergické účinky:	- AP 1-1-2 Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy - AP 1-4-1 Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou - AP 3-4-1 Sledování rozsahu klidových zón - AP 4-1-1 Podpora navigačních systémů - AP 4-1-4 Eliminace zbytné dopravy v centrální části města a rezidentním území - AP 4-2-1 Parkovací politika centra města - AP 4-3-1 Zajištění strategického řízení mobility					
Klíčové úkoly:	- Vypracování koncepce statické dopravy - Stanovení vhodných lokalit pro výstavbu parkovacích domů - Koordinace činností s městskými částmi - Metodika vydávání parkovacích karet					
Hodnotící indikátory:						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	výkonná	OD MMO, městské obvody				

Akční plán	AP 4-2-3					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.2	Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy					
Podopatření: 4.2.3.	Parkovací politika významných cílů					
Popis cíle:	Cílem je zajištění obsluhy významných cílů – služeb, sportu, rekreace, kultury apod.					
Nástroje k dosažení cíle:	• Zajistit dostatečnou dostupnost významných cílů					
Synergické účinky:	• AP 3-1-2 Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla • AP 4-2-1 Parkovací politika centra města • AP 4-2-2 Parkovací politika rezidenčních oblastí • AP 1-4-4 Rozvoj přestupních uzlů a terminálů					
Klíčové úkoly:	• Analýza (dostatek park. míst nebo dostatečné napojení na VHD) • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u ZOO • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Městské nemocnice • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Fakultní nemocnice Ostrava • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Vysoké školy Báňské • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Krajského úřadu • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u městského stadionu • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u DOV (Hlubina) • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Letního koupaliště (Poruba) • Zajištění dostatečné parkovací kapacity u Krytého bazénu Sareza (Poruba)					
Hodnotící indikátory:						
Dostupnost těchto cílů (min. pro dosažení cíle VHD vs. min na zaparkování (příjezd, odjezd)).						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Soukromý investor					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy, městské obvody				
	Výkonná	OD MMO, OSR MMO				

Tabulka 16 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 4.2.3

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
4.2.3.1	Park dům ZOO (150)	2023	Vydáno SP

4.2.3.2	Park dům Krajský úřad (700)	2023	Zpracování DPS
4.2.3.3	Parkoviště Hlubina	2025	Pozastavena příprava

Akční plán	AP 4-2-4					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.2	Zvýšení efektivity využívání individuální dopravy					
Podopatření: 4.2.4.	Podpora pro carsharing (sdílení vozidel)					
Popis cíle:	Cílem je snížit nároky na počty parkovacích a odstavných míst. Sdílení vozidel je provozováno soukromými subjekty.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Provedení projektu bude zcela v režii soukromého provozovatele - Zvýhodnění parkování bude provedeno shodnou podporou jako podpora elektromobility nebo bezplatným vyhrazením míst pro službu carsharingu - Podpora operátora sdílených vozidel					
Synergické účinky:	- AP 3-1-2 Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla - AP 4-2-1 Parkovací politika centra města - AP 4-2-2 Parkovací politika rezidenčních oblastí					
Klíčové úkoly:	- Projednat podporu carsharingu - V případě žádosti soukromého subjektu o parkovací místa pro potřeby carsharingu bude udělena výjimka z ceny zpoplatnění obdobně jako u elektromobilů - Počet míst pro carsharing v jednotlivých lokalitách může být omezen					
Hodnotící indikátory:						
Počet míst pro carsharing.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Soukromý investor					
Odpovědnost	politická					
	výkonná	OD MMO, OSR MMO				

8.1.4.2 Strategický cíl AP 4 – 3 Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy

Akční plán	AP 4-3-1
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury
Klíčová opatření: 4.3	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy
Podopatření: 4.3.1.	Zajištění strategického řízení mobility
Popis cíle:	Cílem je přenesení informací o udržitelném dopravním systému z IPMO do ÚP a následně do jednotlivých projektů a aktivit (plán investic, koncepce atd.)
Nástroje k dosažení cíle:	• Zřízení pracovních týmů pod vedením nezávislého odborníka s garancí politického zástupce, po dokončení aktualizace udržet tuto pracovní skupinu v činnosti • Revize ÚP dle hodnocení udržitelnosti SUMP • Prověření větších záměrů modelem dopravy na OKAS a.s • Koordinace záměrů a uzavírek • Koordinace projektů a zajištění multimodálních požadavků na dostupnost staveb • Prověřování nových směrů rozvoje a řízení dopravy (a pilotní projekty) • Při plánování využívat GIS prostředí a BIM
Synergické účinky:	• Efektivní strategické řízení mobility; komplexní pohled • Soulad s ostatními strategickými dokumenty města • Kvalitní projekty, kvalitní stavby (bez dalších investic po celou dobu životnosti) • Snížení nákladů na stavební práce v případě kvalitně odvedené práce • Případné chyby v projektech či následné opravy mají často vliv i na životní prostředí (bourací práce, objízdné trasy, zpomalení dopravy)
Klíčové úkoly:	• Zajištění manažera mobility • Revidovat členy pracovního týmu (pro přípravu další aktualizace) pod vedením nezávislého odborníka s garancí politického zástupce • Zajištění pravidelného vyhodnocení a aktualizace SUMP; při vyhodnocení vyhodnocovat změny v dělbě přepravní práce • Zajištění koordinace mezi Strategickým plánem, SUMP, Územním plánem, investičním plánem; při aktualizacích zajistit přenesení informací z SUMP do ÚP • Zohlednění územních specifik Ostravy (polycentrické město) – vytvoření dokumentu „Vymezení multimodálních zón“ (oblasti s možností nasazení odlišného přístupu a standardu - uvnitř obytných celků má preferenci prostupnost, bezpečnost, kvalita městského prostředí atd. a vně těchto celků má preferenci propojení, účinnost přepravy, snížení emisí, atd); vytvoření koncepce 15-ti minutového města • V souvislosti s nastavenou strategií zpracovávat další aktualizace akčních plánů i klíčových úkolů SUMPu dle priorit (popř. doplnit komentáře reflektující principy udržitelné městské mobility) • V rámci opatření týkajících se plánování, projektů zvýšit důraz na prostupnost území - urovněná a prostorově efektivní křížení - při realizaci a přípravě staveb respektovat Ostravské stavební předpisy (inspirací mohou být Pražské stavební předpisy) • Posuzování projektů v kontextu negativních dopadů na ostatní apod • Při realizaci a přípravě staveb respektovat Koncepci cyklistické dopravy • Uplatnění nových trendů v dopravě (On Demand Transport, Mobility as a Service MaaS, vypracování studií proveditelnosti, pilotních projektů) • Koordinace SUMP SMO se strategiemi městských obvodů, zajištění nástrojů dodržování koncepce SUMP městskými obvody • Vytvoření Koncepci pěší a bezbariérové dopravy • Vytvoření Koncepce statické dopravy města • Vytvoření Koncepce preferencí udržitelných druhů dopravy

	Koordinace činností v realizační fázi SUMP					
Hodnotící indikátory:						
Manažer mobility. Funkční pracovní skupiny. Jednotlivé koncepce. Provázanost SUMPu s ostatními strategickými dokumenty.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování						
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OSR MMO, OD MMO, MAPPA, stavební úřad, městské obvody.				

Akční plán	AP 4 -3-2					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.3	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy					
Podopatření: 4.3.2.	Výstavba městských tříd – zohlednění požadavků všech uživatelů					
Popis cíle:	Cílem je doplnění uliční sítě a úprava nevyhovujících uličních profilů přerozdělením prostoru mezi jednotlivé funkce a druhy dopravy s preferencí udržitelných druhů dopravy nebo parkování.					
Nástroje k dosažení cíle:	- Úprava čtyřpruhových komunikací s intenzitou od 15 000 vozidel na dvoupruhové, pokud je to účelné - Estetizace uličních profilů - Řešení s ohledem na vedení MHD - Zajištění dostatečného prostoru v uličním profilu pro chodce, cyklisty, zeleň, stromořadí, případně vyhrazený prostor pro veřejnou dopravu, nebo parkování - Návrh dle českých norem					
Synergické účinky:	- AP 1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras - AP 1-2-2 Zkvalitňování stávajících cyklotras a cyklostezek - AP 1-4-2 Zlepšení plynulosti silniční dopravy - AP 1-4-3 Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť - AP 3-2-2 Utváření podmínek pro rozvoj mobility sdílených prostředků individuální dopravy (mikromobility) - AP 3-3-1 Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích - AP 3-4-2 Podpora výsadby ochranné zeleně - AP 4-1-1 Podpora konkurenceschopnosti VHD v cestovní době					
Klíčové úkoly:	- Projednání úpravy s vlastníkem komunikace - Návrh ve prospěch chodců, cyklistů, zeleně, stromořadí, případně vyhrazeného prostoru pro veřejnou dopravu, nebo parkování - Odstraňování bariér ve veřejném prostranství - Realizace					
Hodnotící indikátory:						
Návrhy / realizace městských tříd (počet).						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování	Rozpočet města Ostravy,					
Odpovědnost	Politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	Výkonná	OD MMO, stavební úřad, MAPPA				

Tabulka 174 Aktualizovaný seznam plánovaných aktivit pro AP 4.3.2

AP ID	Název	Horizont	Stav k 2021
4.3.2.1	Rozšíření ulice Karla Svobody pro pojezd autobusů	2021	Příprava
4.3.2.2	Městská třída 1. máje	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.3	Městská třída 17. listopadu	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.4	Městská třída Bílovecká	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.5	Městská třída Bohumínská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.6	Městská třída Čujkovova	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.7	Městská třída Dr. Martíňka	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.8	Městská třída Frýdecká	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.9	Městská třída Hladnovská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.10	Městská třída Horní	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.11	Městská třída Martinovská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.12	Městská třída Michálkovičská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.13	Městská třída Muglinovská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.14	Městská třída Na Jízdárně	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.15	Městská třída Novoveská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.16	Městská třída Opavská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.17	Městská třída Orlovská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.18	Městská třída Plzeňská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.19	Městská třída Polanecká	2035	Projekt MAPPA

4.3.2.20	Městská třída Polská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.21	Městská třída Porážková	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.22	Městská třída Proskovická	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.23	Městská třída Provozní	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.24	Městská třída Průběžná	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.25	Městská třída Přemyslovců	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.26	Městská třída Sokolská třída	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.27	Městská třída Těšínská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.28	Městská třída Varenská	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.29	Městská třída Vítkovická	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.30	Městská třída Výškovická	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.31	Městská třída Závodní	2035	Projekt MAPPA
4.3.2.32	Městská třída Železárenská	2035	Projekt MAPPA

Akční plán	AP 4-3-3					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.3	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy					
Podopatření: 4.3.3.	Podpora udržitelné dopravy					
Popis cíle:	Cílem je zajištění dostatečné informační podpory udržitelné dopravy					
Nástroje k dosažení cíle:	- Provozování webové stránky mobilita-ostava.cz - Setkání s propagací udržitelné dopravy - Měkká opatření pro podporu udržitelné dopravy					
Synergické účinky:	- AP 1-1-1 Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy (v závislosti na inflaci a rozvoji města) - AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující - AP 2-1-3 Podpora dopravní výchovy dětí					
Klíčové úkoly:	- Měkká opatření pro podporu VHD - Měkká opatření pro podporu P+R - Měkká opatření pro podporu cyklistické dopravy a Do práce na kole - Měkká opatření pro podporu pěší dopravy - Měkká opatření pro podporu Bike Sharingu - Měkká opatření pro podporu strategického rámce SUMP - Podpora aktivity Týden mobility - Akce pro podporu změny užití uličního prostoru pro větší využití udržitelné dopravy (např. Inline na Hlavní třídě) - Akce do školy na kole - Cyklovýjížd'ky					
Hodnotící indikátory:						
Počet akcí.						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování						
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, městské obvody, MAPPA, OSR OD				

Akční plán	AP 4-3-4					
Strategický cíl: 4	Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury					
Klíčová opatření: 4.3	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy					
Podopatření: 4.3.4.	Projednání dle komunikační strategie					
Popis cíle:	Cílem je zajištění dostatečné informační podpory udržitelné dopravy,					
Nástroje k dosažení cíle:	• Zajištění vnitřní komunikace dle participačního rámce • Projednání s veřejností • Soudobý přístup k udržitelné mobilitě					
Synergické účinky:	• AP 1-1-1 Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy (v závislosti na inflaci a rozvoji města) • AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující					
Klíčové úkoly:	• Vytvoření a naplňování komunikační strategie (akcentovat, že SMO podporuje udržitelnou mobilitu, mezi kterou patří hromadná doprava, cyklo a pěší doprava; také menší podpora IAD a statické dopravy) • Vytvoření loga iii doprava • Vytvoření zjednodušeného informačního materiálu SUMP pro veřejnost					
Hodnotící indikátory:						
Komunikační strategie (samostatné hodnocení).						
Finanční krytí (Kč/rok)						
	2018	2019	2020	2021	2022	po roce 2022
Předpokládané náklady:						
Zdroj financování						
Odpovědnost	politická	Zastupitelstvo města Ostravy				
	výkonná	OD MMO, OSR MMO, MAPPA, městské obvody				

9 VYPOŘÁDÁNÍ DOPORUČENÍ PRO AKTUALIZACI

- a. Nejdůležitější je zřídit pracovní tým pod vedením nezávislého odborníka s garancí politického zástupce. Doporučujeme revidovat členy pracovní skupiny pro přípravu aktualizace, najít vhodného externího konzultanta (dopravního inženýra) s vysokou místní znalostí, dále koordinátora mobility a cyklokoordinátora; dále po dokončení aktualizace udržet tuto pracovní skupinu v činnosti (pravidelné schůzky, monitoring, koordinace, minimalizace rizik, evaluace, náměty pro další aktualizace). Zvolit vhodný způsob rozložení kompetencí a organizace práce v „pracovní skupině“ a začlenění do organizační struktury.

Vypořádání: Pracovní tým byl vytvořen v 04/2021. Pro konzultace zajištěny služby fa. UDIMO.

- b. Strategické cíle a klíčová opatření a podopatření jsou stanoveny správně, doporučujeme pokračovat v jejich naplňování.

Vypořádání: Strategické cíle byly ponechány aktualizací beze změny. Opatření jsou upravena pouze dílčí změnou dle potřeby.

- c. Některé akční plány (AP) pro naplňování cílů neposkytují dostatečné nástroje pro realizaci SUMPu. Pro zajištění naplňování SUMPu je nutné některé AP zjednodušit. Po jejich zjednodušení je pro zajištění plánování mobility doporučeno revidovat/nastavit nástroje, identifikovat všechny zainteresované strany (stakeholdery) a aktualizovat identifikaci odpovědných osob pro plnění jednotlivých akčních plánů. Ve stávajícím SUMPu jsou odpovědnosti nastaveny v mnoha případech bez příslušné kompetence.

Vypořádání: AP byly restrukturovány a upraveny.

- d. Zjednodušení indikátorů je vhodné na úrovni cílů (v souladu s metodikou MD (CDV) - SUMP 2.0). Pro hodnocení jednotlivých AP je pro snížení administrativní zátěže při vyhodnocování vhodné využívat množství již dnes dostupných informací (pravidelný reporting OD, OKAS a DPO).

Vypořádání: Indikátory byly přepracovány a podrobeny projednání (potřeba průběžně aktualizovat).

- e. V rámci aktualizace bude navrženo soustředit se prioritně na AP s okamžitým dopadem. Pro využitelnost dokumentace SUMP pro skutečné plánování a řízení rozvoje mobility ve městě je při tvorbě klíčových úkolů a jejich aktualizaci nutná vysoká místní znalost a důraz na participaci. Vhodnější je realizovat méně ambiciózní návrhy s okamžitým dopadem, než komplexní, ale příliš obecné návrhy teoretických konzultantů, k jejichž realizaci pak nakonec nedojde. Soustředit se na to, aby byly (strategické) úkoly technicky proveditelné.

Vypořádání: Akční plán je obsahem projednání.

- f. Běžně prováděné úkoly doporučujeme dále sledovat a zjednodušit administrativní zátěž při sledování indikátorů.

Vypořádání: Indikátory byly voleny prioritně tak, aby poskytly informace, které jsou ve stavu procesovány.

- g. Mnoho klíčových úkolů jednotlivých AP (i nástrojů pro naplňování cílů) je v mnoha oblastech SUMP formulováno příliš obecně. Před aktualizací bude potřeba doplnit některé analýzy (např. pěší doprava neřešena vůbec), aby v AP byly již konkrétní úkoly vedoucí ke zlepšení situace v daných oblastech. Cílem aktualizace by mělo být revidování nástrojů sladěním s řídicími procesy města. Pro další plánování je vhodné sjednotit informační bázi a doplnit vybrané informace na základě samostatných úkolů (např. generel bezbariérových tras, hodnocení cyklistické sítě, izochrony dostupnosti VHD, počet spojů na zastávkách VHD za den, vytíženost P+R a další).

Vypořádání: Popis jednotlivých AP, Nástrojů a klíčových úkolů byl revidován.

- h. V rámci plánování je nutné zlepšit sdílení dostupných informací, konkrétních zjištění a záměrů např. v GIS, v jednoduché a přehledné podobě bez nutnosti časově náročného studia.

Vypořádání: Aktualizace strategického rámce neobsahuje přepracování a projednání prostorových dat.

- i. Nepreferovat jen poptávku dopravy po infrastruktuře (požadavky IAD na nové komunikace a parkovací plochy), ale přejít k zvýšení kvality života a snížení dopadů dopravy (více si vážit veřejného prostoru, více pracovat s inovacemi, zlepšit komunikaci). Dopravní plánování musí vést ke snížení nároků na dopravní systém (každý druh dopravy je přínosný, usilovat o vytvoření rovnovážného dopravního systému se všemi mody dopravy, které jsou vzájemně propojené). Zajistit preferenci bezpečnosti chodců a cyklistů i nad plynulostí IAD (lidský činitel, vozidlo, infrastruktura - spojit zvyšování bezpečnosti s možnými změnami v celkově dělbě přepravní práce).

Vypořádání: Vize, strategické cíle a opatření byly revidovány. Vize a strategické cíle jsou ponechány po projednání beze změny.

- j. Udržet přímou vazbu na strategické a další dokumenty města (fajnOva, územní plán, PZKO,).

Vypořádání: fajnOva má vizi: Ostrava je město pro nové začátky a priority:

- Propojit město uvnitř i se světem
- Oživit historické centrum města
- Být centrem prvotřídního vzdělávání
- Zlepšit prostředí pro rozvoj podnikání
- Podporovat komunitní život a zapojit občany do řízení města
- Kultivovat prostředí pro život všech generací
- Přiblížit město přírodě

Tyto strategické cíle nejsou v rozporu s SUMP. Plán je nutné koordinovat také na úrovni aktivit.

- k. Podporovat sledování úkolů a projektů geografickém informačním systému (GIS); analyzovat, modelovat a navrhovat variantní scénáře pomocí moderních dynamických nástrojů pro dopravní modelování a plánování s udržením vazeb v dopravní síti a s různými poptávkami po dopravě.

Vypořádání: V rámci aktualizace strategického rámce nebyly zpracovávány prostorová data.

- l. Vést cílenou kampaň na podporu udržitelné mobility (pouhé dopravní plánování nemůže vyvolat změny v dopravním chování obyvatelstva, změny v infrastruktuře je nutné doplnit o strategie, jejichž cílem je přesvědčit lidi, že změnit jejich návyky je dobré pro všechny). Spolupráce s PR SMO a MAPPA.

Vypořádání: Měkké aktivity jsou doplněny v novém AP 4-3-3 Podpora udržitelné dopravy

- m. Revize stávajícího územního plánu (koncept „města krátkých vzdáleností“, který je založen na principu, že územní, ale i dopravní plánování vede k menším nárokům aglomerace na dopravu).

Vypořádání: Revize stávajícího ÚP je navrženo v AP 4-3-1 Zajištění strategického řízení mobility.

- n. Zajištění zdrojů: je potřeba zajistit financování pro aktualizaci SUMPu (s chybějícími analýzami může dosahovat cca 2 milióny Kč) a také pro následné plnění aktualizovaných AP (ale lze začít postupně akcemi, kdy lze dle Paretova principu s minimem nákladů dosahovat značných efektů).

Vypořádání: Zajištění aktualizace SUMP a vyhodnocení plnění SUMP je navrženo v AP 4-3-1.

10 PROJEDNÁNÍ

Projednání SUMP bylo provedeno v roce 2021 formou osobních jednání v tematických odborných pracovních skupinách a následně vzhledem k situaci i prostředky vzdáleného přístupu koncem roku 2021 a začátkem roku 2022.

Dále pak bylo projednáno na Komisi pro dopravu Rady města dne 26.1.2022.

Poradou vedení bylo dne 31.1.2022 doporučeno další projednání a zapracování podpory udržitelných druhů dopravy a následné projednání s členy vedení, MAPPA a DPO. Projednání podpory udržitelných druhů dopravy mezi MAPPA, OD MMO, DPO a UDIMO proběhlo 8.2.2022 a 22.2.2022, byly doplněny projekty (akce) na podporu udržitelných druhů dopravy a doplnění projektů podpory MHD.

Návrh byl projednán v Komisi pro strategický rozvoj dne 29.3.2022.

Na doporučení porady vedení proběhl „kulatý stůl“ členů vedení se zaměřením na zvýšení podpory udržitelných druhů dopravy dne 9.3.2022, který doporučil pro další období věnovat se více akcím na podporu udržitelných druhů dopravy. Na druhém jednání „kulatého stolu“ dne 13.4.2022 bylo zároveň pro příští období doporučeno přepracování akčních plánů s důrazem na efektivní strategické řízení mobility - komplexnější pohled, priority jednotlivých úkolů (vzhledem k naplňování jednotlivých strategických cílů), zohlednění územních specifik Ostravy (polycentrické město, prostupnost území, multimodální zóny), podporu udržitelných druhů dopravy (preferenze těchto módů) a vytvoření následných koncepcí.

S výsledky projednání byla následně znovu seznámena Komise pro dopravu dne 4.5.2022.

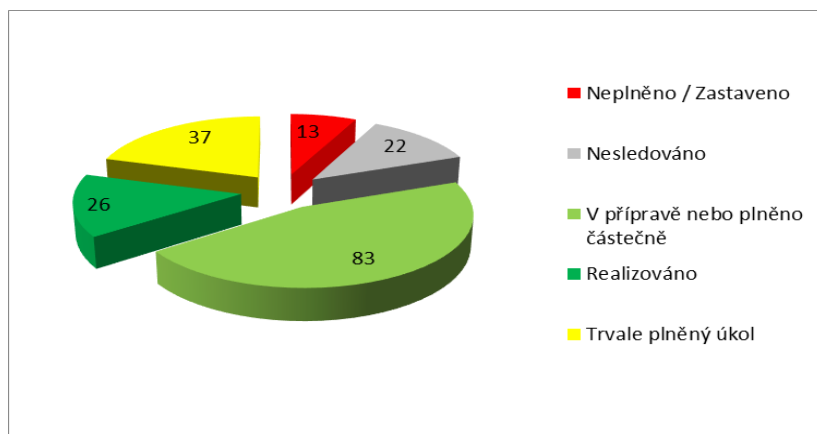
Materiál byl projednán Radou Statutárního města Ostravy dne 10.5.2022 a předložen k projednání zastupitelstvu Statutárního města Ostravy konaném dne 18.5.2022.

Tento návrh byl upraven dle projednání.

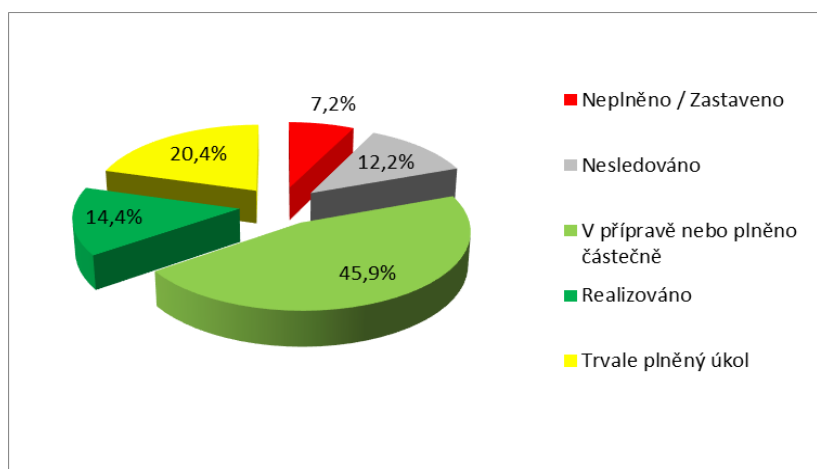
11 ZÁVĚR

- Strategické cíle a klíčová opatření a podopatření jsou průběžně plněny.
- Klíčové úkoly AP jsou převážně plněny anebo připravovány (34,8% a 45,9%), stejně tak jsou plněny položky zásobníku projektů přiřazených investičních akcí (79,4 %).
- Ve vazbě na SUMP byly realizovány projekty v celkové výši 2 313 137 759 Kč, z čehož celková výše poskytnutých dotačních podpor dosáhla 1 963 589 722 Kč (zpracovaný SUMP byl vyžadován pro předložení žádosti o dotaci).

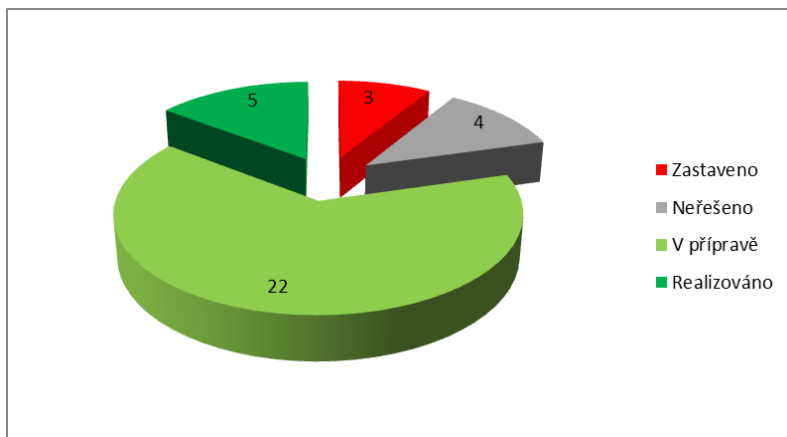
Graf. č. 1 – Stav plnění klíčových úkolů podle celkového počtu (celkem 181)



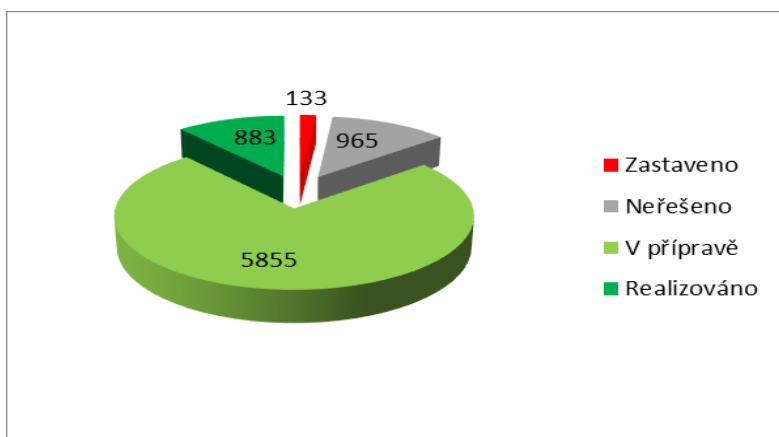
Graf. č. 2 – Stav plnění klíčových úkolů v % (celkem 181)



Graf. č. 3 – Vyhodnocení plnění zásobníku projektů podle počtu projektů (5.11.1. Tvrdá opatření – investiční akce)



Graf. č. 4 – Vyhodnocení plnění zásobníku projektů podle finančního objemu v mil. Kč (5.11.1. Tvrdá opatření – investiční akce)



12 PŘÍLOHY

Příloha č. 1 vyhodnocení plnění klíčových úkolů SUMPu

Strategický cíl	Klíčová opatření	Akční plán	Podopatření	Klíčové úkoly	Hodnocení
Zlepšení mobility a dostupnosti	Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy	AP 1 – 1.1	Marketingová a finanční podpora hromadné dopravy (v závislosti na inflaci a rozvoji města)	1 Zajištění financování pro propagaci využívání hromadné dopravy	3
				2 Vytvořit plán modernizace vozového parku;	3
				3 Vytvořit plán rekonstrukce a modernizace tratí;	3
				4 Vytvořit a naplňovat investiční plán výstavby nových tratí;	4
				5 Modernizovat zařízení zastávek a přestupních terminálů.	2
		AP 1 – 1.2	Atraktivní nabídka spojů, pokrytí města a okolí nabídkou hromadné dopravy	1 Finančně podporovat integrovaný dopravní systém;	2
				2 V rámci DPO podporovat časové vazby na regionální a dálkovou dopravu;	3
				3 Provádět pravidelný průzkum přepravní poptávky, vytížení spojů;	4
				4 Vytvořit kvalitativní standard pro dopravní obsluhu jednotlivých území v Ostravě pro různá časová období;	2
				5 Na dopravním modelu ověřovat naplnění plánu kvality dopravní obsluhy	0
		AP 1 – 1.3	Zajištění komfortu cestujících	1 Soustavně modernizovat vozový park;	4
				2 Zvyšovat komfort cestujících nákupem nízkopodlažních vozidel (pohodlí, informační a odbavovací systémy, bezpečnost)	4
				3 Provádět pravidelný průzkum prostředí ve vozidlech a bezpečnosti cestujících;	2
				4 Zvyšovat dohled (kamerový) na zastávky s cílem zajistit úroveň bezpečnosti cestujících i ve večerních a nočních hodinách.	2
		AP 1 – 1.4	Informační podpora pro cestující	1 Soustavně modernizovat informační systémy	2
				2 Zjednodušovat tarifní systémy tak, aby byly motivační a srozumitelné;	3
				3 Zpracovat analýzu stavu informačních systémů v regionu z multimodálního hlediska a vytvořit plán postupné modernizace	1
				4 Vytvořit systém informačních kiosků, které budou alternativně nabízet volbu dosažení cíle v souladu s SUMP	1
		AP 1 – 1.5	Zlepšení návaznosti spojů	1 Optimalizace jízdních řádů	4
				2 Zkrácení délek přestupů mezi jednotlivými spoji	2
				3 Zajištění dostatečné kapacity navazujících spojů a jejich četnost	2
		AP 1 – 1.6	Podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů	1 Koordinace jízdních řádů jednotlivých spojů	2
				2 Zavedení jednotného systému pro celé spádové území	2
				3 Garance časové polohy jednotlivých spojů	4
				4 Technické a technologické předpoklady k přesnosti spojů	2
				5 Zajištění dostatečné kapacity spojů – průzkumy, sčítání cestujících a vyhodnocení	4
		AP 1 – 1.7	Podpora segregace hromadné dopravy od individuální dopravy v místech, které to prostorově umožňují	1 Zjištění úseků a křižovatek na komunikacích, kde je možné preferenci navrhnout	3
				2 Návrh technického řešení, které bude vhodné pro MHD a zároveň výrazně neomezí IAD	3
				3 Při návrhu je nutné zohlednit i požadavky IZS z hlediska průjezdnosti území	3
		AP 1 – 1.8	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, LRT)	1 Rozvoj železniční sítě – odstranění propadů cestovní rychlosti, dostatečná kapacita	2
				2 Zajištění moderních vozidel na všech linkách S	2
				3 Územně chránit trasy pro LRT, dokud nebude vyřešeno financování a vozidla tohoto typu budou legálně provozována.	2
				4 Případně prověřit, zda není vhodnější využití regionálních tramvají místo LRT	1
		AP 1 – 1.9	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti	1 Zajištění finanční prostředky na rekonstrukci tramvajových tratí	2
				2 Provéření možnosti navýšení rychlosti u tramvajových vozů. Ne u všech vozidel lze navýšení rychlosti provést	2
				3 Provéřit, zda navýšení rychlosti bude z hlediska ekonomiky provozu a navýšení počtu cestujících výhodné	2
		AP 1 – 1.10	Rozvoj integrovaného dopravního systému	1 Systém musí být stále aktuální	3
				2 Reakce na nové rozvojové záměry v území a zajištění dopravní obsluhy	2
				3 Reklama a přesvědčování obyvatel, že používání hromadné dopravy není nic špatného či snižujícího životní úroveň	4
	Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	AP 1 – 2.1	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras	1 Respektování schválené koncepce cyklistických tras ve městě	3
				2 Zajištění finančních prostředků na výstavbu	2
				3 Vybudování separačních cyklostezek od automobilové dopravy a dopravním značením převedení provozu na ně	2
		AP 1 – 2.2	Kvalitativní stávajících cyklostezek	1 Stanovení preference rekonstrukce a výstavby	3
				2 Zajištění projektové dokumentace na rekonstrukci	2
				3 Sehnat finanční prostředky na rekonstrukci	1
		AP 1 – 2.3	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší	1 Provéření stávajícího stavu nemotoristické infrastruktury u významných cílů cest	3
				2 Koordinace s připravovanými záměry výstavby nemotoristických komunikací	3
				3 Návrh nemotoristické komunikace	2
		AP 1 – 2.4	Doplňování podpůrných prvků pro cyklo dopravu	1 Zajištění dostatečné množství kvalitních stojanů pro kola	2
				2 U nově vznikajících projektů HD (zastávky, přest. uzly, žel. zast., P+R) vyhodnotit možnost navržení i parkoviště pro kola B+R	2
				3 Zajištění, aby v nových projektech bytových domů na území města Ostravy bylo pamatováno na místnost pro odložení kol	1
				4 Osvěta mezi významnými zaměstnavateli, aby umožnili se cyklistům po dojetí do práce osprchovat	1
	Zlepšení dopravní dostupnosti	AP 1 – 2.5	Podpora dojížděky do zaměstnání na kole	1 Vytvoření kval. sítě nemot. komunikací na spojnících mezi lokalitami s bydlením a lokalitami s prac. příležitostmi.	2
				2 Vytvoření zázemí park. kapacit v cílech cest, zejména u administrativních budov (již mají problém s kapacitou parkovišť)	1
				3 Snižování dopravní zátěže v přílehlých komunikacích u cíle cest	1
				4 Pozitivní vliv na pro zaměstnanost – cyklisty v rámci zaměstnání	2
		AP 1 – 2.6	Zlepšení propustnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu	1 U nových projektů stanovit přístupové komunikace pro nemotoristickou dopravu v návaznosti na okolní vazby	1
				2 Při projednávání územních studií a developerských záměrů prosadit tyto vazby	2
				3 Při realizaci nutit stavebníka k dodržení stanovených zásad	1
				4 Zřizování pěších zón v místech, kde je vhodné vyloučení automobilové dopravy	1
		AP 1 – 3.1	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou	1 Rozvoj sítě MHD, zejména ekologických trakcí (tramvaj, trolejbus), případně nákup nízkoemisních autobusů	2
				2 Provéření možnosti a vhodnosti pro provoz elektrobuses, případně kombinovaného s trolejbusem	2
				3 Zřizování nových zastávek	2
				4 Příznivá cenová politika za jízdné	1
				5 Rozvoj železniční dopravy linek „S“ jako nedílnou součást MHD	1
				6 Vytvoření kapacit pro systém P+R	2
		AP 1 – 3.2	Zlepšení plynulosti silniční dopravy	1 Dobudování městského komunikačního systému	2
				2 Zajištění dostatečné financování jednotlivých staveb	2
				3 Odstraňovat dopravní zácpy a zvyšovat bezpečnost dopravy dalšími opatřeními	4
				4 Dobudovat centrální řízení dopravy na úrovni města	2
		AP 1 – 3.3	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť	1 Pokračovat v projektové přípravě na dokončení přeložek silniční sítě	2
				2 Házit území průměry do území v rámci územně plánovacích dokumentací	4
				3 Zajištění dostatečné finanční krytí jednotlivých investic	2
		AP 1 – 3.4	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů	1 Zajištění dostatečné množství finančních prostředků pro rekonstrukci přestupních uzlů či přemístění	2
				2 Příprava na rekonstrukci Hl. nádraží s ohledem na záměry SŽDC a přivedení autobusové a tramvajové dopravy ul. Skládky	2
				3 Provést projekční přípravu s modelovým ověřením provozu	2

Zvýšení bezpečnosti	Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, nejvíce zranitelných skupin	AP 2 – 1-1	Bezpečné přechody pro chodce	1	Provést rekognoskaci nevyhovujících přechodů a stanovit priority rekonstrukce	3
				2	Připravit finanční prostředky na jejich rekonstrukci	1
				3	Vypracovat projektovou dokumentaci rekonstrukce	2
		AP 2 – 1-2	Bezpečné cyklotrasy a jejich křižení s ostatními druhy dopravy	1	Na základě statistik dopr. nehod prověřit křižovatky, kde jsou zaznamenány nehody cyklistů a provést analýzu těchto nehod	3
				2	Pokud bude prokázáno, že nehoda není způsobena nedbalostí cyklisty, bude prověřena příčina z hlediska příčin nehody	0
				3	Pokud se bude jednat o více negativních vlivů, provést celkovou revizi dopravního řešení křižovatky	1
		AP 2 – 1-3	Segregace motorové a nemotorové dopravy u páteřních komunikací	4	Připravit projektovou dokumentaci na rekonstrukci	1
				1	Provést analýzu místních komunikací v závislosti na intenzitě dopravy (i výhledového stavu) a intenzitě cyklistické dopravy	3
				2	V případě, že bude nutná úprava, bude připravena projektová dokumentace	2
		AP 2 – 1-4	Podpora dopravní výchovy dětí	3	Zajištění financování úpravy	2
				1	Neutuchající osvěta od předškolního věku	4
				2	Návštěvy dětí na dopravních hřištích	4
	3			Vstřebávání dopravních předpisů formou her	4	
	4			Ve školním věku přednášky policistů a pracovníků složek IZS	4	
	5			Dostatek atraktivní reklamních materiálů s tématem bezpečné chování v dopravě	4	
	Zvýšení bezpečnosti cestujících v prostředcích hromadné dopravy	AP 2 – 2-1	Bezpečná vozidla hromadné dopravy (osobní a kamerový dohled)	6	Zajištění finančních prostředků na tuto činnost	4
				1	Zjistit skutečnou situaci z hlediska bezpečnosti cestujících	4
				2	Vytvářet kritické úseky linek a časové rozpětí, kdy je nutné provádět dozor	4
		AP 2 – 3-1	Bezpečné zastávky a terminály	3	Ekonomická rozvaha (investice do kamerového systému X vysílání městských policistů do jednotlivých spojů)	2
				1	Lokalizace kritických zastávek z hlediska kriminality	3
2				Proveření možnosti na zlepšení stavu	3	
3				Prevence příslušníků městské policie	4	
4				Zajištění řádného osvětlení – rekonstrukce a doplnění veřejného osvětlení	2	
5	Osazení zastávek kamerovým systémem			2		
AP 2 – 4-1	Zvýšení počtu míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu	6	Rekonstrukce podchodů za účelem zvýšení bezpečnosti cestujících	4		
		1	Zjištění profilů a úseků komunikací, kde by bylo vhodné osadit systémy na měření rychlosti	3		
		2	Zjištění křižovatek, kde by bylo vhodné osazení zařízení na snímání průjezdu na červenou	2		
AP 2 – 4-2	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelníkových křižovatkách, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty	3	Zajištění finančních prostředků na instalaci a provozování systému	1		
		1	Vytváření lokalit	2		
		2	Instalace kamerového systému	0		
			3	Důsledný monitoring dopravních přestupků a jejich vymáhání.	2	

Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí	Ekologizace dopravy	AP 3 – 1.1	Zavádění, nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	1	Zajistit finanční krytí jednotlivých projektů	3
				2	Nákup nových ekologických autobusů	3
				3	Rozšiřování tramvajových tratí – plánované akce	2
				4	Rozšiřování trolejbusové trasy jako náhrada za autobusové linky	2
				5	Proveření elektrobuse v praktickém provozu a jeho další případné využití	2
				6	Vybavení tramvají a trolejbusů rekuperační jednotkou, pokud ji už nemají z výroby	3
	AP 3 – 1.2	Zavádění motivačních opatření pro ekologičtější vozidla		1	Prosadit slevy na parkovném pro ekologická vozidla v centrální části města	2
				2	Zavést systém parkování pro ekologická vozidla na sídlištích	1
				3	Výhledově najít vhodné místo v centrální části města na dobíjecí stanici elektromobilů s možností odstavení vozidla	0
	AP 3 – 2.1	Preference koncentrované zastávky s možností obsluhy hromadnou dopravou		1	Útvar hl. architekta v rámci konzultací se zpracovatelem studie území musí na tento požadavek upozornit a vynutit si jeho dodržení	4
				2	Projektová dokumentace musí být zpracována s dostatečnými prostory územím pro nemotoristickou dopravu a musí být zajištěn přístup na zastávky MHD do požadované vzdálenosti	4
				3	Při realizaci záměru musí být dodržena schválená projektová dokumentace	4
	AP 3 – 2.2	Utváření podmínek pro rozvoj městské mobility		1	Dokončit rozvoj obsluhy centra města MHD	2
				2	Provést možnosti a zájem občanů o bikesharing	3
				3	Zavedení bikesharingu resp. půjčovny kol i pro zaměstnance magistrátu města	0
	AP 3 – 3.1	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích		1	Dle provedené studie je možné provést seznam kritických úseků	2
				2	Rozhodnutí o druhu opatření	2
				3	Zajištění finanční podpory	2
	AP 3 – 3.2	Odhlučnění MHD		4	Návrh řešení projektovou dokumentací	2
				1	Dbát na technický stav vozidel MHD	4
				2	Zajištění postupné obnovy vozového parku MHD za ekologická a tišší vozidla	2
Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí	AP 3 – 4.1	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách		3	Postupná rekonstrukce tramvajových tratí v zastavěném obytném území	2
				1	provést pasport přechodů pro chodce a stanovit pořadí rekonstrukce	4
				2	kontrola venkovních schodišť, zda za ně existuje adekvátní bezbariérová náhrada	4
				3	kontrola veřejných budov, zda jsou vybaveny dle požadovaných standardů	4
				4	při provádění úprav přechodů je nutné dodržet normové ustanovení	4
				1	zajištění finančních prostředků na nákup nových vozů a rekonstrukci přechodů	2
	AP 3 – 4.2	Bezbariérovost v hromadné dopravě		2	pokračovat v obnově vozového parku DPO a dalších dopravců na území města	4
				3	pokračovat v rekonstrukci zastávek MHD na standardy pro pohyb imobilních občanů	2
				4	v rámci rekonstrukce terminálů Hlavní nádraží zohlednit pohyb imobilních občanů	2
	AP 3 – 5.1	Sledování rozsahu klidových zón		1	klidové zóny chránit před možným navýšením intenzit dopravy	4
				2	rozšíření zón je závislé na rozvoji silniční sítě	1
				1	údržba stávající zeleně podél komunikací a celkově podle dopravní infrastruktury	4
	AP 3 – 5.2	Podpora výsadby ochranné zeleně		2	zajistit, aby projektové dokumentace obsahovaly náhradní výsadbu zeleně a doplnění nových stromů podle budovaných komunikací	2

Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury	Minimalizace kongescí a časových ztrát	AP 4 – 1.1	Preference vozidel městské hromadné dopravy	1	Dokončit segregaci tramvajové dopravy od IAD, kde je to technicky a prostorově možné	2
				2	Připravit studii, která bude řešit vyhrazené pruhy pro autobusy a trolejbusy s ohledem na minimalizaci zdržení	3
				3	Výměna (úprava) světelných signalizací tak, aby byly schopné zajistit preferenční fáze pro vozidla MHD	2
				4	Doplnění výstroje světelných signalizací o detektory jízdy vozidel MHD	2
				5	Doplnit příslušné moduly do vozidel MHD – autobusy, trolejbusy	3
				6	Propojení s dopravní ústřednou, dynamické řízení preferencí (podle jízdních řádů)	0
		AP 4 – 1.2	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů	1	Připravit celkovou koncepci z hlediska inteligentního řízení dopravy	2
				2	Zajistit finanční prostředky na realizaci systému	2
				3	Vybudovat a zprovoznit dopravní ústřednu	2
				4	Vyměnit světelná signalizační zařízení, která dynamické řízení neumožňují	2
				5	Vybudování sítě informačních tabulí, návrh typu informací pro zobrazení	0
				6	Odladění systému podle zadávací dokumentace a zjištění funkčnosti	0
		AP 4 – 1.3	Podpora navigačních systémů	1	Zajištění finančních prostředků na realizaci projektu	2
				2	Technologické vybavení parkovišť v centru města a P+R	2
				3	Zadání projektové dokumentace na rozmístění navigačních systémů parkovišť, zajištění přenosu informací v reálném čase	2
				4	Projekt navigačního systému na příjezdových komunikacích s možností volby alternativní trasy	0
				5	Zajistit provázanost v rámci tvorby inteligentního řídicího systému dopravy ve městě – těsná vazba na dopravní ústřednu	0
	Efektivní a motivující parkovací politika	AP 4 – 1.4	Eliminace zbytečné dopravy v centrální části města a rezidentním území	1	Zajištění projektové a investorské přípravy na dobudování systému obchvatových komunikací	2
				2	Zajištění finančních prostředků na jejich výstavbu	2
				3	Provedení organizačních opatření ve směrovém dopravním značení po jejich zprovoznění	2
				4	Navržení úprav pro zklidnění dopravy v rezidentních čtvrtích	1
				5	Navržení úprav pro zklidnění dopravy v rezidentních čtvrtích	2
		AP 4 – 2.1	Rozvoj systému P+R, K+R, B+G, B+R	1	Zajištění studie na umístění ploch pro všechny druhy parkovišť v celém spádovém území města	2
				2	Zajištění finančních prostředků pro vybudování jednotlivých parkovišť pro automobily/jízdní kola	2
				3	Zajištění koordinace mezi provozovateli HD – zajištění dostatečného počtu kapacitních spojů v ranní a odpolední přepravní špičce	2
				4	Provozování parkovišť a nastavení příznivé finanční politiky – mírné poplatky, nebo zcela zdarma	2
				5	Dostatečná propagace opatření	2
		AP 4 – 2.2	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách	1	Vypracování studií a projektů, které budou řešit parkování v centru města a dalších kritických lokalitách	2
				2	Politická vůle přijmout systém omezující parkování	0
				3	Nastavení restrikce parkování a stanovení cenové hladiny za parkování pro návštěvníky a rezidenty	2
				4	Vypracování studií a projektů na parkovací domy na sídlištích	1
				5	Zajištění finančních prostředků pro výstavbu parkovacích objektů	0
	Zvýšení efektivity využití individuální dopravy	AP 4 – 3.1	Podpora pro carpooling (spolujízda)	1	Soukromá aktivita občanů, není organizována ze strany města	3
				2		
		AP 4 – 3.2	Podpora pro carsharing (sdílení vozidel)	1	Zajištění politické podpory ze strany místní samosprávy	1
				2	Zajistit kvalitní výběry projektanta, zhotovitele, technického dozoru investora	4
	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy	AP 4 – 4.1	Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy	1	Správní rozhodnutí musí potvrdit kvalitní řešení	4
				2	V počátku prací zorganizovat vstupní jednání za účasti všech zainteresovaných	4
		AP 4 – 4.2	Rekonstrukce komunikací – zohlednění požadavků všech uživatelů	1	Všichni se musí shodnout na zadání prací	4
				2	Vytvořený návrh řešení bude v souladu s dohodami učiněnými na začátku prací a nebude zpochybňován	4
				3	V rámci procesu připomínkování nebude účastníky zpochybňován odsouhlasený návrh řešení	4
				4	Provedení bezpečnostního auditu projektové dokumentace	0
				5		
				6		

Identifikátor	Stav	Počet	%
0	Neplněno / Zastaveno	13	7,2%
1	Nesledováno	22	12,2%
2	V přípravě nebo plněno částečně	83	45,9%
3	Realizováno	26	14,4%
4	Trvale plněný úkol	37	20,4%

Příloha č. 2 vyhodnocení plnění zásobníku projektů (5.11.1. Tvrdá opatření – investiční akce)

AP	Stavba	Plán	Stav	Náklady v mil. Kč	Hodnocení
2.1.1	Ulice Hornopolská – zúžení na 2 pruhy	2020	Realizováno 2017	5,1	3
4.1.1	rekonstrukce křižovatky Výškovická - Čujkovova	2020	V přípravě (2023)	36,3	2
1.2.1	Ulice Výškovická - zúžení na 2 pruhy v úseku zast. Výškovice - Proskovická	2020	Příprava nezačata	3,9	0
1.2.1	Ulice Bohumínská - zúžení na 2 pruhy	2020	Příprava nezačata	5,7	0
1.2.1	Výstavba cyklostezek	2020	Průběžná realizace	790	2
4.2.1	Přestupní terminál Hlavní nádraží, propojení ulice Skladěštní	2020/2035	V přípravě (Studie)	211	2
4.2.1	Terminál Dubina	2020	V provozu od 2020/17	8,1	3
4.2.1	Trolejbusová trať a terminál Hranečnick	2020	V provozu od 2016	186	3
4.2.1	Parkovací objekt, P+G Hala Tatran *	2020	Projekt není sledován	94,7	2
4.2.1	Záchytné parkoviště, P+G Frydlanské mosty	2020	V přípravě (IZ)	80	2
4.2.1	Záchytné parkoviště, P+G Most Pionýrů – nerealizuje se – nahrazeno Bazaly	2020	V přípravě (IZ)	10	2
3.1.1	Lanová dráha Dolní Vítkovice - ZOO	2020	pozastaveno **	300	1
3.1.1	Tramvajová trať Poruba - směr Martinovská - Globus	2020/2.35	V přípravě (DUR)	640	2
3.4.2	Rozšíření přestupního uzlu Hulváky	2020	V přípravě (DSP)	311	2
4.4.2	mosty ulice Výškovická	2020	V realizaci, předpoklad ukončení 06/20	421,4	3
4.4.2	mosty Bazaly, I. etapa	2020	V provozu od 09/2018	111,7	2
1.3.3	ulice Mostní. I. etapa	2020	V provozu od 06/2019	262,8	3
1.3.3	ulice Mostní. II. etapa	2020	V přípravě (DSP)	51,9	2
1.3.3	Nová Krmelínská	2020	V přípravě (DSP)	222,1	2
1.3.3	Výstavba Severního spoje	2045	V přípravě (DUR)	1677	2
1.3.3	prodloužená Porážková, III. etapa	2020	V přípravě (DUR, výkupy pozemků)	81,3	2
1.3.3	místní komunikace Sokolská, II. etapa (Pivovarská)	2020	V přípravě (Studie)	130	2
1.3.3	místní komunikace Nová Porážková II. etapa	2020	V přípravě (IZ dokončen)	151	2
1.3.3	místní komunikace Francouzská	2020	V přípravě (DUR)	90	2
1.3.3	místní komunikace Tomkova	2020	Neřešeno	30	1
1.3.3	místní komunikace Moravská - přeložka úseku k ulici Závodní	2020	V přípravě (DUR)	25	2
1.3.3	II/478 - homogenizace části ulice Mostní	2020	V přípravě (DUR)	20	2
1.3.3	III/4692 - přeložka Vřesinská	2020	Příprava pozastavena (výkupy pozemků)	123	0
1.3.3	II/469 - okružní křižovatka na ul. 1. listopadu v Plesné	2020	V přípravě (aktualizace DÚR)	35	2
1.3.3	kruhový objezd Místecká	2020	V přípravě (IZ dokončen)	500	2
1.3.3	MÚK Nová Ves, Vodárna	2045	Příprava nezačata	400	1
1.3.3	Výstavba MÚK Závodní, Kunčičky, dostavba ramp MÚK Místecká	2020/2035	Příprava nezačata	235	1
1.3.3	Dostavba ul. Místecká (I/56) v úseku Československá - Senovážná	2020	V přípravě (Studie)	240	2
4.2.1	systém parkování v centru - parkoviště Masarykovo náměstí ***	2020	Studie dokončena, příprava pozastavena	347	2
	Celkem			7836	

* namísto lokality Tatran připravován v bezprostřední blízkosti parkovací dům v lokalitě Kotas

** projekt pozastaven (informace ved. OSR)

*** namísto lokality Masarykovo náměstí se připravuje stavba parkovacího domu na Msgr. Šrámk

Identifikátor	Projektů	Objem financí (mil. Kč)
0	Zastaveno	3
1	Neřešeno	4
2	V přípravě	22
3	Realizováno	5

Příloha č. 3 realizované projekty ve vazbě na SUMP

Projekty realizované s dotační podporou a s vazbou na SUMP OSTRAVA

IROP - Integrovaný regionální operační program

OP Doprava 2014-2020

Strategický cíl:

1. Zlepšení mobility a dostupnosti

Jednotlivý cíl 1–1 Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy

AP 1-1-3 - Zajištění komfortu cestujících

Strategický cíl:

3. Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

Jednotlivý cíl 3–1 Ekologizace dopravy

Příjemce podpory /investor - Dopravní podnik Ostrava a.s.

Název projektu	Název výzvy	Celkové způsobilé výdaje projektu	Příspěvek EU
Obnova vozového parku MHD v DPO I. - lokalita Hranečnick	20. Výzva IROP - NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA - SC 1.2	200 000 000,00 Kč	170 000 000,00 Kč
Obnova vozového parku MHD v DPO II. - lokalita Klimkovice	20. Výzva IROP - NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA - SC 1.2	198 622 250,00 Kč	168 828 912,50 Kč
Obnova vozového parku MHD v DPO III. - lokalita Poruba	20. Výzva IROP - NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA - SC 1.2	200 000 000,00 Kč	170 000 000,00 Kč
Obnova vozového parku MHD v DPO IV. - lokalita Jih	20. Výzva IROP - NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA - SC 1.2	200 000 000,00 Kč	170 000 000,00 Kč
ITI - Obnova vozového parku DPO elektrobuses	50. Výzva - UDRŽITELNÁ DOPRAVA - INTEGROVANÉ PROJEKTY ITI - SC 1.2	73 212 000,00 Kč	62 230 200,00 Kč
ITI - Obnova vozového parku MHD v DPO V.	50. Výzva - UDRŽITELNÁ DOPRAVA - INTEGROVANÉ PROJEKTY ITI - SC 1.2	201 860 547,00 Kč	171 581 464,95 Kč
ITI - Obnova vozového parku DPO autobusy CNG	50. Výzva - UDRŽITELNÁ DOPRAVA - INTEGROVANÉ PROJEKTY ITI - SC 1.2	34 901 360,00 Kč	29 666 156,00 Kč
ITI - Obnova tramvají v DPO	50. Výzva - UDRŽITELNÁ DOPRAVA - INTEGROVANÉ PROJEKTY ITI - SC 1.2	172 204 000,00 Kč	146 373 400,00 Kč
Odbavení cestujících ve vozidlech MHD v DPO prostřednictvím bezkontaktní platby	22. výzva IROP - TELEMATIKA PRO VEŘEJNOU DOPRAVU - SC 1.2	12 376 055,00 Kč	10 519 646,75 Kč
Rekonstrukce tramvajové trati včetně výstavby nových tramvajových nízkozemních vozidel	20. výzva OP D v rámci SC 1.4 OPD – Ostravská aglomerace	105 565 758,09 Kč	89 730 894,38 Kč
SUMA		1 398 741 970,09 Kč	1 188 930 674,58 Kč

Příjemce podpory /investor - Moravskoslezský kraj

Název projektu	Název stavu	Název výzvy	Celkové způsobilé výdaje projektu	Příspěvek EU
Rekonstrukce MUK Bazaly I. etapa	Projekt finančně ukončen ze strany ŘO	1. výzva IROP - VYBRANÉ ÚSEKY SILNIC II. A III. TŘÍDY - SC 1.1	48 919 169,76 Kč	41 581 294,29 Kč
Rekonstrukce MUK Bazaly II. etapa	Projekt v plné (fyzické i finanční) realizaci	70. výzva IROP - VYBRANÉ ÚSEKY SILNIC II. A III. TŘÍDY - II. - SC 1.1	272 119 653,92 Kč	230 621 705,83 Kč
Rekonstrukce a modernizace silnice II/479 Ostrava, ul. Opavská	Projekt s právním aktem o poskytnutí / převodu podpory	42. výzva IROP - VYBRANÉ ÚSEKY SILNIC II. A III. TŘÍDY - INTEGROVANÉ PR	112 700 078,94 Kč	95 795 067,09 Kč
Silnice II/478 prodloužená Mostní I. etapa	Projekt finančně ukončen ze strany ŘO	70. výzva IROP - VYBRANÉ ÚSEKY SILNIC II. A III. TŘÍDY - II. - SC 1.1	197 220 194,07 Kč	167 637 164,95 Kč
Silnice III/4787 Ostrava ul. Výškovická - rekonstrukce mostů ev.č. 4787	Projekt v plné (fyzické i finanční) realizaci	42. výzva IROP - VYBRANÉ ÚSEKY SILNIC II. A III. TŘÍDY - INTEGROVANÉ PR	234 523 917,68 Kč	199 139 630,02 Kč
SUMA			865 483 014,37 Kč	734 774 862,18 Kč

Strategický cíl:

1. Zlepšení mobility a dostupnosti

Jednotlivý cíl 1–2 Rozvoj a podpora cyklistické dopravy a pěší dopravy

AP 1-2-1 Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras

AP 1-2-3 Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší

AP 1-2-5 Podpora dojížděky do zaměstnání na kole

Zpřístupnění Odry a Olše (část SMO - Cyklistická trasa E Hrušov - Vrbice)	Částka Kč
Dotace (Přeshraniční spolupráce ČR-Polsko)	7 753 059,87 Kč
SMO-Magistrát města Ostravy	1 118 031,10 Kč
Celkové výdaje	8 871 090,97 Kč

Cyklistické propojení ul.17 listopadu, VTP	Částka Kč
Dotace (Integrovaný regionální operační program)	8 795 263,00 Kč
SMO-Magistrát města Ostravy	1 371 841,37 Kč
Celkové výdaje	10 167 104,37 Kč

Cyklotrasa Y - Průmyslová, Baarova	Částka Kč
Dotace (Integrovaný regionální operační program)	8 795 263,00 Kč
SMO-Magistrát města Ostravy	1 681 016,37 Kč
Celkové výdaje	10 476 279,37 Kč

Strategický cíl:

1. Zlepšení mobility a dostupnosti

Jednotlivý cíl 1–1 Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy

AP 1-1-4 Informační podpora pro cestující

Intelligentní zastávky	Částka Kč
Dotace (Regionální operační program Moravskoslezsko)	14 540 600,00 Kč
SMO-Magistrát města Ostravy	4 857 700,00 Kč
Celkové výdaje	19 398 300,00 Kč

Příloha č. 4 Komunikační strategie SUMP

KOMUNIKAČNÍ PLÁN

Integrovaného plánu mobility Ostrava – aktualizace klíčových úkolů akčních plánů 2022



1. Obsah

2.....	ÚVOD	102
3.....	CÍLE KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE	102
4.....	CÍLOVÉ SKUPINY	102
4.1. Vnější – široká veřejnost.....		103
4.1.1 DĚTI A MLÁDEŽ.....		104
4.1.2 OBYVATELSTVO V PRODUKTIVNÍM VĚKU		105
4.1.3 SENIOŘI.....		105
4.1.4 CYKLISTÉ		106
4.1.5 CESTUJÍCÍ MHD.....		106
4.2. Vnitřní - zástupci zadavatele a odborná veřejnost.....		106
4.2.1 Zástupci Statutárního města Ostravy, jeho příspěvkových organizací a obvodů.....		106
4.2.2 Zástupci Moravskoslezského kraje.....		107
4.2.3 Zástupci státu, jeho složek a organizací		108
4.2.4 Zástupci dopravců		108
4.2.5 MAPPA.....		108
4.2.6 AKTIV MĚSTA OSTRAVY PRO BESIP		108
5.....	KOMUNIKAČNÍ NÁSTROJE	109
5.1 Komunikace v online médiích.....		109
5.1.1 WEBOVÉ STRÁNKY.....		110
5.1.2 FACEBOOK		110
5.1.3 INSTAGRAM.....		111
5.1.4 LINKEDIN.....		112

5.1.5 NEWSLETTER	112
5.1.6 YOUTUBE	113
5.2 Komunikace v tiskových materiálech	113
5.2.1 OSTRAVSKÁ RADNICE	114
5.2.2 MAGAZÍNY MĚSTSKÝCH OBVODŮ	114
5.2.3 REGIONÁLNÍ DENÍKY	114
5.2.4 INFORMAČNÍ LETÁKY A PLAKÁTY	114
5.2.5 ROZHLAS A TELEVIZE	115
5.3 Osobní komunikace – akce pro veřejnost	115
5.3.1 Veřejná projednání	115
5.3.2 Akce pro veřejnost	116
5.3.3 Besedy a moderované diskuse	116
5.3.4 Pocitové mapy	117
5.4 SYSTÉM VNITŘNÍ KOMUNIKACE	117
6. Harmonogram komunikačního plánu	120

ÚVOD

Hlavním důvodem pro aktualizaci stávajícího plánu SUMP 2.0 mělo být zlepšit současný stav mobility ve městě, především směrem k větší udržitelnosti, přičemž doprava a mobilita nejsou konečným cílem, tím by mělo být zajištění lepší kvality života ve městě Ostrava.

Účelem plánu je vytvoření udržitelné dopravy tak, aby se zvyšovala její dostupnost bez ohledu na sociální status a příjem, posilovala se její bezpečnost, snižovala se hladina hluku, znečištění ovzduší a spotřeby energie.

CÍLE KOMUNIKAČNÍ STRATEGIE

Primárním účelem tohoto komunikačního plánu je stanovit, jakým způsobem bude proces plánování a řízení vývoje mobility komunikován, aby komunikace jak navenek, tak interně v rámci procesu, byla efektivní a konzistentní. V rámci plánu jsou definovány jednotlivé zainteresované subjekty (cílové skupiny), které vstupují do procesu zpracování aktualizace Plánu mobility, a nastavena forma vzájemné spolupráce. Dalším cílem je stanovení vhodných komunikačních kanálů vzhledem k cílovým skupinám. Podle stávajících požadavků na komunikaci aktualizace Plánu mobility (metodika SUMP 2.0) by mělo dojít zejména k posílení participace veřejnosti a otevření strategického plánování občanům. Výstupy by proto měly být prezentovány a projednávány srozumitelnou formou a vhodným komunikačním kanálem pro danou cílovou skupinu.

CÍLOVÉ SKUPINY

Určení cílových skupin komunikace a propagace je zásadní pro efektivní způsob oslovení a následného zapojení příslušníků těchto skupin. Identifikací správné cílové skupiny bude zajištěno, aby komunikace proběhla vhodným způsobem a ve vhodný čas.

V rámci projektu byly definovány tyto dvě základní cílové skupiny:

- Vnější = občané města, široká veřejnost
- Vnitřní = zástupci zadavatele a odborná veřejnost

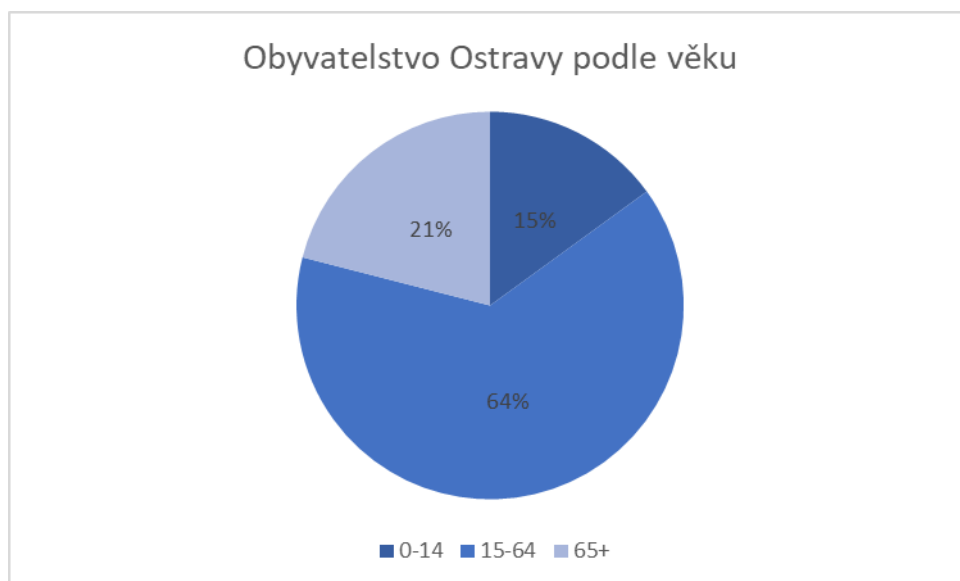
4.1. Vnější – široká veřejnost

Skupina „široká veřejnost“ byla rozdělena do několika podskupin tak, aby zvolené komunikační nástroje byly efektivní a odpovídaly specifikům jednotlivých skupin.

Jako základní faktor pro třídění do podskupin byl vybrán věk, přičemž byly ještě vyspecifikovány další skupiny bez ohledu na věk – rodiny s dětmi, cyklisté a uživatelé MHD.

Věk	Počet obyvatel (abs.)	Počet obyvatel (%)
předproduktivní (0-14)	43 064	15
produktivní (15-64)	183 178	64
postproduktivní (65+)	58 740	21
0 – 9	28 017	10
10 – 19	28 081	10
20 – 29	30 248	11
30 – 39	39 609	14
40 – 49	44 767	16
50 – 59	38 488	13
60 – 69	34 858	12
70 – 79	28 379	10
80 +	12 535	4

Zdroj: ČSÚ (k 31.12.2020)



Rozložení věkových skupin v souvislosti s mediálními kanály

		10	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	5+
ONLINE	WEB																
	FACEBOOK																
	INSTAGRAM																
	NEWSLETTER																
	LINKEDIN																
	YOUTUBE																
OFFLINE	NOVÁ RADNICE																
	TISKOVINY OBVODŮ																
	DENÍK																
	LETÁKY A PLAKÁTY																
	TELEVIZE A ROZHLAS																
OSOBNÍ KOMUNIKACE	VEŘEJNÁ PROJEDNÁNÍ																
	AKCE																
	BESEDY A DISKUSE																
	POCITOVÉ MAPY																

4.1.1 DĚTI A MLÁDEŽ

Do této podskupiny byli zahrnuti žáci základních škol a studenti středních škol a odborných učilišť. Tato podskupina je aktivní zejména na sociálních sítích (zejména Instagram), které se tak vedle přímé komunikace prostřednictvím dopravní výchovy na školách stávají hlavním prostředkem komunikace. Jsou

častými uživateli MHD. U žáků základních škol by hlavní důraz měl být kladen na teoretickou i praktickou dopravní výchovu, jelikož děti jako chodci a následně řidiči nemotorových vozidel jsou jedni z nejvíce ohrožených účastníků silničního provozu. Kromě přednášek a workshopů v rámci dopravní výchovy je možné využít také další přímé komunikační prostředky v podobě kampaní a akcí.

4.1.2 OBYVATELSTVO V PRODUKTIVNÍM VĚKU

Zde se řadí obyvatelé území ve věku 18 až 64 let. Tvoří ji zejména zaměstnanci firem a dalších subjektů, OSVČ a podnikatelé. V rámci této kategorie lze použít všechny komunikační prostředky, nicméně hlavním zdrojem informací je internet, ze sociálních sítí pak nejvíce Facebook. Vhodná je zde také profesní síť LinkedIn pro kvalifikovanější diskusi, případně zasílání pravidelných newsletterů. Řada těchto lidí jsou rovněž odběrateli tzv. mobilního rozhlasu, prostřednictvím něhož komunikují některé obvody se svými občany.

Jedná se o nejpočetnější kategorii, která bývá rovněž otevřena oboustranné komunikaci zejména témat, v nichž je místně zainteresovaná, čehož je možné využít především při osobní komunikaci tématu mobility – např. veřejných projednáních, přednáškách, prohlídkách atd.

Zvláštní podkategorií jsou rodiny s dětmi a matky, které zmiňuje také SUMP 2.0. Jedná se o skupinu, která je v rámci místních komunit i veřejného zájmu často velice aktivní, a zároveň má své specifické potřeby. Rodiny s dětmi jsou tak ideálními partnery při participaci, na ně je třeba směřovat některé aktivity – akce a projekty (např. Týden mobility, Pěšky do škol), podpořit místní akce s větším přesahem, kde je ale akcentováno i téma mobility (např. Zažít Ostravu jinak). Využít v tomto případě lze také kanály města, které jsou určeny pro komunikaci s rodinami – tzn. web a facebook (Fajnarodina).

4.1.3 SENIOŘI

Tato skupina má své specifické požadavky na fungování dopravního systému. Nebyla u ní stanovena věková hranice, jedná se o lidi, kteří pobírají starobní důchod. Nejvíce jsou oslovováni prostřednictvím tiskovin (magazín Ostravská radnice a magazíny obvodů), médií a někteří také prostřednictvím internetu (např. emailů, čeho lze využít při posílání newsletterů nebo tzv. Mobilního rozhlasu, který v podobě informačních emailů využívají některé městské obvody).

Další dvě cílové skupiny nejsou definovány na základě věku, ale jistých specifik, které lze je charakterizují a kterých lze využít pro adresnou komunikaci s nimi.

4.1.4 CYKLISTÉ

Cyklisté jsou specifickou cílovou skupinou. Jedná se o obyvatele bez ohledu na věk, kteří inklinují k aktivnímu pohybu a životnímu stylu (kola můžou využívat jako sportovního náčiní nebo jako dopravního prostředku do práce, za nákupy atd.). Jsou ochotni si vyhledat informace o dopravě ve městě a také se zapojit do plánovaných akcí. Vhodný komunikačním kanálem jsou sociální sítě, tiskoviny, výlepové plochy, ale také např. akce pro veřejnost zaměřené právě na cyklisty (akce Do práce na kole).

4.1.5 CESTUJÍCÍ MHD

Cestující v MHD jsou cílovou skupinou, která využívá pravidelně nebo nepravidelně veřejnou dopravu. Lze je oslovit informačními letáky umístěnými ve vozidlech MHD a zastávkách MHD.

4.2. Vnitřní - zástupci zadavatele a odborná veřejnost

Během zpracování dokumentu je nutná také vzájemná komunikace zástupců města, jeho příspěvkových organizací, zástupců Moravskoslezského kraje a zástupců státu, jeho složek a organizací. Jedná se o zástupce skupin s významným vlivem nebo specifickými nároky na mobilitu.

4.2.1 Zástupci Statutárního města Ostravy, jeho příspěvkových organizací a obvodů

Zástupci města samotného a jeho výkonných složek, kteří se podílejí na rozhodování, plánování a realizaci

opatření jsou nepostradatelní pro plánování mobility města. Nejdůležitější odbory jsou:

- Odbor kanceláře primátora
- Odbor dopravy
- Odbor strategického rozvoje města
- Odbor ochrany životního prostředí
- Odbor územního plánování a stavebního řádu

Do procesu jsou zapojeni také zástupci dalších organizací:

- Koordinátor ODIS s.r.o.

- Městská policie Ostrava
 - Ostravské komunikace, a. s.
 - Městský ateliér prostorového plánování a architektury p.o. (MAPPA)

Nezastupitelná je rovněž role městských obvodů.

Významné městské obvody:

- MARIÁNSKÉ HORY A HULVÁKY
- MORAVSKÁ OSTRAVA A PŘÍVOZ
- OSTRAVA - JIH
- PORUBA
- SLEZSKÁ OSTRAVA
- SVINOV
- VÍTKOVICE

Další městské obvody:

- HOŠŤÁLKOVICE
- HRABOVÁ
- KRÁSNÉ POLE
- LHOTKA
- MARTINOV
- MICHÁLKOVICE
- NOVÁ BĚLÁ
- NOVÁ VES
- PETŘKOVICE
- PLESNÁ
- POLANKA NAD ODROU
- PROSKOVICE
- PUSTKOVEC
- RADVANICE A BARTOVICE
- STARÁ BĚLÁ
- TŘEBOVICE

4.2.2 Zástupci Moravskoslezského kraje

- Odbor dopravy Moravskoslezského kraje
- Koordinátor ODIS s.r.o.

4.2.3 Zástupci státu, jeho složek a organizací

- Ministerstvo dopravy
- Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR)
- SŽ (SŽDC)
- Policie ČR DI

4.2.4 Zástupci dopravců

- Dopravní podnik Ostrava a.s.
- Koordinátor ODIS s.r.o.

4.2.5 MAPPA

Městský ateliér prostorového plánování a architektury (MAPPA) je hlavní koncepční pracoviště Ostravy v oblasti architektury, urbanismu a tvorby města. V souvislosti s plánem mobility Ostrava je garantem aplikace principů inteligentního urbanismu, koncepce města krátkých vzdáleností a také se předpokládá jeho využití při komunikaci témat spojených s rozvojem města. MAPPA organizuje pravidelná setkání s odborníky i s širokou veřejností, zapojuje tak veřejnost do plánování a rozhodování při tvorbě města. Zároveň plní funkci cyklokoordinátora (podílí se na aktualizaci Koncepce rozvoje cyklistiky) a provozuje prostor Za výlohou - kontaktní a prezentační místo určené pro konání výstav, vzdělávací a popularizační aktivity.

4.2.6 AKTIV MĚSTA OSTRAVY PRO BESIP

Prevence bezpečnost silničního provozu je realizována skupinou Aktiv města Ostravy pro BESIP složenou ze zástupců odboru dopravy MMO, Policie ČR, Městské policie, správce pozemních komunikací, Dopravního podniku, zástupců škol, zdravotnictví a dalších organizací, které tuto činnost mohou ovlivnit nebo se na ní svými aktivitami podílejí. Činnost aktivu je zaměřena zejména na zajištění dopravní výchovy dětí - žáků základních škol včetně zdravotně postižených a žáků se speciálními vzdělávacími potřebami. Ve spolupráci se školami je zajišťována výuka žáků 3. a 5. ročníků jako začínajících cyklistů na dětských dopravních hřištích a jsou organizovány soutěže s dopravní tematikou, zaměřené na získání základních teoretických a praktických znalostí a dovedností o dopravních předpisech, z praktické jízdy na kole, technických znalostí a zásadách první pomoci.

Hlavní náplní aktivu je každoroční zajišťování následujících akcí:

- dopravní soutěž „Mladý cyklista“ - základní, okružní a městské kolo;
- celostátní výtvarná soutěž s dopravní tematikou „Děti, pozor, červená!“;
- dopravní soutěže na letních i příměstských táborech dětí;
- soutěže s dopravní tematikou na zimních táborech dětí.
- distribuce materiálu s dopravní tematikou ze zdrojů MMO a Ministerstva dopravy ČR

Aktiv BESIP pak ve spolupráci s krajským koordinátorem BESIP a dalšími subjekty zajišťuje v oblasti prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích i další aktivity, např. prezentace oceněných prací z dopravních soutěží dětí, jednorázová školení pro vybrané účastníky silničního provozu, semináře pro pedagogy zabývající se dopravní výchovou aj.

KOMUNIKAČNÍ NÁSTROJE

V případě projektu Mobilita Ostrava jsou představeny zejména vnější komunikační nástroje, tedy způsob, jakým lze oslovovat dané cílové skupiny, které byly definovány v předešlé kapitole. V souvislosti s aktualizací komunikačního plánu byly oproti předchozí verzi vyzdviženy role online médií, konkrétně pak sociálních sítí. Ty jsou důležitým prostředkem komunikace zejména s cílovou skupinou – mládež a obyvatelstvo v produktivním věku.

Zároveň pak probíhá komunikace mezi subjekty, které se podílejí na tvorbě projektu, tzn. napříč vlastní strukturou města (jednotlivé odbory), i všemi zainteresovanými skupinami a složkami definovanými v kapitole 4.2.

5.1 Komunikace v online médiích

Pomocí online médií komunikují uživatelé všech věkových skupin, přičemž stěžejní roli hrají sociální média. Jedná se o interaktivní platformu, které je třeba věnovat velké úsilí a čas, tzn. vybírat vhodné příspěvky a uveřejňovat je v pravidelných intervalech. Sociální sítě mají své zákonitosti, které by měl člověk,

jež bude příspěvky zveřejňovat, dobře znát. Týkají se vzhledu a náležitostí příspěvku či doby, kdy by měl být zveřejněn. Je nutná pravidelná analýza dosahu příspěvků i reakce veřejnosti (počet „lajků“, komentářů).

5.1.1 WEBOVÉ STRÁNKY

Pro účely komunikace projektu Mobilita Ostrava byl zřízena samostatná webová stránka <http://mobilita.ostrava.cz>. Na webové stránce jsou průběžně umísťovány všechny dokumenty, aktuální zprávy, informace, související odkazy, kontakty a výzvy k zapojení/účasti na veřejných jednáních a workshopech. Stránky Plánu mobility by měly být aktivní po celou dobu jeho tvorby a pravidelně aktualizovány (dle potřeby). Slouží zejména k zveřejňování informací, nikoli aktivní komunikaci a participaci občanů.

Dokumenty, aktuální informace a plánované události k Integrovanému plánu mobility Ostrava jsou umísťovány také na webové stránce <https://zdravaova.cz/> v kategorii [Městská doprava](#). V rámci této stránky jsou komunikována všechna témata týkající se zdravého života v Ostravě – počínaje ovzduším, hlukem, po odpady, městskou dopravu a mobilitu. Na tomto webu jsou umístěné základní dokumenty, informace, akce a aktuální zprávy, které se týkají mobility. Aktualizace webu probíhá v pravidelných intervalech.

Další webovou stránkou, která se věnuje pravidelní aktivní komunikaci témat mobility je fajnova.cz. Jedná se o web Strategického plánu rozvoje města Ostravy pro období 2017 – 2023.

5.1.2 FACEBOOK

Hlavní komunikační platformou v oblasti digitálního marketingu je především Facebook. K tomuto účelu byl již na počátku zřízen facebookový profil Mobilita Ostrava (facebook.com/mobilitaostrava). Tento profil je v současné době sledován 185 sledujícími, proto je třeba zvýšit především počet sledujících a profil „oživit“. Jak? Komunikovat aktuální témata atraktivní formou – zpravodajské příspěvky i „příběhy“ opatřené atraktivními fotografiemi. Příspěvky je třeba zveřejňovat alespoň 3x týdně a komunitu, která kolem profilu vznikne tedy neustále „přiživovat“. Odkazovat na profil je třeba také z ostatních městských profilů (Ostrava – oficiální profil, Fajnova atd.) prostřednictvím @mobilitaostrava, používat hashtag #mobilitaostrava u projektů, které se týkají dopravy a mobility.

Aktuálně je více využíván facebookový profil Zdravě po Ostravě (521 sledujících), který stejně jako webové stránky <https://zdravaova.cz/> komunikuje všechna témata týkající se životního prostředí a kvality života ve městě, kam patří také téma mobility. Je třeba zvážit, zda nestačí komunikace tématu mobility pouze v rámci tohoto profilu.

Kromě vlastního profilu Mobilita Ostrava a ekologicky zaměřeného profilu Zdravě po Ostravě pak existují další profily města a městských organizací, na kterých je možné témata dopravy komunikovat.

- Facebook Fajnova – online komunikační kanál ke strategickému plánu města Ostravy. Některé z dopravních projektů patří mezi strategické projekty, které je možné komunikovat také na tomto kanále určeném pro propagaci strategického plánu města.
- Facebook Ostrava!!! – oficiální stránka – online komunikační kanál města Ostravy.
- Facebookové profily městských obvodů – online komunikační kanály jednotlivých obvodů. Lze využít pro lokální témata mobility. Propagaci veřejných debat a akcí.
- Facebook Dopravní podnik Ostrava a.s. - online komunikační kanál Dopravního podniku Ostrava. Komunikace projektů spojených s MHD – možnost sdílet si vzájemně, označovat v příspěvcích.
- Facebook MAPPA Ostrava – online komunikační kanál Městského ateliéru prostorového plánování a architektury Ostrava, který se podílí na přípravě některých projektů – např. podpora cyklistické dopravy.
- Facebook Fajnarodina – online komunikační kanál pro rodinnou politiku města Ostravy. Lze využít pro komunikaci určitých témat týkajících se rodiny.
- Facebook CityChangers – online komunikační kanál pro stakeholdery projektu SUMP 2.0.

5.1.3 INSTAGRAM

Sociální síť, která by mohla být využita pro komunikaci především s cílovou skupinou mládeže, u které je aktuálně populárnější než Facebook. Je možné využít jako jakousi „výkladní skříň“ projektu, kde by bylo možné zveřejňovat vizuálně atraktivní témata. Aktuálně profil Mobilita Ostrava neexistuje, je třeba zvážit zřízení a alespoň začít pracovat s hashtagem #mobilitaostrava, který doteď nebyl na Instagramu nikdy použit. Používat jej v souvislosti s dopravními projekty také na ostatních sítích města a sítích městských organizací.

Jedná se o:

- Instagram Fajnova – online komunikační kanál ke strategickému plánu města Ostravy

- Instagram Ostrava!!! – oficiální profil – online komunikační kanál města Ostravy
- Instagramové profily jednotlivých městských obvodů
- Instagram dpostrava – online komunikační kanál Dopravního podniku Ostrava
- Instagram CityChangers

Komunita na Instagramu skýtá velký potenciál, jelikož je daleko aktivnější než například v případě čtenářů tištěných médií. Tento kanál tedy při správném uchopení může znamenat velký přínos pro komunikaci některých témat. Jak již bylo řečeno, důležitá je především vizuální stránka komunikovaných témat, tedy fotografický materiál a samotný obsah.

5.1.4 LINKEDIN

LinkedIn je profesní síť, která umožňuje propojení lidí na základě profesních vztahů. Vzhledem k tomu, že mezi uživatele patří odborníci z různých oborů, kteří obvykle na tuto síť nechodí za zábavou, ale za informacemi, představuje LinkedIn vhodnou platformu pro publikaci náročnějších témat. V České republice je na této síti 1,5 milionů lidí, důležité je, že ji využívají iniciativní a vlivní lidé, kteří mohou rozšířit působnost projektů.

Nový profil pod značkou Mobilita Ostrava by byl samozřejmě nejvhodnější, je ovšem třeba aktuálně zvážit klady a zápory jeho spravování, především vzhledem k časové náročnosti. Zatím je tedy možné využít například již existující profil města Ostrava (Ostrava – oficiální profil) s poměrně silnou základnou téměř 3000 sledujících profesionálů a tam v pravidelných intervalech zveřejňovat témata týkající se mobility ve městě. Vhodná je komunikace příspěvků tak, aby podněcovala k diskusi a zapojení sledujících. LinkedIn je možné využít také ke sdílení pozvánek na veřejná projednání, workshopy a další události.

5.1.5 NEWSLETTER

Newsletter je jedním z účinných nástrojů online marketingu, který lze pro externí komunikaci využít. V případě koncepce mobility může obsahovat shrnutí informací o dopravě, které se ve městě staly, případně se chystají. Velkou výhodou je v tomto případě adresnost informací – newsletter je rozeslán těm, kteří se k jeho odběru přihlásí. K vytvoření základní databáze kontaktů je možné využít emailových adres

z dotazníků. Četnost může být různá, ale vzhledem k počtu komunikovaných témat je ideální maximálně měsíční frekvence. Pro rozesílání newsletterů lze využívat různé rozesílací servery, v případě Mobility Ostrava by bylo možné pracovat se serverem smartemailing.cz, který se využívá k rozesílání hromadných emailů u některých dalších projektů a aktivit (Development Newsletter, Nová radnice, Kultura, Clairó). V rozesílacích serverech je možné sledovat, kolik lidí si email otevřelo, přečetlo a další statistické informace. Než bude vybudována dostatečný adresář emailových adres, je možné využít také Mobilního rozhlasu, který provozují některé obvody a komunikovat témata mobility prostřednictvím něj (uživatelům po přihlášení přichází pravidelné emaily podle oblastí, o kterých chtějí být informováni).

5.1.6 YOUTUBE

Zpracování videí na téma mobility a jejich zveřejnění je výbornou možností, jak seznámit s tématem atraktivní a zábavnou formou. Není nutné zřizovat vlastní kanál, videa je možné využít profilu Město Ostrava. Tímto způsobem je možné zapůsobit na všechny cílové skupiny, zejména prostřednictvím následného dalšího zveřejnění na sociálních sítích a vznikem tzv. virálních videí. V souvislosti s aktualizací SUMP 2.0 se předpokládá například vytvoření nového videa pro kampaň DávejBacha, která upozorňuje na využití sdílených kol.

5.2 Komunikace v tiskových materiálech

Komunikace pomocí tiskových materiálů je klíčová pro věkovou skupinu 35+, která se tolik nepohybuje na sociálních sítích. V tomto případě je třeba zajistit pravidelný prostor zejména v magazínu Ostravská radnice, případně zpravodajích jednotlivých městských obvodů. Tento prostor je třeba využít co nejefektivněji, především na konkrétních projektech a akcích. Ideální je kombinace oficiálních zpráv s osobními sloupky. Každý článek by měl obsahovat fotku, členění a zvýraznění textu. Důležitá je také pravidelnost zveřejňovaných informací týkajících se dopravy (pravidelný „sloupek“ věnovaný Mobilitě Ostrava, ideálně s logem projektu).

5.2.1 OSTRAVSKÁ RADNICE

V případě projektu Mobilita Ostrava se jedná především o publicitu v rámci magazínu Ostravská radnice, který vychází jako měsíčník v nákladu 140 000 a je distribuován do ostravských domácností zdarma. Jsou zde uveřejňována témata z jednotlivých magistrátních odborů, případně městských organizací. Výhodou využití tohoto média je vysoký náklad a tím pádem dosah, především pro požadovanou věkovou skupinu 35+. Primárním účelem je zvýšit povědomí o Plánu mobility a probíhajících aktivitách a akcích. Informace v něm jsou zveřejňovány na nepravidelné bázi.

5.2.2 MAGAZÍNY MĚSTSKÝCH OBVODŮ

Jednotlivé městské obvody vydávají své vlastní magazíny, které jsou rovněž distribuovány zdarma do domácností obyvatel daného obvodu – například Jižní listy (Ostrava-Jih), Prio (Ostrava-Poruba), Zpravodaj Centrum (Moravská Ostrava a Přívoz). Výhodou je v tomto případě větší adresnost a blízkost tématu pro občany, pokud se zvolí události, příklady a témata z místa jejich bydliště. Je však nutné koordinovat se zástupci obvodů, vysvětlit jim důležitost a význam projektu.

5.2.3 REGIONÁLNÍ DENÍKY

Pro komunikaci témat s potencionálně větším dosahem a významem je možné využít také regionální deníky – například Moravskoslezský deník. Zde v kooperaci s Kanceláří primátora použít Tiskové zprávy k danému tématu, které jsou pravidelně rozesílány do redakcí deníků. V tomto případě je nutné vybírat zprávy, které mají potenciál zaujmout větší množství občanů a jsou dostatečně atraktivní, aby došlo k jejich zveřejnění.

5.2.4 INFORMAČNÍ LETÁKY A PLAKÁTY

Informační letáky jsou poměrně finančně nenáročným komunikačním nástrojem zaměřeným na širokou veřejnost. Využity můžou být reklamní plochy ve vozidlech MHD, ale také distribuce do městských institucí (knihovny) nebo škol.

5.2.5 ROZHLAS A TELEVIZE

Hlavní výhodou tohoto komunikačního kanálu je oslovení velké masy lidí v jeden okamžik a zvýšení povědomí o tématu. Tímto kanálem lze komunikovat témata, která nejsou příliš komplikovaná a zaujmou velké množství adresátů. Zde přichází v úvahu především regionální televize Polar, případně regionální sekce České televize. Platí zde totéž jako u regionálních deníků – ve spolupráce s Kanceláří primátora připravit Tiskové zprávy, které podnítí zájem širší cílové skupiny.

5.3 Osobní komunikace – akce pro veřejnost

Veřejné akce jsou důležitou součástí kvalitní vnější komunikace. Ke kooperaci s veřejností by mělo docházet v průběhu celého procesu realizace dokumentu. Od místních obyvatel je možné získávat velké množství informací, zapojení občané se aktivněji zapojují také do plnění cílů a závazků. Zvýší se tak pravděpodobnost, že navržená opatření budou pozitivně přijata.

Systém participace je třeba nastavit tak, aby se do Plánu mobility zapojili zástupci všech cílových skupin, přičemž využít lze tyto participační aktivity:

- Veřejná projednání
- Workshopy, besedy a moderované diskuse
- Pocitové mapy
- Akce pro veřejnost

5.3.1 Veřejná projednání

Veřejná projednání jsou z hlediska správného fungování participace občanů naprosto nezbytná, neboť dávají občanům možnost vyjádřit své postoje a zájmy. Frekvence těchto setkání by měla být pravidelná a může být navázána na aktuální dění ve městě. Tyto schůzky je možné pořádat v méně formálním prostředí (např. ateliér MAPPA, PANT, školy atd.). Schůzky by měly být oznamovány veškerými komunikačními kanály (aktuality na webu, příspěvky a události na sociálních sítích, příspěvek v magazínu).

5.3.2 Akce pro veřejnost

K propagaci projektu Mobility Ostrava lze využívat také pravidelné akce, které fungují v rámci celé republiky, stejně jako akce lokální v podobě místních festivalů. Patří zde například tyto:

Evropský týden mobility – celostátní akce pořádána pravidelně v měsíci září. Ostrava se různými aktivitami zapojuje pravidelně. Kromě edukačních akcí na školách, je možné domluvit se na spolupráci s firmami, které jsou do projektu mobility zapojeny, zda by akci nepodpořili nějakými dílčími aktivitami (například Nextbike – sdílená akce, půjčení na určitý časový interval zdarma).

Do práce na kole - cílem této celostátní výzvy je nejen ochrana životního prostředí volbou bezemisního dopravního prostředku, ale i zlepšení fyzické kondice účastníků a v neposlední řadě využitím dat, získaných o cestách do zaměstnání, zlepšovat cykloinfrastrukturu ve městě. Důležité je do projektu zapojit také členy městské samosprávy, kteří se podílejí na vyhlášení vítězů, ale akce se také sami zúčastní. Toto u občanů vzbuzuje v projekt důvěru.

Pěšky do školy – projekt pod záštitou MŠMT, Magistrátu hl. města Prahy a krajských měst, jehož cílem je zvýšit počet dětí, které se budou pravidelně dopravovat do školy pěšky, na koloběžce nebo na kole. Soutěžit mohou školy, jednotlivé třídy nebo rodiče s dětmi. Ze strany organizátora je zjištěna nejen metodická podpora, ale také školy dostanou motivační sady obsahující, plakety diplomy, pro každé dítě/žáka pěší deník + plakát do třídy pro zaznamenávání způsobu dopravy.

Místní akce – vhodným místem pro propagaci projektu a zajištění participace občanů, jsou akce místních komunit, festivaly, či akce obvodů. V plánu je tak účast na akcích Zažít Ostravu jinak, Festival v ulicích a dalších. Například na akci Zažít Ostravu jinak participují sami občané daného lokality a je mu propůjčeno určité téma související s kvalitnějším životem a udržitelností. Novou aktivitou bude také připravovaná akce **Ostravské dny pro klima**.

5.3.3 Besedy a moderované diskuse

Besedy a moderované diskuse jsou ideálním prostředkem komunikace s aktivní skupinou občanů. V tomto případě dochází k zapojení MAPPA (Městský ateliér prostorového plánování a architektury), který prostřednictvím vlastních dopravních specialistů s pomocí přizvaných odborníků organizuje tyto besedy a diskuse na půdě svého ateliéru, ale také v online prostředí.

5.3.4 Pocitové mapy

Jsou formy zapojení občanů s cílem místně lokalizovat danou problematiku. Daná problematika je omezena rámcem otázek ke zodpovězení. Vyplnění tazatelem je navedeno do mapového podkladu elektronicky nebo v papírové podobě.

5.4 SYSTÉM VNITŘNÍ KOMUNIKACE

Vnitřní komunikace v současné době probíhá horizontálně ve směru vedení města - vedoucí odborů - referenti i horizontálně (referenti jednotlivých odborů mezi sebou), vedoucí odborů mezi sebou.

Vedení města:

- Ing. Miroslav Svozil (náměstek pro dopravu),
- Porada vedení,
- Rada města, (Komise pro dopravu)
- Zastupitelstvo města.

Řídící výbor:

Členové Řídícího výboru vedou proces tvorby plánu mobility, předávají hlavní výstupy na projednání vedení města (porady vedení, rady města a zastupitelstva města, které celý dokument v jeho konečné fázi schvaluje). Jeho členy jsou:

- Ing. Břetislav Glumbík (Ing. Martin Pácl)
- Ing. Pavel Voják
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)

V rámci procesů jsou definovány **pracovní skupiny**. Členové pracovních skupin jsou zástupci odborů Magistrátu města Ostravy, městských společností, odborných organizací, zájmových skupin a zástupci městských obvodů. Skupiny se schází dle potřeb a komunikace probíhá kontinuálně v průběhu celé projektu, a to buď přímo (setkání, porady) nebo elektronicky.

Jedná se o tyto pracovní skupiny:

➤ **Individuální automobilová doprava**

- Ing. Martin Pácl
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)
- Ing. Václav Elbl (Ing. Ivo Muras)
- npor. Ing. Aleš Kořístka (por. Bc. Kamil Planka)
- OŽP (Ing. Dagmar Bražinová)
- ŘSD
- SŽ (Libor Tkáč)

➤ **Bezmotorová doprava**

- Ing. Lucie Zmítková (Ing. E. Friedelová)
- MAPPA (Ing. Josef Laža a kol.)
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)
- Ing. Radek Březina (OSR)

➤ **Hromadná doprava**

- Ing. Martin Fojtík
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)
- Ing. Martin Chovanec
- Ing. Martin Dutko
- OŽP (Ing. Bc. Vítězslav Dobeš, CSc. / Ing. Marcela Vajdová)

➤ **Doprava v klidu**

- Ing. Richard Adámek (Ing. Eva Friedelová)
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)
- Ing. Michal Hrubý
- Zástupci městských obvodů

➤ **Bezpečnost**

- Mgr. Richard Váňa
- npor. Ing. Aleš Kořístka (por. Bc. Kamil Planka)

- Ing. Magda Švédiková
- Ing. Tomáš Procházka
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)

➤ **Inteligentní urbanismus a územní plánování**

- MAPPA (Ing. Josef Laža a kol.)
- Ing. Miroslav Křídlo, MPA
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)

➤ **Městské obvody**

- Zástupci jednotlivých městských obvodů

➤ **Komunikace**

- Mgr. Jiří Hudec
- Ing. Bc. Helena Pajurková
- Mgr. Ondřej Dostál
- Mgr. Kateřina Gongalová
- Ing. Pavel Vojáček
- Ing. P. Macejka, PhD. (UDIMO – konzultant SUMP)
- Tisková mluvčí

Harmonogram komunikačního plánu

Následující komunikační plán v tabulce rámcově shrnuje jednotlivé komunikační nástroje dle četnosti výskytu.

KOMUNIKAČNÍ NÁSTROJ		FREKVENCE KOMUNIKACE
ONLINE	Web Mobilita Ostrava	Klíčové příspěvky v průběhu celého zpracování
	Web ZdravaOVA	1x měsíčně
	Facebook	3x měsíčně
	Instagram	využití #mobilitaostrava
	LinkedIn	1x měsíčně
	Newsletter	1x měsíčně
	Youtube	kampaň 1x ročně
OFFLINE	Ostravská radnice	1x měsíčně
	Magazíny ostravských obvodů	1x měsíčně
	Regionální deníky	3x ročně
	Informační letáky a plakáty	Klíčové akce
	Rozhlas a televize	Klíčové akce
OSOBNÍ KOMUNIKACE	Veřejná projednání	Klíčové akce (1x ročně)
	Workshopy, besedy a moderované diskuse	Klíčové akce
	Akce pro veřejnost	příležitostně
	Pocitové mapy	dle potřeb

Fotografie, obrázky, grafy, tabulky: Statutární město Ostrava.

Fotografie na titulní straně Komunikační strategie: Městský ateliér prostorového plánování a architektury (MAPPA), příspěvková organizace.

Grafický prvek na titulní straně Komunikační strategie: Strategický plán rozvoje města Ostravy na období 2017-2023 (fajnOVA).