

č.	Ing. Jan Turovský (OD MMO)	způsob vypořádání
1	Str. 4-5 - Výběr z relevantních akcí z akčního plánu pro městskou mobilitu – začíná tématem č. 2, které je rozepsáno a další témata č. 3-6 rozepsána nejsou.	doplněno
2	Str. 7-10 - Tabulkám dle mého chybí nějaký úvod, vysvětlení, nadpis, popř. zdroj tabulky.	doplněny nadpisy k tabulkám
3	Str. 24-27 – Je dokončen a schválen nový Územní plán Ostravy, který nabude účinnosti 6.6.2014. Proto je nezbytné citovat z tohoto dokumentu. Možná již tomu tak je.	územnímu plánu je věnována kap. 1.3.1, informace vycházejí z návrhu již nového územního plánu
4	Str. 20 – Postrádám informace o Akčních plánech ke strategickým hlukovým mapám z roku 2008, které bude KÚMSK letos aktualizovat na základě aktuálních dat.	doplněna kapitola "Akční hlukový plán aglomerace Ostrava"
5	Str. 27 - Generální dopravní plán byl pořízen v roce 1997 a částečně aktualizován v roce 2003 pro oblast parkování v centru města.	v první větě doplněna formulace "... a částečně aktualizován v roce 2003 (pro oblast parkování v centru města)"
6	Str. 36 – Asi nejdůležitější kapitola VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA by dle mého názoru neměla začínat téměř nesouvisějícími podkapitolami. Doporučuji přidat nějakou novou kapitolu a přemístit některé podkapitoly.	provedena změna ve struktuře dokumentu za účelem zpřehlednění
7	Str. 39 – Upozorňuji na podivné číslování odborů magistrátu.	údaje jsou převzaty z platného Organizačního řádu magistrátu města Ostravy
8	Str. 46 bod 2 písm. c – Text je dle mého soudu nepřesný: <i>redukce (čeho?) na polovinu (čeho?) do roku 2020.</i>	přeformulováno na "snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce počtu úmrtí na polovinu do roku 2020 (vzhledem k roku 2010)"
9	Dále je nezbytně nutné zlepšit a zatraktivnit propagaci (právě vykonávaných kroků, veřejných projednání, průzkumů, a jednání pracovních skupin) na webu mobilita-ostrava, oficiálním webu Ostravy a oficiálním facebookovém profilu Ostravy.	Byla zajištěna podpora ze strany facebookového profilu Ostravy, odkaz na stránky projektu na webu Ostravy. Projektové stránky byly upraveny a doplněny.
10	Upozorňují také, že jestliže jsou v některých skupinách jako klíčoví účastníci „občané“, tak je nutné někde zveřejnit pozvánku pro občany, že pracovní skupina bude jednat a jsou na jednání zváni!	Veřejné pozvánky pro občany nebudou vytvářeny, můžete však navrhnout konkrétního občana pro členství v pracovní skupině. Počet členů pracovních skupin je omezen v zájmu zajištění efektivity práce, což vylučuje hromadná pozvání veřejnosti. Na web projektu budou přidány informace o setkáních pracovních skupin.

11	Ve SWOT analýze nesouhlasím s příležitostí ve: * Zpomalovacích semaforech – jsou to zbytečná zařízení, která učí řidiče jezdit na červenou.	Zamítnuto. Jde o telematickou aplikaci k zajištění dodržování max. povolené rychlosti, porušování pravidel dopravního provozu musí být penalizováno. Vypuštění by bylo v rozporu se zájmy bezpečnosti provozu, aplikace ale nutno vždy pečlivě zvážit.
12	Ve SWOT analýze nesouhlasím se slabou stránkou v: * Omezování rychlosti dopravy zbytečnými ostrůvky, navíc nebezpečnými pro řidiče – stavba ostrůvku vychází z požadavků norem a strategie BESIP.	odstraněno
13	Dále bych rád doporučil pozvání dalších organizací do pracovní skupiny „Životní prostředí“. Dle mého názoru by bylo vhodné přizvat k účasti: - odbor ekonomického rozvoje MMO, který má oddělení projektů životního prostředí (výsadba izolační zeleně aj.) - odbor dopravy MMO – pro povědomí o práci pracovní skupiny - Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě potažmo Národní referenční laboratoř pro komunální hluk při zdravotním ústavu. (pracoviště v Ostravě zpracovávalo strategickou hlukovou mapu aglomerace Ostrava, vedoucí NRL pro GIS Ing. Jiří Michalík, Ph. D., jiri.michalik@zuova.cz) - VŠB TUO Ostrava – Institut environmentálních technologií – jsou spoluřešitelem plánu mobility v Opavě a jedním jejich senior výzkumníkem je Doc. Ing. Petr Jančík, Ph. D., zastupitel města a klíčový účastník této pracovní skupiny - odbor dopravy MSK – zadávají právě zakázku na zpracování akčního hlukového plánu aglomerace Ostrava – boj hlavně proti hluku z dopravy - odbor životního prostředí a zemědělství MSK	Všechny odbory byly vyzvány k nominaci svých zástupců do jednotlivých pracovních skupin dle svého uvážení - všechny nominace byly ze strany zpracovatele projektu akceptovány. Pan doc. Jančík již je členem skupiny "Životní prostředí". Pan Ing. Jiří Michalík byl zařazen do pracovní skupiny. Odbor dopravy a a odbor životního prostředí MSK jsme přidali do pracovní skupiny.
	Ing. Jan Dvořák (KODIS)	způsob vypořádání
1	kap. 2.4.2. – vypustit bod c) Podpora spolujízdy a sdílení vozidel – taková podpora by nevedla ani tak ke snížení počtu osobních aut, ale k dalšímu odlivu cestujících z veřejné dopravy, neboť by zlevnila cestování IAD při zachování její přirozené konkurenční výhody ve vyšší rychlosti a pohodlí, tzn. je v rozporu se základním cílem zachovat využití hromadné dopravy	Zamítnuto. Ze strany města se předpokládá pouze obecná, resp. marketingová podpora, segmenty si navzájem nekonkurují, ale se navzájem doplňují.
	kap. 2.5. – bod 1.	
2	– opatření Podpora a zvýšení kvality HD – u posledního podopatření k S-linkám doplnit i vlakotramvaj	doplněno
3	- doplnit podopatření Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti	doplněno opatření "Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti"

4	- opatření Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy – 1. podopatření změnit na Dostavba páteřních cyklotras (zejména ve vztahu k centru města) a vzájemné propojování cyklotras	upraveno dle návrhu
5	- opatření Zlepšení dostupnosti – zbytečné opatření, protože oblast hromadné dopravy pokrývá opatření Podpora a zvyšování kvality HD a oblast IAD pokrývá opatření Minimalizace kongescí a časových ztrát	Zamítnuto. Je potřeba usilovat o další zlepšení (nejde pouze o plošné pokrytí)
6	- bod 2 – opatření Zvýšení bezpečnosti cestujících v HD – doplnit podopatření Segregace hromadné dopravy od IAD	opatření "Udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce" (je definováno jako podcíl) vypuštěno a nahrazeno za "Podpora segregace hromadné dopravy od IAD v místech, která to prostorově umožňují"
7	- bod 3 – opatření Ekologizace dopravy – doplnit podopatření Rozšíření sítě tramvajových a trolejbusových tras	Zamítnuto. Již zastoupeno opatřením "Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů"
8	- opatření Inteligentní urbanismus a dopr. plánování – zamezení vylidňování částí města není opatření, ale cíl (nutno buď navrhnout, čím se vylidňování zamezí, nebo bod vypustit)	doplněno formulací "vyvážený přístup k řešení dopravy v dané lokalitě podle charakteru a polohy"
9	- bod 4 – opatření Efektivní parkovací politika – změnit podopatření Redukce parkovacích míst na Cenami parkovného a časovým omezením parkování regulovat cílovou IAD ve vybraných lokalitách, zvláště dojížděku do zaměstnání IAD s celodenním parkováním	opatření upraveno na "Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování"
10	-opatření Rozvoj přestupních terminálů – doplnit podopatření Pokračovat v budování přestupních terminálů pro ukončení příměstské a městské autobusové dopravy	upraveno na "Rozvoj přestupních uzlů a terminálů"
11	SWOT – IAD – silné stránky - vypustit rychlou dopravu do Jeseníků (neodpovídá skutečnosti)	odstraněno
12	-vypustit rychlou dopravu na Slovensko (neodpovídá skutečnosti)	odstraněno
13	- slabé stránky – psát obecně Chybějící napojení na Opavsko a Hlučínsko (tzn. nejen Kyjovice a Hať)	upraveno
14	- příležitosti – doplnit text omezit možnost příjezdu do centra např. mýtným	zamítnuto (velmi kontroverzní nástroj)
15	- vypustit Zpomalovací semafor – rozpor s cílem plynulost dopravy	Zamítnuto. Jde o telematickou aplikaci k zajištění dodržování max. povolené rychlosti, porušování pravidel dopravního provozu musí být penalizováno. Vypuštění by bylo v rozporu se zájmy bezpečnosti provozu, aplikace ale nutno vždy pečlivě zvážit.
16	- doplnit napojení též na dálniční síť Slovenska	doplněno do příležitostí IAD
17	- HD – silné stránky – vypustit rychlé spojení do Pobaltí (nemá praktický význam)	zamítnuto (napojení na nadřazenou síť TEN-T)
18	- vypustit rychlou dopravu do Jeseníků (neodpovídá skutečnosti)	upraveno

19	- slabé stránky – vypustit Časté změny JŘ (pokud se vůbec mění jízdní řády, tak max. ve 4 termínech ročně a není-li to vyvoláno vnějšími vlivy, tak jen u vybraných spojů)	odstraněno
20	- doplnit text vysoká cena jízdného pro cesty na krátké vzdálenosti	doplněno
21	- místo textu chybějící napojení na Opavsko uvést obecněji Nedostatečné dopr. spojení z příměstských obcí	upraveno - nedostatečné dopravní spojení z příměstských obcí (např. Kyjovice, Hať)
22	- doplnit Neúplná tarifní integrace a téměř chybějící dopravní integrace	doplněno
23	- příležitosti – doplnit text větší využití a zefektivnění dopravy dopravní integrací	doplněno
24	- vypustit bezplatnou přepravu – je v rozporu s cílem bezpečnost ve vozidlech (bezdomovci, kriminálníci, nepřizpůsobiví)	Zamítnuto - představuje příležitost v kombinaci s nulovým nebo symbolickým jízdným s nutností mít průkaz cestujícího (pro nepravidelné návštěvníky možnost zachování plateb). Jízdní řád umožňuje vyloučení z přepravy u cestujícího nesplňující požadavky na čistotu a chování již teď. Vyžadovalo by zachování kontroly. Částečně jízdné zdarma již funguje - pro děti do 6 let a držitelé průkazu ZTP a ZTP-P. Zkušenosti s bezplatnou dopravou budou blíže uvedeny v analytické části.
25	- místo Ostravské rychlodráhy uvést Přestavba dalších tramvajových úseků na samostatné těleso	upraveno na "Přestavba dalších tramvajových úseků na samostatné těleso"
26	- není jasný pojem „mezinárodní přestupní bod“	změněno na "optimalizace přestupových uzlů na mezinárodních trasách a napojení na letiště (mezinárodní uzly jsou definovány v definicích TEN-T)
27	- doplnit Zavedení taktové dopravy v příměstské autobusové dopravě	doplněno
28	- doplnit Prohloubení tarifní integrace	doplněno
29	- doplnit Vytvoření sofistikovaného systému MHD s koordinací linek ve společných úsecích a systematickými návaznostmi	doplněno
30	- Statická – příležitosti – 2x je uvedeno budování odstavných parkovišť	upraveno (odstraněna duplicita)

	Ing. Josef Laža (projekt-rko)	způsob vypořádání
1	Na straně 36 bych požádal o specifikaci věty „... a absence zdravého rozumu v plánovacím procesu (zmiňováno zejména ve spojitosti s plánováním cyklostezek).“ Z uvedené věty mi jednoznačně nevyplývá, zda je kritizováno dodatečné plánování a realizace cyklistických stezek v místech nedávných stavebních prací. Či je kritizováno plánování vedení cyklistických tras a stezek jako takové.	Příslušný odstavec byl přeformulován na toto znění: "Negativně vnímaným jevem je soutěžení o cenu místo kvality ve veřejném obstarávání, důsledkem čeho je často nepromyšlenost řešení nebo „absence zdravého rozumu“ v plánovacím procesu. (jako příklad lze uvést např. zanedbání potřeb cyklistické dopravy při rekonstrukci Svinovských mostů)."
2	Na straně 40 pakliže ve skupině „Životní prostředí“ je jmenovitě uveden zastupitel města, chybí mi mezi klíčovými členy skupiny „Cyklistická a pěší doprava“ zastupitel města Ing. Leo Luzar.	Pan Luzar již je členem skupiny „Cyklistická a pěší doprava“
3	Na straně 47 se mi osobně jeví cíl 10 % do roku 2025 jako malý a to v souvislosti s Národní strategií rozvoje cykl. dopravy, která má u rovinných měst stanovený cíl dělby přepravní práce 25 %. Ostrava jistě není zcela rovinná, ale Moravská Ostrava, Přívoz, centrum, Vítkovice, Ova-Jih, Svinov by mohly zvýšit cíl v průměru minimálně na 15 %.	Cíl byl změněn na toto znění: "Ztrojnásobení současného podílu cyklistické dopravy do roku 2025." Číselný údaj v procentech bude uveden podle výsledků průzkumů.
4	Na straně 48 v bodě 1) b. bych pokračoval za větou „Vyžaduje však významnou změnu v nabídce infrastruktury a služeb a v důraznějším vymáhání dodržování územního plánu a dalších územně plánovacích a rozvojových koncepcí města ze strany dohledových a kontrolních orgánů města (stavební úřady, OD MMO, ÚHA MMO).“ Viz nerealizovaná cyklistická infrastruktura v podchodu Stodolní nebo mezi ul. Vítkovická a obchodním centrem Nová Karolina. Popř. by se dal uvést i příklad mostů ul. Českobratrská a dodatečně projektovaná cyklistická stezka, byť uznávám, že v ÚP toto vedení není nakresleno.	Zamítnuto. Problém nerespektování koncepčních a strategických materiálů zmíněn v podkapitole "bariéry rozvoje dopravního systému"
5	Na straně 48 bych do bodu 2) zapracoval cíl „Realizovat dle již zpracovaných záměrů třetí dětské dopravní hřiště pro severozápadní oblast Ostravy (Poruba, Svinov, atd.).“ Třetí DDH v této oblasti umožní plnohodnotnou hlavně praktickou dopravní výuku pro žáky 3. a 5. tříd, které pro základní školy na území Ostravy v současné době hradí odbor dopravy MMO jako nadstandard k dopravní výuce žáků 4. tříd hrazenou Ministerstvem dopravy ČR prostřednictvím Krajským pracoviště BESIP pro MSK.“	doplněno opatření "podpora dopravní výchovy dětí"

6	<p>a dále cíl „Zvýšit v Ostravě počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu (dále jen PSP) se současným navýšením počtu pracovníků odbor dopravně správních činností MMO. Strážníkům Městské policie Ostrava uložit zvýšený dohled nad dodržováním PSP. Represe policie by měla být vedena proti vozidlům parkujících v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty. Toto opatření koresponduje s bodem 4) b., resp. doplňuje redukci volných parkovacích míst v centru.“</p>	<p>Doplněn podcíl: "Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel dopravního provozu (represivní opatření kombinovat se stavebními opatřeními)"  K němu doplněné opatření:  - Zvýšit počet míst s automatickým záznamem porušování pravidel silničního provozu  - Zvýšit dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména ve vztahu k vozidlům parkujících v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty.</p>
7	<p>Na straně 49 bych do bodu 3) a. doplnil. „U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla), podpora cyklistické dopravy coby plnohodnotné alternativy k individuální dopravě na krátké vzdálenosti (do cca 10 km) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie).“</p>	<p>doplněno opatření "Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)"</p>
8	<p>Na straně 49 bych bod 3) c. rozšířil „Hluk je obtěžujícím faktorem s negativním dopadem na zdraví obyvatel. K jeho redukci je potřeba výrazné redukce intenzit zvláště individuální automobilové dopravy (např. zklidnění, ochvat), snížení rychlosti (a zvýšení dohledu nad jejím dodržováním) v obytných oblastech (zavádění zón 30), aktivní podporou změny poměru dělby přepravní práce mezi IAD a cyklistickou dopravou ve prospěch cyklistů nebo využívání technických prvků (tiché povrchy, protihlukové bariéry, odhlučňené tramvajové tratě,...).“</p>	<p>Zamítnuto. Současnou formulaci považujeme za dostatečnou.</p>
9	<p>Dále bych v tabulkách, resp. v rámci všech dokumentů celého projektu Mobilita Ostrava požádal, zda by bylo možno se držet správného názvosloví. Cyklostezka, cyklotrasa, cyklopruh jsou jistě všeobecně uznávané laické termíny, ale na úrovni takovýchto dokumentů může dojít ke zmatení, zda autor textu měl na mysli stezku pro cyklisty či stezku pro chodce a cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty či pouze piktogramový koridor pro cyklisty, atd. V souvislosti s touto prosbou si u tabulek v kapitole 2.5 a 2.6 dovoluji upozornit, že cyklistické trasy nelze stavět ale pouze vyznačovat. Opatření v podobě zkvalitňování povrchu stávajících „cyklotras“ by se pak spíše mělo zaměřit na kvalitu chodníků a stezek pro chodce a cyklisty.</p>	<p>změněno z "cyklotrasy" na "cyklostezky"</p>

10	SWOT analýza oblast „individuální doprava“ a „hromadná doprava“ Pouze by mě zajímala definice „zbytečných ostrůvků“ (či jejich umístění v Ostravě) u Slabých stránek v oblastech motorové dopravy. Říkám si, jestli požadavek na odstranění „zbytečných ostrůvků“ z důvodu omezování rychlosti dopravy nejde do sporu s další slabou stránkou u individuální dopravy a cyklistické a pěší dopravy a to nedostatek bezpečnostních opatření pro zajištění dodržování rychlosti.	odstráněno
11	SWOT analýza oblast „cyklistická a pěší doprava“ Silné stránky – mezi silné stránky bych doplnil relativní rovinatost větších městských oblastí. (Moravská Ostrava + Přívoz, Ostrava-Jih+Vítkovice+Hrabová, Svinov+Polanka) tradice dojíždění na kole do velkých závodů . např. ArcelorMittal Ostrava, a.s.) a nadstandardní podpora dopravně preventivní výchovy hlavně v mateřských a na základních školách.	doplněno
12	Slabé stránky – vzhledem k tomu, že neznám detaily ani autora vyřadil/upravil bych bod „cyklotrasy vedené po na frekventovaných silnicích (viz. Sokolská)“. Za prvé cyklistická trasa je podél ul. Sokolská třída značena po stezce pro chodce a cyklisty nebo po stezce pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru. Pokud měl autor na mysli vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, pak bych bod upravil na absence vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty na krajských silnicích, resp. na přímých spojnicích mezi jednotlivými obvody. Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty na Sokolské třídě pro každodenní cyklisty a souběžně vedené cyklistické stezky pro cyklisty v Komenského sadech pro rekreační cyklisty či cyklisty obávající se jízdy po Sokolské třídě je přesná ukázka, jak by měla vypadat správná nabídka cyklistické infrastruktury.	upraveno na "Absence vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty na krajských silnicích, resp. na přímých spojnicích mezi jednotlivými obvody"
13	dále bych doplnil nepropojenost úseků cyklistické infrastruktury (stezek i vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty) skrze křižovatky. malá hustota cyklistických stojanů s možností uzamknutí rámu kola. absence bezpečných úložišť jízdních kol na autobusových a vlakových nádražích. nepovolení vjezdu cyklistů do pěších zón a nepropojenost úseků cyklistické infrastruktury (stezek) skrze křižovatky.	doplněno
14	Hrozby – dodal bych nerespektování územního plánu či rozvojových koncepcí všeobecně ze strany architektů a projektantů s důsledkem realizace např. cyklistické infrastruktury až do již realizovaného primárního stavebního záměru. neochota jak soukromých tak i veřejných investorů (jednotlivé radnice, MMO, MSK a jejich organizace) zahrnout do svých záměrů i potřeby plynoucí ze širších souvislostí dotčeného území definované např. územním plánem či rozvojovými koncepcemi a nedůsledná kontrola projektů v projekční fázi ze strany orgánů zodpovědných za rozvoj města.	doplněno bez specifikace v závorce

	Ing. Tomáš Procházka (OD MMO)	způsob vypořádání
1	-obchvat města má být dobrý (silná stránka), pro nákladní dopravu však nedostatečný (slabá stránka). Možná by stálo za to upřesnit, o jaký obchvat se jedná, jestli třeba máte na mysli D1. Ta je ale stejná pro nákladní i osobní dopravu. Jinak vězte, že Ostrava nemá obchvat žádný. Co chybí, je dokončení alespoň jednoho kvalitního městského dopravního okruhu.	odstraněno ze silných stránek, silné stránky obsahují bod "vyhovující siln. síť v Ostravě"
2	-má být komfortně vyřešení napojení města na D1 z Mariánskohorské a Rudné. To je ale jen půl pravdy. Ul. Rudná se stala přivaděčem na D1, ale ani výhledově s její kapacitou zřejmě nikdo nepohne (průtah Vítkovicemi).	ponecháno v původním znění
3	-slabá stránka –omezování rychlosti dopravy zbytečnými ostrůvky, navíc nebezpečnými pro řidiče – to je opravdu grandiózní zjištění. Když pomínu, že např. podle Národní strategie BESIP se mají budovat „zklidňující“ ostrůvky na vjezdech do obcí, tak pak ještě se dá konstatovat, že neexistuje žádný jiný způsob, jak fyzicky ochránit chodce na (dlouhém) přechodu a případně zpomalit jízdu vozidel. Domnívám se, že oproti ostrůvkům je „zpomalovací“ semafor, který navrhuje jako „příležitost“ vyloženě nevhodným způsobem použití zařízení, které má sloužit něčemu jinému a které bude učit řidiče nerespektovat jeden z mála dnes ještě snad dodržovaných principů –a to že na červenou se nejede.	ostrůvky odstraněny, semafony ponechány - viz připomínka p. Turovský - č. 11
4	-slabá stránka –bezpečnost v dopravě (při přepravě i parkování) -nezlobte se, ale to je poněkud laciné. Bezpečnost bude vždy slabou stránkou jakéhokoli pohybu, v materiálu to ale vyznívá, že jsme v Ostravě na štíru s dopravní bezpečností.	uvedená formulace vychází z výsledků ankety "Je Vám dobře v Ostravě???" Jde o subjektivní hodnocení občanů - ponecháno beze změny (neznamená to nutně, že situace v Ostravě je horší než v jiných srovnatelných městech)
5	-jako „příležitost“ uvádíte omezení možnosti příjezdu do centra. A je k tomu nějaký racionální důvod. Vyplývá to z nějakých průzkumů? To je v oblasti IAD. Mimochodem v oblasti statické dopravy uvádíte jako slabou stránku málo parkovacích míst v centru města a jeho blízkém okolí. Má být omezení vjezdu řešením problému? A podle čeho se bude určovat, komu bude vjezd povolen?	omezováním vjezdu do centra jsou myšlena nediskriminační opatření stejná pro všechny (např. cenová politika parkování)



		způsob vypořádání
1	Petr Foldyna Chcete motivovat lidi, aby jezdili kolem, či využívali MHD? V prvé řadě je nutné brát v úvahu potřeby lidí, a ne ekonomické faktory. Jsem z Hlučína, a do Ostravy dojíždím za prací. Jezdím na nepřetržitý provoz, tudíž znám situaci ráno večer, o víkendech. Je tady katastrofická situace v otázce návaznosti spojů, příměstských a DPO. Kdykoliv jedete, tak v Přívoze uvidíte ujíždět jeden spoj za druhým, buď trolejbus, nebo tramvaj, a o autobusech na Porubu ani nemluví. Platí to v obou směrech, jestliže přijede večer DPO do Hlučína, kolik autobusů ujede do vesnic o 5 minut dříve. Toto je absolutně nedotažené a zdá se mně, že taky schválně udělané. Není to jen názor můj, slyším jej od studentů, i dalších lidí. Čili návaznost spojů demotivuje lidi nechat doma auto.	zlepšení návaznosti spojů je proto definováno jako opatření
1	Bc. Lenka Bojďová (Úřad městského obvodu Ostrava-Jih) ke konceptu strategické části „Integrovaného plánu mobility Ostrava“ nemáme připomínky, jen statické dopravě tam není věnovaná, z našeho pohledu (tj. sídlištního celku), potřebná pozornost. Víme, že se jedná o velmi problematickou oblast, která je takřka neřešitelná samotným městským obvodem.	způsob vypořádání "Zajištění odstavných míst pro rezidenty" je jedním z definovaných opatření. Více bude rozvedeno v návrhové části formou aktivit.
1	Mgr. Zdeněk Harazin Navrhuji v kapitole 2.1 "Identifikace všech zúčastněných na plánu mobility, sestavení odborných skupin", v podkapitole 2.1.1 "Pracovní skupiny" a v odstavcích 3 Skupina "Individuální doprava", 4 Skupina "Stacionární doprava" a 6 Skupina "Cyklistická a pěší doprava" doplnit účastníka těchto pracovních skupin, Městskou policii Ostrava. K ostatním kapitolám konceptu nemám připomínek.	způsob vypořádání vyhověno
	Ing. Aleš Kaluža (Krajská hygienická stanice) Několik podnětů z hlediska hluku, který KHS v souvislosti s dopravou řeší:	
1	Pokud bude zpracována hluková mapa bylo by dobré kdyby byl zahrnut i noční hlukový model (od 22:00 do 06:00)	Dle zadávacích podmínek budou výpočty hlukové zátěže zpracovány: formou map hlukových pásem a výpočtových bodů na fasádách objektů chráněných venkovních staveb a výsledky budou vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům, zvláště pro denní dobu (LAeq,16h) a noční dobu (LAeq,8h).
2	Do hlukové mapy by mohly být zaneseny výpočtové body (např. před fasádou obytných objektů) u kterých by se (např. po najetí kurzorem na bod) zobrazila konkrétní hodnota hlučnosti	objednatel je požadováno předání zpracovaných dat hlukové zátěže ve formátu GIS pro snadné zavedení do informačních systémů města a následné aktualizace

3	Hluková mapa dostupná na webu např. po přihlášení oprávněným osobám – login pro KHS	objednatel je požadováno předání zpracovaných dat hlukové zátěže ve formátu GIS pro snadné zavedení do informačních systémů města a následné aktualizace
4	Bude vhodné když tato mapa bude zpracována způsobem, který bude umožňovat její průběžnou aktualizaci – např. při realizaci nové dopravní komunikace v návaznosti na nové sčítání dopravy atd	objednatel je požadováno předání zpracovaných dat hlukové zátěže ve formátu GIS pro snadné zavedení do informačních systémů města a následné aktualizace
	Ing. Libuše Humlíčková (OD MMO)	způsob vypořádání
	V části a) „Podpora zvýšení kvality HD“ se jako cíl vymezuje udržení vysokého podílu hromadné dopravy (HD) na dělbě přepravní práce. Jako opatření k dosažení tohoto cíle se uvádí:	
1	- udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce. Opatření, kterým má být dosaženo stanoveného cíle, by mělo být odlišné, od cíle samotného.	ponecháno v názvu cíle, opatření změněno na "Podpora segregace hromadné dopravy od IAD v místech, která to prostorové umožňují"
2	- atraktivní nabídka spojů (pokrytí města a okolí). Opatření si lze vyložit poměrně široce. Pokud jde o rozsah obsluhovaného území daný rozložením zastávek MHD (plošná obsluha), je možné doložit současný rozsah plošné obsluhy města rozbořem (mapovým podkladem), který byl pořízen v rámci zpracování standardů dopravní obsluhy (rok 2010). <u>U okolních měst a obcí jde i o nabídku příměstské autobusové dopravy. Pro tuto podobný rozbor zpracován nemáme.</u> Pokrytí města je možné z pohledu tohoto dokumentu považovat za dobré. Atraktivní však může být chápáno i jinak (docházková vzdálenost na zastávky MHD). Z tohoto pohledu není jednoznačně vymezeno chápání sledovaného opatření. Pokud by šlo o plošnou obsluhu, předpokládáme, že bude opětovně vyhodnoceno v rámci analytické části, zda jde o objektivně stanovené opatření, které by vedlo k vyšší spokojenosti cestujících.	Vychází z předpokladu, že poptávka je úzce spjata s nabídkou a negativní změna nabídky by mohla vést k úpadku hromadné dopravy a problémům s tím spojeným. Podrobné naplnění bude předmětem analytické a návrhové části.

3	<p>- zlepšení návaznosti spojů. Jde o obecné opatření, které platí i pro jiné systémy HD, než jen pro Ostravu. Indikátorem (způsobem hodnocení) je časová dostupnost, která má být posuzována pro vybrané cíle, a celkové zdržení cestujících. Opírá se o výsledky SWOT analýzy – oblast „Hromadná doprava“, kde jsou vypíchnuty jako slabé stránky HD nenavazující spoje a dlouhé intervaly (shrnuje jako nedostatečné služby DPO). Celá takto výsledovaná vazba je významnou kritikou současného stavu MHD, avšak velmi obecnou a proto s ní nelze souhlasit. Určitě existují oblasti a časová období dne, kdy k takovým jevům dochází. Pokud by toto platilo bezezbytku, pak nelze konstatovat, že máme funkční MHD (viz hodnocení - silné stránky), protože řada přepravních relací je založena na přestupech. Je tedy potřebné prostorové a časové vymezení problému. Předpokládáme však, že bude opětovně vyhodnoceno a vymezeno v rámci analytické části a ve smyslu závěrů pak bude opatření upřesněno.</p>	<p>Aktuální stav, i přes subjektivní kritiku respondentů, hodnotíme jako dobrý, nicméně je nutno usilovat o další zlepšování. Podrobné naplnění bude předmětem analytické a návrhové části.</p>
4	<p>- podpora taktové dopravy/zajištění adekvátní frekvence spojů. Očekávaný vývoj je, dle dokumentu, ve zvýšení nabídky v porovnání se současným stavem. <u>Toto zvýšení by mělo být prováděno na základě vyhodnocení poptávky, což v indikátorech chybí.</u></p>	<p>Nejen na základě stávající poptávky, ale také na základě potenciálu indukovaní/přilákání nových cestujících. Podrobné naplnění bude předmětem analytické a návrhové části.</p>
5	<p>Jak je uvedeno i v kapitole 1.3.6.1 „Sledování mobility“ potřebujeme pro to alespoň v 5letých cyklech větší dopravní průzkumy včetně hodnocení přepravních vztahů. Marketingová podpora HD je v rámci opatření na zlepšení mobility a dostupnosti uvedena, <u>ale potřeba sledování přepravní poptávky samostatně uvedena není</u>, i když se jedná o základní informace o chování cestujících. V této části by bylo vhodné se zaměřit zejména na úpravu víkendového taktu spojů MHD, jako podpory poklesu zájmu cestujících o tuto službu (viz i komentář ke Strategickému cíli - Podpora zvýšení kvality HD). V „Opatřeních“ chybí potřeba zkvalitnění víkendové dopravy.</p>	<p>Podrobné naplnění bude předmětem analytické a návrhové části.</p>
6	<p>- rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky). Pokud jde o tuto oblast, pak jen upřesňujeme, že jde mimo možnosti statutární město Ostrava. Železniční doprava je financována krajským úřadem.</p>	<p>bereme na vědomí</p>

7	<p>V části d) „Zlepšení dostupnosti“ je část týkající se HD a část týkající se IAD.</p> <p>V případě HD se ve vymezení tohoto cíle (strana 48 materiálu) hovoří o zlepšení v dostředném (radiálním) směru do center měst a obsluha centra - klíčový předpoklad pro fungující město. Indikátorem je časová a prostorová dostupnost. V případě Ostravy nejde jen o spojení do centra města. Vzhledem k rozdělení bydlení a pracovních příležitostí je pro město významné spojení bydliště – pracoviště a založené dopravní systémy, které toto spojení zajišťují. V minulém století to byla významná nabídka pracovních příležitostí např. v oblasti „Nové huti“. V současné době jde o rozvoj průmyslové zóny Hrabová, kde bylo vytvořeno až 7 000 pracovních míst. Celá obsluha je postavena na autobusové dopravě. Obsahově je třeba stanovené opatření rozšířit.</p>	<p>Podrobné naplnění bude předmětem analytické a návrhové části.</p>
8	<p>Zlepšení dostupnosti lze v případě HD považovat za podmnožinu strategického cíle „Podpora a zvýšení kvality HD“ se samostatným hodnocením. Už v rámci podpory HD se jako opatření vymezuje zajištění:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- atraktivní nabídka spojů (pokrytí města a okolí)</li> <li>- zajištění adekvátní frekvence spojů.</li> </ul> <p>I u těchto opatření jde tedy o zlepšení dostupnosti, protože všechno by mělo vycházet z přepravní poptávky a být zaměřeno na zlepšení dopravní dostupnosti požadovaných cílů cest.</p>	<p>Opatření považujeme za komplementární. Vycházet by se mělo nejen ze stávající poptávky, ale také na základě potenciálu indukovaní/přilákání nových cestujících.</p>
9	<p>V části a) se hovoří o zvýšení bezpečnosti cestujících v HD. Opatření je nastavováno v souvislosti s hodnocením sociálních rizik (kriminalita, chování cestujících). Cílem je podle všeho více než 50% spokojených respondentů do 5 let. Podle dotazníkového průzkumu 11% dotázaných uvedlo, že považuje za nebezpečné místo zastávky MHD, 17% se necítí bezpečně ve vozidlech MHD. Dosažení navrhovaného cíle lze považovat za příliš ambiciózní, a to jednak vzhledem k socioekonomickým podmínkám života ve města a v případě vybavení vozidel MHD kamerami i možností finančním.</p>	<p>Cíl je ambiciózní ale filozoficky správně a je nutno usilovat o jeho naplnění.</p>
10	<p>Zvýšení bezpečnosti na zastávkách ve smyslu sociálních rizik souvisí s celkovou bezpečností situací ve městě, jejíž řešení jde mimo resort dopravy. V tomto smyslu navrhované % zvýšení spokojenosti nebude zcela v dikci „dopravy“.</p>	<p>Nebude pouze v dikci "dopravy", přesto ponecháváme jako důležité a žádoucí.</p>
11	<p>Vnímání bezpečí cestujících je možné hodnotit nejen ve vztahu k sociálním rizikům (vyplývajícím z ankety). Pro zvýšení bezpečnosti cestujících ve vozidlech i na zastávkách jsou přínosem i:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prvky a opatření na komunikacích ke snížení nehodovosti, např. v tramvajovém provozu projekční prvky na komunikaci – tvarovky.</li> <li>- stavební řešení tramvajových zastávek – zábradlí (zvýšení pocitu bezpečí při oddělení prostoru zastávky a souběžně vedené komunikace s ohledem na rostoucí intenzitu IAD).</li> </ul>	<p>Zohlední se v návrhové části projektu.</p>

12	Dáváme na zvážení doplnit i tato tvrdá opatření do materiálu. C. K části Strategie bod 4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury Jako opatření je uveden v bodě c) Rozvoj přestupních terminálů. Jde o záměr města, ke kterému není co dodat. Hodnocení efektu pro cestující je postaveno na základě časové dostupnosti cílů cest. Předpokládá se „zlepšení, snížení“. Tohoto stavu bychom rádi dosáhli, ale objektivně hodnoceno bude pro nás dobrým výsledkem, když nebude docházet ke zvýšeným časovým ztrátám.	Pro vybrané relace bude dobrým výsledkem nezhoršení stavu, pro jiné lze dosáhnout zlepšení, o které je potřeba kontinuálně usilovat.
13	V předloženém dokumentu, např. v části zlepšení mobility a dostupnosti, chybí: - přístup k dopravní integraci a úloze Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS (dále ODIS), a to v oblasti součinnosti MHD a příměstské autobusové dopravy, která je neopomenutelná z hlediska obsluhy okolních měst a obcí. Železniční doprava (S-linky) je zmíněna v opatřeních pro část Zlepšení mobility a dostupnosti - Podpora a zvýšení kvality HD. - koncepce tarifní politiky v rámci ODIS, tj. městské případně regionální. Z hlediska dojížděky z a do Ostravy jde o významný prvek ovlivňování chování cestujících.	Do dokumentu byla doplněna samostatná podkapitola "ODIS". Dále bylo doplněno opatření "Rozvoj integrovaného dopravního systému".
14	V rámci rozvoje a budování ODIS úzce spolupracujeme se společností Koordinátor ODIS s.r.o. a Krajským úřadem Moravskoslezského kraje. Složitě se hledají průniky názorů na řešení dopravní integrace městské a příměstské dopravy zejména ve vazbě na dopravní terminály a jejich úlohu v celém systému dopravní obsluhy (nap. vždy a všechny linky příměstské dopravy navázat na MHD atd.). Jde o téma, které by mělo být v předloženém dokumentu rovněž alespoň zmíněno.	Do dokumentu byla doplněna samostatná podkapitola "ODIS". Dále bylo doplněno opatření "Rozvoj integrovaného dopravního systému".
Ing.Martin Chovanec (DPO)		způsob vypořádání
1	- Ve SWOT analýze prosím o doplnění slabých stránek v oblasti Veřejná doprava o „Preference veřejné dopravy aktivní i pasivní“.	Je řešeno opatřením "Preference vozidel městské hromadné dopravy".
2	- V konceptu, b.2.4.2 Vize a strategické cíle, odst. 4)c. prosím o doplnění bodu Rozvoj přestupních terminálů o „a uzlů“, který by zahrnoval umístění uzlových bodů městské veřejné dopravy.	doplněno a přesunuto pod podcíl zlepšení dostupnosti (bod1)
3	- V konceptu, b.2.5 Opatření, odst.1), část podpora a zvýšení kvality HD, prosím o doplnění „Vymezení základního prostoru - koridorů (linií) a uzlových bodů v intravilánu města určených pro veřejnou dopravu“, a dále v odst.3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí, část podpora bezbariérovosti, Bezbariérovost, o „sdružené zastávky“	bude podrobněji řešeno v analytické a návrhové části
4	- V konceptu, b.2.6 Indikátory, odst.1) Zlepšení mobility a dostupnosti, část Podpora a zvýšení kvality HD, Marketingová a fin.podpora, v cílové hodnotě/stavu, prosím o doplnění „v závislosti na inflaci a růstu města“	doplněno

5	- V konceptu, b.2.6 Indikátory, odst.3) Zvýšení kvality života, část Minimalizace hluku z dopravy, prosím doplnění o „protihluková opatření v provozu městské kolejové i autobusové dopravy“	doplněno opatření "odhlučnění MHD"
	Ing. Ladislav Menšík (OD MMO)	způsob vypořádání
	připomínky OD k části životní prostředí:	
1	vytvoření systému rychlého vlakového spojení s okolními aglomeracemi	řešeno opatřením "Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, vlakotramvaj)"
2	uplatnění systému lehké kolejové dopravy s napojením do kolejové sítě tramvajové dráhy v Ostravě	řešeno opatřením "Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky, vlakotramvaj)"
	Martin Krejčí, cyklokoordinátor města Ostravy	způsob vypořádání
1	Doporučuji velmi silně redukovat nebo upravit část týkající se nadnárodního a národního rámce – využitelnost pro praktickou aplikaci plánu mobility v Ostravě se jeví jako velmi nepravděpodobná, jedná se často o citace převzatých pramenů bez vysvětlujícího pojitka na konkrétní podmínky města.	Provedena částečná úprava (vypuštěné nesouvisající body). Popis nadnárodního a národního rámce je nutnou součástí dokumentu dle zadávací dokumentace.
2	Dále požaduji konkrétní vysvětlení nebo úpravu negativní poznámky na straně 36 ve vztahu ke skutečnosti, že Ostrava získala v letošním roce cenu za cyklistickou infrastrukturu a též úpravu některých odrážek přílohy 1 – tyto věci byly dle mého názoru nekriticky zpracovatelem převzaty z diskuzí nebo dotazníků a není zde patrna zpětná vazba a abstrakce	Příslušný odstavec byl přeformulován na toto znění: "Negativně vnímaným jevem je soutěžení o cenu místo kvality ve veřejném obstarávání, důsledkem čeho je často nepromyšlenost řešení nebo „absence zdravého rozumu“ v plánovacím procesu. (jako příklad lze uvést např. zanedbání potřeb cyklistické dopravy při rekonstrukci Svinovských mostů)."
3	- str. 4, kap. 1.1.1.2 – ...akční plán navrhuje opatření, která...měla být zahájena do roku 2012... v kontextu roku 2014 není jasné, co konkrétního vyplývá pro město Ostravu, když měla být opatření zahájena před dvěma lety – obecně i celá kapitola 1.1.1. nenaznačuje konkrétní dopad na podmínky Ostravy, doporučuji buď redukovat na nezbytné minimum nebo doplnit o vztahné informace, vysvětlující, proč mají tyto dokumenty pro město význam	Rešerše dokumentu je součástí zadání. Jde o evropský dokument, národní dokumenty členských zemí by s ním měly být v souladu
4	-str.8 – příklad kap. železniční doprava – není zřejmé, jaký vztah k městu Ostrava má např. kolejové napojení letiště Ruzyně či proč připravovat podmínky pro kvalitní napojení krajů na železniční síť (copak Ostrava a okolí není napojena?) – doporučuji tabulku str. 7-10 zestručnit a zaměřit na problémy Ostravy a okolí, v opačném případě může ve čtenáři vzniknout dojem, že je dokument v zájmu kvantity rozšířen o nicneříkající citace cizích zdrojů bez přidané hodnoty pro vlastní město.	Jde dokument na národní úrovni - jeho rešerše je součástí zadání.

5	- tab. str. 11 a 12 dtto – zvážit, zda je opravdu nutná citace všech cílů, z nichž řada se pravděpodobně mobility města vůbec netýká (např. není zřejmé, jak může město ovlivnit bezpečnost leteckého provozu, apod.)	Jde o přehled cílů dokumentu na národní úrovni - jeho rešerše je součástí zadání
6	- str. 14-15 dtto – prosím o vysvětlení, např. proč má pro městskou mobilitu význam odrážka 25) nebo 30)? Je nutné si uvědomit, že pokud bude město veřejně uvádět na svých stránkách dokument, sestavený z obdobných obecností, může být příslušný odbor magistrátu případně v médiích vystaven neadekvátním reakcím ve vztahu k řízení plánu a vynakládání peněz. Možná je velmi pravděpodobné, že materiály obdobného typu vůbec nikdo nečte, tím spíše média lačnicí po senzácích, ale je před volbami, a víte, jak je situace v Ostravě rozhádaná a nerad bych, aby se tento materiál obrátil proti objednateli nebo dokonce zpracovateli.	vypuštěny odrážky 25), 30), 31)
7	- str. 16 a 17 – doporučeno zvážit vypuštění některých odrážek, nebo zdůvodnit nutnost popisu vztahu rozvojové oblasti Beskydy - např. ochrana ložiska černého uhlí Frenštát pro budoucí generace k mobilitě města Ostravy	vypuštěna Specifická oblast Beskydy
8	- str. 21, 22 – doporučeno vybrat ze ZUR opět pouze ta témata, která mají vztah k mobilitě (např. v odrážce 7 je obtížně k mobilitě vysvětlitelná potřeba podpory rozvoje systémů odvádění a čištění odpadních vod)	vypuštěny odrážky 4., 14., 15., 16, 16a
9	- str. 36 – žádám o vysvětlení nepromyšlenosti řešení a absence zdravého rozumu (zmiňováno ve spojitosti s plánováním cyklostezek) – trvám buď na uvedení konkrétního příkladu nebo o vyškrtnutí celé věty bez kontextu, není zřejmo, kde byly konkrétně zneužity finanční prostředky na cyklistickou dopravu. Jedná se pravděpodobně o převzetí názoru z projednání bez podložení fakty.	duplicita s připomínkou č. 2 - viz vypořádání připomínky č. 2
10	- str. 49 a 52, 55, zvážit doplnění statické nebo kombinované dopravy o systém Bike And Go a Bike And Ride	doplněno B+G, B+R
11	- str. 2 přílohy 1 slabé stránky – chybí vysvětlení pojmu zbytečné a nebezpečné ostrůvky v komunikacích jako slabou stránku – domnívám se, že to do tohoto materiálu nepatří, rovněž formulace “propojení Poruby s centrem města” neevokuje slabou stránku – vhodné změnit formulaci	obě položky odstraněny
12	- str. 2 přílohy 1 příležitosti – zde se opakuje dvakrát napojení na dálniční síť Polska	odstraněno
13	- str. 2 přílohy 1 hrozby – nejasná formulace “snížení bezpečnosti přepravy dalšími omezujícími opatřeními”, “tvorba zbytečných dopravních bariér”	odstraněno
14	- str. 2 této přílohy obecně – není jasné, jak mají na individuální automobilovou dopravu vliv podněty z oblasti bariér, např. formulace o liknavosti projektantů, stavebních a technických dozorů působí nepatříčně	položka odstraněna z hrozeb IAD, ponechána u pěší dopravy

15	- str. 3 přílohy 1 – opakují se bez souvislostí některé formulace ze str. 2 např. o špatném napojení Opavska, což v případě např. Kyjovic nebo Hati je neopodstatněné, dtto “úvaha” o ostrůvcích, snížení bezpečnosti přepravy omezujícími opatřeními	"špatné napojení" - upraveno, "ostrůvky" - odstraněno, "snížení bezpečnosti omezujícími opatřeními" - odstraněno
16	- str. 3 přílohy 1 – není jasné, proč by se v Ostravě mělo budovat metro,	přepsáno dle předchozí připomínky p. Dvořáka (KODIS) - připomínka č. 25
17	- str. 4 přílohy 1 – slabé stránky- vedení cyklotrasy po Sokolské třídě – jedná se o integrující opatření ve shodě s Národní strategií cyklistické dopravy, není zřejmé, proč by to mělo být slabou stránkou, opět “snížení bezpečnosti přepravy omezujícími opatřeními”	upraveno - viz p. Laža - připomínka č. 12
18	- str. 4 přílohy 1 – vysvětlit, proč je znečištění ovzduší slabou stránkou i hrozbou zároveň	ponecháno u slabých stránek, odstraněno u hrozeb
19	- str. 5 přílohy 1 – bezpečnost v přepravě nemá vztah ke statické dopravě	upraveno - "bezpečnost (krádeže, poškození apod.)"
20	- str. 6 přílohy 1 – opakující se slabé stránky – útlum průmyslu a těžby uhlí na Karvinsku, kriminalita – ta je opět pod slabými stránkami i hrozbami, apod.	těžba uhlí - duplicita odstraněna, kriminalita - ponecháno - současná situace vnímána negativně, při zhoršení soc. situace obyvatel riziko zhoršení stávajícího stavu
	Leo Luzar	způsob vypořádání
1	str. 5 - Bezplatná MHD zkušenosti z ČR a světa ???	bude podrobněji uvedeno v analytické části
2	str. 6 - "Více se používají městské elektromobily" - Víze 203x bez nových zdrojů el energie je výroba baterii podstatně ekologicky nevhodná oproti klasickým palivům	citace nadřazeného materiálu
3	str. 6 - "Vyrábí se automobily s novými druhy pohonů a tzv. inteligentní auta." - Zatím v ne atraktivních cenách vůči klasickým vozům.	citace nadřazeného materiálu
4	str. 6 - "Ekonomika a společnost se transformuje postupně a plynule, nedochází proto k výrazným krizím. Vyšší cena a nové způsoby dopravy změnil významně složení dopravních proudů ve městech a městských regionech. Suburbanizace příměstských regionů se liší podle atraktivity území, kde jedním z významných faktorů výběru lokality se postupně stává kvalitní dopravní napojení s narůstajícím důrazem na vzrůstající potřebu kvalitního napojení hromadnou dopravou." - Pouze víze odtržené od ekonomicko politické reality světa!	citace nadřazeného materiálu
5	str. 10 - "IT technologie nahradí některé typy cest (práce z domova, videokonference)" - Pouze zbožné přání prodejců IT lidé se stávají paradoxně více konzervativní čím více "techniky je okolo"	citace nadřazeného materiálu
6	str. 15 - "Vytvářet podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, související a podmiňující změny v území vyvolané průmyslovými zónami Mošnov a Nošovice." - Doplnit o nové PZ dle MS kraje	citace nadřazeného materiálu
7	str. 16 - "Vytvářet podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, související a podmiňující změny v území vyvolané průmyslovými zónami Mošnov a Nošovice." - Doplnit o nové PZ dle MS kraje	citace nadřazeného materiálu



8	str. 17 - "ochranu ložiska kvalitního černého uhlí Frenštát jako rezervy pro případné využití budoucími generacemi v souladu s potřebami udržitelného rozvoje území," - Dat až jako poslední bod	citace nadřazeného materiálu
9	str. 18 - "vytvářet územní podmínky pro regeneraci sídel, zejména pro přestavbu zastavěného území," - Doplnit , zmenšení sídelních celků v souvislosti s úbytkem obyvatel.	citace nadřazeného materiálu
10	str. 20 - "Strategické cíle na národní úrovni" - Zavést zákonné pojištění cyklodopravy rozšiřitelné na havarijní pojištění kol adekvátně automobilům. Zavést jednotnou databázi zřízených kol v ČR	není předmětem projektu
11	str. 21 - "6. Regulace extenzivního rozvoje sídel včetně vzniku nových suburbánních zón, efektivní využívání zastavěného území, preference rekonstrukce nevyužívaných ploch a areálů před výstavbou ve volné krajině." - Program omezení velikosti sídel z důvodu úbytku obyvatel vymezení oblasti s zřetělováním zástavby.	není předmětem projektu, jde o věc územního plánu
12	str. 27 - "2) KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY" - Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury musí brát při přípravě propojení všech dílčích cílů. Viz. Nový most pro auto-vlak ihned realizován i jako pochuzi a cyklo i bez aktuální návaznosti	přidán podcíl "Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy" a opatření "Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů" a "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"
13	str. 29 - "1.3.2 Generální dopravní plán města Ostravy (GDP)" - Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury musí brát při přípravě propojení všech dílčích cílů. Viz. Nový most pro auto-vlak ihned realizován i jako pochuzi a cyklo i bez aktuální návaznosti	přidán podcíl "Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy" a opatření "Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů" a "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"
14	str. 29 - "Cílem bylo vytvoření "sociálně a ekonomicky únosné městské dopravy", v jejímž středu pozornosti bude občan se svými požadavky na její funkčnost, bezpečnost a mobilitu. Bylo však nutno předpokládat, že se v praxi nepodaří z různých důvodů zajistit dosažení stanovených cílů." - Bezplatná MHD	O bezplatné MHD bude podrobněji pojednáno v analytické části.
15	str. 29 - "1. Dopravní plánování" - Do dopravního plánování vrátit zdravý rozum a myšlení v souvislostech !!!	přidán podcíl "Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy" a opatření "Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů" a "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"

16	str. 30 - "5. Podpora cyklistické dopravy" - Jakákoliv rekonstrukce komunikace hodnocena z hlediska budoucího rozvoje cyklo dopravy!	přidán podcíl "Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy" a opatření "Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů" a "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"
17	str. 32 - "1.3.3 Koncepce cyklistické dopravy v Ostravě" - Vložit samostatnou kapitolu In-line bruslaři s vytyčením společných a individuálních tras.	Bruslař je z pohledu legislativy je chodec.
18	str. 32 - "Základními pilíři návrhu jsou následující zásady:" - Zodpovědnost dopravního projektanta za dodržení těchto cílů	přidán podcíl "Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy" a opatření "Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů" a "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"
19	str. 32 - "zjistit finanční náročnost celkového řešení páteřní cyklistické sítě na území města," - Nebudovat nejkvalitnější = nejdražší. Více využívat pouze zpevněných stezek místo dlažby a asfaltu a tím eliminovat bezpečnostní riziko in-line bruslaři a cyklisté na úzké stezce.	přidán podcíl "Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy" a opatření "Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů" a "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"
20	str. 32 - "- zajistit provázanost navrženého řešení s připravovanými, plánovanými a výhledovými dopravními, případně jinými stavbami v území," - ...a zveřejnit ty kteří doposud tak nepostupovali ;-)	Zamítnuto
21	str. 33 - "- navrhnout na základě určení priorit dostavby páteřní sítě etapizaci sítě s reálným pohledem vzhledem k množství možných finančních prostředků." - Opět vrátit zdravý rozum do projektování viz: Nebudovat nejkvalitnější = nejdražší. Více využívat pouze zpevněných stezek místo dlažby a asfaltu a tím eliminovat bezpečnostní riziko in-line bruslaři a cyklisté na úzké stezce.	Bude řešeno v návrhové části.
22	str. 33 - "Shrnutí strategie:" - Garance města za pojištění kol uzamčených v určených místech	Není úkolem města ani řešeného projektu.
	Petr Macejka (UDIMO)	způsob vypořádání
1	1, Kapitola 1.1.2.3 není dostatečně konkrétní. Neshrnuje všechny záměry, které se dotýkají Ostravy. Místo toho jsou reprodukovány pouze obecné republikové priority.	doplněno
2	2, Chybí hodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy a dopady na město Ostravu	doplněno
3	3, Chybí hodnocení DSS II a její dopady na město Ostravu vč. konkrétních staveb. Kapitola 1.1.2.2. je nedostatečná a velmi obecná.	doplněno

4	4, Chybí hodnocení Nového pojetí dálniční sítě a jeho dopady na město Ostravu vč. konkrétních staveb.	doplněno
5	5, Chybí hodnocení Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy a jeho dopady na město Ostravu.	doplněno
6	6, Kapitola 1.1.3.1 Chybí zpracování rozvojových os a oblastí a záměrů v území dotýkajících se města Ostravy.	doplněno
7	7, Kapitola 1.1.3.2 Chybí zpracování rozvojových os a oblastí a záměrů v území dotýkajících se města Ostravy např. změna obsluhy v oblasti Porubky apod.	doplněno
8	8, Kapitola 1.1.3.3 Chybí zpracování zatřídění sítě a záměrů v území dotýkajících se města Ostravy.	doplněno
9	9, Kapitola 1.1.3.4 Chybí zpracování zatřídění sítě a rozvojových záměrů v území dotýkajících se města Ostravy.	doplněno
10	10, V návrhu strategické části není dostatečně řešena otázka "návrh procesů plánování, sledování a řízení mobility města, stanovení odpovědnosti" dle zadání. Mimo stanovení kompetencí jednotlivých zúčastněných stran, jejich úlohy a procesy mezi nimi je konstatována náplň práce odboru dopravy. Není řešena vazba na odbor územního plánování a jiné odbory a organizace. Nejsou řešeny otázky kompetencí investic do výstavby, údržby ani propagace a prezentace. Toto stanovení vnitřní i vnější organizace procesů zajišťování mobility osob je stěžejní částí strategické části.	doplněno, další zpřesnění a doplnění bude uvedeno v návrhové části
11	11, Cíl 1d není platný pro Ostravu. Jedná se o polycentrický urbanistický celek, a doprava do centra není jedinou stěžejní záležitostí města Ostravy. Do poručujeme cíl upravit potřebám města Ostravy.	přeformulováno
12	12, Cíl 2b přesahuje návrhové období dle zadání je to max. 30 let. (2015 + 30 = 2045)	cíl je převzatý z cílů evropské komise, proto považujeme za akceptovatelné
13	13, Cíl 3a neobsahuje cíl ale popis negativních vlivů dopravy, doporučujeme přeformulovat, aby byl zřejmí cíl.	Popis považujeme za adekvátní
14	14, Cíl 3b Doporučujeme cíl konkretizovat, z cíle není zřejmé co vlastně bude propagováno. Je to restrikce ploch individuálního bydlení nebo lepší dopravní infrastruktura udržitelných druhů dopravy?...	Podcíl "Inteligentní urbanismus a dopravní plánování ke snižování vynucené mobility" upraven na "Inteligentní urbanismus a dopravní plánování ke snižování vynucené automobilové mobility" Navazující formulaci opatření považujeme pro tuto fázi za dostatečnou (preference koncentrované zástavby s možností obsluhy hromadnou dopravou; utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility)

15	15, Název cíle 15c je nesplňuje očekávání. Nemělo by být cílem minimalizovat negativní dopady hluku na obyvatelstvo případně přírodu, než se snažit snižovat hluk produkovaný dopravou?	přeformulováno na "Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele" (viz str. 67)
16	16, Je cílem mít všechny veřejné budovy a zastávky bezbariérové nebo je cílem vytvářet podmínky pro bezbariérové řešení zastávek a veřejných budov, které budou dále naplňovány aktivitami? Nemělo by být cílem vytvářet bezbariérové ucelené trasy místo bodových bezbariérových míst? Toto by mělo být v korelaci s generelem bezbariérových tras, případně návrhovou částí, která má tyto bezbariérové trasy obsahovat dle zadání.	doplněno
17	17, Opatření Carsharing by nemělo být rozvíjeno strategickým cílem spolujízda, jelikož tyto termíny jsou významově dosti vzdálené.	přeformulováno na sdílení vozidel
18	18, Výstavba nových cyklotras tj. orientačního značení je nevhodné opatření k rozvoji. Toto opatření neřeší aktuální problémy města Ostravy.	Nesouhlasíme, je v souladu s koncepcí rozvoje cyklistické dopravy
19	19, Zkvalitnění stávajících cyklotras je pojem, který nám nahání hrůzu. Prosím o změnu formulace opatření či vypuštění, jelikož je opatření duplicitní s opatřením Propojení cílů bezpečnými a ATRAKTIVNÍMI cestami pro cyklisty a pěší.	přeformulováno na "Zkvalitňování stávajících cyklostezek"
20	20, V opatření Propojení cílů bezpečnými a atraktivními cestami pro cyklisty a pěší prosím o vysvětlení co znamená pojem cesty. Pojem je zavádějící.	přeformulováno na "trasami"
21	21, Jak souvisí omezení heren a kasin s dopravou? Opatření by nemělo být v rámci PUMM navrhováno.	Herny a kasina „generují“ nebo přitahují i „pochybné existence“ i v blízkosti zastávek či terminálů HD, což je nežádoucí
22	22, U Opatření týkajících se ekologizace dopravy prosím o změnu formulace vozidel na vozidel veřejné dopravy, pokud se opatření týkají pouze veřejné dopravy.	upraveno dle návrhu
23	23, Jak chce plán mobility zamezit vylidňování cenných lokalit a úpadku drobných obchůdků. Prosím o přeformulování opatření, aby bylo zřejmé navázání na téma doprava/mobilita.	Vyváženým přístupem k řešení dopravy v dané lokalitě - doplněno do opatření.
24	24, Opravdu chce Ostrava redukovat počet parkovacích míst cílem: Opatření redukce parkovacích míst pro cílovou dopravu? Je tím myšleno přesun parkovacích kapacit na záchytná parkoviště? A to i v oblastech jako je Hlavní třída, ÚMOB jih apod.?	doplněno „ve vybraných lokalitách“
25	25, Co je myšleno opatřením Zajištění parkovacích míst pro rezidenty? Není vhodnější použít termín odstavná místa?	přeformulováno na "Zajištění odstavných míst pro rezidenty"
26	26, Proč není opatření Informační podpora pro cestující také zajišťována průzkumem, když ostatní opatření typu Zajištění komfortu cestujících jsou průzkumem zajišťována?	doplněno
27	27, Proč jsou hodnoceny v indikátoru opatření Zlepšení návaznosti spojů pouze vybrané cíle a ne celkové zdržení cestujících případně celková hodnota SKIM matice modelu veřejné dopravy?	doplněno

28	28, Proč opatření obsahují rozvoj kolejové příměstské dopravy, když město Ostrava buduje nové terminály autobusové dopravy. Nemělo by být směřováno nějaké opatření na příměstskou dopravu celkem, případně i na PAD?	Není v rozporu s rozvojem terminálů
29	29, Jak orientační dopravní značení přispěje k vyššímu užívání cyklistické dopravy pro obyvatele, kteří Ostravu znají? Opatření Výstavba nových cyklotras a jejich propojování?	změněno na "Dostavba páteřních cyklostezek (zejména ve vztahu k centru města) a vzájemné propojování cyklotras"
30	30, Dle opatření Zkvalitnění stávajících cyklotras je uvažováno s 10% cyklotras bez odpovídajícího povrchu. K čemu takové cyklotrasy jsou?	Jde o zlepšení stávajícího stavu. 100 % kvalitních povrchů je zřejmě nereálné i vzhledem k potřebě údržby a obnovy.
31	31, Indikátor Počet izolovaných cyklotras neodpovídá vytýčenému cíli Propojení cílů bezpečnými a atraktivními cestami pro pěší a cyklisty, jelikož vůbec nehodnotí propojení zdrojů a cílů cest jak je vytýčeno v opatření.	Jako izolovaná trasa je zde vnímána i ta, která nepropojuje zdroj a cíl
32	32, V indikátoru Počet podpůrných prvků pro cyklodopravu předpokládá PUMM passport všech cyklostojanů ve městě pro zajištění informační báze roku 2014?	Passport cyklostojanů není předmětem zadání projektu "Integrovaný plán mobility Ostrava". Bude se vycházet ze statistiky MMO.
33	33, Indikátor pro carsharing je zcestný, nejedná se o systém spolujízdy.	přeformulováno na sdílení vozidel
34	34, Kdo bude naplňovat indikátor počet realizovaných cest v systému carpooling?	Organizátor carpoolingových služeb
35	35, Z indikátoru dopravní dostupnost není zřejmé co bude vlastně hodnoceno.	upraveno na "dopravní dostupnost (časová a prostorová dostupnost)"
36	36, Z indikátoru plynulost dopravy není zřejmé jak bude plynulost hodnocena.	upraveno na "plynulost dopravy (prům. rychlost, úroveň kvality dopravy)"
37	37, Opatření bezpečné přechody je sledováno i indikátorem cyklistů, doporučujeme rozdělit indikátor na 2 jeden pro chodce a druhý pro cyklisty.	Z našeho pohledu není nutné měnit
38	38, Indikátor hustota osídlení by měl být vztažen k ploše zastavěného či zastavitelného území města.	doplněno dle návrhu
39	39, Pro hodnocení bezbariérových nástupišť je vhodnějším indikátorem počet odbavených cestujících na bezbariérových nástupních hranách. Tento indikátor vytváří větší tlak na realizaci více zatížených nástupních hran a tím vyšší přínos pro uživatele.	doplněno
40	40, Opatření rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů nelze hodnotit indikátorem ÚKD jelikož ten je vždy vypočítáván na statický cyklus SSZ.	Změněno na zdržení
41	41, Jaké aktivity se předpokládají teoreticky pro opatření Podpora navigačních systémů? Jak na nich bude město Ostrava participovat?	Např. rozšíření navigačního systému, participace - spolufinancování

42	42, Opatření eliminace "zbytné dopravy" kontrolované indikátorem podíl tranzitní dopravy není vhodné zejména ve vztahu tranzitní dopravy i na D1 v systému TEN- T, nebo je záměrem omezovat dopravu na nadřazené silniční síti? Prosíme o přeformulování indikátoru případně i opatření.	doplňo "(mimo nadřazené síť komunikací typu D, R, TEN-T)"
43	43, Jaký cíl má globální vytváření podmínek pro parkování rezidentů tj. zdrojů dopravy a ne cílů dopravy? Jaký vztah mají tyto opatření k zajištění mobility? Jak bude zajištěn dohled nad nedostatečnou dopravní nabídkou viz. ulice Reální atp.? Opatření a indikátory Efektivní parkovací politika jsou teoreticky správné, prakticky však komplikovaně realizovatelné.	Parkování v rezidenčních zónách je uživateli (rezidenty) vnímáno jako problematické z důvodu nedostatku ploch k odstavení vozidla. Vyřešení tohoto problému přispěje ke zvýšení kvality života. Zároveň je potřeba umožnit krátkodobé parkování pro vozidla řemeslníků a firem poskytujících rezidentům služby. Komplikovanost řešení není důvodem k rezignaci na řešení. Opatření "Redukce parkovacích míst pro cílovou dopravu..." přeformulováno na "Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách".
Markéta Nowaková		způsob vypořádání
1	1. jak bylo na jednání sděleno školitelé, populace Ostravy rok od roku klesá. V tomto kontextu nerozumím, proč stále větší počet volných ploch - luk, orné půdy - je vytyčováno pro zástavbu. Za dobu mého života v Hrabové došlo k markantnímu úbytku těchto volných prostranství a nutno říci, že je to smutný pohled. Proč se má každý kousek volné plochy ve městě nutně zastavět? proč například není daná plocha přeměněna na park - lesopark nebo ponechána jako orná půda či louka? Takových oblasti konkrétně v Hrabové je pod číslem B2.... dosti, celkově o celé Ostravě nemluvě. V rámci projektu mobilita města Ostravy jsem se dočetla, že jednou z priorit v rámci EU a potažmo ČR je i zpomalit pokračující zástavbu volných ploch a zajistit prostupnost krajiny - zde se mi územní plán Ostravy a plán EU poněkud rozchází.	připomínka reaguje na informace podané na školení k územnímu plánu pořádaného mimo projekt "Integrovaný plán mobility Ostrava" - byla předána Útvaru hlavního architekta

2	<p>2. V33 - tzv.Halda na hranici Hrabová, Hrabůvka - je tu odjakživa, co já pamatuji. Ač jistě nešlechtila okolí, nyní se jedná o plochu několika desítek hektarů, která je porostlá již vzrostlými stromy a keři. Ja znám, zeleně v našem Městě není nikdy dost a funguje jako přirozená protihluková a protiprašná bariéra. Nevím tedy, proč tuto oblast věnovat opětovně zástavbě namísto úpravy např.městského lesoparku? Zde vycházím z informace od školitelů kteří nám sdělili, že po dokončení využívání hald budou tyto přeměněny pro místa pro zástavbu. V případě vykáčení stromů by v části Hrabová Šídlovec zcela jistě došlo ke vzestupu hluchnosti z přilehlých průmyslových oblastí / Vítkovice, Accelor Mittal / a rovněž z vyššího využívání přístupových komunikací, které přes Hrabovou vedou. Opravdu netoužíme pro těchto libůstkách, což předpokládám je zcela pochopitelné. Nikdo z nás nechce poslouchat projíždějící auta pod okny.. Věřím tomu, že novou zástavbou by se zhoršilo životní prostředí v našem obvodě, které již tak je exponováno / Mittal, rychlostní komunikace na FM, vysoká zátěž automobil.dopravou přes vlastní obec, kdy se kamiony vyhýbají mýtnému a jezdí po silnicích II.třídy, tedy centrem Hrabové, stále více povolovaný tzv.lehký průmysl v obytných zónách /.</p>	<p>připomínka reaguje na informace podané na školení k územnímu plánu pořádaného mimo projekt "Integrovaný plán mobility Ostrava" - byla předána Útvaru hlavního architekta</p>
3	<p>. Tzv.lehký průmysl v obytných zonách - ač školitelé krásně popsán během školení, jak nesmí docházet k rušení obytných zón, atd... bohužel usím z vlastní zkušenosti konstatovat, že takto to opravdu nefunguje. V Hrabové je linie pozemků kolem Ostravice, kde je tento tzv.lehký průmysl koncentrován. Vzhedem k faktu, že v blízkosti jedné z těchto zón bydlím, mohu konstatovat, že noční hluk např.přibližně překládaných kovových materiálů není nikterak příjemný a je problém spát při otevřeném okně. Již jsem tento problém řešila s naším obecním úřadem,, který mi je sdělil, že si mohu nechat udělat hlukovou studii - to bych ráda, ale vzhedem k faktu, že hluk z těchto oblastí není každodenní, lze to jen stěží naplánovat. Tyto průmyslové zóny jistě není problém vymezit do průmyslových zón či brownfieldů, kterých v našem městě je víc než dost.</p>	<p>připomínka reaguje na informace podané na školení k územnímu plánu pořádaného mimo projekt "Integrovaný plán mobility Ostrava" - byla předána Útvaru hlavního architekta</p>
4	<p>Celkově mám z územního plánu dojem, že tu není pro občany, ale pro investory a developery, kterým je zcela jedno, jak krajinu zdevastují, neb zde jistě nebydlí. JAK jsem pochopila ze školení pro zaměstnance stavebních úřadů, existují v rámci tohoto územního plánu možnosti, jak může stavební úřad stavby či průmysl korigovat, ale opakovaně bylo sděleno, že je to jen za předpokladu, že zaměstnanci úřadu budou ochotni se těmto rozporuplným záležitostem v rámci svých kompetencí věnovat a budou využívat plně svých možností co se týče regulace výstavby či využití ploch. Myslím, že by to měla být jejich povinnost, ne volba.</p>	<p>připomínka reaguje na informace podané na školení k územnímu plánu pořádaného mimo projekt "Integrovaný plán mobility Ostrava" - byla předána Útvaru hlavního architekta</p>

	Ing. Pavel Valerián, Ph.D. (OOŽP MMO)	způsob vypořádání
1	str. 27 – kapitola 2): V textu nahradit zkratku UPIMO zkratkou UPO, neboť Územní plán Ostravy, vydaný jako opatření obecné povahy č.j. SMO/192049/14/ÚHA/Slo, nabylo účinnosti dne 6.6.2014. ☒	upraveno na "UPO"
2	str. 28-29: dtto	upraveno na "UPO"
3	str. 36 – druhý odstavec shora „Dopady na životní prostředí...“: V kontextu v odstavci uváděných analýz je vhodné připomenout také studii „Stanovení podílu produkce emisí z automobilové dopravy vůči ostatním zdrojům znečištění ovzduší na území ostravské aglomerace, vypracované v prosinci 2012 CDV Brno a společností E-Expert, spol. s r.o. Tato práce předložila základní představu o podílu emisí z dopravy ve vztahu k ostatním zdrojům znečištění ovzduší při výskytu smogových situací. Může být využita pro různé koncepční projekty (např. inteligentní systém řízení dopravy). Práce je dostupná na webu města v sekci Dýchám pro Ostravu.	do daného odstavce byla doplněna informace o předmětné studii
	Mgr. Jan Beneš (KHS MSK)	způsob vypořádání
1	- přihlédnout k dokumentacím SEA a jejich připomínkám	bude zohledněno v návrhové části
2	- zajistit soulad s Územním plánem města Ostravy	bude podrobněji řešeno v návrhové části
3	- respektovat rekreační a klidové zóny	byl přidán podcíl "Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy" a k němu opatření: - "sledování rozsahu klidových zón" - "podpora výsadby ochranné zeleně"
4	- oslovit správce silnic (Ostravské komunikace, Správa silnic MSK, ŘSD), zda-li již nemají zpracovány nějaké hlukové studie, ze kterých by se dalo čerpat	ohledně rozsahu a míry detailu zpracování hlukové studie jsme vázáni zadávací dokumentací
5	- z hlediska ovzduší preferovat nízkoe emisní dopravu a vytvořit vhodné podmínky (cyklotrasy, trolejbusy, elektrovozidla, carsharing?)	podpora pro cyklo dopravu, ekologické vozidla a carsharing se odráží v podcílech a jejich opatřeních
7	- podporovat výsadbu ochranné zeleně	byl přidán podcíl "Ochrana klidových zón před vlivem intenzivní dopravy" a k němu opatření: - "sledování rozsahu klidových zón" - "podpora výsadby ochranné zeleně"
8	- vytvořit dostatek parkovacích míst (zejména v centru města Ostravy) a podporovat plynulost dopravy, aby nedocházelo ke zbytečnému kroužení automobilů, které má za následek vyšší produkci emisí výfukových plynů	pokryto opatřením "podpora navigačních systémů, systému P+R, K+R, B+R, B+G" a "zajištění odstavných míst pro rezidenty"



VYSLOUŽIL ARCHITEKTI		
1	V návrhu postrádáme konkrétnější prolnutí dopravní koncepce s utvářením městského a především veřejného prostoru. Doprava je neoddelitelnou součástí města a tudíž by měly být ve strategickém plánu uvedeny základní principy propojení dopravy s veřejným prostorem, priority organizace dopravy i samotného veřejného prostoru.	bude respektováno v návrhové části
Navrhujeme tedy začlenění těchto strategických cílů:		
2	1.) vymezit centrální území – myšleno živé, zastavěné, či jinak atraktivní a zřetelně určit priority v těchto územích v tomto pořadí: chodec → cyklista → MHD → automobilová doprava	bude respektováno v návrhové části
3	2.) v centrálním území zajistit maximální prostupnost všemi směry, umožnit rozředění dopravy do více proudů (třeba pomalejších), oproti stávajícímu regulování a preferování vybraných tras, což mnohdy vede k vytváření bariér, jednosměrných či dokonce slepých ulic, atp. Průjezdnost oběma směry by měla být zajištěna minimálně pro cyklistickou dopravu ! příklady detailního řešení: - změna Matiční ulice ze slepé na průjezdnou s přidáním cyklostezky; obdobně by bylo možno tento princip aplikovat např. pro ulice Bieblovu, Gorkého, atd. - protažení třídy Poděbradovy dále do Přívozu a odlehčení Nádražní a Sokolské, atd.	doplněno opatření "Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu"
4	3.) centrální území přizpůsobit především lidem – zajišťovat maximální vstřícnost vůči chodcům, cyklistům, případně MHD příklady detailního řešení: - časté přechody - pohyb chodců v jedné úrovni a v co nejkratším směru - delší intervaly na přechodech + vteřinový odpočet - častější zastávky MHD - terminály pro bicykly u veřejných institucí, atd.	bude respektováno v návrhové části přidáno opatření "při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"

	Ing. Petra Prouzová	
1	<p>Připomínka: Prosím o zdůvodnění, proč je pro mobilitu silnou stránkou Ostrava jako univerzitní město nebo jako město kultury a sportu. Vzhledem k tomu, že univerzitní kampus VŠB je z většiny soustředěn za Porubu a kromě spojení ke studentským kolejím k němu není dobře přístupná MHD, naopak jsou k fakultám a výzkumným pracovištím budována parkoviště pro individuální automobilovou dopravu. Budovy Ostravské univerzity jsou situovány zejména v centru města, kde jejich funkce odpovídá jiným institucím v centrech měst. Ostrava jako univerzitní město je spíše zbožným přáním než realitou. Rovněž kdyby byli Ostravané takoví sportovci, jak uvádí teze „město kultury a sportu“, tak by dosahovalo výrazně vyšších podílů cyklistů na dělbě přepravní práce při dojížděcí do zaměstnání nebo do škol. Vzorem mohou být města: Uničov1 (41,7%), Nymburk, Litovel, Břeclav...</p>	<p>Univerzitním městem je Ostrava nazývána díky působnosti mnoha fakult a relativně vysokému počtu studentů. Ostrava získala titul Evropské město sportu 2014. Připojila se tak k městům jakými jsou například Madrid, Valencie, Antwerpy nebo Barcelona. Titul od roku 2001 uděluje Asociace evropských měst sportu při Evropské unii (<a href="http://www.aces-europa.eu">www.aces-europa.eu</a>). Kromě jiného hostí prestižní atletický míting. Ostrava byla také kandidátem na evropské město kultury pro rok 2015. Pro zvýšení podílu cyklistické dopravy je ve strategické části definováno několik opatření.</p>
2	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „cyklistická a pěší doprava“ Připomínka: chybí teze o počtu a kvalitě stojanů a úschoven kol, popř. počtu zcizených kol ze stojanů.</p>	<p>Doplněno do slabých stránek dle předchozí připomínky p. Laža - připomínka č.13 - malá hustota cykl. stojanů s možností uzamknutí kola, absence bezpečných uložišť u nádraží. Počet podpůrných prvků (stojany apod.) bude uveden v analytické části.</p>
3	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“ Teze: Relativně dobrá dostupnost krajského města, přímé autobusové linky a vlakové spojení do větších měst. (Praha, Brno ...). Připomínka: Praha je relativně dobře dostupná pouze vlakem, nikoli autobusem. Brno je z časového hlediska špatně přístupné jak vlakem, tak i autobusem, jak je rovněž uvedeno ve slabých stránkách. Autobusové spojení Ostrava-Brno zajišťuje pouze Student Agency, jehož cesta trvá 3 hodiny! Cesta vlakem z Ostravy-Svinova do Brna trvá cca 2:14 hodiny. Ani ta tak dostatečně nekonkuruje individuální automobilové dopravě, která trasu Ostrava-Svinov – Brno po dálnici zvládne za 1:45 hodiny.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p>
4	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“ Teze: zastávka stodolní – Rychlé vlakové spojení s okolními městy. Připomínka: Kromě gramatiky (velká - malá písmena) mám výhradu ke znění teze. Zastávka Stodolní je jistě pohodlná zastávka pro turisty a obyvatele Moravské Ostravy a Přívozu, ale nijak neurychluje spojení Ostravy s okolními městy. Směrem do Moravské brány je jistě v tomto ohledu „rychlejší“ zastávka Svinov.</p>	<p>Odstraněno.</p>

5	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná i individuální doprava“ Teze: Omezování rychlosti dopravy zbytečnými ostrůvky navíc nebezpečnými pro řidiče.</p> <p>Připomínka: Jako aktivní řidič i jako chodec nevidím v ostrůvcích žádný problém. Jako řidiče mě rychlostně neomezují a naopak lépe upozorňují na místa přechodu chodců.</p>	<p>"Omezování rychlosti dopravy zbytečnými ostrůvky navíc nebezpečnými pro řidiče." - odstraněno ze SWOT analýzy</p>
6	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“ Teze: Nedostatečné služby DPO – nenavazující spoje, dlouhé intervaly</p> <p>Připomínka: Tyto služby jsou již tradičně požadovány. Dnešní doba si žádá ale navíc jiný komfort – například zavedení bezplatné wifi, sms upozornění při nehodě či zvláště významné kongesci, klimatizace ve vozidlech atd.</p>	<p>doplněno o nedostatečný komfort (absence klimatizace, upozorňování na kongesci a nehody apod.)</p>
7	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“ Teze: bezplatná MHD pro občany Ostravy; viz. příklad Frýdku-Místku</p> <p>Připomínka: Lidé si neváží věci zadarmo (psychologický efekt), MHD zdarma způsobí více bezúčelných jízd, MHD zdarma je substitutem pěší a cyklistické dopravy, motoristy MHD zdarma nepřitáhne (nejsou citliví na cenu, ale na jiné faktory jako jsou sociální status, rychlost, frekvence, komfort), MHD zdarma způsobí vysoké zatížení pro rozpočet → omezení investic do vozového parku MHD. MHD zdarma není příležitostí ale hrozbou!</p>	<p>Ponecháno jako příležitost. Jde o kontroverzní téma, které vyžaduje širší diskuzi a analýzu. Zkušenosti s bezplatnou dopravou budou blíže uvedeny v analytické části.</p>
8	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“ Teze: Inteligentní dopravní řízení křižovatek</p> <p>Připomínka: Co přesně je tím myšleno? Preference MHD nebo upřednostňování směru z kterého je nejsilnější provoz? Jsem zastáncem upřednostňování tramvají – tak, aby vůbec nemusely zastavovat a ideálně jen projížděly -&gt; preferencí MHD na světelných křižovatkách (například Nová Ves vodárna) se stane MHD rychlejší a tudíž přitažlivější.</p>	<p>Myšleno je tím obecně řízení, které minimalizuje časové ztráty účastníků dopravního provozu s využitím různých telematických aplikací, což zahrnuje i preferenci hromadné dopravy. Preference hromadné dopravy je i samostatným opatřením ve strategické části.</p>
9	<p>V části: SWOT ANALÝZA – oblast „hromadná doprava“ Připomínka: Chybí zde slabá stránka autobusů MHD stojících v kolonách aut. Autobusy nabírají zpoždění například na křižovatce v Porubě u Intersparu, kde z ul. Martinovská na ul. Opavská ve směru na Svinov mosty se v dopoledních hodinách tvoří kongesce nejen osobních aut, ale i nákladních aut vyjíždějících ze skladů a průmyslových závodů v Martinově a Třebovicích. Nejinak je tomu v dopoledních hodinách před křižovatkou Nová Ves vodárna ve směru z Poruby na centrum. Řešením by bylo umožnit průjezd autobusům po tramvajové trati a objet tak stojící kolony aut, nebo návazně také zastavovat na zastávkách tramvají (např. na Nové Vsi vodárně pro autobusy směřující ze Svinova dál na ul. Mariánskohorskou).</p>	<p>řešeno opatřením "preferencí vozidel městské hromadné dopravy"</p>

10	V části: SWOT ANALÝZA – oblast „individuální doprava“ Teze: Nedostatek financí – bod č.1 Hrozby; Omezení finančních prostředků na rozvoj infrastruktury – bod č. 10 Hrozby Připomínka: Teze omezování finančních prostředků vychází už z jednou uvedené teze – nedostatek financí.	duplicita odstraněna
	Připomínky k Opatřením a indikátorům	
11	Zcela chybí problematika in-line jezdců. Zákonem jsou považováni za pěší, ale v prakticky se jedná o jiný způsob pohybu vyžadující určitou kvalitu povrchu, charakteristický vyšší rychlostí pohybu a záběrem místa. Dnes in-line jezdci využívají často Komenského sady, Bělský les, některé cyklostezky (např. na ulici Opavská) a některé málo frekventované silnice (např. Provozní, Na Hrázi).	Z pohledu legislativy se jedná o chodce, není jim věnována samostatná pozornost.
12	Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce) – chybí zde snaha o zvyšování rychlosti MHD. Automobilová doprava tvořící kongesci zpomaluje MHD – zejm. autobusy.	řešeno opatřeními: "Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti" "preferenční vozidel městské hromadné dopravy"
13	V koncepci chybí vymezení zodpovědností za jednotlivá opatření či strategické cíle. Který odbor či organizace je bude mít na starosti? Pro zdárnou implementaci strategie je vymezení odpovědností klíčové! Například kdo bude zodpovídat za carpooling a carsharing? Město svými marketingovými prostředky, nebo bude realizace svěřena organizaci typu Jízdomat?	V oblasti carpoolingu a carsharingu se ze strany města očekává pouze podpora (např. marketingová), ne samotná organizace služeb. Politickou odpovědnost za vývoj města nese vedení města a zastupitelstvo.

14	<p>Nesprávně formulovaná cílová hodnota / stav u identifikátorů</p> <p>Vlivem nesprávně definované cílové hodnoty či budoucího stavu nebude moci město zhodnotit postup v realizaci koncepce. Znění musí obsahovat takové formulace, které jasně vymezí cílový stav a nebudou formulovány abstraktně jako „zdravé město“, „konkurenceschopná doprava“ – pod těmito pojmy si lze představit cokoli a není na ně jednotný názor. Jedná se o formulace:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem“ – Za jakých podmínek považujete MHD za dostatečně konkurenceschopnou individuální automobilové dopravě? Když přeprava z místa A do místa B potrvá stejně dlouho? Když přeprava z místa A do místa B potrvá MHD pouze o ¼ déle než autem? Kdy?</li> <li>- Co je to stav „funkční a využívaný systém spolujízdy“? Stav, kdy se tímto způsobem v průměru přepraví 4 lidé za den? Nebo kdy budou nejméně 2/3 aut zaplněny alespoň 3 cestujícími?</li> <li>- Za cílovou hodnotu nemůže být považováno „zvýšení atraktivity hromadné dopravy“ – to je předpokládaný trend při zajištění vyšší frekvence spojů – nikoli však „hodnota“. A vzhledem k problémům, kterým Ostrava čelí (snižující se počet obyvatel, rozpočet, snižující se výkon MHD) a v koncepci navrženou optimalizací MHD, si dovoluji tvrdit, že tento trend nehrozí a frekvence se zvyšovat nebude.</li> <li>- Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou – stav: konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem. Místo této teze by měla být navržena cílová hodnota jinak – např. aby rozdíl mezi časovou dostupností automobilem a MHD nebyl vyšší než XY. – například 1/3 atd.</li> <li>- Minimalizace časových ztrát, minimalizace spotřeby paliva a produkce emisí – je trend, ne stav ani cílová hodnota.</li> <li>- Zvolání „Živé město“ „Zdravé město“ je maximálně tak vize, nikoli indikátor určující stav nebo cílovou hodnotu.</li> <li>- Co je to „Vysoký podíl cyklistické a pěší dopravy“? Jakého má být dosaženo podílu např. cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce do zaměstnání a do školy? 20% je vysoký podíl nebo nízký?</li> </ul>	<p>Ne všechny indikátory vyžadují nebo umožňují kvantitativní hodnocení, proto některá opatření budou hodnocena kvalitativně v zájmu efektivity a praktické realizovatelnosti hodnotícího procesu. Subjektivitu hodnotitele nelze u kvalitativního hodnocení zcela eliminovat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem: konkurenceschopnost není vyjádřena pouze jedním parametrem, ale jejich souborem (rychlost, komfort, cena, bezpečnost...). Obecně je zavedená služba konkurenceschopná, pokud neztrácí zákazníky.</li> <li>- Funkční a využívaný systém spolujízdy: funkční je, pokud prokazatelně máte možnost ho využít, využívaný je, pokud lze prokázat statistiku jízd. Stanovení číselné hodnoty pro cíl rozvíjející se služby, která do jisté míry funguje pouze na privátní bázi by bylo kontraproduktivní.</li> <li>- Zvýšení atraktivity hromadné dopravy: nejen kvantitativní ale i kvalitativní hodnocení je aplikovatelné a reliabilní hodnocení</li> <li>- U cyklistické dopravy byl cíl upraven na "ztrojnásobení současného podílu cyklistické dopravy" (hodnota k současnému stavu bude známá v analytické části). 10 % podíl cyklistické dopravy odhadujeme v Ostravě jako ambiciózní a vyžadující výraznou změnu v nabídce infrastruktury.</li> </ul>
15	Překlep: 50 % resp. stávající hodnota k toku 2014 – „roku“ ne „toku“	opraveno

	Jaroslav Mola (Občanské sdružení pro volný čas v Ostravě)	
1	V části 1.3.6.3. Plánování mobility se píše, že komplexní plánování mobility je smyslem projektu, jenž v první fázi stanoví strategické cíle, poté opatření a aktivity k jejich naplnění a v neposlední řadě indikátory, které budou vypovídat a naplňování stanovených cílů. Připomínka je ke scházející organizaci provádění tohoto plánování, a to od pověřených nebo vytvořených orgánů až po termíny kontrol a přijímání následných opatření reagujících na skutečný průběh plnění.	Práve realizovaný Integrovaný plán mobility má takový způsob organizace plánování zavést.
2	Příloha č. (1) SWOT analýza - připomínky k rozšíření příležitostí v textu IPMO Oblast statická doprava - PŘÍLEŽITOSTI - doplnit k výstavbě parkovacích ploch a parkovišť výstavbu menších i větších hromadných parkovacích objektů se zapojením veřejných i soukromých zdrojů (projekty PPP), - v rezidentních městských částech, zejména na sídlištích, zřizování parkovacích zón s monitorováním a naváděním na aktuálně volná parkovací místa (využití kamerového systému, satelitních map s vyznačením městských parkovacích zón a naváděním pomocí GPS).	Výstavba odstavných parkovišť a chybějících parkovacích ploch ponechána v původním znění, doplněna další odrážka " možnost zapojení soukromých investorů do financování nových parkovacích objektů (PPP projekty)", druhá připomínka doplněna.
	Radim Václavík, Eliška Macková (OPS Ostrava)	
1	strana 7 Hlavními vnějšími východisky Dopravních strategií jsou priority vyplývající z Evropské dopravní politiky a Dopravní politiky České republiky, pro návrh jsou zásadní též indikátory plnění národní dopravní politiky k roku 2010.  Navrhujeme samostatně doplnit oblast „Pěší doprava“ V jádrovém území města je nutné preferovat pěší dopravu v kombinaci s MHD. Například realizovat tato opatření: Rozšíření vybraných chodníků Vytvářet podmínky pro zastavení a odpočinutí chodců Podporovat zvyšování atraktivity pěších cest Podporovat taková opatření, která zvýší bezpečnost chodců Odstraňování výškových přechodů v trasách pro pěší Delší intervaly na přechodech pro chodce s vteřinovým odpočtem čekacích časů	Bude zohledněno v návrhové části. Aspekty vyšší atraktivity cest pro pěší a cyklisty a zvyšování bezpečnosti jsou promítnuty do navržených opatření.

2	<p>strana 7 Oblast - Bezpečnost V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu.</p> <p>Navrhujeme doplnit: V závislosti na intenzitě provozu od sebe v maximální míře oddělovat motorovou a nemotorovou dopravu za předpokladu, že toto oddělení nevytvoří bariéru pro obyvatele města a využití jednotlivých městských částí.</p>	<p>Doplněna opatření: - "Podpora segregace hromadné dopravy od IAD v místech, která to prostorové umožňují" - "Segregace motorové a nemotorové dopravy"</p>
3	<p>Strana 19 Příslušní dopravní bezpečnostní odborníci jsou si přitom vědomi, že lidé jsou tvorové chybující, a proto systematicky pracují na vytváření bezpečného dopravního prostoru, s bezpečnými dopravními prostředky, zkrátka dopravního systému minimalizujícího negativní dopady možného chybného chování účastníků silničního provozu.</p> <p>Navrhujeme doplnit vhodnou formou tyto myšlenky: Neustále je potřebné mít na paměti, co je cílem všeho snažení vyjádřeného v tomto dokumentu. Například bezpečné cesty oddělující motorové a nemotorové složky dopravy zamezí sice vzájemným střetům, ale také vytvoří bariéry pro fungující společenské soužití.</p>	<p>Doplněno opatření "Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů"</p>

4	<p>Strana 47</p> <p>Návrh vize:</p> <p>"Ostrava - město ekologické, bezpečné a udržitelné dopravy s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností a efektivním využitím infrastruktury, s vysokou kulturou cestování a transparentními informacemi."</p> <p>Znění považujeme ve vztahu k Ostravě za příliš obecné.</p> <p>Navrhujeme tedy úpravu ve prospěch následujícího znění:</p> <p>"Ostrava – město, které zná jaké je, co potřebuje i jak toho dosáhnout."</p> <p>Ostrava – město, které zná jaké je:</p> <p>Ostravu tvoří především tři izolované městské části protínané a spojené hustou dopravní sítí a pásy zeleně.</p> <p>Ostrava – město, které zná, co potřebuje:</p> <p>Mezi městskými celky je potřebná efektivní především městská hromadná doprava - rychlá, ekologická, komfortní a za přijatelnou cenu, případně doplněná dopravou pěší a cyklistickou. V jednotlivých městských centrech je nutné zaměřit pozornost na potřeby chodce (dopravy pěší).</p> <p>Ostrava – město, které zná, jak toho dosáhnout:</p> <p>Umí komunikovat jak se svými obyvateli, tak s jejich politickými zástupci. Rozumí, že stanovení priorit znamená mít odvahu ke změně dosavadní málo neefektivní praxe a jen jako chytrá a odvážná bude Ostrava v budoucnu městem úspěšným."</p>	<p>Změna znění vize zamítnuta. Formulované myšlenky a principy budou zohledněny v návrhové části.</p>
5	<p>Strana 48</p> <p>d. Zlepšení dopravní dostupnosti</p> <p>Zajištění dopravní dostupnosti hromadné dopravy především v radiálním (dostředném) směru do jednotlivých center města a obsluha centra je klíčovým předpokladem pro fungující město. U individuální automobilové dopravy je vhodné zajistit okružní a tangenciální systém nadřazené komunikační sítě (především dostavba/zlepšení základní komunikační sítě) a omezení přístupu do jednotlivých center polycentrického města s možností zaparkování.</p> <p>Navrhujeme doplnit ... a omezení přístupu (v individuálních případech se současným ponecháním pro rezidenty a zásobování) do jednotlivých center ...</p>	<p>doplněno dle návrhu</p>