

Smlouva o dílo

uzavřená podle § 2586 a následujících zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění

pro níže uvedenou podlimitní veřejnou zakázku na služby

„Zpracování strategických dokumentů pro město Klatovy“

část 1: Generel dopravy

Číslo smlouvy dodavatele:

Číslo smlouvy objednatele: **ORM/14/2020/PI**

OBSAH:

SMLUVNÍ STRANY.....	3
I. PŘEDMĚT SMLOUVY	4
II. DOBA PLNĚNÍ DÍLA A PŘEDÁNÍ DÍLA	6
III. CENA ZA DÍLO	6
IV. PLATEBNÍ PODMÍNKY	7
V. VADY DÍLA A ZÁRUKA ZA JAKOST	7
VI. SANKCE.....	8
VII. DALŠÍ UJEDNÁNÍ.....	8
VIII. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	9
PŘÍLOHY SMLOUVY:.....	9

Smluvní strany

Objednatel : město Klatovy

Sídlo : nám. Míru 62/I, 339 01 Klatovy

IČ : 00255661

DIČ : CZ00255661

Bankovní spojení :



Zastoupen : ve věcech smluvních: Mgr. Rudolf Salvetr, starosta města
ve věcech technických: vedoucí hospodářského
odboru, e-mail
tel.:

a

Zhotovitel : **SPOLEČNOST PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP + FAKULTA
DOPRAVNÍ – GENEREL DOPRAVY**

Sídlo : Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem

IČ : 28714792

DIČ : CZ28714792

Bankovní spojení :

Číslo účtu :



Zapsán v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Ústí nad Labem, oddíl C, vložka 28249.

Zastoupen : ve věcech smluvních: Ing. Josef Filip, Ph.D., jednatel

ve věcech technických: Ing. Josef Filip, Ph.D., jednatel
tel. e-mail:



Plátce DPH : ANO

I. Předmět smlouvy

1. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje na svůj náklad a nebezpečí zpracovat strategický dokument „Generel dopravy města Klatov“ (dále jen „dílo“), a to v rozsahu stanoveném touto smlouvou a Výzvy k podání nabídek ze dne 07.01.2020, která byla podkladem pro zpracování nabídky zhotovitele podané dne 30.01.2020 v zadávacím řízení, které předcházelo uzavření této smlouvy. Předmět plnění bude zpracován výhradně v českém jazyce.
2. Při zpracování díla je nutné zpracovat nejprve analýzu současného stavu v dané oblasti, následně pak vypracovat návrhová řešení a v neposlední řadě nastavit priority a aktivity, které budou danou strategií aplikovány na území města Klatov a případně na další území dle konkrétní specifikace předmětu plnění. Součástí realizace předmětu plnění je i dotazníkové šetření, konzultace se zástupci vedení města i veřejnosti a veřejné projednávání dokumentu. Specifikace předmětu plnění je detailně popsána v příloze č. 2 a příloze č. 3 této smlouvy.
3. Předmět plnění této smlouvy úzce souvisí s dalšími částmi veřejné zakázky „Zpracování strategických dokumentů pro město Klatovy“, kterých je celkem 5: Generel dopravy, Koncepce veřejného osvětlení, Strategie cestovního ruchu, Strategie Smart City a Generel zeleně. **Zhotovitel je tudíž povinen účastnit se společných pravidelných neveřejných koordinačních schůzek, jejichž termíny budou stanoveny v průběhu realizace dle aktuální potřeby. Četnost těchto schůzek bude max. 1 x za měsíc. Za zhotovitele má povinnost účastnit se těchto schůzek min. vedoucí zpracovatelského týmu uvedený v Seznamu zpracovatelského týmu, viz odstavec 11 tohoto článku.**
4. Schválení konečné podoby dokumentu provede Zastupitelstvo města Klatov (dále též jen „ZM“) na svém zasedání a to v termínu, který bude nejbližší možný k termínu dokončení plnění díla. Schvalovací proces ZM je součástí harmonogramu pro plnění dle odstavce 6 tohoto článku smlouvy. V případě neschválení předloženého díla zastupitelstvem je zhotovitel povinen dílo přepracovat dle připomínek.
5. Zhotovitel se zavazuje postupovat při plnění díla a dílo bude zhotoveno
 - dle platných právních předpisů a ČSN;
 - v souladu se zadávacími podmínkami uvedenými ve Výzvě k podání nabídek;
 - dle pokynů objednatele;
 - součástí plnění díla je rovněž výkon a zajištění všech činností, které nejsou vyjmenovány, avšak jsou pro jeho zpracování nutné;
 - v souladu s podmínkami a platnými dokumenty poskytovatele dotace, zejména dodržení vizuální identity OPZ.
6. Dílo je rozděleno do následujících etap – dílčích plnění:
 - I. etapa: analytická část – ukončení cca do 4 měsíců od zahájení, první veřejné projednání,
 - II. etapa: návrhová část – ukončení do dalších cca 4 měsíců od veřejného projednání, druhé veřejné projednání,
 - III. etapa: finalizace dokumentu a předání hotového díla do dalšího cca 1 měsíce od druhého veřejného projednání.

7. Při dokončení díla zhotovitel vyhotoví a objednateli předá:
 - a) Čistopis strategie pro potřebu uložení a evidence – 4 × v tištěné podobě + 4 × CD (vše v elektronicky čitelném formátu *.pdf, textová část ve formátu *.doc(x), *.xls(x), nebo ODF, grafická část ve vektorovém nebo bitmapovém formátu podle povahy dokumentu).
 - b) Výstup do programu MISYS 410 (zhotovitel si zajistí smlouvu a přístupové podmínky do programu s poskytovatelem – GEPRO, spol. s.r.o., Štefánikova 52, Praha 5, <http://www.gepro.cz>).
8. Zhotovitel je povinen na výzvu objednatele předložit dokumentaci dle této smlouvy, a to za účelem konzultace a schválení odborné a obsahové stránky dokumentace. Zhotovitel je povinen na výzvu objednatele provést v rozpracované dokumentaci požadované úpravy a změny, pokud tyto úpravy nejsou nad rámec smluvního rozsahu díla.
9. Objednatel se zavazuje poskytnout zhotoviteli při plnění předmětu této smlouvy veškerou nezbytnou součinnost. Objednatel poskytne zhotoviteli bezúplatně veškeré podklady týkající se předmětu plnění, které má k dispozici a dále všechny jemu dostupné informace potřebné k řádnému provádění, dokončení a předání díla. Objednatel se dále zavazuje převzít od zhotovitele řádně zhotovené dílo a uhradit zhotoviteli sjednanou cenu díla.
10. Součástí předmětu smlouvy je také v souladu s ustanovením § 12 odst. 1 autorského zákona oprávnění k výkonu práva užití autorského díla formou licenčního ujednání (§ 2358 a násl. obč. zák.), a to jako licence výhradní s právem podlicence. Zhotovitel uděluje objednateli souhlas s užitím autorského díla (generelu dopravy). Zhotovitel poskytuje objednateli svůj neodvolatelný a bezpodmínečný souhlas a výhradní licenci k užití autorského díla zhotoveného dle smlouvy a poskytuje objednateli oprávnění k výkonu práva jakkoliv, v maximální míře dovolené právními předpisy užívat dílo, zejména, nikoli však výhradně, bez množstevního, technologického a územního omezení, pořizovat jeho kopie, provádět změny, doplňky a/nebo úpravy díla (či jakékoliv jeho části), včetně jejich rozmnoženin, pro jakékoliv účely, včetně provádění změn a úprav pro účely jakýchkoliv řízení. Licence je poskytnuta ode dne předání generelu objednateli. Zhotovitel prohlašuje, že objednatel je oprávněn dílo (či jeho část), které bude předmětem plnění dle této smlouvy (pokud bude naplňovat znaky autorského díla) užit jakýmkoli způsobem a v rozsahu bez jakýchkoli omezení, co se týká času, množství a územního rozsahu, a zaručuje se objednateli, že vůči objednateli nebudou uplatněny žádné oprávněné nároky majitelů autorských práv či jakékoli oprávněné nároky jiných třetích osob v souvislosti s užitím díla. Objednatel je na základě této smlouvy oprávněn zveřejnit dílo i jeho případně změněné verze, dále je oprávněn k úpravám díla, ke zpracování díla, spojení díla s jiným dílem, zařazení díla beze změny nebo po zpracování do libovolného souborného díla, k užití díla, a to i upraveného či zpracovaného, při užití libovolného souborného díla, ve spojení s jiným dílem, a to sám nebo prostřednictvím jím určené třetí osoby, to vše způsobem a v rozsahu uvedeném v tomto článku smlouvy. Smluvní strany shodně prohlašují, že cena za poskytnutí této licence je již zahrnuta v ceně díla dle této smlouvy. Smluvní strany se výslovně dohodly, že zhotovitel nesmí použít výstupy dle smlouvy (dílo nebo jeho část) pro potřeby jakékoliv třetí osoby, pro vlastní podnikání, ani není oprávněn poskytnout licenci jinému.
11. Zhotovitel potvrzuje, že je způsobilý k zajištění předmětu plnění této smlouvy, který se zavazuje provést pod svým osobním vedením. Zhotovitel se zavazuje realizovat předmět smlouvy osobami, kterými prokázal splnění technických kvalifikačních předpokladů dle bodu 5.4.1. písm. c) Výzvy k podání nabídek, a které jsou uvedeny v nabídce zhotovitele posuzované a hodnocené v rámci zadávacího řízení, na jehož základě byla uzavřena tato smlouva. Každá z uvedených osob může být zhotovitelem nahrazena pouze po předchozím písemném souhlasu objednatele za podmínky, že kvalifikace

nahrazující osoby bude odpovídat minimálně kvalifikačnímu požadavku dle bodu 5.4.1 písm. c) Výzvy k podání nabídek.

Seznam zpracovatelského týmu zhotovitele:

a) hlavní manažer projektu / vedoucí zpracovatelského týmu (zaměstnanec zhotovitele):

b) odborník na městské inženýrství:

c) odborník na dopravní stavby:

d) odborník na MHD:

e) odborník na cyklodopravu v městské zástavbě:



II. Doba plnění díla a předání díla

1. Dílo bude zpracováno postupně podle požadavků objednatele v těchto termínech:

zahájení plnění veřejné zakázky: nejpozději do 3 pracovních dnů od podpisu smlouvy, předpokládaný termín 01.04.2020.

úplné dokončení plnění veřejné zakázky: 26.02.2021.

Dílčí termíny plnění předmětu veřejné zakázky:

I. etapa: do cca 4 měsíců od zahájení plnění,

II. etapa: do cca 4 měsíců od předání podkladů I. etapy a upřesnění objednatele zhotoviteli z prvního veřejného projednání,

III. etapa: do cca 1 měsíce od předání podkladů II. etapy a upřesnění objednatele zhotoviteli z druhého veřejného projednání (nejpozději do 29.01.2021), schválení konečné podoby dokumentu zastupitelstvem města a zveřejnění na webových stránkách zadavatele (nejpozději do 26.02.2021).

Dílo či dílčí plnění díla v rámci etapy se považuje za dokončené dnem jeho protokolárního předání a převzetí bez vad a nedodělků v sídle objednatele, v případě III. etapy po předání ve formě a počtu vyhotovení dle čl. I. odstavce 7 této smlouvy. Podmínkou splnění povinnosti celkového dokončení díla je schválení dokončeného díla Zastupitelstvem města Klatov.

Termíny veřejného projednání budou stanoveny na základě vzájemné dohody mezi objednatelem a zadavatelem v průběhu realizace plnění na společných koordinačních schůzkách.

2. Zhotovitel splní svou povinnost provést dílo řádným dokončením a předáním objednateli ve formě a počtu vyhotovení dle čl. I. odstavce 7 této smlouvy. O předání díla bude vyhotoven zápis podepsaný odpovědným zástupcem objednatele a zhotovitele. Podmínkou splnění povinnosti celkového dokončení díla je jeho schválení Zastupitelstvem města Klatov, jehož termín není součástí harmonogramu dle odst. 1 tohoto článku.
3. Před protokolárním předáním díla je objednatel povinen dílo prohlédnout a případně zjištěné zjevné vady uvést v zápise o předání díla.

III. Cena za dílo

1. Cena za provedení díla je stanovena dohodou ve smyslu zák. č. 526/1990 Sb. o cenách, ve znění pozdějších předpisů.

2. **Celková cena za dílo (nabídková cena) činí:**

cena bez DPH	1.907.000,00 Kč
DPH 21%	400.470,00 Kč
cena celkem včetně DPH	2.307.470,00 Kč

3. Cena za dílo zahrnuje veškeré náklady zhotovitele spojené se splněním jeho závazku z této smlouvy.
4. Cena bez DPH za dílo včetně dílčích plnění stanovena je stanovena jako nejvýše přípustná a není možné ji překročit. K této ceně bude účtována DPH v souladu se zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů.
5. Zhotovitel odpovídá za to, že sazba daně z přidané hodnoty k datu zdanitelného plnění je stanovena v souladu s platnými právními předpisy.

IV. Platební podmínky

1. Objednatel neposkytuje zálohy.
2. Cena za předmět plnění bude fakturována po dokončení jednotlivých etap plnění (viz čl. II, odstavec č. 1 této smlouvy) na základě předávacího protokolu mezi objednatelem a dodavatelem a to v tomto rozsahu:
 - 40 % ceny díla po dokončení analytické části,
 - 40 % ceny díla po dokončení návrhové části a
 - 20 % po předání a úplném schválení konečné podoby dokumentu Zastupitelstvem města Klatov.
3. Splatnost faktury je 30 dnů ode dne jejího prokazatelného doručení objednateli. Faktura musí obsahovat veškeré náležitosti dle příslušných předpisů, zejména dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Dále faktura musí obsahovat název a číslo projektu, ze kterého bude tato zakázka spolufinancována, tzn. projekt „Efektivní řízení města Klatovy“, reg. č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/17_080/0009961. Zhotovitel je povinen předložit objednateli fakturu ve 3 originálech.
4. Podkladem pro vystavení faktury je protokol o předání a převzetí dílčího plnění předmětu smlouvy, který bude mít písemnou podobu a bude podepsaný odpovědnými zástupci objednatele a zhotovitele.
5. Stejně podmínky a lhůta splatnosti platí i při placení faktur za jiné platby (smluvní pokuty, úroky z prodlení, náhrada škody, apod.). Objednatel je oprávněn fakturu do data splatnosti vrátit zhotoviteli, pokud tato obsahuje nesprávné údaje nebo chybí-li ve faktuře některá z uvedených náležitostí. Lhůta splatnosti poté začíná běžet až od data doručení opravené faktury.
6. Okamžikem úhrady ceny za dílčí plnění předmětu smlouvy dochází k přechodu vlastnických práv k předané části díla na objednatele.

V. Vady díla a záruka za jakost

1. Zhotovitel odpovídá za zjevné i skryté vady, jež má dílo v době jeho předání. Zjevné vady musí být uvedeny v zápise o předání díla a budou zhotovitelem odstraněny v termínu stanoveném v předávacím protokolu.
2. Objednatel se zavazuje, že případnou reklamaci vady díla uplatní bezodkladně po zjištění vady písemnou formou. Zhotovitel je povinen nejpozději do 10 pracovních dnů po prokazatelném obdržení reklamace svolat reklamační řízení. Pokud tak neučiní, má se za to, že reklamaci uznává v celém rozsahu. Reklamační řízení může probíhat maximálně v délce

pěti pracovních dnů. Pokud do pěti pracovních dnů nebude nalezeno oboustranně přijatelné řešení odsouhlasené v písemné dohodě o odstranění vady, je povinen zhotovitel vadu odstranit v přiměřené době a přiměřeným způsobem dle požadavků objednatele.

3. Záruční doba je 24 měsíců.

VI. Sankce

1. V případě prodlení zhotovitele s předáním díla nebo jeho částí ve smyslu čl. II odst. 1 této smlouvy objednateli má objednatel právo na smluvní pokutu ve výši 1.000,- Kč, a to za každý i započatý den prodlení.
2. V případě prodlení objednatele se zaplacením faktury má zhotovitel právo po objednateli požadovat úroky z prodlení ve výši 0,05 % z nezaplacené částky a to za každý i započatý den prodlení.
3. Za neúčast na neveřejných koordinačních schůzkách (min. účast vedoucího zpracovatelského týmu) či veřejných projednáních se zhotovitel zavazuje zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 30.000,- Kč za každý jednotlivý případ.
4. Pokud se bude na plnění předmětu zakázky podílet poddodavatel neuvedený dodavatelem v čestném prohlášení, je zhotovitel povinen uhradit objednateli jednorázovou smluvní pokutu ve výši 50.000,00 Kč za každý případ porušení.
5. Pokud zhotovitel poruší povinnost stanovenou v čl. I odst. 11 této smlouvy (plnění díla nebudou provádět osoby, jimiž byla prokazována kvalifikace v průběhu zadávacího řízení), má objednatel právo na smluvní pokutu ve výši 50.000 Kč za každý jednotlivý případ porušení.
6. Smluvní strany se dohodly, že vzájemné pohledávky jsou způsobilé k započtení.
7. Zaplacení smluvní pokuty nemá vliv na nárok na náhradu případné škody.

VII. Další ujednání

1. Smluvní strany se zavazují, že bez písemného souhlasu smluvního partnera neumožní třetím osobám přístup k žádným informacím, které jim byly svěřeny smluvním partnerem. Dále se smluvní strany zavazují, že tyto informace nepoužijí pro jiné účely, než pro plnění podmínek této smlouvy. Toto ustanovení se netýká práva objednatele dílo použít a nakládat s ním jako s vlastním pro jednání se smluvními partnery, pro řízení vedená u orgánů státní správy a územní samosprávy a pro splnění zákonných povinností dle zákona o registru smluv a zákona o svobodném přístupu k informacím. Smluvní strany potvrzují, že tato smlouva neobsahuje obchodní tajemství.
2. Jakákoliv změna této smlouvy může být provedena pouze písemným dodatkem k této smlouvě potvrzeným oběma smluvními stranami.
3. Kterákoliv ze smluvních stran je oprávněna odstoupit od této smlouvy v těchto případech:
 - jestliže druhá smluvní strana podstatným způsobem porušila podmínky této smlouvy, byla na tuto skutečnost upozorněna a nezjedнала nápravu ani v dodatečně stanovené lhůtě,
 - jestliže ohledně majetku druhé smluvní strany bylo zahájeno insolvenční řízení,
 - objednatel je dále oprávněn odstoupit od této smlouvy, pokud zhotovitel ztratil oprávnění k podnikatelské činnosti, která je předmětem plnění díla.

V případě odstoupení od smlouvy má odstoupivší strana právo na náhradu škody, která jí v souvislosti s odstoupením vznikla.

4. Zhotovitel je podle ustanovení § 2 písm. e) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů, osobou povinnou spolupůsobit při výkonu finanční kontroly prováděné v souvislosti s úhradou zboží nebo služeb z veřejných výdajů. Toto spolupůsobení je povinen zajistit i u svých příp. poddodavatelů.
5. Zhotovitel, je-li fyzickou osobou, a dále ostatní osoby zapojené na plnění této smlouvy, výslovně souhlasí se zpracováním svých osobních údajů, v rozsahu identifikačních, adresných a kontaktních údajů, v souladu s příslušnými aktuálně platnými a účinnými právními předpisy České republiky a Evropské unie (zejména zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/679). Tento souhlas je poskytován pro účely plnění této smlouvy, pro interní administrativní a statistické účely objednatele a dále pro účely informování veřejnosti o jeho činnosti nebo plnění povinností plynoucích z právních předpisů České republiky a Evropské unie. Zároveň zhotovitel souhlasí s možným zpřístupněním či zveřejněním celé této smlouvy v jejím plném znění, jakož i všech úkonů a okolností s touto smlouvou související. Osobní údaje objednatele mohou být předávány též dalším zpracovatelům nebo správcům osobních údajů, kteří jsou zapojeni na zpracování osobních údajů zhotovitele. Podrobnosti o zpracování osobních údajů, stejně jako o právech subjektů údajů, jako jsou právo na přístup a právo na námitku jsou specifikovány v Zásadách zpracování osobních údajů objednatele.

VIII. Závěrečná ustanovení

1. Není-li touto smlouvou stanoveno jinak, řídí se tento smluvní vztah příslušnými ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.
2. Tato smlouva je vypracována ve čtyřech vyhotoveních, z nichž tři vyhotovení si ponechá objednatel a jedno si ponechá zhotovitel.
3. Smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami.
4. Tento právní úkon byl schválen Radou města Klatov dne 18.02.2020, usnesením č. 4/2020.
5. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva odpovídá jejich pravé a svobodné vůli, seznámily se s jejím obsahem a na důkaz svého souhlasu ji podepisují.
6. Uveřejnění v registru smluv zajistí objednatel.

V Klatovech dne

za objednatele:

**Rudolf
Salvetr**
Digitálně podepsal Rudolf Salvetr
DN: cn=Rudolf Salvetr,
givenName=Rudolf, sn=Salvetr,
c=CZ, o=Město Klatovy,
serialNumber=CA - 10473968
Datum: 2020.03.26 12:43:50
+01'00'

.....
Mgr. Rudolf Salvetr
starosta města Klatov

za zhotovitele:

**Ing. Josef
Filip,
Ph.D.**
Digitálně podepsal Ing.
Josef Filip, Ph.D.
Datum:
2020.03.16
12:54:47 +01'00'

.....
Ing. Josef Filip, Ph.D.
jednatel

Přílohy smlouvy:

- č. 1 – Seznam poddodavatelů – čestné prohlášení
- č. 2 – Specifikace předmětu plnění
- č. 3 – Popis způsobu realizace zakázky (metodika řešení zakázky)

Podlimitní veřejná zakázka na služby
PODLE ZÁKONA č. 134/2016 Sb., O ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK
 v platném znění (dále jen „ZZVZ“), zjednodušené podlimitní řízení

„Zpracování strategických dokumentů pro město Klatovy“

část 1: Generel dopravy

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Identifikační údaje účastníka zadávacího řízení: SPOLEČNOST PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP + FAKULTA DOPRAVNÍ - GENEREL

Obchodní jméno : Projekce dopravní Filip, s.r.o. (Vedoucí společnosti)

Sídlo : Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad labem

Seznam poddodavatelů

Dodavatel vyplní tabulku a v případě potřeby přidá příslušný počet řádků.

Za poddodavatele se považují všechny fyzické či právnické osoby, podílející se na plnění díla, pokud nejsou v zaměstnaneckém poměru vůči účastníku zadávacího řízení.

Pořadové číslo	Obchodní jméno – název poddodavatele	IČ	Předmět plnění	Podíl plnění v % vůči celku zakázky
č. 1	nerrelevantní			

Celkemxxxx %

a) ~~Čestně prohlašuji, že na plnění předmětu zakázky se budou podílet výhradně výše uvedení poddodavatelé.~~

b) Čestně prohlašuji, že na plnění předmětu zakázky se nebudou spoludílet žádní poddodavatelé a dílo provede společnost SPOLEČNOST PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP + FAKULTA DOPRAVNÍ - GENEREL vlastní kapacitou.

Roudnice



.....
 Ing. Josef Filip, Ph.D.

SPOLEČNOST PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP + FAKULTA DOPRAVNÍ - GENEREL

v zastoupení Vedoucího společnosti Projekce dopravní Filip, s.r.o.

SPECIFIKACE PŘEDMĚTU PLNĚNÍ

Zpracování dokumentu s názvem: **Generel dopravy města Klatov**

Řešené území: město Klatovy a integrovaná obec Luby u Klatov, cyklistické a pěší trasy vedoucí do obcí v nejbližším okolí (obce Beňovy, Tajanov, Kal, Soběstice, Štěpánovice, Točnick, Čínov)

Časový horizont, pro který bude dokument zpracován:

generel bude časově rozlišovat řešení - krátkodobá (2025)
- střednědobá (2035)
- dlouhodobá (2045)

Doba realizace dokumentu:

zahájení: nejpozději do 3 pracovních dnů od podpisu smlouvy, předpokládaný termín 01.04.2020

ukončení: 26.02.2021

Dílčí termíny plnění předmětu veřejné zakázky:

- analytická část cca do 4 měsíců od zahájení,
- veřejné projednání,
- návrhová část do dalších cca 4 měsíců od veřejného projednání,
- veřejné projednání,
- finalizace dokumentu a předání hotového díla do dalšího cca 1 měsíce od veřejného projednání (nejpozději do 29.01.2021),
- schválení konečné podoby dokumentu zastupitelstvem města a zveřejnění na webových stránkách zadavatele (nejpozději do 26.02.2021).

Výchozí dokumenty, se kterými musí být vytvářený dokument v souladu:

Strategický plán rozvoje města Klatovy 2017–2025 s výhledem do roku 2030

(veřejně dostupný na stránkách města Klatovy

<https://www.klatovy.cz/mukt/strategierozvoje.asp>)

Územní plán Klatovy

(veřejně dostupný na stránkách města Klatovy

<https://www.klatovy.cz/mukt/uzemniplan.asp>)

Územní studie Klatovy

(veřejně dostupné na stránkách města Klatovy

<https://www.klatovy.cz/mukt/fr.asp?tab=mukt&id=12355&burl=&pt=UPU3>)

Další podklady, které jsou důležité pro zpracování dokumentu – budou předány až vybranému dodavateli po skončení zadávacího řízení:

- Generel dopravního řešení města Klatov a obce Luby u Klatov (2004)
- Audit dopravy v klidu (2005)
- Pravidla rady města Klatov pro povolování výkopů
- Regenerace panelového sídliště Pod Hůrkou
- pasporty komunikací, dopravního značení a uličních vpustí, mapa města s trasami MHD pokud to bude ze strany vybraného dodavatele vyžadováno.

Předmětem plnění je zpracování generelu dopravy, resp. zpracování základního dopravně-inženýrského dokumentu v oblasti rozvoje dopravních sítí a rozvoje dopravy, který identifikuje hlavní problémy dopravy, tj. mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a navrhne opatření na jejich řešení.

Generel v kontextu s tímto zadáním je nutné chápat jako „ucelený souhrn opatření = strategie“, přičemž může vytvořit závazný rámec pro všechny následující projekty a stavby v území (infrastrukturu). Generel popisuje také řešení koncepčních otázek v oblasti veřejných služeb (hromadné dopravy apod.), nebo další čistě politické a administrativní opatření (zklidnění centra, bezpečnost provozu apod.)

Předmětný dokument vytvoří základní podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití vlastností jednotlivých druhů dopravy, s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Současně se jedná o jeden z významných územně plánovacích podkladů rozvoje území.

Rozsah prací je dán zpracováním generelu dopravy (dále jen „GD“), kdy bude vytvořena ucelená analýza jednotlivých dopravních systémů v daném území a analýza jejich vzájemné interakce. Zadavatel bude tuto problematiku řešit pomocí navržených opatření (krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé).

Úkolem GD je analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravy v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné, ale která je pro územní plán a navazující dokumentace potřebná. GD musí v co největší míře respektovat mmj. územní plán (dále jen „ÚP“), je však možné navrhnout po řádném odůvodnění a projednání se zadavatelem řešení odchylné od ÚP a po schválení GD bude ÚP změněn.

Zpracováním GD dojde k rozšíření již zpracovaných Územních studií v jednotlivých lokalitách vzhledem k automobilové dopravě, dopravě v klidu, cyklistické dopravě – pohyb cyklistů přes město podél Drnového potoka do nejbližšího okolí, pohyb cyklistů od hlavní trasy k jednotlivým sídlištím, pohyb pěších a cyklistů v jednotlivých lokalitách.

V rámci Územního plánu Klatovy i Územních studií se počítá s vybudováním východního obchvatu Klatov, jehož výstavba by měla být zahájena počátkem roku 2020. Tato komunikace bude sloužit pro odklon tranzitní dopravy mimo centrum města ve směrech Domažlice, Plzeň, Horažďovice a Železná Ruda. Vlivem této stavby je třeba uvažovat s převedením některých komunikací na silnice vyšší třídy a naopak. Návrh opatření musí být stanoven i ve vztahu k tomuto obchvatu (před a po jeho výstavbě). GD dále prověří případnou možnost výstavby jihozápadního obchvatu Klatov.

Z hlediska budoucího rozvoje centra zadavatel usiluje o homogenní propojení „starého“ centra (nám. Míru) s okolními komunikacemi. Záměrem zadavatele je eliminovat nadbytečnou dopravu z náměstí Míru a výrazně tak snížit zátěž na komunikace Pražská, Vídeňská, Plánická, jež by měly být v budoucnu pouze obslužnými komunikacemi netvořícími výraznou bariéru v centru města.

Zpracovatel celoplošně zohlední zejména rozvoj veřejné městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) – vyhrazené jízdní pruhy, pěší zóna s přístupem MHD, nové městské linky, přestupní terminály apod.), dále preferenci chodců a cyklistů.

V širším centru města Klatov se bude ve vztahu k automobilové dopravě zpracovatel GD soustředit na taková řešení, která přinesou výrazné snížení, v ideálním případě úplné vymístění dopravy z centra města a redistribuci na okolní stávající případně navrženou nadřazenou komunikační síť za předpokladu reálných investičních nákladů.

Statická doprava bude podle místních podmínek regulována. Základními nástroji regulace parkování jsou organizace dopravy, zpoplatnění a časové omezení.

Zadavatel preferuje řešení, která povedou ke zvýšení podílu na dělbě přepravní práce ve prospěch nemotorové dopravy a dopravy hromadné.

Zpracovaný dokument stanoví podmínky pro dosažení následujících základních cílů, které budou sloužit k naplnění vize zadavatele – města Klatovy, jako čistého, zdravého a prosperujícího města:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města, tj. zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest – zaměstnání, školy, služby, volný čas, podpora intermodality. Město Klatovy má vypracovaný dokument bezbariérové trasy Klatovy-celkem 5 tras, které budou řešena samostatně v rámci „Zdravého města“.
- Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel, tj. rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížení tranzitu nákladní dopravy městem, snížení individuální automobilové dopravy, odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel.
- Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží, tj. zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné městské hromadné dopravy – zvýšení cestovní rychlosti a rozšíření nabídky tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně tranzitní dopravy a zásobování uvnitř města, využití železniční dopravy. Zpracovatel posoudí možnost vlakové dopravy mezi hlavním nádražím a železniční stanicí v obci Luby včetně vybudování záchytného parkoviště (doplňková varianta MHD) v návaznosti na vybudování nového terminálu a nové zastávky u OD TESCO – viz zpracovaná územní studie.
- Zvýšení kvality života ve městě, tj. rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže, optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie.
- Ekonomický a společenský rozvoj města, tj. zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů.
- Zlepšení image města, tj. zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy.

Členění generelu dopravy: GD bude řešit tyto druhy dopravy a jejich vzájemnou interakci

- Generel individuální automobilové dopravy (GIAD), včetně dopravy v klidu
- Generel veřejné městské hromadné dopravy (GMHD),
- Generel cyklistické dopravy (GCD),
- Generel pěší dopravy (GPD).

Jednotlivé generely budou vypracovány v samostatných částech a projednány budou odděleně. Z hlediska harmonogramu zpracování je GD rozdělen do části analytické a do části návrhové. Návrhové části jednotlivých generelů budou vzájemně koordinovány.

Samostatnou částí GD bude

- zpracování dopravně-sociologického průzkumu dopravního chování, jehož cílem je zjištění dělby přepravní práce,
- tvorba multimodálního dopravního modelu.

Cílem analytické části je zjištění stávajícího stavu území v oblasti městské dopravy a mobility, definování výchozího stavu vyjádřeného vstupními hodnotami indikátorů v jednotlivých oblastech mobility. Budou analyzovány konkrétní problémy a příležitosti města v oblasti udržitelné mobility (SWOT analýza), zpracovány prognózy s posouzením vývoje, které budou projednány s klíčovými partnery a veřejností (veřejné projednání).

Cílem návrhové části je navržení strategické koncepce rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádové území sousedních integrovaných obcí Luby u Klatov, Beňovy, Tajanov, Kal, Sobětice, Štěpánovice, Čínov v souladu s podmínkami a potřebami územního plánování. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěru analytické části a stanoveny indikátory dopadu, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

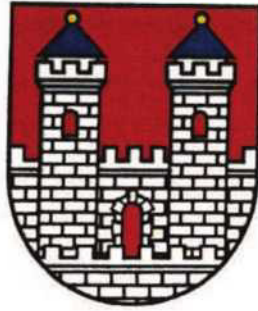
Z hlediska časového bude návrh opatření proveden pro krátkodobý horizont 2025, pro výhledové období po roce 2035 a 2045. Souhrn všech opatření včetně odhadu nákladů bude uveden v samostatné části GD.

Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin dle ekonomické náročnosti na organizačně technická opatření, rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a nové investice v dopravní infrastrukturu. Navržená opatření budou navazovat na zásobník projektů uvedený v Strategickém plánu rozvoje města Klatovy 2017–2025 s výhledem do roku 2030.

Zadavatel dále požaduje:

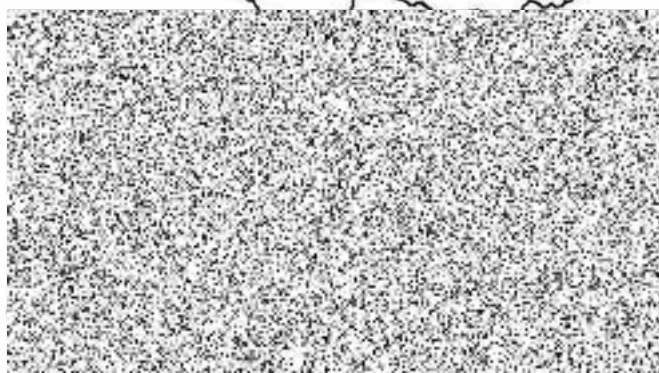
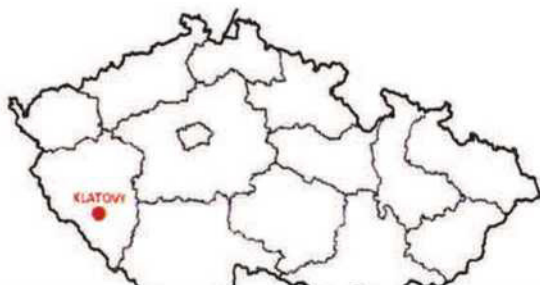
- propojení výstupu do programu MISYS 410, zpracovatel si zajistí smlouvu a přístupové podmínky do programu s poskytovatelem – GEPRO, spol. s.r.o., Štefánikova 52, Praha 5, <http://www.gepro.cz>. **Důvodem je, že zadavatel uvedený program již dlouhodobě využívá.**

Generel dopravy bude ve svém řešení zkoordinován s dokumenty Koncepce veřejného osvětlení, Strategie cestovního ruchu, Strategie Smart City a Generel zeleně, které jsou předmětem plnění ostatních dílčích částí veřejné zakázky „Zpracování strategických dokumentů pro město Klatovy“.



2020

Klatovy – Generel dopravy METODIKA ŘEŠENÍ



Vypracovali:

Ing. Josef Filip, Ph.D.



28

OBSAH

1	Úvod	2
2	Základní údaje o městě	3
3	Dopravní infrastruktura	4
	3.1 Silniční doprava	4
	3.2 Železniční doprava	5
	3.3 Cyklistická doprava.....	5
4	Zdroje a cíle dopravy	6
5	Izochrony dostupnosti	7
	5.1 Pěší doprava	7
	5.2 Veřejná hromadná doprava	8
6	Intenzity dopravy.....	9
7	Odhadované Intenzity dopravy.....	10
8	Technická úroveň – popis zpracování zakázky – subkriterium č.1	11
9	Sběr dat - subkriterium č.2.....	16
10	Spolupráce – subkriterium č.3.....	21

1 ÚVOD

Tento dokument, je součástí celkové cenové nabídky na řešení Generelu dopravy ve městě Klatovy. Na základě již zpracovaných územních studií města Klatovy pracujeme s nám dostupnými dopravními daty a v následujícím textu ukazujeme stávající stav dopravy a dopravních systémů města Klatovy a dále se zabýváme i návrhem provedení průzkumů a řešení jednotlivých částí – návrh průzkumu, sběr dat a další. Vše je přehledně řešeno v jednotlivých kapitolách.

Na základě snahy poskytnout co nejlepší plnění zakázky dochází ke spojení dvou institucí – firmy Projekce dopravní Filip s.r.o. (zpracovatele dopravního řešení územních studií města Klatovy) a ČVUT v Praze Fakulty dopravní (odborné organizace, znalé dopravního plánování). Tento tým disponuje dostatečně kvalifikovanými osobami, které se budou přímo na zakázce podílet. Zároveň jde o silně personálně obsazené sdružení, které umožní správné a očekávané řešení, včetně výstupů.

Generel ve své podstatě **bude** a má být **rozvojovým dokumentem**, který bude sloužit rozvoji města po jeho zpracování a schválení zastupitelstvem městě Klatovy. Generel bude **navrhován v souladu s principy udržitelné dopravy** a na bázi Strategických plánů udržitelné mobility. Stanoví možné podmínky rozvoje všech druhů dopravy, tak aby došlo k povýšení například pěší, cyklistické, hromadné dopravy, ale zároveň nedocházelo k výrazným omezením automobilové dopravy. Má jít o mix jednotlivých druhů dopravy, které se vzájemně neruší, ale naopak posilují.

Při zpracování budeme vycházet z již zpracovaných strategických dokumentů a zároveň komunikovat i s ostatními týmy, zpracovávajícími další části zakázek této veřejné soutěže.

V Klatovech se stýkají dvě významné silnice I. třídy. Konkrétně se jedná o silnici **I/27** (Most – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda CZ/DE) a **I/22** (Domažlice – Klatovy – Strakonice – Vodňany). Plzeňská ulice, kterou prochází průtah silnice I/27, tvoří hlavní dopravní tepnu celého města, kde v nejzatíženějším úseku denně projede až 21 tisíc motorových vozidel v obou směrech. Zmíněné silnice I. třídy přivádějí do města těžkou nákladní dopravu, která je především zdrojem hluku, vibrací a exhalací, přispívá k tvorbě kongescí a zvyšuje riziko dopravních nehod.

V současné době je ve městě patrná absence východní části obchvatové komunikace, po které by měla být odvedena velká část tranzitní dopravy v relacích Plzeň – Horažďovice – Železná Ruda. Tento stav by se měl v budoucích letech změnit, protože na rok 2020 je plánováno zahájení výstavby přeložky silnice I/27 a v roce 2022 její dokončení a uvedení do provozu. Pojem průjezdná tranzitní doprava znamená, že vozidla v dané lokalitě nemají žádný zdroj ani cíl cesty, tvoří zbytnou dopravu 1. stupně a jedná se tedy o nežádoucí dopravu.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MĚSTĚ

- Plzeňský kraj
- okresní město
- 22 288 obyvatel (stav k 1.1.2018)
- 405 m. n. m.
- 40 km jižně od Plzně



Obr. 1 – Poloha Klatov na mapě ČR (podklad www.mapy.cz)



Obr. 2 – Poloha Klatov na mapě ČR - detailnější (podklad www.mapy.cz)

3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

3.1 Silniční doprava

Z hlediska širších dopravních vztahů je dopravní síť definována průtahy silnic I. a II. třídy procházejících městem (viz. Obr. 3).



Obr.3 –Širší dopravní vztahy města (podklad www.mapy.cz)

Městem prochází následující komunikace:

- I/27 (Most – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda CZ/DE, Plzeň – Železná Ruda E53)
- I/22 (Domažlice – Klatovy – Strakonice – Vodňany)
- II/185 (Staňkov – Klatovy)
- II/186 (Klatovy – Plánice – Defurovy Lažany)
- II/191 (Rožmitál p. Třemšínem – Nepomuk – Klatovy – Nýrsko – Svatá Kateřina CZ/DE)



Obr. 4 – Trasa budoucího východního obchvatu města

3.2 Železniční doprava

Z pohledu dopravní obslužnosti města hraje důležitou roli železniční doprava. Na území města se nachází železniční stanice Klatovy a železniční zastávka Klatovy, město. Ve městě se stýkají dvě jednokolejné železniční tratě:

- č. 183 (Plzeň – Klatovy – Železná Ruda, úsek Plzeň – Klatovy je elektrifikovaný)
- č. 185 (Domažlice – Klatovy – Horažďovice)

3.3 Cyklistická doprava

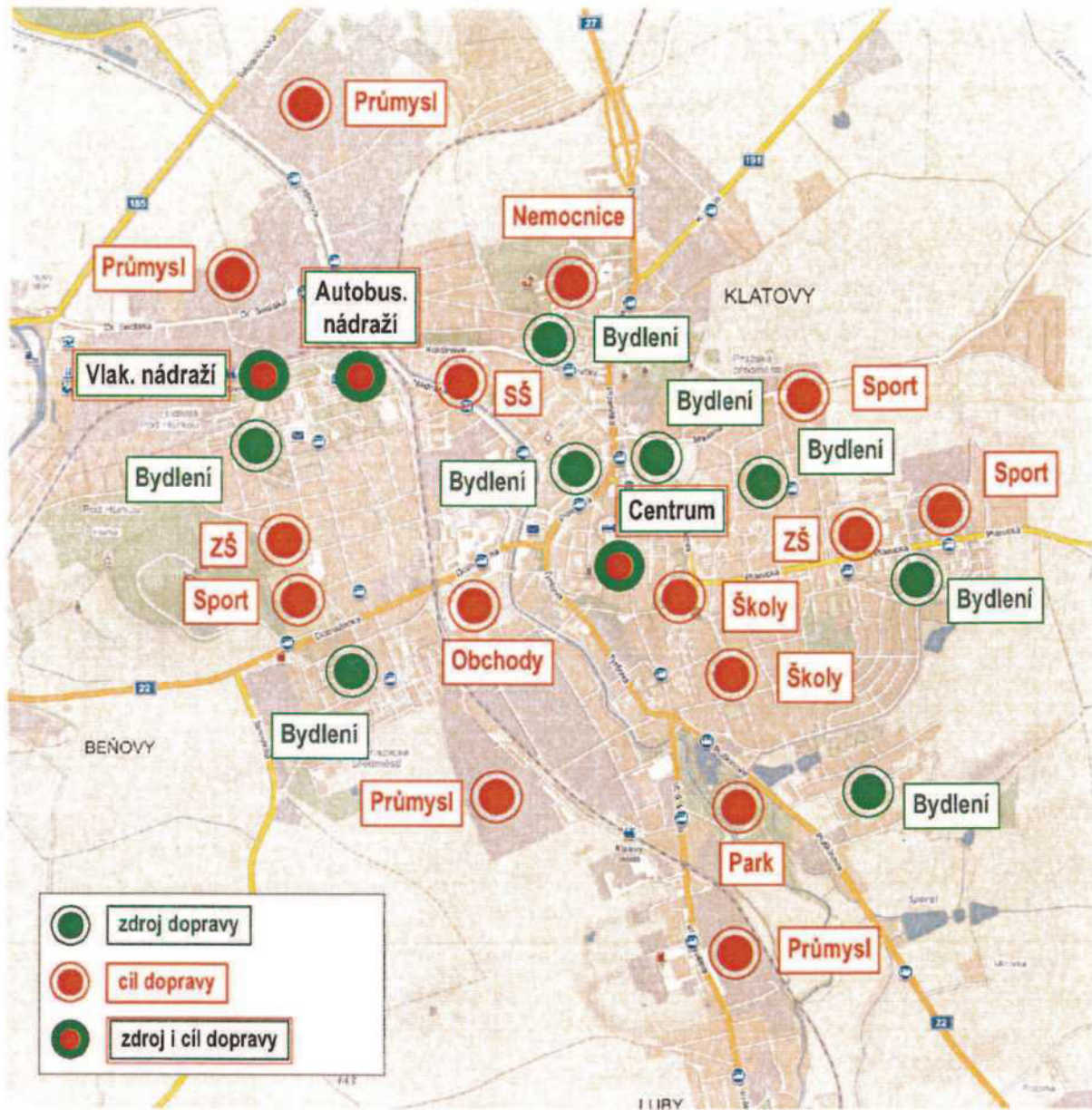
Cyklistická doprava může mít v budoucnu pro město velký význam. Klatovy mají kladný vztah k tomuto druhu dopravy, důkazem může být i fakt, že je zde pořádán velmi oblíbený cyklistický závod Král Šumavy. Závod se jezdí v jarních měsících jako MTB a v létě jako silniční závod. Cyklistická doprava umožňuje poměrně rychlé přesuny v rámci města a také lehké odstavení tohoto dopravního prostředku. Změnou způsobu přepravy z individuální automobilové dopravy na cyklistickou se snižuje dopravní zátěž na komunikační síti. V současné době je problémem absence cyklistických komunikací na území města, z toho plyne i malá bezpečnost cyklistické dopravy. Klatovy jsou nicméně napojeny na kvalitní síť cyklistických komunikací, chybí zde ovšem jejich komplexní propojení na území města. Záměrem města je však do budoucna budovat vyhrazené komunikace pro cyklisty, čímž se bude zvyšovat kvalita cyklistické infrastruktury ve městě. Současný stav sítě cyklistických opatření je vyobrazen na Obr. 5.



Obr. 5 – Současný stav cyklistické infrastruktury (podklad www.mapy.cz)

4 ZDROJE A CÍLE DOPRAVY

Na následujícím obrázku 5 jsou vyznačeny nejdůležitější zdroje a cíle dopravy na území města. Některé lokality však lze zařadit do obou skupin. Příklad lokalit, kde se nachází zdroj i cíl dopravy, představuje vlakové nádraží, autobusové nádraží a centrum města.

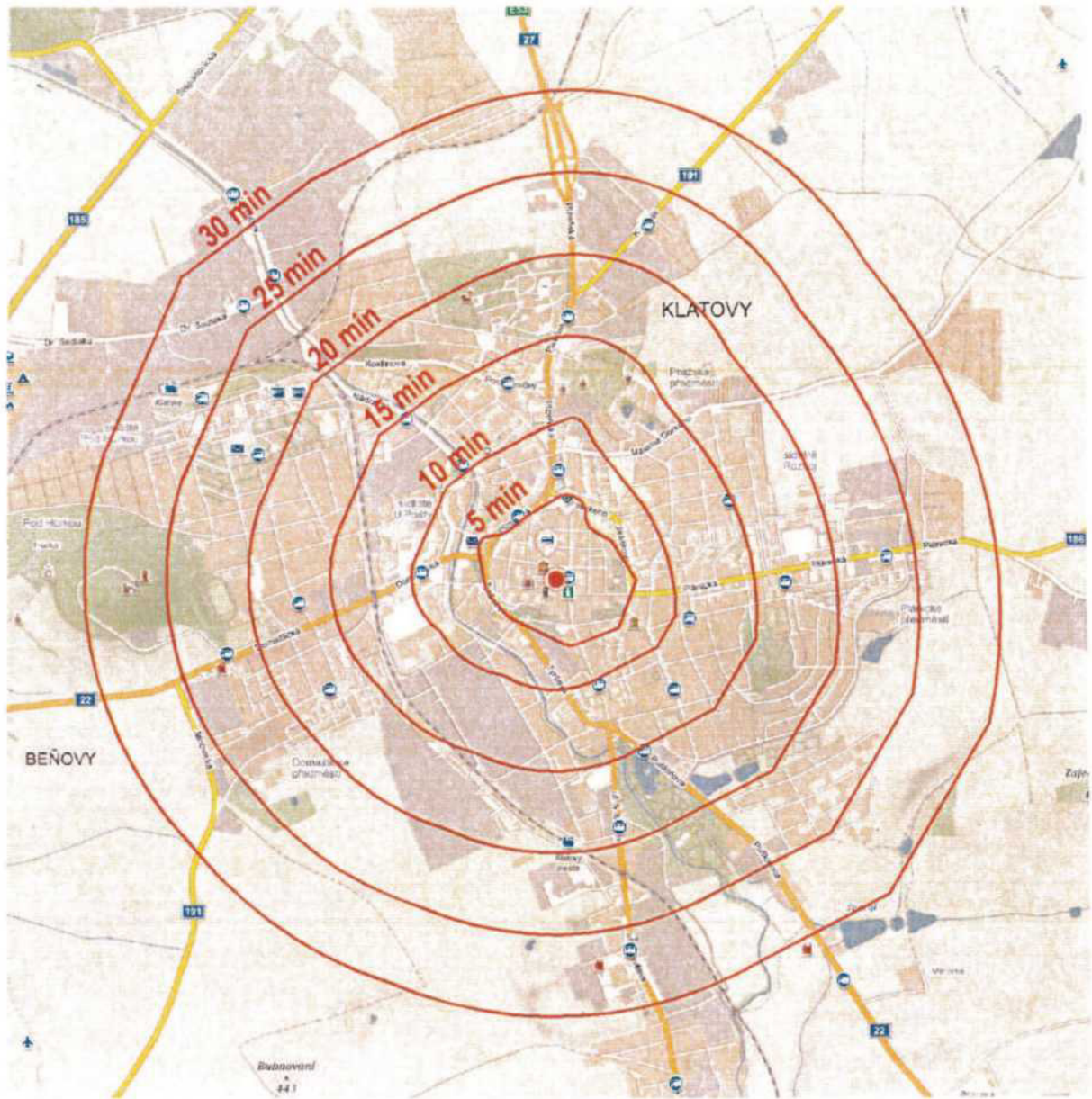


Obr. 6 – Zdroje a cíle dopravy v rámci města

5 IZOCHRONY DOSTUPNOSTI

5.1 Pěší doprava

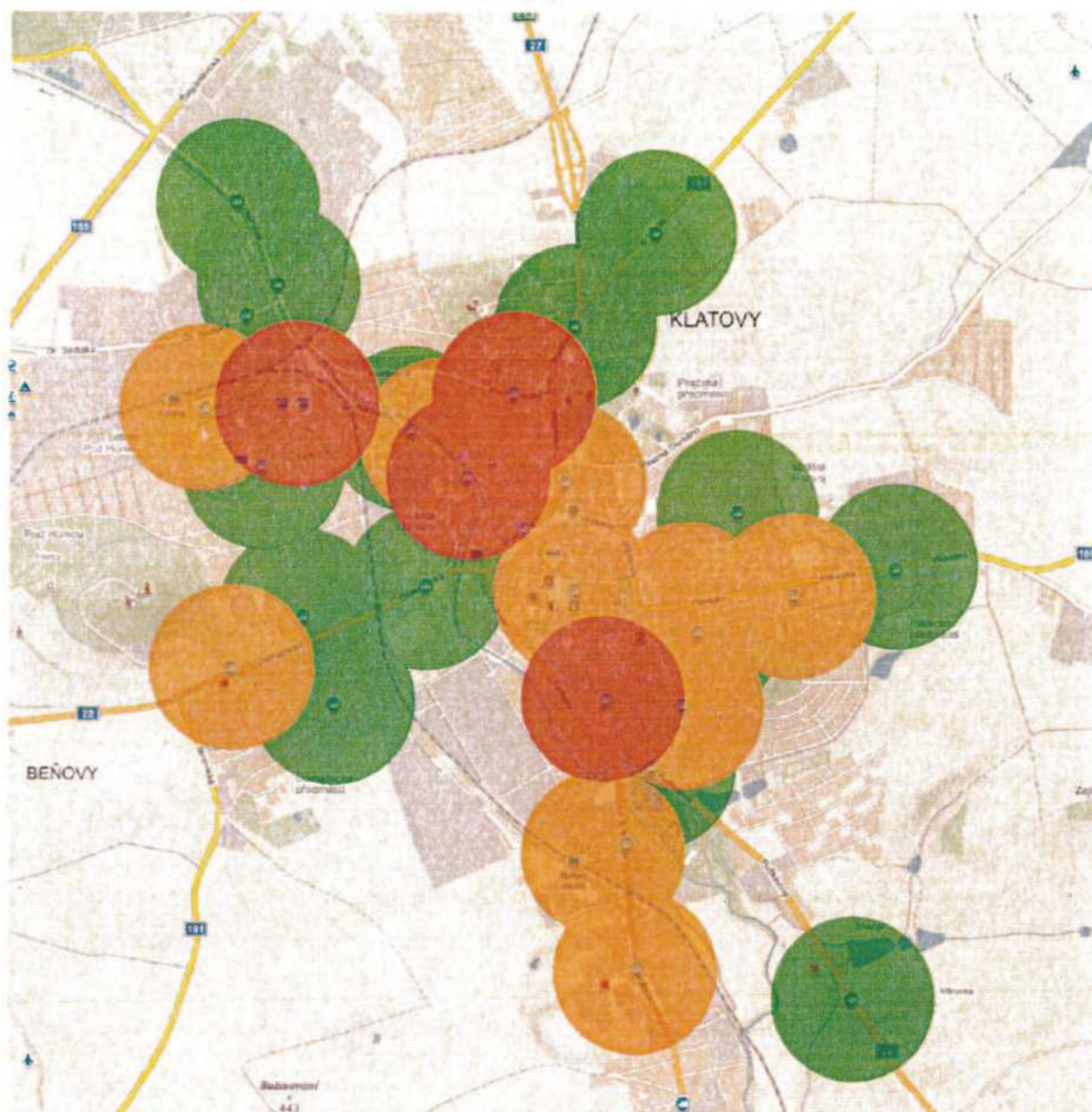
Klatovy patří mezi kompaktní města, což dokazují izochrony dostupnosti pěší dopravy. Z centra města se lze pěší dopravou dostat na kraj města do 30 minut.





Obr. 7 – Isochrony pěší dopravy z náměstí Míru (podklad www.mapy.cz)

5.2 Veřejná hromadná doprava

Na základě počtu spojů veřejné dopravy (autobusová i železniční doprava) byly vykresleny izochrony dostupnosti veřejné hromadné dopravy (viz. Obr. 8).



Obr. 8 – Izochrony dostupnosti veřejné dopravy v Klatovech (podklad www.mapy.cz)

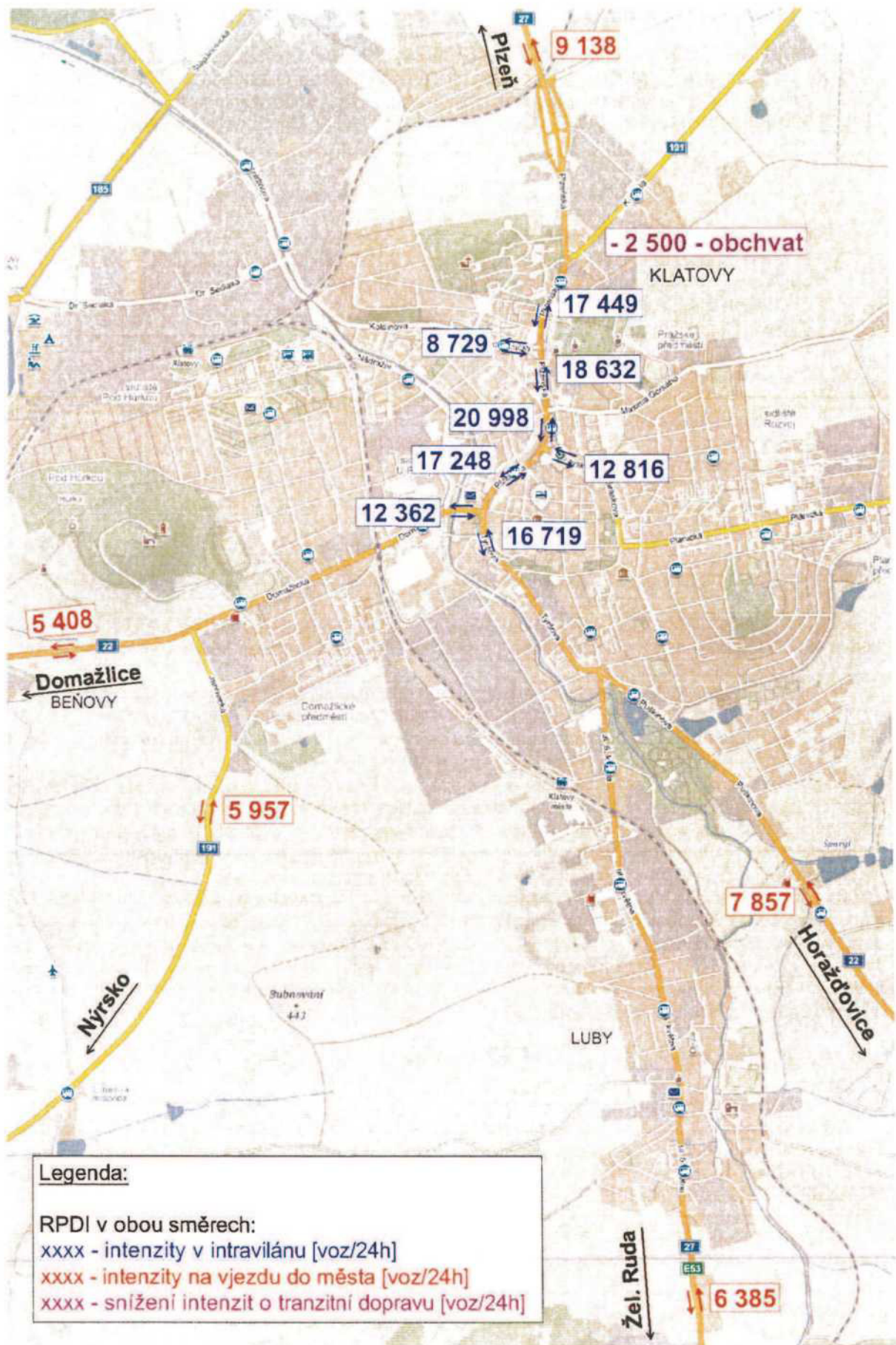
	Izochrona pěší dostupnosti VHD 5 min (300 m) Nízká úroveň obslužení (0 - 49 spojů v obou směrech za 24 h)
	Izochrona pěší dostupnosti VHD 5 min (300 m) Střední úroveň obslužení (50 - 99 spojů v obou směrech za 24 h)
	Izochrona pěší dostupnosti VHD 5 min (300 m) Vysoká úroveň obslužení (100 a více spojů v obou směrech za 24 h)

6 INTENZITY DOPRAVY



Obr. 9 – Intenzity dopravy na vjezdu do města a na území Klatov (podklad www.mapy.cz)

7 ODHADOVANÉ INTENZITY DOPRAVY



Obr. 10 – Odhad intenzit dopravy po výstavbě obchvatu na základě průzkumu tranzit. dopravy (podklad www.mapy.cz)

8 TECHNICKÁ ÚROVEŇ – POPIS ZPRACOVÁNÍ ZAKÁZKY – SUBKRITERIUM Č.1

Na základě snahy poskytnout co nejlepší plnění zakázky dochází ke spojení dvou institucí – firmy Projekce dopravní Filip s.r.o. (zpracovatele dopravního řešení územních studií města Klatovy) a ČVUT v Praze Fakulty dopravní (odborné organizace, znalé dopravního plánování). Tento tým disponuje dostatečně kvalifikovanými osobami, které se budou přímo na zakázce podílet. Zároveň jde o silně personálně obsazené sdružení, které umožní správné a očekávané řešení, včetně výstupů.

Požadovaná struktura zakázky a její řešení ze strany zadavatele – města Klatovy je následující:

GD bude řešit tyto druhy dopravy a jejich vzájemnou interakci

- Generel individuální automobilové dopravy (GIAD), včetně dopravy v klidu
- Generel veřejné městské hromadné dopravy (GMHD),
- Generel cyklistické dopravy (GCD),
- Generel pěší dopravy (GPD).

Dokument dále stanoví podmínky:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města
- Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel
- Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží
- Zvýšení kvality života ve městě
- Ekonomický a společenský rozvoj města
- Zlepšení image města

K výše uvedené struktuře a podmínkám generelu se jednotlivě vyjadřujeme v následujícím textu.

Řešení jednotlivých druhů dopravy – části generelu. Požadované rozdělení je logické a jasné. Při zpracování analytické a návrhové části se jím budeme řídit, ale zároveň jasně stanovíme jednotlivé vazby a předpoklady. Například:

- Nefungující MHD, nebezpečné cesty do škol, absence cyklostezek – mají vliv na intenzitu IAD. Lidé se více pohybují autem. (možný předpoklad zmíněný v analytické části)
- Zlepšení linek MHD, zvýšení počtu bezpečných cest pro pěší a cyklisty. (v návrhové části). Z toho plyne lepší IAD, menší náklady na údržbu komunikací.

Z výše uvedeného chceme demonstrovat, že ač budou části oddělené tak bude součástí celé zakázky závěr, který shrnu interakci druhů dopravy a jednotlivé nutné kroky. Jak v analytické tak v části návrhové. Závěry se budou opírat o naše zkušenosti s návrhy a dále pak i o zkušenosti nabyté v pohledu dopravy ve městě Klatovy. Jistý obraz a názor máme již ze zpracování územních studií pro město. Tento názor je vidět v předešlých kapitolách tohoto popisu.

Zakázka tedy bude řešit samostatně požadované kapitoly, ale zároveň zadavateli poskytne sdružující závěr, který ukáže propojenost jednotlivých druhů dopravy a dá doporučení napříč těmito druhy dopravy. Protože udržitelná doprava funguje pouze v případě vzájemné interakce. Kdyby byla řešení vytržena z kontextu, tak není možné spolufungování druhů dopravy a nedojde k požadovaným posunům. Tato opatření nebudou jen tvrdá – v podobě stavebních doporučení, ale i měkká v podobě opatření vedoucích ke změně dopravního chování obyvatel.

Dodržení podmínek stanovených zadáním, přístup k těmto podmínkám:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města

Město samo o sobě je poměrně dobře dostupné silniční dopravou. Z pohledu železniční dopravy je situace o něco horší (delší doba dojezdu), ale není tristní. Zlepšení dostupnosti města by měla pomoci opatření jak na trati (plánované zkapacitnění) tak výstavba obchvatů (například Přeštice). Ale vazba na širší okolí není a nemá být prioritou řešení. Na dostupnost se zaměříme především v jednotlivých částech města a druzích dopravy. Naše zkušenosti říkají, že kruciólním bodem je místo spojující moderní a historické centrum – křižovatka Domažlická x Tyršova x Plzeňská. Zde je největší zatížení individuální automobilovou dopravou a zároveň jde o lokalitu neumožňující plynulý pohyb ostatních druhů dopravy. V našem návrhu se tedy podíváme jak na tento bod, tak i na celé město z pohledu opatření dostupnosti. Dovolíme si navrhnout opatření v MHD, tak aby bylo obsluženo celé území. Nejen polohou zastávek, ale i četností spojů a jejich vazbou např. na vlaky/autobusy/začátky směn na pracovištích. Zaměříme se na cyklistickou dopravu, která při

kompaktnosti města velikosti Klatov může být řešením pro alternativu automobilové dopravy. Lidé mohou dojíždět na kole do práce/školy, pokud bude trasa bezpečná a komfortní. Naše zkušenosti s projekty pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu nám dává dostatečný základ pro práci na těchto trasách. Zhodnotíme stávající bezbariérové trasy a poskytneme případné návrhy ke zlepšení.

Cílem našich úprav nebude popření automobilové dopravy ale nalezení dostatečného mixu druhu doprav, tak aby ubylo zbytných jízd v centru a přilehlých ulicích. Formou řešení právě mohou být trasy pro cyklisty, kvalitní MHD, dostatek přechodů a další.

- Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel

Tento aspekt je důležitý pro možnost převést část řidičů a cestujících z vozidel mimo ně. Bezpečnost dopravy je jedním z aspektů zmiňovaných například rodiči, jako důvod závozu dětí před (až do budovy) školy. Proto budeme pracovat jak se statistikami nehodovosti v lokalitách, tak i s podmínkami tzv. auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Kdy více členů našeho týmu (Ing. Filip, Ing. Kumpošt a další nejmenovaní) disponuje tímto certifikátem. Na základě provedených inspekcí a na základě reakcí obyvatel, nebo i žáků škol bude rozhodnuto o tom, které lokality nejsou bezpečné a jak bezpečnost zvýšit.

- Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží

Užitím dotazníkových šetření a přímou komunikací s výrobními podniky, provozovateli obchodních center i menších obchodů se budeme snažit navrhnout optimální možnosti a směry zásobování tak, aby nedocházelo k ovlivnění bezpečnosti a plynulosti dopravy. V návrhové části generelu se budeme snažit pojmenovat a ukázat postupy, kdy centrum města může být zásobováno jedním vozidlem v jeden čas. Dovedeme si představit i regulaci tohoto vjezdu, ale tak aby to neovlivnilo život a konkurenční schopnost těchto důležitých živnostníků. Stejně tak budeme postupovat v případě velkých obchodních center, kdy zásobování by mělo probíhat mimo dopravní špičku a po komunikacích, neprocházejících centrem. Tyto metody nabývají v západní Evropě na účinnosti a potřebnosti a budeme se snažit naše zkušenosti a znalosti aplikovat i v Klatovech. Výsledek je samozřejmě odvislý od zjištění v průzkumech, kde se na tuto problematiku při komunikaci se stakeholdery chceme zaměřit.

S přepravou osob souvisí i hromadná doprava, ale toto téma detailněji pojmenujeme v následujících bodech. Možností je i vazba na P+R v okrajových oblastech (Luby) nebo u nádraží a následně využití vlaku pro dopravu osob na možnou novou zastávku u obchodních center – blízkost nákupu i historického centra města.

- Zvýšení kvality života ve městě

Kvalita života je dána mnoha neměřitelnými faktory. Klatovy jsou vnímány jako krásné, historické město s dostatečnými plochami zeleně. Ale zároveň jsou jejími obyvateli vnímány jako dopravně zatížené město. Kvalita života města se dá dosáhnout i snahou o zvýšení počtu osob jezdících na kolech, či jdoucích pěšky/využívajících MHD.

S tímto tématem má souvislost i vliv parkujících vozidel na veřejných prostranstvích. Naší snahou bude najít mix mezi potřebným počtem stání – ne všichni jsou ochotni a mohou jít pěšky a na kole – a kvalitou veřejného prostranství. Namísto stání lze umístit stojany pro kola, květník, strom.

Snížením dopravní zátěže dojde ke snížení exhalací a celkově selepší životní prostředí obyvatel.

- Ekonomický a společenský rozvoj města

Jde opět o hůře měřitelný cíl/požadavek. Ale kvalitní doprava, hezká veřejná prostranství přináší pohodu a klid obyvatel a tato je nejlepší reklamou města vhodného pro bydlení. Klatovy mají reliéf víceméně vhodný nejen pro automobilovou dopravu a proto se budeme snažit navrhnout taková marketingová opatření, která povedou ke zvýšení atraktivity. Namátkou například kampaně:

- Podporující dopravu jiným prostředkem než autem do zaměstnání (spolupráce se zaměstnavateli)
- Možnosti aplikací pro spolujízdu (např. UJEP ji vytváří pro své zaměstnance)
- Možnosti společné chůze/jízdy do škol.

- Zlepšení image města

Trend udržitelné dopravy se rozmáhá nejen v České republice, a proto města jdoucí tímto směrem jsou atraktivní. K tomuto trendu přispívá i možnost nesměřovat rozpočet města jen do údržby dopravních staveb a ploch pro vozidla ale směřovat jej i mimo tyto cíle. Nejen jižní morava nebo Hradecko může být atraktivním místem s využitím alternativ automobilů. O tomto nás přesvědčuje čas strávený při tvorbě územních studií.

Výše uvedené chceme dosáhnout i s využitím sociologicko – dopravních dat. Tato data bychom rádi získávali jak od zaměstnavatelů – např. Rodenstock a další velcí zaměstnavatelé, tak i od obyvatel města. Již tušíme, kde jsou zdroje a cíle dopravy, ale chceme k nim přiřadit i typy prostředků, počty jízd, počty cestujících. Toto specifické odvětví dopravního plánování budeme v týmu řešit s odborníky na tuto problematiku.

Výstupem by měly být vztahové mapy pro jednotlivé oblasti a dále i popis možných alternativ, včetně vyčíslení jejich nákladů. Např. stezka podél Drnového potoka umožní lidem, kteří chtějí přesun z auta na kolo.

Ale tento model a pohled musí navázat i na „výuku“ shora a přesvědčení obyvatel k tomu, že stojí za to vysednout z aut.

Veškeré výše uvedené činnosti budou směřovat nejen k území města Klatovy, ale i k okolním obcím v jeho správě. Rozsah zpracování a detail zpracování bude adekvátní velikosti jejich území ve srovnání s městem Klatovy. Důraz bude kladen především na cyklistické napojení a na posílení funkce hromadné dopravy.

Výstupem generelu bude i dopravní model multimodálních druhů přepravy –multimodální dopravní model. Půjde o tabelární srovnání jednotlivých částí města, případně přilehlých obcí, s vyznačením zdrojů a cílů a převažujícím druhem dopravy. Výstupem bude i doporučení pro posílení jednotlivých druhů dopravy a jejich zlepšení.

Základem generelu bude snaha o dosažení následujících cílů generelu:

- Změnu v dopravním chování občanů města i okolních obcí
- Zkvalitnění a zlepšení dopravní obsluhy území (posílení spojů, zkrácení intervalů, budování nových autobusových zastávek, koordinace MHD a regionální autobusové dopravy, zajištění návaznosti spojů autobusové a železniční dopravy)
- Podpora carsharingu i bikesharingu ve městě
- Budování kvalitních a bezpečných cyklistických komunikací
- Snížení počtu jízd osobními automobily
- Zvýšení kvality prostředí (propojení ploch zeleně a zpevněných ploch)
- Vytvoření kompletních pěších tras (odstranění současných bariér v prostupnosti území)
- Zajištění dopravy v klidu (organizace parkovacích stání)
- Zvýšení bezpečnosti dopravy přehledností a srozumitelností jednotlivých komunikací
- Vybudování východního obchvatu a zkvalitnění podmínek na severozápadním obchvatu města (problém okružních křižovatek především pro kamionovou dopravu)
- Novou kategorizaci komunikací (převedení severozápadního obchvatu na silnici I. třídy, převedení silnic I. třídy na území města na silnice nižší třídy)

Na dosažení těchto cílů by se měl podílet následující tým, kdy část jeho členů je jmenovanými členy v požadavcích zadávací dokumentace, ostatní jsou zmíněny jako plánovaní členové týmu.

Vedoucí týmu:


Ing. Josef Filip, Ph.D. – dopravní inženýr, zabývající se dlouhodobě dopravními stavbami a městským inženýrstvím. Jeho specializací je tvorba veřejných prostranství, bezpečnost dopravy a změny v dopravním chování obyvatel. Za svou profesní kariéru se účastnil mnoha dopravně – urbanistických soutěží -v nichž i ve spolupráci s architektonickými studií vítězil – Vítězné náměstí v Praze (2018), Karlovo náměstí v Praze (2018), řešení předprostoru letiště Václava Havla v Praze (2016). Mimo tuto problematiku je i spolupracovníkem ČVUT v Praze Fakulty dopravní. Na této instituci se aktivně podílí na řešení jak praktických úkolů (např. generelů dopravy), tak i přednáší a je členem VaV činností. Za Fakultu dopravní se například účastnil krátkého setkání v Norsku na Trondheimské univerzitě, kde se připravuje grant na řešení preference ostatních druhů dopravy.


Ze své pozice vždy řídil týmy zpracovatelů jednotlivých zakázek a i proto byl zvolen jako vedoucí celého řešitelského týmu.


Je držitelem certifikátů a autorizací pro následující obory:

- AI Dopravní stavby, ČKAIT 0401915
- AI Městské inženýrství, ČKAIT 0401915
- Auditor bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, certifikuje MD ČR

Další členové týmu:

 – Odborník na pořízení dopravních průzkumů a odborník na hromadnou dopravu. Jde o osobu, která je v celém svém profesním životě úzce spjata s ČVUT v Praze Fakultou dopravní. Je aktivním přednášejícím a řešitelem mnoha VaV projektů a projektů z praxe. Specializuje se především na dopravní průzkumy, dopravu ve městech a hromadnou dopravu. V posledních letech je na Fakultě i v pozici proděkana pro rozvoj. Tato osoba zpracovala více významných dopravních průzkumů (např. pro TSK Praha, obce Středočeského kraje, Kutnou Horu a další). Podílí se a vede tzv. laboratoř dopravy na Fakultě, která se zabývá právě pořizováním dopravních průzkumů. Tato osoba se mimo dopravních průzkumů zabývá i

 – odborník pro cyklistickou dopravu. Tvůrce TP 179 pro cyklodopravu a přední český odborník na cyklistickou dopravu. Tvořil více generelů cyklistické dopravy a v současné době působí jako externí spolupracovník na magistrátu hlavního města Prahy. Pro svou odbornost má i úvazek v podobě pracovní smlouvy s uchazečem – Projekce dopravní Filip s.r.o. Je tedy stabilním a vhodným členem týmu pro řešení problematiky cyklistické dopravy. Svou odbornost zvyšuje svými zahraničními stážemi.

 – zaměstnanec Projekce dopravní Filip s.r.o, autorizovaná osoba pro dopravní stavby. Certifikovaný auditor bezpečnosti pozemních komunikací. Projektant a tvůrce

projektů zklidněných komunikací. V týmu bude působit jako další odborník na pohled alternativ dopravy.

[REDAKCE] – vedoucí Ústavu dopravních systémů ČVUT. Další z odborníků na MHD, ale především kolejovou dopravu. Ač není tato specializace vyžadována, tak je přizván právě pro řešení problematiky možnosti využití stávající trati pro zlepšení dopravní obsluhy území.

[REDAKCE] spolupracovník ČVUT v Praze Fakulty dopravní. Pracovník UJEP, který se zabývá sociologicky-dopravními modely. Bude především radit a pomáhat s těmito průzkumy a metodikami jejich vyhodnocení.

[REDAKCE] – zaměstnanec Fakulty dopravní ČVUT. Odborník na nemotorovou dopravu. Koordinátor a propagátor alternativ k individuální automobilové dopravě v rámci celé ČR. Na Fakultě dopravní působí od poloviny roku 2019.

9 SBĚR DAT - SUBKRITERIUM Č.2

Z pohledu potřebných dopravně – inženýrských dat se zaměříme na více zdrojů. Nelze počítat pouze s jedním zdrojem dat, ale zdroje musí být rozvrženy tak, aby jejich vypovídající hodnota byla co nejširší a nejvíce použitelná. Pro potřeby přesného návrhu určitě potřebujeme následující skupiny dat:

Intenzity dopravy na hlavní komunikační síti

Data o dopravním chování obyvatel – zdroje a cíle, druhy využitých prostředků, četnost cest

Data o hromadné dopravě – městské i meziměstské (včetně nákladů u městské dopravy)

data dopravy v klidu

Níže v textu budou detailně popsány metodiky sběru a získání dat.

Intenzity dopravy na hlavní komunikační síti:

V roce 2018 bylo v rámci zpracování územních studií přistoupeno k pořízení celoměstského, směrového dopravního průzkumu. Tento průzkum jasně ukázal jak intenzity na hlavní komunikační síti, tak i dělbu přepravní práce mezi jednotlivými vjezdy do města. Tento průzkum bude sloužit jako základní stavební kámen pro doplňkové dopravní průzkumy, které budou provedeny v rámci zpracování Generelu dopravy.

Průzkum bude proveden užitím kamerových systémů sběru dat, profilovým měřením intenzit a rychlostí vozidel. Průzkumy budou prováděny v lokalitách níže uvedených. Jedná se o doplňkové průzkumy oproti roku 2018 (kdy tyto průzkumy byly zpracovány naší společností). Dojde ke zpřesnění těchto dat, ověření jejich správnosti a vlivem zpracování nových profilů měření i ke zpřesnění mezikřižovatkových úseků. Data budou konfrontována i se zjištěními, provedenými na základě dotazníkových šetření mezi obyvateli města. Dojde ke zpracování dat na základě platných TP. Případně budou ověřena i v době vhodnější pro průzkum dopravy. Data budou zajišťována pro následující typ vozidel/dopravních prostředků:

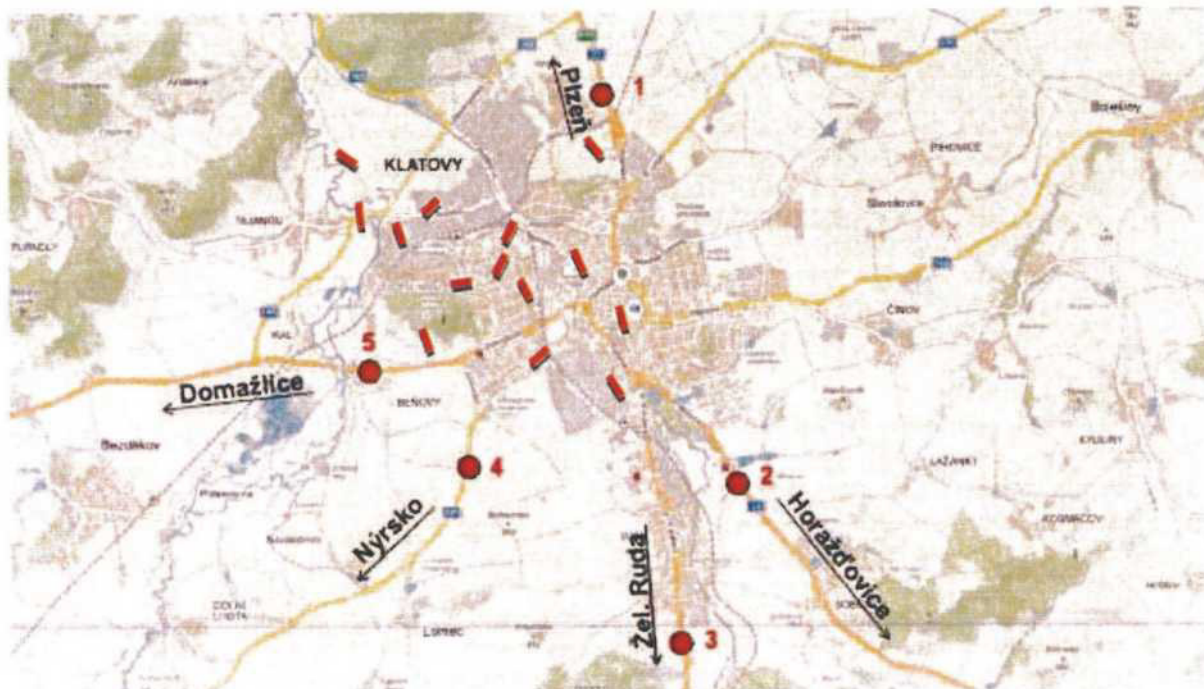
O – Osobní automobily – bez přívěsů i s přívěsy, dodávkové automobily

N – Nákladní automobily – lehké, střední a těžké nákladní automobily, speciální nákladní automobily, traktory

K – Nákladní soupravy – přívěsové a návěsové soupravy nákladních vozidel

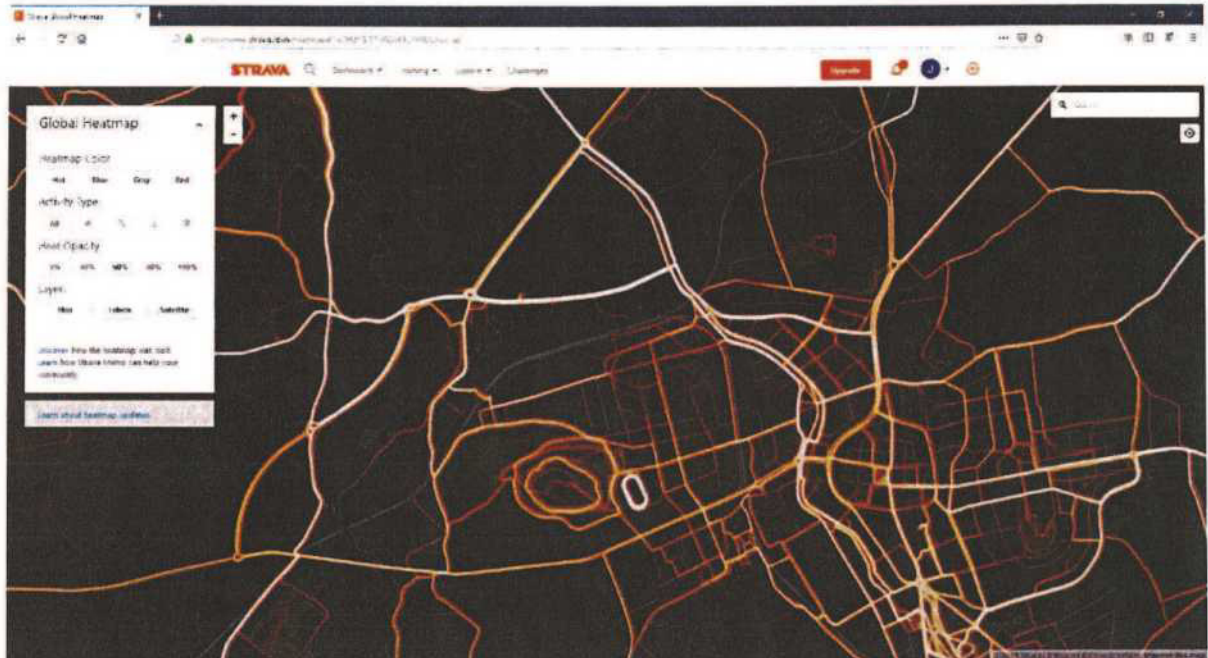
A – Autobusy – vozidla určená pro přepravu osob a jejich zavazadel, která mají více než 9 míst (včetně kloubových autobusů a autobusů s přívěsy)

C – Cyklisté – samostatnou kapitolou průzkumů budou cyklisté. Jejich intenzity budou zjišťovány i během zimních/podzimních průzkumů, ale stěžejní průzkum bude proveden v měsíci květnu/červnu, kdy je předpoklad reálných dat o pohybu tohoto dopravního prostředku.



Obr. 11 Poloha měřících míst pro profilový průzkum (číselné lokality porovnání 2019 s 2018, úsečky profily 2019)

Vzhledem k požadovanému datu zpracování jednotlivých částí Generelu dopravy budou dopravní průzkumy provedeny v časech pro ně vhodných. Proto dojde i k ověřovacím, krátkodobým průzkumům. Dojde k porovnání intenzit 2018, průzkumů pro Generel a ověřovacích průzkumů, tak aby bylo možné stanovit jasné a průkazné intenzity dopravy. Samostatnou kapitolou je průzkum cyklistické dopravy. Budou provedeny průzkumy cyklistické dopravy v měsíci květnu, které ukáží počty cyklistů a jejich trasy. Pro průzkum cyklistické dopravy se budeme snažit i využít údajů z fit SW (např. Strava - viz. obrázek níže), které ukazují trasy pohybu. A to jak pro pěší, tak pro cyklisty. Výsledkem je mapa pohybu po městě.



Obr. 12 Heatmap mapa Strava – ukázka pohybů obyvatel – kolo/běh.

Vhodná doba průzkumu:

Denní intenzita dopravy:

v běžný pracovní den,
v dubnu, květnu, červnu, září a říjnu,
po dobu 2 x 4 hodiny v době 7:00 - 11:00 a 13:00 - 17:00,
v rozlišení po hodinách.

Padesátirázová intenzita dopravy:

v běžný pátek,
v dubnu, květnu, červnu, září a říjnu,
po dobu 2 x 2 hodiny v době 7:00 - 9:00 a 15:00 - 17:00,
v rozlišení po 15 minutách.

Špičková hodinová intenzita dopravy:

v běžný pracovní den,
v dubnu, květnu, červnu, září a říjnu,
po dobu 2 x 2 hodiny v době 7:00 - 9:00 a 15:00 - 17:00,
v rozlišení po 15 minutách.

Pro potřeby zjištění dat obsluhy významných podniků a zaměstnavatelů ve městě bude vytvořen jednoduchý dotazník, který bude směřovat právě na logistické a případně osobní oddělení těchto firem. V dotazníkú nás bude zajímat to, kolik vozů výrobků a materiálu denně/týdně/měsíčně do podniku jezdí. V jakých časech a případně kterou trasou. Tyto údaje budou porovnány s intenzitami a bude navrhováno zefektivnění zásobování, případně návrh možných zásobovacích tras tak, aby nedocházelo k ovlivnění centra města. Stejně jako s výrobními podniky bude komunikováno i s provozovateli významných nákupních center ve středu města. Zde je vliv dopravy markantní a budeme od nich chtít znát i možné údaje o zákaznických špičkách, tak aby bylo možné predikovat špičky na dopravní síti. Tyto údaje jsou zřejmé z křivky tržeb na porovnání s osou času v grafech. Věříme, že tyto údaje nám mohou být poskytnuty.

Posledním zdrojem informací budou informace o počtu turistů – zprostředkované městským informačním centrem. To by nám mohlo ukázat potřebná data o pohybu pěších a jejich počtu nejen z pohledu obyvatel. A dále o počtu autobusů.

Průzkum hromadné dopravy:

Hromadná doprava je a má být alternativou k dopravě individuální automobilové. Bohužel na území města Klatovy tuto roli nehraje, a proto musíme jasně přistoupit k průzkumům v hromadné dopravě. Nejedná se ale jen o dopravu městskou, ale i meziměstskou, která by mohla být využívána obyvateli města pro pohyb po městě.

V rámci průzkumů budeme aktivně získávat data o provozu autobusů linek hromadné dopravy a meziměstské dopravy. Budeme chtít zjistit počty cestujících v předešlých letech, změny v jízdních řádech, náklady na hromadnou dopravu, vývoj ceny jízdného. U meziměstských linek nás bude zajímat i údaj o počtu jízd v rámci města – například z jedné zastávky na autobusové nádraží atp.

Z výše uvedených údajů se budeme snažit složit náhled na trend v přepravě osob hromadnou dopravou – tedy zda je klesající či stoupající.

V rámci sociologicko- dopravního průzkumu se zaměříme i na linku MHD, kde provedeme průzkum mezi jejími cestujícími.

Při průzkumech se zaměříme i na vazbu mezi hromadnou dopravou v rámci města a přestupem na vlaky.

Dále se zaměříme i na polohu zastávek v území, jejich dostupnost a vybavení. Vše totiž souvisí s hromadnou dopravou a její kvalitou. V návrhové části navrhne pravděpodobně úpravu linkového vedení a četnost spojů.

Z pohledu dopravních dat nás bude zajímat:

- typ použitého jízdného
- Počet cestujících
- Délka cesty
- Místo nástupu/výstupu

Všechny výše uvedené údaje budeme chtít znát v časových variacích den/týden/měsíc/rok, tak aby bylo možné jasně navrhovat úpravy.

Z pohledu hromadné dopravy je nutné a nezbytné se zaměřit i na obsluhu okolních obcí, které spadají pod správu města Klatovy. Opomenutí tohoto aspektu by mohlo vést k nevhodnému návrhu hromadné dopravy.

Průzkum dopravy v klidu:

V rámci zpracování územních studií pro město Klatovy jsme již prováděly orientační průzkumy dopravy v klidu. Jednalo se o centrální část města – ulice přiléhající k nádraží. Pro potřeby detailní znalosti o problematice dopravy v klidu budou tyto průzkumy znovu zopakovány, ale ve vyšší podrobnosti. Dojde však ke srovnání s právě zmiňovanými, provedenými průzkumy.

Pro průzkum dopravy v klidu budeme sledovat i údaje z platebních automatů v místech, kde jsou k dispozici. Dojde tak ke zjištění obrátkovosti počtu odstavených vozidel, včetně doby odstavení těchto vozidel.

Z pohledu dopravy v klidu spatřujeme jako nejzásadnější následující oblasti:

- Oblast obchodních center – u ulice Domažlická a dále i u ulice 5. Května
- Oblast škol – především ranní špičky závozu dětí do škol – problematika K+R
- Oblast náměstí a přilehlého okolí – centrální část náměstí, okolní ulice, vliv autobusů na parkování – Plánická ulice.
- Oblast sídlišť – zde se zaměříme na počty bytů (výpis CUZK) ve srovnání s počtem stání. Porovnáme s reálnými stavy počtu vozidel v ulicích.
- Oblast přednádraží – obrátkovost vozidel a potřeby P+R

Pro potřeby parkoviště u obchodního centra budeme zjišťovat obrátkovost vozidel na vjezdu, užitím kamer, či jiných sčítačů. Pouhá obchůzka by nebyla dostatečně průkazná. Sledován bude jeden typický všední den, pátek a neděle. Při pouhém sledování obchůzkou by nebyla dána jasná obrátkovost na parkovišti. Proto volíme tento vhodnější typ průzkumu.



Obr. 13 – Lokality pro průzkum dopravy v klidu (školská zařízení nezobrazena)

Dopravní chování obyvatel:

Průzkum dopravního chování obyvatel bude prováděn za užitím konzultací s pracovníky ČVUT v Praze Fakulty dopravní, a dále UJEP Ústí nad Labem – Fakulty socio – ekonomické. Tato Fakulta není uvedena jako subdovatel, z důvodu společného VaV řešení (ČVUT – UJEP). Kdy data o dopravním chování budou dále využita v tomto programu VaV.

Vlastní sociologicko-dopravní průzkum je metodou, která počítá s aktivním zapojením obyvatel. V našem případě bude vycházet z údajů ČSÚ z celostátního sčítání obyvatel. Zde jsou dostupné údaje o dopravním chování obyvatel. Na základě těchto dat bude navržen elektronický dotazník na internetu, který data zpřesní a poskytne nám údaje o dopravním chování obyvatel, včetně jejich potřeb. Mezi dotazy bude patřit:

- počet a důvod cest po městě
- využití dopravního prostředku – kolo, MHD, chůze a vozidlo
- Jaká pozitiva dopravy ve městě vidíte
- Jaká negativa dopravy ve městě vidíte
- Co Vás vede k využití auta ve městě
- Co by Vás motivovalo k využití jiných druhů dopravy ve městě
- Máte požadavky k MHD, infrastruktuře pro cyklisty, infrastruktuře pro pěší
- Jak jste ochotni měnit své dopravní chování a co by Vás motivovalo k jiným druhům dopravy (dostanou na výběr)
- Potřeby dopravy v klidu – jste spokojeni/nespokojeni s možností odstavení vozidla, jste ochotni platit v centru/jakou částku (bude na výběr po předchozí domluvě se zadavatelem)

Z pohledu zpracování dat je nutné zajistit účast vyššího počtu obyvatel. Toto může být zásadní problém pro relevantnost dat. Vzhledem k tomu, že si toto uvědomujeme, tak chceme postupovat následujícím způsobem:

Zajistit kontaktní průzkum –jednodenní průzkum na území města s dotazy k obyvatelům

Zajistit distribuci průzkumu a jeho nutnosti s užitím webu města (odkaz na průzkum formou google dotazníku) a dále distribuovat seznam otázek i prostřednictvím městských tištěných médií s vrácením na městský úřad

Setkání s občany v rámci diskuzí nad generelem dopravy (obdoba jako získání názorů během zpracování územních studií).

Distribuce přes školy (jejichž zřizovatelem je město/kraj). Studenti mohou rodičům dotazy prostředkovat

Distribuce přes městské instituce – např. knihovna.

Výše uvedené by mělo vést k zjištění relevantního počtu informací, které pak budou prezentovány a zaneseny do generelu.

Použitý dotazník bude čistě elektronický. Upozornění na něj bude distribuováno i tištěnou formou.

Zaměříme se s komunikací i na občany přilehlých spádových obcí, ve správě města Klatovy. I jejich potřeby pro dojíždku do spádového města musí být zohledněny a to především v aspektu cyklistické a hromadné dopravy. Jejich vozy totiž mnohdy způsobují nárůst individuální automobilové dopravy.-

Všechny výše uvedené způsoby sběru dat by měly vést k tomu, že data budou ucelená a v celkovém kontextu generelu co nejvíce použitelná. Metoda sběru dat a práce s nimi je dána našimi zkušenostmi z jiných průzkumů. Kvalita sběru dat by měla být garantována i účastníky sdružení, kdy Fakulta dopravní disponuje řadou studentů, jež jsou schopni odborně klást dotazy obyvatelům a s odpověďmi pracovat. Jejich počet umožní postihnout i v jeden čas více částí města.

10 SPOLUPRÁCE – SUBKRITERIUM Č.3

Aby byl Generel dopravy použitelným dokumentem pro další rozvoj města a jeho dopravní sítě, tak nesmí být pouze dokumentem zpracovaným, ale i projednaným a prezentovaným. Rozhodně nechceme pracovat tiše a anonymně, tak abychom odevzdali „dokonalý“ dokument, který ale nebude s nikým projednán a nebude se zakládat na reálných datech a potřebách obyvatel, uživatelů dopravní sítě a odborného a politického vedení města.

Níže v textu uvádíme způsob komunikace, četnost komunikace a vybrané zástupce/skupiny:

Zadavatel:

Pro úspěšné zpracování Generelu dopravy je nutná a nezbytná úzká spolupráce se zadavatelem. Počítáme se svoláním výrobních výborů se zástupci zadavatele 1x měsíčně. Nad rámec těchto výrobních výborů budeme pořádat i jednání se zadavatelem a jeho zástupci – širší spektrum zástupců (radní, zastupitelé, vedoucí odborů a příspěvkových organizací). Potřebná je komunikace především následujících témat:

-Zadání – toto jasně vyplývá z poptávky a z námi zpracovaného postupu řešení. Přesto se rádi sejdem v širším uskupení, ke si vyjasníme naše názory na celou problematiku a i názory zadavatele. První jednání by mělo proběhnout ihned po podpisu smlouvy.

- Průběh dopravních průzkumů – po zpracování dopravních průzkumů – předpoklad únor/březen 2020 by mělo dojít ke komunikaci těchto výsledků zadavateli a to právě v širším týmu.

- Představení závěrů analýzy a nástin zpracování návrhové části

- Představení návrhové části Generelu ve fázi jasného zpracování, měsíc před finálním odevzdáním.

Zpracovatelé ostatních částí Konceptí:

Generel je zadáván v rámci balíčku pořízení ostatních strategických dokumentů města Klatovy. Ne všechny dokumenty mají vazbu na Generel, ale část č.3 a č.4 ano. Považujeme tedy za nezbytné navázat spolupráci i se zpracovateli těchto dokumentů, a to tak, aby závěry uváděné a zjištěné v jejich částech se provázaly do Generelu a naopak. Jako strategii Smartcity totiž nevidíme jen chytrá řešení budov, či veřejných prostranství, ale i možnosti řízení a distribuce dopravy, včetně získání průběžných údajů o dopravě v době provozu Smartcity. Stejně tak zamýšlené údaje o cestovním ruchu ovlivňují dopravu. Proto je nutné a nezbytné komunikovat i se zpracovateli těchto částí a to tak, aby výměna informací byla účinná. Představujeme si vzájemné konzultace – alespoň 4x za dobu řešení zakázky. Tyto mohou proběhnout i během konzultací se zadavatelem, který by měl být těmito vzájemným jednáním také přítomen.

Koordinace s ostatními částmi veřejné zakázky je nezbytná, ale hlavní nutnost považujeme právě u Smartcity a u koncepce cestovního ruchu. Ve vazbě na koncepci VO se zaměříme na případné potřeby posílení sítě VO v oblastech, kde budeme požadovat vybudování komunikací pro cyklisty.

Obyvatelé/ stakeholderi území:

Na základě zkušeností ze zpracování územních studií pro město Klatovy si dovoluujeme navrhnout i společná jednání s obyvateli v rámci moderovaných diskuzí/participací. Rádi bychom participovali jednotlivá témata a to již ve fázi analýz a následně i ve fázi návrhu.

Témata budou následující a je možné je spojovat do bloků:

- Pěší a cyklistická doprava
- Hromadná doprava
- Automobilová doprava a zácpy na hlavní síti
- Doprava v klidu
- Zásobování území/tranzitní doprava

Návrh struktury spolupráce zadavatel – zpracovatel – vymezení kompetencí:

V rámci přehlednosti komunikace, vzájemné důvěry a s ohledem na důležitost a kvalitu zpracování zakázky by měl být tým nastaven jako užší, který bude mít odpovědnost za komunikaci ven v širším týmu jak zadavatele tak zpracovatele. Ze strany zadavatele vidíme jako důležité dvě

pozice – pozici technické a věcné koordinace a dále pozici koordinace tzv. politické, tak aby volení zástupci obyvatel města byli v obraze a měli dostatečné a jasné penzum informací.

Ze strany zpracovatele jsou zvoleni jako kontaktní osoby hlavní řešitel a dále osoby zodpovědné za řešení části zakázky. Tito budou plně odpovědní za komunikaci ve směru k ostatním členům týmu a dále směrem k zadavateli.

Struktura je nastavena jako užší, kdy každá ze stran bude mít odpovědnost komunikovat uvnitř svého týmu.

Zástupce zadavatele zodpovědný za technickou koordinaci – František Kocfelda

Bude účastníkem všech výrobních výborů a bude zpracovatelem pravidelně informován o vývoji zakázky a dále také o případných komplikacích, nově zjištěných skutečnostech či návrzích odchylných řešení.

Zástupce zadavatele zodpovědný za „politickou“ koordinaci – vybraný radní/zastupitel

Bude účastníkem vybraných výrobních výborů, kde budou prezentovány výsledky dosavadní práce. Nebude mu bráněno účastnit se i ostatních výrobních výborů, ale jeho účast není nezbytná. Bude i u zadání jednotlivých částí, jejich přebírání a bude účasten komunikace o nových zjištěních v rámci zpracování.

Hlavní zástupce zpracovatele zodpovědný za celkovou koordinaci – Ing. Josef Filip, Ph.D.

Bude zodpovědný za celkovou koordinaci zakázky. Spolu s asistentem vedoucího (bude určen) bude komunikovat s technickým zástupcem zadavatele. Bude zodpovědný za dodržení termínů a za činnost na jednotlivých fázích projektu, včetně jeho podrobných součástí.

Bude zodpovědný za zpracování částí týkajících se dopravy vozidel a dopravy v klidu. V rozsahu svých oprávnění a kvalifikace z veřejné zakázky.

Zástupce zhotovitele zodpovědný za MHD a dopravní průzkumy – Ing. Bc. Petr Kumpošt, PhD.

Bude zodpovědný vedoucímu. Může komunikovat s technickým pracovníkem zadavatele. V rámci zpracování zakázky bude zodpovědný za dopravní průzkumy a dále za návrhy hromadné dopravy. V rozsahu svých oprávnění a kvalifikace z veřejné zakázky.

Zástupce zhotovitele zodpovědný za cyklodopravu a pěší dopravu – Ing. Arch. Tomáš Cach

Bude zodpovědný vedoucímu. Může komunikovat s technickým pracovníkem zadavatele. V rámci zpracování zakázky bude zodpovědný za návrhy pěší a cyklistické dopravy. V rozsahu svých oprávnění a kvalifikace z veřejné zakázky.

Zpracovatel bude po zadavateli požadovat minimální technické zajištění. Pro potřeby interních jednání týmu zadavatel x zpracovatel si dovolíme požádat o zázemí v podobě zasedacích místností. V případě veřejných projednání s veřejností/stakeholdery si dovolíme požádat o zázemí kulturního domu.

Za svolání jednání bude zodpovědný zpracovatel. Pro svolání jednání někdy využije distribučních kanálů zadavatele (noviny, web města) ale s minimální administrativní náročností (předáme hotové materiály k distribuci).

Ze strany zadavatele požaduje zhotovitel předání důležitých kontaktů na stakeholdery, důležité účastníky procesu. A dále pak případnou součinnost při dohledání/dodání kontaktů požadovaných zpracovatelem (např. ředitelé škol atp.)

Pro veřejnou prezentaci záměru a postupu prací se pokusíme zřídit na našich **www stránkách** samostatně **přístupnou sekci**, kde budou **poskytovány** údaje o postupu, **návrhy a výsledky**, včetně možnosti komentování. Toto opatření umožní obyvatelům sledovat vývoj a postup prací – tedy „být v obraze“.