

SMLOUVA O DÍLO

I. Smluvní strany

1. Objednatel: Statutární město Olomouc

Horní náměstí 583
779 11 Olomouc
IČO: 00299308

DIČ: CZ00299308

Zastoupené:

Mgr. Miroslavem Žbánekem, MPA, primátorem

kontaktní osoba ve věcech smluvních **Ing. Zdeněk Bogoč,**
vedoucí odboru strategie a řízení

tel.: 588 488 256 e-mail: zdenek.bogoc@olomouc.eu

kontaktní osoba ve věcech technických: Ing. Martin Luňáček
mob.: 732 124 926 e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.
číslo výdajového účtu: 27-1801731369/0800

2. Zhotovitel: HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8

zastoupená:

Václavem Starým, prokuristou

kontaktní osoba ve věcech technických: **Václav Starý**

tel: 603 872 291 e-mail: vaclav.stary@rhdhv.com

IČO: 45797170

DIČ: CZ 45797170

Bankovní spojení: ING Bank N. V.

Č.ú.: XXXXXXXXXX

dále společně také jako „**smluvní strany**“

uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku dle ust. § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“) tuto smlouvu o dílo (dále jen „smlouva“):

II. Předmět plnění

- 1) Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje zhotovit pro objednatele dílo: „**Parkovací politika města Olomouce**“ (dále jen „**dílo**“). Objednatel se zavazuje řádně provedené dílo převzít a zaplatit za něj zhotoviteli sjednanou cenu.
- 2) Podrobná specifikace díla tvoří přílohu č. 1 této smlouvy a je její nedílnou součástí.

III. Termín, způsob a místo plnění

- 1) Kompletní dílo se v souladu s přílohou č. 1 této smlouvy skládá z následujících částí rozdělených do uvedených etap:
 - a) Analytická část: poskytne komplexní přezkum současné situace a určí počáteční úroveň vhodných ukazatelů, které budou popisovat současný stav systému řešení statické dopravy ve městě ze všech relevantních hledisek dle zadání,
 - b) Návrhová část: určí konkrétní výkonnostní cíle, tzv. dílčí cíle, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci v Olomouci a jejím okolí, jež vyplynou z analýzy stavu, a jsou rovněž ambiciózní, pokud jde o obecné cíle managementu parkování a bude řešit zejména témata uvedená v příloze č. 1,
 - c) Implementační část: nastaví pravidla, která popisují způsob realizace (implementace) navržených opatření a budou definována pro celý jejich životní cyklus,
 - d) Akční plán: na základě opatření navržených v návrhové a implementační části bude sestaven akční plán, který jednotlivými kroky stanoví, jak budou jednotlivá opatření parkovací politiky naplňována,
 - e) Komunikační strategie: bude vytvořena jak již pro fázi zpracování politiky, tak i pro celý životní cyklus zavádění jednotlivých opatření. Komunikační strategie bude navržena jako jednotná koncepce tak, aby napomohla efektivně komunikovat s veřejností a naplňovat základní cíle Plánu udržitelné mobility, i samotné parkovací politiky.
- 2) Před předáním kompletního díla podle odst. 1. písm. a) až e) tohoto článku předá zhotovitel objednateli v elektronické podobě tato dílčí plnění, a to v následujících termínech:
 - a) Analytická část + komunikační strategie pro fázi zpracování politiky do 3 měsíců od podpisu smlouvy,
 - b) Návrhová + implementační část politiky do 6 měsíců od předání a převzetí předchozí části díla,
 - c) Akční plán + komunikační strategie pro zavádění jednotlivých opatření do 3 měsíců od předání a převzetí předchozí části díla.
- 3) V případě prokazatelného prodlení při poskytování součinnosti ze strany objednatele, se posouvají výše uvedené lhůty plnění o tuto dobu.
- 4) Dílo, jakož i jednotlivá dílčí plnění budou obsahovat textovou a grafickou část dle požadavků na formu obsahu a uspořádání vyjádřené v příloze č. 1.
- 5) Zhotovitel se zavazuje předat objednateli provedené kompletní dílo ve třech vyhotoveních v tištěné podobě, a dále v elektronické editovatelné podobě DOCX a PDF. V případě zpracování v CAD bude grafická část předána ve formátech DGN či DWG, tabelární v XLSX; v případě zpracování v GIS bude výstup předán v SHP či ESRI GDB. Součástí předání budou i použité číselníky.
- 6) Místem plnění je sídlo odboru strategie a řízení Magistrátu města Olomouce, adresou Hynaisova 34/10, 77911 Olomouc.

IV. Cena díla

1. Celková cena je stranami sjednána na základě výsledků výběrového řízení předmětné veřejné zakázky malého rozsahu ve výši **1.000.000,- Kč bez DPH, tzn. 1.210.000,- Kč vč. zákonné sazby DPH 21 % platné v době uzavření této smlouvy**. Celková cena díla bude uváděna s přesností na 2 desetinná místa s matematickým zaokrouhlením na celé koruny. Celková sjednaná cena díla včetně DPH (dále jen „celková cena díla“) je cenou nejvýše přípustnou a platí po celou dobu platnosti smlouvy. Zhotovitel nemá právo domáhat se zvýšení celkové ceny z důvodů chyb a nedostatků ve své nabídce.
2. Celková cena zahrnuje veškeré náklady nezbytné k řádnému a včasnému provedení díla, předpokládané náklady vzniklé vývojem cen v národním hospodářství po dobu realizace díla, počet vyhotovení uvedených v čl. III. odst. 5. této smlouvy, náklady na odměnu za poskytnutí práv vyplývajících z práv duševního vlastnictví a práv autorských, náklady vynaložené na účast zhotovitele na jednáních, jakož i náklady na prezentace podle čl. VI. této smlouvy.
3. Je-li zhotovitel plátcem DPH, odpovídá za to, že sazba daně z přidané hodnoty bude stanovena v souladu s platnými právními předpisy; v případě, že dojde ke změně zákonné sazby DPH, je zhotovitel k ceně díla bez DPH povinen účtovat DPH v platné výši. Smluvní strany se dohodly, že v případě změny ceny díla v důsledku změny sazby DPH není nutno ke smlouvě uzavírat dodatek. V případě, že zhotovitel

stanoví sazbu DPH, či DPH v rozporu s platnými právními předpisy, je povinen uhradit objednateli veškerou škodu, která mu v souvislosti s tím vznikla.

4. Záloha na cenu díla se nesjednává.

V. Platební podmínky

- 1) Celková cena díla dle čl. IV. této smlouvy bude zhotoviteli uhrazena ve třech platbách bezhotovostním bankovním převodem na číslo účtu zhotovitele uvedené v záhlaví této smlouvy.
- 2) Podkladem pro úhradu smluvní ceny díla dle čl. IV. této smlouvy budou tři daňové doklady – faktury, které budou mít náležitosti daňového dokladu dle § 29 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a budou vystaveny následovně:
 - a) První daňový doklad bude zhotovitelem vystaven po převzetí dílčího plnění uvedeného v čl. III. odst. 2 písm. a) této smlouvy „Analytická část + komunikační strategie pro fázi zpracování politiky“ objednatelem na základě písemného předávacího protokolu podepsaného oběma smluvními stranami, a to ve výši 20 % z ceny díla včetně DPH.
 - b) Druhý daňový doklad bude zhotovitelem vystaven po převzetí dílčího plnění uvedeného v čl. III. odst. 2 písm. b) této smlouvy „Návrhová + implementační část“ objednatelem na základě písemného předávacího protokolu podepsaného oběma smluvními stranami, a to ve výši 50 % z ceny díla včetně DPH.
 - c) Třetí daňový doklad bude zhotovitelem vystaven po převzetí dílčího plnění uvedeného v čl. III. odst. 2 písm. c) této smlouvy „Akční plán + komunikační strategie pro zavádění jednotlivých opatření“ objednatelem na základě písemného předávacího protokolu podepsaného oběma smluvními stranami, a to ve výši 30 % z ceny díla včetně DPH.
- 3) Zhotovitel se zavazuje vystavit a doručit daňový doklad – fakturu objednateli doporučenou poštou, nebo osobně pověřenému zaměstnanci objednatele proti písemnému potvrzení, a to ve lhůtě nejpozději do 3 kalendářních dnů ode dne převzetí dílčího plnění, resp. kompletního díla na základě předávacího protokolu.
- 4) Lhůta splatnosti činí 30 kalendářních dnů ode dne doručení daňového dokladu objednateli. Pokud poslední den lhůty úhrady faktury vychází na den pracovního klidu, je dnem rozhodným pro úhradu nejbližší následující pracovní den. Stejná lhůta splatnosti platí i pro placení jiných plateb (smluvních pokut, úroků z prodlení, náhrady škody apod.).
- 5) Objednatel je oprávněn před uplynutím data splatnosti vrátit fakturu, pokud neobsahuje požadované náležitosti, nebo obsahuje nesprávné cenové údaje. Oprávněným vrácením faktury přestává běžet lhůta její splatnosti. Zhotovitel vystaví objednateli novou fakturu se správnými údaji a dnem doručení nové faktury začíná běžet nová 30-ti denní lhůta její splatnosti.
- 6) Dnem uskutečnění zdanitelného plnění je datum převzetí dílčích plnění, resp. kompletního díla objednatelem, uvedené v předávacím protokolu.
- 7) Povinnost objednatele zaplatit cenu díla či její část je splněna okamžikem odepsání příslušné částky z účtu objednatele.
- 8) Dodatečné služby a dodávky odsouhlasené objednatelem, které dohodou stran byly vykonány na základě uzavřeného dodatku k této smlouvě, musí být ve fakturách účtovány odděleně.
- 9) Objednatel si vyhrazuje právo neuhradit zhotoviteli cenu díla či její část v případě, že zhotovitel nebude disponovat bankovním účtem zveřejněným v registru plátců. Tímto postupem se objednatel nedostává do prodlení a zhotovitel není oprávněn domáhat se na objednateli smluvní pokuty či úroků z prodlení.

VI. Způsob plnění díla

- 1) Zhotovitel se zavazuje s objednatelem pravidelně konzultovat průběh provádění díla a účastnit se pravidelných výrobních výborů a to:
 - a) minimálně 2x v rámci fáze dle čl. III. odst. 2. písm. a) a c), kde představí, vysvětlí a obhájí postup na jednotlivých částech díla;
 - b) minimálně 4x v rámci fáze dle čl. III. odst. 2. písm. b), kde představí, vysvětlí a obhájí postup na jednotlivých částech díla.

- 2) Pokud z jednání pracovních týmů nebo pracovních skupin objednatele vzejdou připomínky k jednotlivým návrhům prezentovaným podle předchozího odstavce, zhotovitel se zavazuje tyto připomínky prokazatelně vypořádat v termínu a způsobem stanoveném pracovním týmem či pracovní skupinou objednatele. Před vypořádáním těchto připomínek nemůže zhotovitel objednateli jednotlivá dílčí plnění uvedená v čl. III. odst. 1. písm. a) až e), resp. kompletní dílo odevzdat na základě přejímacího řízení podle čl. VII. této smlouvy.
- 3) Jednání pracovního týmu a pracovní skupiny bude probíhat následovně:
 - a) jednání bude svolávat zástupce objednatele a bude probíhat na půdě objednatele,
 - b) na jednáních budou prezentovány jednotlivé návrhy podle čl. III. odst. 1. písm. a) až e), vznášeny připomínky k návrhům, nebo odsouhlaseny a schváleny konečné verze jednotlivých návrhů,
 - c) prezentace může být provedena formou promítnutí základních informací z aplikace Powerpoint, či obdobně a bude doplněna komentářem zhotovitele. Při prezentaci budou ze strany zhotovitele přítomny osoby odpovědné za zpracování prezentované části, aby mohly reagovat na dotazy a připomínky,
 - d) zápis z jednání bude pořizovat zhotovitel a bude odeslán objednateli následující pracovní den po jednání k odsouhlasení,
 - e) na jednání si zhotovitel vymezí dostatečný časový prostor.
- 4) Z jednotlivých jednání pracovního týmu a pracovní skupiny budou pořizovány zhotovitelem zápisy obsahující minimálně:
 - a) identifikační údaje objednatele a zhotovitele,
 - b) identifikace díla,
 - c) jmenovitý seznam účastníků jednání,
 - d) popis průběhu jednání,
 - e) připomínky k návrhům jednotlivých dílčích částí díla vznesených v průběhu jednání,
 - f) způsob vypořádání připomínek, byly-li na předcházející schůzce vzneseny,
 - g) seznam stanovených úkolů pro odpovědné pracovníky, případně návrh způsobu řešení a datum jejich splnění.
- 5) Zhotovitel se zavazuje účastnit i jednání Rady či Zastupitelstva města Olomouce, odborných komisí, a na veřejných projednáních v následujícím rozsahu:
 - a) před předáním a převzetím dle článku III. odst. 2 písm. a),
 - b) před předáním a převzetím dle článku III. odst. 2 písm. b),
 - c) před předáním a převzetím dle článku III. odst. 2 písm. c)

VII. Přejímací řízení

- 1) Zhotovitel provedená dílčí plnění, resp. kompletní dílo předá objednateli v místě dle čl. III odst. 6 této smlouvy.
- 2) K předání a převzetí jednotlivých dílčích plnění dojde na základě dílčího přejímacího řízení mezi zhotovitelem a objednatelem následovně:
 - a) Povinnost zhotovitele předat jednotlivá dílčí plnění objednateli je splněna okamžikem odevzdání těchto plnění objednateli, a to prostřednictvím e-mailu na adresy kontaktních osob uvedených v záhlaví této smlouvy.
 - b) Objednatel si vyhrazuje lhůtu nejdéle 5 pracovních dnů ode dne odevzdání na schválení zhotovitelem odevzdaných jednotlivých dílčích částí díla. Teprve po schválení objednatelem, příp. po zpracování připomínek zhotovitelem, bude sepsán písemný protokol o převzetí jednotlivých dílčích plnění. Podepsáním protokolu o převzetí jednotlivých dílčích plnění oběma smluvními stranami jsou tyto dílčí plnění provedeny a zhotoviteli tak vzniká nárok na zaplacení části ceny díla podle článku V. odst. 2. písm. a) až c) této smlouvy.
- 3) K předání a převzetí kompletního díla dojde na základě přejímacího řízení mezi zhotovitelem a objednatelem následovně:
 - a) Povinnost zhotovitele předat kompletní dílo objednateli je splněna okamžikem odevzdání kompletního díla objednateli, a to ve formě požadované v čl. III. odst. 5. této smlouvy.
 - b) Objednatel si vyhrazuje lhůtu nejdéle 5 pracovních dnů ode dne odevzdání na schválení zhotovitelem odevzdaného kompletního díla. Teprve po schválení objednatelem, příp. po

- zapracování připomínek zhotovitelem, bude sepsán písemný protokol o převzetí kompletního díla. Podepsáním protokolu o převzetí kompletního díla oběma smluvními stranami je dílo provedeno a zhotoviteli vzniká nárok na zaplacení části ceny díla podle článku V. odst. 2. písm. d) této smlouvy.
- 4) Předávací protokoly budou obsahovat následující minimální obsah:
 - a) údaje o zhotoviteli a objednateli, tj. název, místo podnikání, IČO,
 - b) název a registrační číslo projektu,
 - c) identifikace díla, které je předáváno,
 - d) zhodnocení jakosti díla,
 - e) soupis vad a nedodělků a dohodu o opatření a lhůtách k jejich odstranění, je-li to relevantní,
 - f) prohlášení zhotovitele, že dílo předává,
 - g) prohlášení objednatele, zda dílo přejímá či nikoliv.
 - 5) Vlastnické právo k dílčím plněním, resp. dílu přechází na objednatele převzetím dílčích plnění, resp. kompletního díla.
 - 6) Nedohodnou-li se strany jinak, pořizuje předávací protokol zhotovitel. Protokol podepisují oprávnění zástupci smluvních stran.
 - 7) Jestliže předávací protokol je řádně podepsán smluvními stranami, považují se údaje o opatřeních a lhůtách v zápise uvedených za dohodnuté, pokud některá ze smluvních stran výslovně v zápise neuvede, že s určitými body zápisu nesouhlasí. Jestliže objednatel v zápise popsal vady nebo uvedl, jak se vady projevují, platí, že tím současně požaduje bezúplatné odstranění takových vad.

VIII. Práva a povinnosti smluvních stran

- 1) Zhotovitel se zavazuje provést dílo vlastním jménem, na vlastní náklady, odpovědnost a nebezpečí, s potřebnou odbornou péčí, v rozsahu a kvalitě podle této smlouvy a v ujednaném čase.
- 2) Zhotovitel je povinen při plnění svých smluvních závazků postupovat s odbornou péčí, dodržovat obecné závazné právní předpisy a technické normy a postupovat v souladu s touto smlouvou a pokyny objednatele.
- 3) Zhotovitel je oprávněn ke zhotovení díla využít na klíčových místech (vedoucí projektu a další členové týmu) pouze ty klíčové odborníky, které uvedl ve formuláři pro prokázání technické kvalifikace – členové týmu, jenž tvoří přílohu č. 2 této smlouvy a je její nedílnou součástí.
- 4) Výměna klíčového odborníka za nového klíčového odborníka je možná pouze v odůvodněných případech a po předchozím písemném souhlasu objednatele. Za odůvodněný případ je považováno zejména onemocnění klíčového odborníka, vyšší moc nebo jiné okolnosti, které mohou ospravedlnit jeho výměnu. Důvody pro výměnu musí zhotovitel prokázat. Nastanou-li důvody pro výměnu klíčového odborníka, zavazuje se jej zhotovitel vyměnit do jednoho měsíce od okamžiku, kdy důvody pro jeho výměnu nastanou.
- 5) Zhotovitel je povinen zajistit, že nový klíčový odborník bude splňovat technickou kvalifikaci požadovanou pro danou klíčovou pozici v rámci zadávacího řízení a vymezenou v příloze č. 2 této smlouvy, a dále bude mít zkušenosti na minimálně stejné či vyšší úrovni, než jaké měl odborník původní, tak, aby výměna klíčového odborníka neměla vliv na provedené hodnocení zhotovitele v zadávacím řízení v rámci druhého hodnotícího kritéria „kvalifikace a zkušenosti osob zapojených do veřejné zakázky“.
- 6) Svou činnost v rámci plnění předmětu této smlouvy bude zhotovitel uskutečňovat v souladu se zájmy objednatele a bude se řídit jeho výchozími podklady a pokyny, zápisy a dohodami, a to v souladu s rozhodnutími a stanovisky dotčených orgánů veřejné správy a ostatních dotčených subjektů. Zhotovitel se zdrží jakéhokoliv jednání, které by mohlo ohrozit zájmy objednatele vycházející z plnění této smlouvy.
- 7) Zhotovitel je povinen informovat objednatele o stavu rozpracovanosti díla a o průběhu činností sjednaných ve smlouvě a bez zbytečného odkladu mu oznamovat všechny okolnosti, které zjistil a které mohou mít vliv na změnu pokynů, podmínek a požadavků objednatele a na předmět plnění smlouvy.
- 8) Pokud zhotovitel při plnění smlouvy použije výsledek činnosti chráněný právem průmyslového či jiného duševního vlastnictví, a uplatní-li oprávněná osoba z tohoto titulu své nároky vůči objednateli, zhotovitel provede na své náklady vypořádání majetkových důsledků.

- 9) Objednatel je povinen poskytovat zhotoviteli součinnost potřebnou pro plnění předmětu smlouvy, zejména mu včas a řádně předat potřebné podklady, účastnit se jednání pracovních týmů a poskytovat zhotoviteli všechny potřebné informace v souvislosti s plněním předmětu smlouvy.
- 10) Pokud při plnění smlouvy vyjdou najevo nebo vzniknou nové skutečnosti, které zhotovitel při uzavření smlouvy neznal a nemohl znát a které podstatně ztíží nebo znemožní plnění smlouvy za sjednaných podmínek, je objednatel povinen dohodnout se zhotovitelem změnu dotčených ustanovení smlouvy.
- 11) Objednatel je povinen včas hradit zhotoviteli jeho oprávněné a řádně doložené finanční nároky vzniklé v důsledku plnění smlouvy za podmínek v ní uvedených.
- 12) Pokud zhotovitel k plnění předmětu smlouvy využije subdodavatele, vyhrazuje si objednatel právo požadovat v odůvodněných případech po zhotoviteli vyloučení takového subdodavatele, který nemá řádné podnikatelské oprávnění, nebo který svým plněním zjevně nedosahuje běžně uznávaných kvalitativních standardů, a zhotovitel je povinen tomuto požadavku vyhovět.
- 13) V souladu s § 2633 občanského zákoníku se zhotovitel zavazuje neposkytovat či jinak nepoužít předmět plnění jiným osobám než objednateli.

IX. Práva duševního vlastnictví

- 1) Zhotovitel tímto poskytuje objednateli výhradní licenci k užití díla vcelku i po částech, která je neomezená, zejména v následujícím rozsahu:
 - a) k užití díla samostatně, ve spojení s jinými autorskými díly, značkami, logy, texty a jakýmkoli obdobnými prvky, včetně oprávnění dílo upravit, zpracovat, změnit, zařadit do jakéhokoli jiného díla apod.,
 - b) k užití díla v původní podobě nebo v podobě dle písm. a) tohoto odstavce a článku smlouvy jakýmkoli způsobem užití (rozmnožování, rozšiřování, půjčování, pronájem, vystavování, sdělování veřejnosti a jiné), bez omezení technologie, bez omezení počtu či množství užití, bez omezení účelu,
 - c) k užití díla v původní podobě nebo v podobě dle písm. a) tohoto odstavce a článku smlouvy bez omezení teritoria na celém světě,
 - d) k užití díla v původní podobě nebo v podobě dle písm. a) tohoto odstavce a článku smlouvy bez omezení času po celou dobu trvání majetkových autorských práv k dílu.
- 2) Objednatel není povinen licenci použít.
- 3) Úplata za poskytnutí licence je zahrnuta do celkové ceny díla uvedené v čl. IV. smlouvy.
- 4) Objednatel je oprávněn dílo, jeho část či jeho název upravit či jinak změnit, včetně rozpracování díla do dalších fází jiným zhotovitelem.
- 5) Objednatel je oprávněn práva z licence zcela nebo zčásti, úplatně nebo bezúplatně poskytnout třetí osobě (podlicence) nebo licenci zcela nebo zčásti, úplatně nebo bezúplatně postoupit třetí osobě.
- 6) Pro případ úmrtí nebo zániku zhotovitele nepřechází autorská práva a povinnosti na jeho právního nástupce.
- 7) Zhotovitel uděluje objednateli svolení ke zveřejnění díla a souhlasí s tím, aby dílo, resp. jeho část byla zveřejněna či užita bez uvedení jeho autorství.
- 8) Zhotovitel je oprávněn dílo užit nekomerčně (tj. nikoli poskytováním za úplatu) k účelu prezentace vlastní práce, avšak k žádnému jinému účelu, pouze po předchozím souhlasu objednatele.
- 9) Zhotovitel prohlašuje, že při realizaci díla nebudou porušena práva duševního vlastnictví třetích stran.

X. Ochrana důvěrných informací

- 1) Veškeré informace týkající se předmětu plnění dle této smlouvy, s nimiž bude zhotovitel přicházet v průběhu předmluvních jednání a v době po uzavření smlouvy do styku, jakož i výchozí podklady a materiály předané objednatelem zhotoviteli a výstupy a dokumenty, které zhotovitel získá v rámci své činnosti, jsou důvěrné. Tyto informace nesmějí být sděleny nikomu kromě objednatele a třetích osob určených dohodou smluvních stran nebo třetím osobám v nezbytném rozsahu za účelem plnění povinností zhotovitele vyplývajících z této smlouvy a nesmějí být použity k jiným účelům než k plnění předmětu smlouvy.

- 2) Výjimku z ochrany důvěrných informací tvoří ty informace, podklady a znalosti, které jsou všeobecně známé a dostupné. Dále pak informace obsažené v podkladech objednatele nebo dokladech a stanoviscích získaných činnostmi zhotovitele.
- 3) Tímto ujednáním není dotčena právní úprava uvedená v zákoně č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, v zákoně č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů ani v předpisech o ochraně osobních údajů.

XI. Práva a povinnosti z vadného plnění

- 1) Zhotovitel odpovídá za to, že dílo bude provedeno v souladu s touto smlouvou, řádně a včas.
- 2) Veškeré vady, které se projeví v době od převzetí kompletního díla objednatelem do uplynutí dvou let, se považují za vady vážnoucí na díle v okamžiku jeho převzetí objednatelem a zakládající objednateli práva a obstaravateli povinnosti z vadného plnění.
- 3) Smluvní strany se výslovně dohodly na vyloučení ust. § 2605 odst. 2 občanského zákoníku, kdy i za předpokladu, že dílo bude převzato a následně bude objevena zjevná vada, objednatel může uplatnit nároky a práva z vadného plnění.
- 4) Objednatel písemně vytkne vadu vůči zhotoviteli v přiměřené lhůtě poté, kdy se tato vada projevila a kdy měl objednatel současně možnost tuto vadu zjistit, nejpozději však do uplynutí doby dvou let od převzetí kompletního díla.
- 5) Způsob odstranění vady díla je oprávněn zvolit objednatel.
- 6) Zhotovitel je povinen odstranit vady díla v termínu stanoveném objednatelem, a není-li takový termín stanoven, nejpozději do jednoho týdne. Pro účely odstranění uplatněných vad objednatel poskytne obstaravateli potřebnou součinnost.
- 7) Právo objednatele z vadného plnění nevyklučuje právo na náhradu škody vzniklé objednateli v důsledku takového vadného plnění.

XII. Sankční ujednání

- 1) V případě porušení čl. VIII. odst. 4. nebo 5. této smlouvy při výměně klíčového odborníka je objednatel oprávněn vymáhat po zhotoviteli jednorázovou smluvní pokutu ve výši 20.000,- Kč za každý jednotlivý případ takového porušení.
- 2) Pokud zhotovitel nesplní povinnost stanovenou v čl. VI. odst. 5 písm. a), b) nebo c) této smlouvy, je povinen zaplatit objednateli jednorázovou smluvní pokutu ve výši 30.000,- Kč za každé takové porušení smlouvy.
- 3) Pokud je zhotovitel v prodlení s plněním díla či dílčího plnění, je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 0,5 % z ceny díla podle čl. IV. odst. 1 (bez DPH) za každý i započatý kalendářní den prodlení.
- 4) Pokud zhotovitel neodstraní vady nebo nedodělky uvedené v předávacím protokolu ve stanoveném termínu, zaplatí objednateli smluvní pokutu ve výši 0,5 % z ceny díla podle čl. IV odst. 1 (bez DPH) za každou vadu či skupinu vad a každý den prodlení.
- 5) Pokud je objednatel v prodlení se zaplacením ceny díla, je povinen zaplatit zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 0,5 % z ceny díla podle čl. IV. odst. 1 (bez DPH) za každý i započatý kalendářní den prodlení.
- 6) Smluvní strany se dohodly na tom, že ujednanou smluvní pokutou není dotčeno právo požadovat náhradu škody vzniklou z porušení povinnosti, ke kterému se vztahuje smluvní pokuta, a to vedle účtované smluvní pokuty i nad její výši. Smluvní pokuta je splatná dnem doručení písemné výzvy k její úhradě druhé smluvní straně.

XIII. Zánik smlouvy

- 1) Smlouva může být ukončena dohodou smluvních stran a odstoupením od smlouvy.
- 2) Smluvní strana je oprávněna odstoupit od smlouvy, pokud druhá smluvní strana podstatným způsobem poruší smlouvu.
- 3) Za podstatné porušení smlouvy se zejména považuje:

- a) z dosavadního průběhu plnění smlouvy je nepochybné, že zhotovitel nesplní předmět plnění dle této smlouvy,
 - b) porušení povinnosti zhotovitele stanovené v čl. VIII. odst. 5. této smlouvy,
 - c) prodlení zhotovitele s dokončením díla či jeho částí delší jak 30 dnů, pokud nebylo zapříčiněno neposkytnutím součinnosti ze strany objednatele,
 - d) opakované nedodržení povinností dle čl. X. této smlouvy (ochrana důvěrných informací).
- 4) Odstoupí-li některá ze smluvních stran od této smlouvy, zavazují se smluvní strany vzájemně vypořádat své nároky nejpozději do 2 měsíců od odstoupení a provést zejména následující úkony:
- a) zhotovitel provede soupis všech provedených prací oceněný dle způsobu, kterým je stanovena cena díla,
 - b) zhotovitel vyzve objednatele k „dílčímu převzetí díla“ a objednatel je povinen do 10 dnů od obdržení vyzvání zahájit „dílčí přejímací řízení“,
- 5) Veškerá plnění poskytnutá do doby odstoupení a práva a povinnosti z této smlouvy vzniklé do doby odstoupení zůstávají nedotčena. Pro určení rozsahu již provedených prací je rozhodující faktický stav nedokončeného díla ke dni účinnosti odstoupení od smlouvy.
- 6) Objednatel je oprávněn v případě odstoupení od smlouvy užívat zhotovitelem zpracovanou dokumentaci i jiné podklady, přičemž cena za ně je již zahrnuta v uvedeném vypořádání. Takovou dokumentaci je zhotovitel povinen předat objednateli bez zbytečného odkladu po odstoupení.
- 7) Odstoupení musí být provedeno písemnou formou. Účinky odstoupení nastávají doručením druhé smluvní straně. Odstoupením zanikají v rozsahu jeho účinků práva a povinnosti smluvních stran. Tím nejsou dotčena práva třetích osob nabytá v dobré víře. Odstoupení od smlouvy se nedotýká práva na zaplacení smluvní pokuty nebo úroku z prodlení, pokud již dospěl, práva na náhradu škody vzniklé z porušení smluvní povinnosti ani ujednání, které má vzhledem ke své povaze zavazovat smluvní strany i po odstoupení od smlouvy.

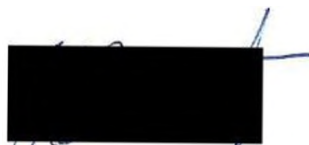
XIV. Závěrečná ustanovení

- 1) Tato smlouva a práva a povinnosti z ní vzniklé se řídí občanským zákoníkem.
- 2) Změny a doplňky této smlouvy mohou být provedeny na základě dohody smluvních stran. Dohoda musí mít písemnou formu dodatků podepsaných oprávněnými zástupci obou smluvních stran. Veškeré dodatky a přílohy vzniklé po dobu plnění smlouvy se stávají její nedílnou součástí.
- 3) Zhotovitel prohlašuje, že se v plném rozsahu seznámil s rozsahem a povahou zadání díla, že jsou mu známy veškeré technické, kvalitativní, kvantitativní a jiné nezbytné podmínky k bezchybné realizaci díla a že disponuje takovými kapacitami a odbornými znalostmi, které jsou k provedení díla potřebné.
- 4) Případné škody vzniklé v souvislosti s realizací díla budou řešeny dle platných právních předpisů.
- 5) Smluvní strany prohlašují, že skutečnosti uvedené v této smlouvě nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu § 504 občanského zákoníku.
- 6) Zhotovitel bere na vědomí, že obsah této smlouvy včetně všech dodatků může být poskytnut žadateli v režimu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, a že tato smlouva včetně všech dodatků bude objednatelem uveřejněna v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů.
- 7) Smluvní strany výslovně prohlašují, že jsou obsahem této smlouvy právně vázány a že nepodniknou žádné kroky, které by mohly zmařit její účinky. Současně prohlašují, že pro případ objektivních překážek k dosažení účelu této smlouvy si poskytnou vzájemnou součinnost a budou jednat tak, aby i za změněných podmínek mohlo být tohoto účelu dosaženo. Žádný projev vůle smluvních stran učiněný při jednání o této smlouvě ani po uzavření této smlouvy nesmí být vykládán v rozporu s výslovnými ustanoveními této smlouvy. Vědomé uvedení nepravdivých skutečností v této smlouvě zakládá druhé smluvní straně právo odstoupit od smlouvy a požadovat náhradu škody, včetně ušlého zisku.
- 8) Pokud oddělitelné ustanovení této smlouvy je nebo se stane neplatným nebo nevynutitelným, nemá to vliv na platnost zbývajících ustanovení této smlouvy. V takovém případě se smluvní strany zavazují uzavřít bez zbytečného odkladu dodatek k této smlouvě nahrazující toto oddělitelné ustanovení.
- 9) Tato smlouva je vyhotovena ve čtyřech stejnopisech s platností originálu, z nichž 2 vyhotovení obdrží objednatel a 2 vyhotovení obdrží zhotovitel.

- 10) Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu a účinnosti dnem uveřejnění prostřednictvím registru smluv dle příslušných ustanovení zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů.
- 11) Smluvní strany shodně prohlašují, že tato smlouva byla sepsána a jimi podepsána na základě jejich pravé a svobodné vůle, že si její text před podpisem řádně přečetly, rozumí mu a bez výhrad s ním souhlasí. Na důkaz toho ke smlouvě připojují své podpisy.
- 12) Nedílnou součástí této smlouvy jsou následující přílohy:
 - a) Příloha č. 1: „Podrobná specifikace předmětu zakázky“.
 - b) Příloha č. 2: „Formulář pro prokázání technické kvalifikace – členové týmu“.



V Olomouci, dne:



Za objednatele
Mgr. Miroslav Žbánek, MPA
primátor

V Olomouci, dne: 16.3.2020



Za zhotovitele
Václav Starý
prokurista

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.
Meteor Centre Office Park
Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8
Tel.: 236 080 550, fax: 236 080 560
IČ: 45797170 • DIČ: CZ45797170

PROKÁZÁNÍ TECHNICKÉ KVALIFIKACE

Název veřejné zakázky:	Parkovací politika města Olomouce
Evidenční číslo:	19185
Identifikace dodavatele:	HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o.

V zadávací dokumentaci k výše zmíněné veřejné zakázce bylo kritérium pro splnění technické kvalifikace vymezeno následovně:

Zadavatel požaduje, aby dodavatel prokázal splnění kritérií technické kvalifikace předložením:

b) **seznamu techniků nebo technických útvarů**, které se budou podílet na plnění veřejné zakázky, a to zejména těch, které zajišťují kontrolu kvality nebo budou provádět stavební práce, bez ohledu na to, zda jde o zaměstnance dodavatele nebo osoby v jiném vztahu k dodavateli, a to:

- 1. člen – vedoucí projektu,
- 2. člen – specialista pro oblast „ekonomie“,
- 3. člen – specialista pro oblast „marketing a komunikace“.

Poznámka:

Dodavatel uvede tyto osoby spolu s údaji o jejich vzdělání a odborné kvalifikaci dle písm. c) do níže uvedeného seznamu techniků.

c) **osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci** vztahující se k požadovaným službám, a to jak ve vztahu k fyzickým osobám, které služby poskytovat, tak ve vztahu k jejich vedoucím pracovníkům, a to:

1. člen – vedoucí projektu:

- vysokoškolským vzděláním technického směru, obor s dopravním zaměřením; s minimálně 10 letou praxí při realizaci projektových prací v oblasti dopravního plánování a profesními zkušenostmi na poskytování poradenských služeb při realizaci alespoň 2 zakázek obdobného charakteru, tj. na zpracování koncepce, strategie nebo plánování dopravy v obci s min. 40 tis. obyvateli;

2. člen – specialista pro oblast „ekonomie“:

- s vysokoškolským vzděláním, s minimálně 5 letou praxí v oblasti tvorby cenových politik, tarifů.

3. člen – specialista pro oblast „marketing a komunikace“:

- s minimálně 5 letou praxí v oblasti komunikace s veřejností a uvádění produktů na trh.

Pozn. 1 zadavatel očekává 3 členný tým. Je však přípustná i varianta, kdy 1. člen (vedoucí projektu) bude zastávat současně pozici 2. člena (specialistu pro oblast „ekonomie“; za podmínky, kdy tato osoba bude splňovat uvedené požadavky).

SEZNAM TECHNIKŮ:

I. ČLEN – VEDOUcí PROJEKTU

Pozice:	associated director, prokurista, vedoucí projektu
Jméno a příjmení technika:	Václav Starý
Vzdělání (škola, obor)	Vysokoškolské, VUT Brno, Fakulta stavební, Obor Konstrukce a dopravní stavby, 1997
Praxe (délka odborné praxe, vykonávaná pracovní činnost)	23 let, vedoucí projektů v oboru dopravního inženýrství, dopravního plánování a dopravního projektování
Zakázka č. 1 (objednatel, název zakázky, popis vykonávané činnosti, termín a místo plnění, hodnota zakázky)	Statutární město Hradec Králové, SUMF – strategický rámec pro rozvoj veřejné dopravy Hradec Králové Vedoucí realizačního týmu

	2/2017-9/2017 Hradec Králové 1 080 000,00 Kč bez DPH
Zakázka č. 2 (objednatel, název zakázky, popis vykonávané činnosti, termín a místo plnění, hodnota zakázky)	Plán udržitelné městské mobility Děčín 3 489 000,00 Kč bez DPH

Datum	13. 2. 2020
Vztah uvedené osoby k dodavateli* Podpis technika	zaměstnanec HDHV

* Uvedená osoba prohlašuje tímto čestně a ze své omylu prosté svobodné vůle, že splňuje základní způsobilost analogicky podle § 74 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Uvedená osoba se zavazuje ke společné a nerozdílné odpovědnosti za plnění veřejné zakázky společně s dodavatelem a k poskytnutí plnění určeného k plnění veřejné zakázky nebo k poskytnutí věcí nebo práv, s nimiž bude dodavatel oprávněn disponovat v rámci plnění veřejné zakázky, a to alespoň v rozsahu, v jakém jiná osoba prokázala kvalifikaci za dodavatele. Dále se uvedená osoba zavazuje, že bude vykonávat stavební práce či služby, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje.

II. ČLEN – SPECIALISTA PRO OBLAST „EKONOMIE“

Pozice:	specialista pro ekonomii, vedoucí projektu
Jméno a příjmení technika:	Jiří Kašpar
Vzdělání (škola, obor)	vysokoškolské, Univerzita Pardubice, DFJP, Obor technologie a řízení provozu
Praxe (délka odborné praxe, vykonávaná pracovní činnost)	19 let, zpracování dopravních analýz, analytických a prognostických studií, technologie a řízení dopravy, ekonomika dopravy, řízení zpracovatelského týmu, organizace a vedení zakázek

Datum	13. 2. 2020
Vztah uvedené osoby k dodavateli* Podpis technika	zaměstnanec HDHV

* Uvedená osoba prohlašuje tímto čestně a ze své omylu prosté svobodné vůle, že splňuje základní způsobilost analogicky podle § 74 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Uvedená osoba se zavazuje ke společné a nerozdílné odpovědnosti za plnění veřejné zakázky společně s dodavatelem a k poskytnutí plnění určeného k plnění veřejné zakázky nebo k poskytnutí věcí nebo práv, s nimiž bude dodavatel oprávněn disponovat v rámci plnění veřejné zakázky, a to alespoň v rozsahu, v jakém jiná osoba prokázala kvalifikaci za dodavatele. Dále se uvedená osoba zavazuje, že bude vykonávat stavební práce či služby, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje.

III. ČLEN – SPECIALISTA PRO OBLAST „MARKETING A KOMUNIKACE“

Pozice:	specialista pro oblast marketing a komunikace
Jméno a příjmení technika:	Mgr. Michal Bajgart
Vzdělání (škola, obor)	vysokoškolské, UP v Olomouci, obor Regionální geografie
Praxe (délka odborné praxe, vykonávaná pracovní činnost)	9 let, konzultační a poradenská činnost, strategické plánování, participační a komunikační plánování a realizace aktivit

Datum	13. 2. 2020
Vztah uvedené osoby k dodavateli* Podpis technika	dodavatel zhotovitele, zaměstnanec CDV

* Uvedená osoba prohlašuje tímto čestně a ze své omylu prosté svobodné vůle, že splňuje základní způsobilost analogicky podle § 74 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Uvedená osoba se zavazuje ke společné a nerozdílné odpovědnosti za plnění veřejné zakázky společně s dodavatelem a k poskytnutí plnění určeného k plnění veřejné zakázky nebo k poskytnutí věcí nebo práv, s nimiž bude dodavatel oprávněn disponovat v rámci plnění veřejné zakázky, a to alespoň v rozsahu, v jakém jiná osoba prokázala kvalifikaci za dodavatele. Dále se uvedená osoba zavazuje, že bude vykonávat stavební práce či služby, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje.

Parkovací politika města Olomouce



Zadání

prosinec 2019

Magistrát města Olomouce
odbor strategie a řízení

Obsah:

1. Úvod.....	4
2. Základní požadavky.....	5
2.1. Důvody pořízení.....	5
2.2. Řešené území.....	5
2.3. Návrhové období.....	5
2.4. Hlavní cíle.....	5
3. Požadavky na členění dokumentu.....	6
3.1. Analytická část.....	6
3.2. Návrhová část.....	7
3.3. Implementační část.....	7
3.4. Akční plán.....	8
3.5. Komunikační strategie.....	8
4. Postup zpracování a způsob projednání dokumentu.....	8
5. Požadovaný obsah dokumentu.....	9
5.1. Analytická část.....	9
5.2. Návrhová část.....	13
5.3. Implementační část.....	14
5.4. Akční plán.....	15
5.5. Komunikační strategie.....	15
6. Technické požadavky na zpracování dokumentace.....	17
7. Seznam podkladů.....	18

Použité zkratky:

SUMP	plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
PUMMO	Plán udržitelné městské mobility Olomouc
MMOI	Magistrát města Olomouce
SMOI	Statutární město Olomouc
RMO	Rada města Olomouce
ZMO	Zastupitelstvo města Olomouce
IAD	individuální automobilová doprava
MI	monitorovací indikátor
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
P+G	parkoviště typu Park & Go (zaparkuj a jdi) - je označení parkoviště, z něž je možné požadovaného cíle cesty, například centra města, dosáhnout pěšky
P+R	parkoviště typu Park & Ride (zaparkuj a jed') - je označení parkoviště, z něž je možné požadovaného cíle cesty, například centra města, dosáhnout veřejnou dopravou
K+R	parkoviště typu Kiss & Ride (polibek a jed') - místa pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů a zastávek veřejné dopravy
B+R	parkoviště typu Bike & Ride (zaparkuj kolo a jed') - je zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů nebo zastávek veřejné dopravy
P+B	parkoviště typu Park & Bike (zaparkuj a jed' na kole) - je označení parkoviště, z něž je možné požadovaného cíle cesty, například centra města, dosáhnout na jízdním kole

1. Úvod

Parkovací politika je ve většině evropských států politikou na lokální úrovni, včetně České republiky. Každé město zpravidla může svobodně formulovat cíle této politiky a volit politické nástroje pro její realizaci. Orgány státní správy obvykle vytvářejí metodické pokyny, většinou ohledně požadavků na zajištění parkování, ale téměř nikdy nezasahují do tvorby konkrétních politik. Hlavním důvodem je pochopení lokálního charakteru parkování a schopnosti místních správních úřadů řešit je lépe než regionální či národní orgány.

Nástroje parkovací politiky patří mezi základní nástroje tzv. managementu mobility, pro něž se v češtině používá také název řízení poptávky po dopravě. Cílem tohoto dokumentu bude navrhnout soubor opatření managementu parkování, tedy regulace parkování a hospodaření s parkovacími místy, jako součást managementu mobility. Teorie i praxe dopravního plánování ukazují, že management parkování pomáhá nejen řešit nejnaléhavější problémy způsobené parkováním a odstavením vozidel, ale že parkovací politika je bezesporu jedním z neúčinnějších nástrojů regulace dopravy.

Úspěšná parkovací politika musí brát ohled na potřeby rezidentů, zajistit kvalitní nabídku různých způsobů přepravy, dobře informovat o přínosech managementu parkování a přijatých opatřeních, kultivovat veřejný prostor a využívat jej i pro jiné funkce, než je doprava. Úspěšná implementace opatření vede k tomu, že každý má možnost zaparkovat, nehledat dlouho parkovací místo, bere se ohled na potřeby podniků, obchodů a služeb (zásobování, zastavení) atd. Toho je možné dosáhnout odstraněním dlouhodobého parkování z míst, která mají sloužit rezidentům nebo krátkodobému parkování, přesunem individuální automobilové dopravy (IAD) na jiné druhy dopravy, či rozložením cest do časů mimo špičky.

Tradiční způsob plánování používaný v minulosti vychází z předpokladu, že parkovacích míst musí být vždy dostatek a mají být poskytována zdarma. Náklady vynaložené na budování parkovacích míst se mají nepřímo započítávat do nákladů na výstavbu budov, nebo je má dotovat veřejná správa. Současné parkovací předpisy jsou uplatňovány rigidně, berou jen málo ohled na demografickou, geografickou a manažerskou praxi, která může významně ovlivnit požadavky na parkování.

Management parkování naproti tomu předpokládá změnu současného způsobu rozvoje, zónování a projekční praxe. To vyžaduje, aby veřejní činitelé a projektanti, stejně jako veřejnost, změnili způsob, jakým o problémech s parkováním a jejich řešení uvažují včetně změn příslušné legislativy. Je potřeba se seznámit se všemi strategiemi managementu parkování, které jsou dostupné, a s přínosy, které efektivní hospodaření s parkovacími místy může mít. Nezbytná je spolupráce všech zainteresovaných institucí a organizací a koordinace činností, které zlepší vymahatelnost opatření a budou se zabývat potenciálními dopady.

Moderní přístup k managementu mobility uznává, že podmínky dopravy i způsobu využívání území se mění, a to je třeba reflektovat i v praxi plánování parkovacích míst. Mohou se tak začít aplikovat nové přístupy, aby se vyzkoušelo, jakou mají účinnost. Starý model plánování naproti tomu funguje v podobě „předvídat a poskytnout“ – extrapoluje minulé trendy a podle nich předpovídá budoucí poptávku, kterou se pak projektanti snaží uspokojit. Často se tak vytváří sebenaplňující proroctví, protože zajištění hojně nabídky parkovacích míst zvyšuje využívání vozidel a vede k rozrůstání měst, což opět zvyšuje poptávku po parkování, a nabídku stání je pak potřeba neustále zvyšovat.

2. Základní požadavky

2.1. Důvody pořízení

V současné době nemá město Olomouc zpracovaný ucelený strategický materiál, který by se věnoval statické dopravě ve městě jako celku. Pokud již takové dokumenty existují, zpravidla jsou zaměřeny pouze na jeden konkrétní projekt bez vazby na systém jako celek. Dále tyto dokumenty nebyly ve většině případů projednávány s veřejností, maximálně se na jejich pořízení podílela odborná veřejnost. Rovněž je třeba poznamenat, že velká část těchto dokumentů byla pořízena již před poměrně vzdálenou dobou a již zcela nereflktují na stávající potřeby a požadavky ve městě.

Hlavním důvodem pro pořízení parkovací politiky je vytvoření moderního strategického dokumentu, který bude řešit mobilitu ve městě komplexně ve vazbě na potřeby obyvatel a návštěvníků města, a podnikatelské sféry s cílem zlepšit kvalitu života ve městě.

Pořízení nové parkovací politiky vychází jednak z programového prohlášení Rady města Olomouce (RMO), a jednak ze schváleného strategického dokumentu Plán udržitelné městské mobility (PUMMO), který schválilo Zastupitelstvo města Olomouce (ZMO) v červnu loňského roku. Rovněž tento dokument bude mít vazbu i na Strategický plán či další strategické dokumenty již vypracované nebo připravované, např. koncepci veřejných prostranství, strategii Smart City, a další.

2.2. Řešené území

Řešeným územím parkovací politiky je katastrální území statutárního města Olomouc. Řešení bude zohledňovat i vazby v rámci Olomoucké aglomerace.

2.3. Návrhové období

Parkovací politika bude předkládat dlouhodobou strategii pro budoucí rozvoj managementu parkování v Olomouci a rozvoje navazujících služeb souvisejících s danou problematikou. Parkovací politika bude obsahovat akční plán pro provádění této strategie v krátkodobém horizontu. Dále bude obsahovat jasné rozdělení odpovědností za naplňování politiky a opatření v ní stanovených a určí potřebné zdroje pro každý subjekt. Parkovací politika bude zpracována pro následující období:

- Krátkodobý horizont do roku 2023
- Střednědobý horizont – vize do roku 2030
- Dlouhodobý horizont – vize do roku 2050

2.4. Hlavní cíle

V návaznosti na specifické cíle uvedené v PUMMO a jejich naplňování bude parkovací politika přispívat k rozvoji městského dopravního systému, ve kterém:

- si bude moci každý sám zvolit způsob dopravy – lidé by měli mít možnost volit způsob cesty a mít reálnou možnost zaparkovat;
- budou dostupné informace – motoristé by měli mít informace o parkování a alternativních způsobech dopravy;

- bude fungovat sdílení – parkovací zařízení by měla sloužit více uživatelům a být využitelná pro různé cílové skupiny;
- bude efektivní využívání místa – parkovací zařízení je třeba dimenzovat a spravovat tak, aby místa nezůstávala nevyužitá;
- bude flexibilní plánování – integrované plánování parkování musí počítat se změnami a nejistotami budoucího vývoje;
- budou stanoveny priority – nejvíce žádaná parkovací místa by měla být určena pro účely, které mají prioritu;
- budou stanoveny jasné ceny – pokud je to možné, mají uživatelé platit přímo za konkrétní použití parkovacího místa;
- bude řešena kvalita versus kvantita – kvalita parkování by měla být stejně důležitá jako kvantita. Zahnuje to i estetickou stránku, bezpečnost, přístupnost a informace pro uživatele;
- proběhne komplexní analýza - plánování parkovací infrastruktury musí zvažovat všechny náklady a přínosy včetně nepřímých (dopady na zdraví, ovzduší, estetiku a multifunkčnost veřejných prostranství).

3. Požadavky na členění dokumentu

Parkovací politika bude členěna do následujících částí:

- Analytická část;
- Návrhová část;
- Implementační část;
- Akční plán;
- Komunikační strategie

3.1. Analytická část

Analytická část parkovací politiky bude poskytovat komplexní přezkum současné situace a určit počáteční úroveň, vůči níž bude možné v budoucnu měřit pokrok. Tato analýza bude zahrnovat přezkum institucionálního uspořádání, procesu plánování a prováděcích mechanismů.

Budou nalezeny vhodné ukazatele, které budou popisovat současný stav systému řešení statické dopravy ve městě ze všech relevantních politických hledisek:

- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury, vč. cyklistické;
- územního a hospodářského rozvoje;
- bezpečnosti;
- energetiky;
- životního prostředí;

- sociálního začlenění a genderové rovnosti;
- zdravého životního stylu;
- vzdělávání atd.

V analytické části budou v rámci řešené oblasti zjištěna problémová místa, v nichž je výkonnost systému statické dopravy z jakéhokoli výše uvedeného hlediska obzvláště špatná.

3.2. Návrhová část

Návrhová část parkovací politiky bude určovat konkrétní výkonnostní cíle, tzv. dílčí cíle, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci v Olomouci a jejím okolí, jež vyplynula z analýzy stavu, a jsou rovněž ambiciózní, pokud jde o obecné cíle managementu parkování.

V parkovací politice budou uvedeny měřitelné cílové hodnoty, které jsou založeny na realistickém zhodnocení počáteční úrovně a dostupných zdrojů. Tyto cílové hodnoty by měly odrážet dílčí cíle PUMMO.

Návrhová část parkovací politiky bude podporovat vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň bude podněcovat přesun k udržitelnějším druhům dopravy tak, aby došlo k naplňování PUMMO. Politika bude navrhopvat ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních ke zlepšení výkonu a nákladové výhodnosti s ohledem na deklarovaný záměr a specifické cíle. Bude řešit zejména následující témata:

- posouzení možnosti rozšíření stávající zóny placeného parkování, včetně posouzení sídlišť;
- posouzení možnosti zřízení rezidenčních zón (modré zóny);
- nastavení tarifní politiky pro dlouhodobé a krátkodobé parkování;
- posouzení zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohony, vč. řešení nabíjecích stanic;
- nastavení modelu možnosti financování výstavby nových záchytných parkovacích domů či ploch, vč. ploch pro nákladní automobily;
- posouzení možnosti zavedení zvýhodněného jízdného na MHD v případě odstavení vozidla mimo zónu 71, tj. mimo území Olomouce;
- řešit možnosti odstavování jízdních kol, včetně navržení umístění tzv. cyklověže či uzamykatelných cykloboxu;
- posouzení možnosti vzniku fondu mobility;
- nastavení mechanismů kontroly dodržování stanovených pravidel.

3.3. Implementační část

Implementační část parkovací politiky bude nastavovat pravidla, která popisují způsob realizace (implementace) a budou definována pro celý její životní cyklus.

Implementační část bude navržena zpracovatelem na základě zjištěných poznatků při tvorbě analytické a návrhové části. Vycházet bude z obecných osvědčených postupů při implementaci strategických

dokumentů a bude zohledňovat místní specifika v podmínkách statutárního města Olomouce, zejména postupů nastavených v prostředí Magistrátu města Olomouce.

3.4. Akční plán

Na základě opatření navržených v návrhové a implementační části bude sestaven akční plán, který jednotlivými kroky stanoví, jak budou jednotlivá opatření parkovací politiky naplňována.

3.5. Komunikační strategie

Komunikační strategie bude vytvořena jak již pro fázi zpracování politiky, tak i pro celý životní cyklus zavádění jednotlivých opatření. Komunikační strategie bude navržena jako jednotná koncepce tak, aby napomohla efektivně komunikovat s veřejností a naplňovat základní cíle PUMMO, i samotné parkovací politiky. Komunikační strategie bude obsahovat zejména následující části:

- Analýza současné situace
- Identifikace cílových skupin
- Určení hlavního cíle
- Určení komunikačních nástrojů
- Harmonogram kampaní
- Evalvace navržených řešení

4. Postup zpracování a způsob projednání dokumentu

Vypracování a provedení parkovací politiky bude založeno na integrovaném přístupu (horizontálním i vertikálním) s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány, které bude zahrnovat:

- konzultace a spolupráci mezi různými útvary na místní úrovni s cílem zajistit soudržnost a komplementaritu parkovací politiky s místními politikami, strategiemi a opatřeními v souvisejících oblastech politiky (jako je doprava, územní plánování, životní prostředí, sociální služby, energetika, zdravotnictví, vzdělávání, atd.);
- úzký dialog s příslušnými orgány
 - na různých úrovních státní správy a samosprávy (např. na úrovni městské části, obce, aglomerace, regionu či státu)
 - s privátními společnostmi a sdruženími.
- dobrou znalost a pečlivé uvážení politických cílů a relevantních plánů rozvoje či dopravních plánů, které již existují nebo na nichž se v současné době pracuje a které mají dopad na danou vymezenou oblast.

Dále bude zpracování parkovací politiky založeno na komunikační strategii s veřejností, včetně veřejných projednání v předem definovaných dílčích stupních zpracování.

Členění pracovních skupin bude následující:

- Řídící skupina: bude navržena pořizovatelem a schválena RMO, tvořit ji budou političtí zástupci města a vedoucí pracovníci MMOI, kteří budou dohlížet na průběh projektu a budou rozhodovat o jeho dalším směřování.
- Odborné skupiny: pořizovatel společně se zpracovatelem stanoví počet jednotlivých odborných skupin a jejich členů. Členy odborných skupin budou odborníci na jednotlivá témata z řad pracovníků MMOI a sektorových partnerů, např. Krajského úřadu Olomouckého kraje, Dopravního podniku města Olomouce, Univerzity Palackého, Policie ČR, SŽDC, ŘSD, a další dle potřeby.
- Širší veřejnost: komise městských částí, významní zaměstnavatelé, Svaz měst a obcí Olomouckého kraje, hospodářská komora, zájmová sdružení, místní iniciativy, apod.

Postup zpracování a projednání parkovací politiky bude rozdělen na následující fáze:

- vstupní výrobní výbor a předání podkladů
- vypracování analytické části
- vypracování komunikačního plánu pro návrhové období
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány SMOI (odborné komise)
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti
- prezentace výsledků analytické části RMO
- vypracování návrhové části
- projednání návrhové části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány SMOI (odborné komise) a veřejností
- projednání návrhové části v RMO
- vypracování komunikačního plánu pro období naplňování cílů
- vypracování implementační části a akčního plánu
- projednání implementační části a akčního plánu s odbornými skupinami, s příslušnými orgány SMOI (odborné komise) a veřejností
- schválení parkovací politickou reprezentací města

Pravidelné výrobní výbory budou probíhat v místě pořizovatele minimálně 2x v rámci každé fáze.

5. Požadovaný obsah dokumentu

5.1. Analytická část

Požadovaný obsah bude vycházet z požadavků uvedených v kapitole 3.1, jenž bude obsahovat zejména:

- Inventarizaci všech dostupných relevantních podkladů a vyhodnocení jejich využitelnosti, včetně mapových podkladů (výchozí podklad analýza zpracovaná odborem strategie a řízení – březen 2019)
- Identifikování klíčových partnerů
- Dopravní průzkumy – **budou využity zpracované průzkumy v rámci analytické části PUMMO a v případě potřeby mohou být doplněny vlastními doplňujícími průzkumy tak, aby byly dostatečně kvalitně popsány následující oblasti statické dopravy:**
 - aktuální nabídka a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na celém území města; jeden běžný pracovní den (ranní a večerní špička, polední sedlo), den pracovního volna (neděle večer)
 - aktuální nabídka a obsazenosti pro oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí (okruh cca 600 m od centra) se zvýšenou poptávkou po parkování a možným rozšířením zóny placeného parkování, jednodenní průzkum parkujících vozidel dle SPZ, zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků; jeden běžný pracovní den (5 – 20 hod.)
- Souhrnná analýza výchozího stavu, oblasti monitoringu, sledované indikátory (rámcová obsahová rekapitulace) – bude využita zpracovaná analýza v rámci PUMMO pro oblasti dotýkající se problematiky statické dopravy a zejména v následujících oblastech:
 - Charakteristika poptávky po mobilitě
 - vymezení a popis území, spádové oblasti města
 - inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ
 - obyvatelstvo, demografická struktura (obyvatelé, zaměstnanci, studenti – jejich rozmístění během dne)
 - socioekonomický profil území, oblastí
 - zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb
 - rekreace a volnočasové aktivity
 - mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy
 - motorizace/automobilizace, historie a vývoj
 - přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy
 - přepravní vztahy, vnější relace
 - SWOT
 - Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace
 - stav silniční infrastruktury, vč. popisu infrastruktury pro elektromobily a sdílená vozidla
 - přepravní vztahy, intenzita dopravy

- úroveň kvality přepravy, dostupnost území
 - organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti
 - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
 - SWOT
- Doprava v klidu (statická doprava)
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - oblasti regulace, nástroje a způsoby
 - technologie obsluhy P+G, přestupní terminály P+R, K+R
 - bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky
 - kvalita dostupnosti území
 - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
 - SWOT
 - Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
 - stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)
 - další formy technologie obsluhy území (P+R, K+R a další)
 - dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů
 - přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby
 - produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy
 - ukazatele kvality přepravy, dostupnost území
 - služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně specializovaných taxi
 - integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky
 - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
 - SWOT
 - Cyklistická doprava
 - stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou
 - základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť

- kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+R
- přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy
- problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
- SWOT
- Pěší doprava
 - stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob
 - podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
 - pěší zóny, obytné ulice a zóny
 - turistické trasy ve vazbě na historické centrum
 - intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě
 - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
 - SWOT
- Nákladní silniční doprava, kombinovaná doprava
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - objemy nákladní dopravy, hlavní přepravní relace
 - dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činností
 - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
 - SWOT
- Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - informační systémy pro řidiče vozidel a cestující ve veřejné dopravě
 - informační systémy pro občany poskytující informace o dopravě
 - dispečerská řízení v řešené oblasti – dopravní podnik, řízení provozu, správa a údržba silnic atd., koordinace činností
 - účinnost a přínosy systému řízení
 - problémová analýza – identifikace hlavních problémů v dané oblasti a příčin jejich vzniku ve vazbě na parkovací politiku (zpracována formou prostého textu nebo tzv. stromů problémů)
 - SWOT

Výstupem analytické části bude souhrnná textová část s popisem výchozího stavu, přehledné grafické a tabelární podklady, modely a mapové přílohy v požadovaných tematických okruzích analytické části včetně zápisů z jednání odborných pracovních skupin a dalších projednání.

5.2. Návrhová část

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje řešení statické dopravy na území vymezeném v části 2.2. Na základě zvoleného maximalistického scénáře vývoje v PUMMO budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadů, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

Z hlediska časového bude návrh proveden pro krátkodobý horizont (do roku 2023), návrhové období do roku 2030 s výhledem do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit ve vazbě na nové dotační období.

Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin dle ekonomické náročnosti na organizačně technická opatření, rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury a nové investice v dopravní infrastruktuře.

Budou navržena organizačně technická opatření pro stabilizaci procesu plánování mobility ve městě pro oblast statické dopravy na základě nových principů managementu parkování.

- Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření:
 - posouzení koncepce statické dopravy města vymezené v Územním plánu Olomouc z hlediska efektivnosti, funkčnosti, a dopravní dostupnosti území
 - návrh etapizace výstavby objektů či ploch statické dopravy, včetně ploch pro nákladní vozidla, a stanovení priorit v její realizaci
 - návrh vhodného navigačního systému pro efektivní využívání parkovacích a odstavných stání s využitím telematických prostředků
 - zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města (P+R, P+B, P+G, B+R)
 - prověření možnosti rozšíření zóny placeného stání včetně prověření jednotlivých sídlišť a návrhu organizace parkovacího systému, zejména pak:
 - stanovení počtu zpoplatněných stání
 - vymezení zásobovacích míst a stání TAXI
 - nastavení tarifní politiky pro dlouhodobé a krátkodobé parkování a nastavení platebních podmínek
 - rozdělení dle předpokládaných tarifů
 - prověření možnosti zřízení rezidenčních zón (modré zóny)
 - vyznačení rezidentních a abonentních míst
 - dopravní značení
 - nastavení mechanismů kontroly dodržování stanovených pravidel

- návrh zařízení pro cyklisty – odstavení kol, úschovny, půjčovny v návaznosti na veřejnou dopravu a veřejná zařízení, nabíjecích stanic pro elektrokola
- prověření zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohony, vč. řešení nabíjecích stanic
- prověření možnosti zavedení zvýhodněného jízdného na MHD v případě odstavení vozidla mimo zónu 71, tj. mimo území Olomouce
- prověření možnosti vzniku fondu mobility
- návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD – neinvestiční opatření cílicí na změnu dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. různé kampaně a workshopy k alternativním nabídkám dopravy

Výstupem návrhové části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy v rozsahu a tematických okruzích definovaných v návrhové části. Výstup bude doplněn zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání.

5.3. Implementační část

Implementační část bude obsahovat pravidla, která popisují způsob realizace (implementace) nové parkovací politiky a budou především definovat, popisovat a nastavovat následující:

- řídicí strukturu (s rozlišením orgánů s řídicí, výkonnou a kontrolní funkcí), systém řízení implementace a organizace naplňování strategie po jejím schválení (mj. role, odpovědnosti a pravomoci jednotlivých aktérů; vč. vymezení věcně příslušných odborů či oddělení MMOI odpovídajících za naplňování specifických cílů a opatření definovaných v rámci strategie – tzv. garantů opatření),
- přehled plánovaných aktivit (konkrétních činností a úkolů, které musí být realizovány),
- časový harmonogram implementace strategie,
- plánovaný rozpočet implementace strategie – bude uveden rozpočet implementace strategie obsahující předpokládané náklady (na realizaci jednotlivých opatření), požadované zdroje a také zdroje financování jednotlivých položek rozpočtu,
- proces monitorování strategie mj. zahrnující stanovení souboru monitorovacích indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů nebo realizace aktivity. Indikátory musí být definovány pro všechny stanovené cíle, a to na všech úrovních hierarchie cílů (strategie bude obsahovat indikátory výstupů, výsledků a dopadů). Každý monitorovací indikátor (MI) bude vypracován v podobě jednotlivých karet obsahujících následující informace:
 - popis/definici monitorovacího indikátoru,
 - měrnou jednotku, podle které jsou měřeny jednotlivé indikátory,
 - optimální směr vývoje hodnoty MI,
 - popis metodiky a výpočtu indikátorů,
 - hodnoty MI: výchozí hodnoty (stav daného ukazatele v době tvorby strategie) a cílové hodnoty (včetně data dosažení těchto hodnot). Kde nebude možné provést

kvantifikaci indikátoru, musí být MI definovány kvalitativně tak, aby byly jasně vyhodnotitelné.,

- předpokládané zdroje čerpání dat pro sledování aktuálních hodnot MI,
- frekvenci vyhodnocování indikátoru,
- správce indikátoru zodpovědného za získávání hodnot MI a jeho vyhodnocování.

System monitorování bude sloužit k průběžnému vyhodnocování postupu realizace strategie z hlediska dosahování jejích cílů. Pro každý cíl by mělo být definováno tolik MI, aby bylo umožněno sledování plnění daného cíle.,

- způsob vyhodnocování a případné aktualizace dokumentu,
- strukturu a proces tvorby akčního plánu s vazbou na finanční plán města (tj. rozpočet popř. rozpočtový výhled).

Dále bude zpracována struktura Zprávy o naplňování strategického dokumentu, jež se stane nástrojem periodické (roční) evaluace strategie. Cílem bude umožnit rychlé vytváření věcných a finančních souhrnů v tabulkových procesorech.

5.4. Akční plán

Akční plán bude obsahovat souhrn navržených projektů k dosažení jednotlivých cílů pro krátkodobé období a zásobník projektů pro střednědobý i dlouhodobý horizont, a to zejména:

- časový plán a hlavní milníky
- stanovení investičních nákladů
- stanovení provozních nákladů
- stanovení zdrojů financování (EU, ČR, kraj, PPP projekty, vlastní, atd.) ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled
- stanovení rizik a omezení pro splnění cílů
- stanovení kompetencí procesu
 - návrh, projednání a schválení kompletní hierarchie procesu naplňování plánu mobility a jeho aktualizací, včetně odpovědností za jednotlivé prvky a dílčí postupy
- stanovení a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů
 - stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů
 - návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů
 - návrh postupů pro budoucí hodnocení plánu mobility na základě změn indikátorů

5.5. Komunikační strategie

Cílem komunikační strategie je stanovit přehled využívaných komunikačních kanálů mezi představiteli obce (pořizovatelem) a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení parkovací politiky zasáhnout,

a to včetně způsobu vypořádání a zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností či dotazů).

Komunikační strategie bude založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě, aby se na rozvoji Olomouce mohli podílet skutečně všichni, kterým není osud města lhostejný. Důraz tak nebude kladen pouze na jednosměrnou komunikaci statutárního města Olomouc směrem k veřejnosti, ale zejména na obousměrnou komunikaci, kdy se veřejnost a další klíčoví aktéři zamyslí nad budoucností Olomouce společně s představiteli města.

Komunikační strategie bude dle kapitoly 3.4. rozdělena na dvě části, a to na část věnovanou komunikaci při pořizování parkovací politiky a část věnovanou zavádění jednotlivých opatření. Komunikační strategie bude obsahovat zejména:

- Analýza současné situace
 - bude obsahovat analýzu současného stavu interní a externí komunikace, tzv. komunikační audit.
- Identifikace cílových skupin
 - budou identifikovány všechny potenciální cílové skupiny, kterých se parkovací politika jakýmkoliv způsobem dotkne a které by měly kampaně oslovit. Pro potřeby komunikační strategie lze definovat minimálně tyto cílové skupiny:
 - Volení představitelé města
 - Pracovníci magistrátu města Olomouce
 - Široká veřejnost/dospělí obyvatelé města
 - Místní podnikatelé a další zástupci soukromého sektoru
 - Děti, mládež a mladí lidé
 - Senioři
 - Turisti
- Určení hlavního cíle
 - budou určeny hlavní cíle kampaní, jak pro dobu zpracování parkovací politiky, tak i pro dobu zavádění opatření. Mezi základní cíle bude patřit:
 - zajistit co nejširší informovanost pro všechny ve srozumitelné, transparentní, přehledné a strukturované podobě dle různých cílových skupin (orgány města, politická reprezentace města, veřejnost, podnikatelé, neziskový sektor, městem založené a zřízené organizace a další.)
 - systematickým poskytováním informací zvýšit zájem o spolurozhodování o budoucnosti města
 - začlenit veřejnost a další klíčové aktéry do spolurozhodování o budoucnosti města.
 - nastavit pravidelný kontakt s veřejností, médií, s odborníky, podnikateli, neziskovým sektorem a nastavit komunikaci o strategii v rámci úřadu a orgánů města

- dlouhodobě zlepšit image města
- Určení komunikačních nástrojů
 - pro jednotlivé identifikované cílové skupiny a určené cíle bude navrženo vhodné množství komunikačních kanálů, tzv. komunikační mix. Bude využito zejména následujících kanálů:
 - Úřední a formální komunikace
 - Elektronická komunikace
 - Práce s médii
 - Další způsoby komunikace (např. výstavy, workshopy, semináře, konference apod.)
- Harmonogram kampaní
 - harmonogram kampaní bude obsahovat časové mezníky jednotlivých kroků komunikační strategie:
 - pro období pořízování parkovací politiky
 - pro období naplňování cílů
- Evaluace navržených řešení
 - bude obsahovat návrh měření efektivity navržených cílů a mezníků.

Na základě navržené komunikační strategie bude požadováno zpracování informačních materiálů pro zveřejnění a medializaci výsledků parkovací politiky pro širší veřejnost co nejsrozumitelnější formou. Bude zpracován především informační materiál (brožura, formáty A4), informace pro web města, informace pro městská periodika, rozhlas, televizi a materiály pro vedení města.

6. Technické požadavky na zpracování dokumentace

Textová část dokumentace bude doplněna v potřebné míře schémata, kartogramy, grafy a tabulkami. Dokumentace bude ve všech postupných fázích vypracována a předána v 6 ks vyhotovení + 3 ks digitálně na CD/DVD. Prezentace ve fázích projednání a závěrečný čistopis dokumentace budou zpracovatelem rovněž upraveny a předány ve formě vhodné pro webovou prezentaci.

Popisná dokumentace projektu, prezentace a výstupní dokumenty budou zpracovány v MS Word (*.docx), Excel (*.xlsx) a Powerpoint (*.pptx). Zveřejňované výstupy ve formátu HTML, PDF.

Dokumentace bude zpracována v měřítku dle rozsahu území a vhodného detailu (1:1000, 1:2 000, 1:5 000, 1:10 000, 1:25 000), na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální mapy popřípadě technické mapy.

Grafická část bude zpracována ve formátu DGN, DWG. Tabelární data, případně databáze, budou předána ve formátu textových souborů s oddělovačem tabelátoru s kompletním metadatovým popisem významu všech atributů a návazností jednotlivých tabulek.

Jednotlivá tištěná paré budou očíslována, dokumentace a všechny přílohy budou označeny číslem smlouvy o dílo. Další dílčí požadavky mohou vyplynout v průběhu zpracování.

7. Seznam podkladů

Výchozí podklady

- Územní plán Olomouc (<http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan>)
- Regulační plány (<http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/regulacni-plany>)
- Územní studie (<http://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/uzemni-studie>)
- Strategický plán rozvoje města Olomouce (<http://www.olomouc.eu/podnikatel/uzemni-plan-mesta-a-strategie-rozvoje/strategicky-plan-rozvoje-mesta>)
- Plán udržitelné městské mobility Olomouc (<https://spokojena.olomouc.eu/plan-udrzitelne-mobility-olomouc/>)
- Strategie ITI Olomoucké aglomerace (<https://www.olomoucka-aglomerace.eu/uvod>)
- Optimalizace MHD v Olomouci, vč. modelu dopravy (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
- Bezbariérová doprava (trasy a úpravy) ve městě Olomouc (RARSM, akt. 10/2014)
- Pěší zóna Olomouc - Dopravní studie (NDCon, 11/2016)
- Pěší zóna Olomouc - Dopravní studie, zpřesnění řešení (NDCon, 11/2017)
- Parkovací kapacita – Olomouc – mapová aplikace (diplomová práce David Jarcovják, Univerzita Palackého, 2016)
- Generel cyklistické dopravy (RARSM, akt. 12/2012)
- Generel dopravy v centru města Olomouce (CityPlan, 6/2004)
- Navýšení parkovacích možností v centru města Olomouce (ACTIV Praha, 9/2004)
- Návrh koncepce komplexního systémového řešení statické dopravy v Olomouci (DHV, 2001)
- Studie proveditelnosti nízkoemisních zón ve městě Olomouci a Studie proveditelnosti nízkoemisních zón s vyhodnocením dopadů na kvalitu ovzduší pomocí dopravně-emisního modelu ve městě Olomouci (CDV, 2013)
- Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst (CDV, 2016)

Další podklady

- normy
- metodické pokyny, příručky
- další výchozí dokumenty související s dopravní politikou

- finanční programy na úrovni EU, státu, kraje
- příp. další podklady zadavatel

