

SMLOUVA O DÍLO

číslo smlouvy objednatele : 2017/00008

číslo smlouvy zhotovitele :

uzavřená podle zákona č. 89/2012 Sb.

Smluvní strany

Objednatel: **Město Poděbrady**
se sídlem: Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady
zastoupený: PhDr. Ladislavem Langrem, starostou města
IČ: 00239640
Osoba oprávněná jednat ve věcech smluvních: PhDr. Ladislav Langr, starosta města
Osoba oprávněná jednat ve věcech technických: [REDAKCE]

dále jen „objednatel“

a

Zhotovitel: **UDIMO, spol. s r.o.**
se sídlem: Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava
zastoupený/jednající: Ing. Pavel Roháč, jednatel
zapsaný v obchodním rejstříku: Krajský soud Ostrava, oddíl C, vložka 2176
IČ: 44740069
DIČ: CZ44740069
Bankovní spojení: [REDAKCE]
číslo účtu: [REDAKCE]
Osoba oprávněná jednat ve věcech smluvních: Ing. Pavel Roháč, jednatel
Osoba oprávněná jednat ve věcech technických: [REDAKCE]

dále jen „zhotovitel“

Preambule

Zhotovitel uzavírá tuto smlouvu s objednatelem jako logický krok následující po zadávacím řízení veřejné zakázky malého rozsahu na služby „**Zpracování Generelu dopravy města Poděbrady**“. Všechny podmínky uvedené v zadávacím řízení této veřejné zakázky, jakožto i v nabídce uchazeče, jsou platné pro plnění této smlouvy, i když v ní nejsou výslovně uvedeny.

Článek I.

Předmět smlouvy

- 1.1. Předmětem této smlouvy je zpracování Generelu dopravy města Poděbrady jako plánu udržitelné mobility města, který má popsat současný stav dopravy ve městě, musí řešit výhled a fungování celého integrovaného dopravního systému v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu a musí v tomto duchu formulovat cíle a stanovit opatření, jak těchto cílů dosáhnout. Musí vnímat dopravu v nejširším slova smyslu, tj. jako účelovou mobilitu člověka. Zásadním rámcem je dlouhodobá udržitelnost navrhovaných systémů dopravy a služeb ve vazbě na životní prostředí, kvalitu života a bezpečnost lidí. Měl by respektovat požadavky na zklidnění dopravy ve městě, regulaci dopravy a požadavky na omezení individuální automobilové dopravy ve prospěch cyklistické a pěší, resp. další možných druhů aktivní mobility. Upřednostňován

musí být chodec či cyklista, též veřejný prostor pro pěší a cyklisty. Nežádoucí je jakýkoliv koncept rozšiřování a intenzifikace dopravy, který by byl v rozporu s vizí města Poděbrady jako půvabného, klidného, komorně laděného, čistého a bezpečného lázeňského města.

1.2. Členění vyhotovené dokumentace generelu dopravy

Generel dopravy (GD) bude řešit tyto druhy dopravy (mobility) a jejich vzájemnou interakci a synergii:

- **Generel individuální automobilové a statické dopravy (GIASD)**
- **Generel hromadné dopravy a intermodalita (GHDI)**
- **Generel aktivní mobility (GAM)**
- **Generel dopravních služeb (GDS)**

Jednotlivé generely budou vypracovány v samostatných částech a samostatně průběžně projednávány s objednatelem.

Z hlediska harmonogramu zpracování je GD rozdělen do části analytické a do části návrhové. Návrhové části jednotlivých generelů budou řešit specifické potřeby mobility v daných segmentech a jejich vzájemný vztah s ostatními druhy mobility.

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.

Cílem návrhové části je navržení strategické koncepce rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádové území, v souladu s podmínkami a potřebami územního plánování. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro realizaci zadáním stanovených cílů, resp. odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadu, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy a mobility obecně.

Z hlediska časového bude návrh opatření zpracován pro krátkodobý výhled do roku 2020, pro střednědobé období do roku 2040 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050. Zároveň bude vyhodnocena a doplněna stávající koncepce dopravních staveb a dopravních systémů a jejich vhodnost k současnému i budoucímu využití (realizovaných i plánovaných). Souhrn všech opatření včetně odhadu nákladů bude uveden v samostatném dokumentu.

Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin podle ekonomické náročnosti na:

- organizačně technická opatření,
- rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury,
- nové investice v dopravní infrastruktuře.

1.3. Kvalita, rozsah a podrobný popis předmětu této smlouvy je uveden v Zadání generelu dopravy včetně příloh, který je nedílnou součástí této smlouvy.

1.4. Zpracování generelu dopravy bude provedeno v rozsahu a za podmínek dle zadávací dokumentace veřejné zakázky a Zadání generelu dopravy včetně příloh.

1.5. Zpracované finální dílo Generelu dopravy města Poděbrady předá zhotovitel objednateli 5x v tištěné podobě a 2x elektronická verze na CD.

1.6. Dílo bude realizováno v souladu s platnými zákony ČR, normami ČSN a EN a dle obecných závazných a doporučených předpisů a metodik.

1.7. Součástí předmětu smlouvy jsou dále i činnosti zhotovitele v této smlouvě výslovně neuvedené, které jsou však nezbytné k řádnému provedení díla dle této smlouvy a o kterých zhotovitel vzhledem ke své kvalifikaci a zkušenostem měl nebo mohl vědět. Provedení těchto činností je již plně zahrnuto v ceně díla.

Článek II. Spolupůsobení a podklady objednatele

- 2.1. Strany se zavazují účinně spolupracovat k dosažení účelu této smlouvy, a to v rozsahu, v jakém lze takovou spolupráci při plnění jejich závazků rozumně očekávat. Pro úspěšnou realizaci vypracování generelu dopravy bude ustavena pracovní skupina objednatele, která bude zároveň plnit funkci konzultační a kontrolní ve vztahu ke zhotoviteli generelu dopravy. Pracovní skupina se bude pravidelně scházet se zhotovitelem 1x za měsíc. Z jednání bude pořízen zápis. Vedoucí pracovní skupiny bude podávat informace o průběhu zpracování generelu dopravy v orgánech města.
- 2.2. Objednatel se zavazuje poskytnout zhotoviteli nezbytnou součinnost tak, aby zhotovitel mohl dílo zhotovit řádně a včas, zejména informovat ho o všech důležitých okolnostech, udělit mu plnou moc, bude-li jí třeba apod.
- 2.3. Objednatel odpovídá za to, že veškeré jím předané podklady, doklady a informace netrpí žádnými vadami.
- 2.4. V rámci svého spolupůsobení se objednatel zavazuje, že v rozsahu nezbytně nutném na vyzvání poskytne spolupráci při předání podkladů, doplňujících údajů, upřesnění, vyjádření a stanovisek, které jsou potřebné v průběhu plnění této smlouvy. Konkrétní lhůtu sjednají smluvní strany v případě, že se bude jednat o spolupůsobení, které nemůže objednatel obstarat vlastními silami.

Článek III. Doba zhotovení díla, Předání díla

- 3.1. Zhotovitel začne práce na provádění díla specifikovaného v článku I. bez zbytečných odkladů po podpisu smlouvy.
- 3.2. Zhotovitel předá dílo prosté vad a nedodělků objednateli do 12 měsíců od podpisu smlouvy.
- 3.3. Dodržení termínu provedení díla zhotovitelem je závislé na řádné a včasné součinnosti objednatele dohodnuté v této smlouvě. Po dobu prodlení objednatele s poskytnutím součinnosti není zhotovitel v prodlení s plněním závazku.
- 3.4. Zhotovitel splní svou povinnost provést dílo jeho řádným ukončením a předáním předmětu díla prostého vad a nedodělků v rozsahu a termínu dohodnutých touto smlouvou, a to osobně pověřenému zástupci objednatele na kontaktní adrese: Městský úřad Poděbrady, Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady nebo doručení prostřednictvím veřejného dopravce nebo pošty na adresu objednatele uvedenou v záhlaví této smlouvy, pokud se smluvní strany nedohodnou v konkrétním případě jinak.
- 3.5. Řádné splnění povinnosti zhotovitele provést dílo se osvědčuje zápisem (možno i dílčím zápisem) o předání a převzetí díla nebo jeho části podepsaným oběma smluvními stranami.

Článek IV. Cena za dílo

- 4.1. Cena za dílo dle článku I je sjednána na základě nabídkové ceny zhotovitele dohodou smluvních stran v celkové výši 1 200 000,- Kč bez DPH v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, a to jako **cena nejvýše přípustná**.
K této ceně za dílo bude zhotovitelem účtována v souladu se zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, DPH ve výši 252 000,- Kč.
Cena za dílo včetně DPH činí 1 452 000,- Kč.
- 4.2. Takto stanovená cena je konečná a nepřekročitelná. Součástí ceny za dílo jsou veškeré náklady na činnosti uvedené v článku I. této smlouvy o dílo, které jsou v ceně za dílo již plně zahrnuty. Pokud zhotovitel provede práce a dodávky nad rámec této smlouvy bez předchozího uzavření písemného dodatku k této smlouvě o dílo, budou považovat smluvní strany provedení těchto prací a dodávek za dar objednateli.

- 4.3 Zhotovitel je oprávněn změnit účtovanou výši DPH, jestliže po uzavření této smlouvy o dílo nabude účinnosti novela zákona č. 235/2004 Sb., nebo bude přijata jiná právní úprava stanovující DPH, kterými bude výše DPH změněna.

Článek V. Platební podmínky

- 5.1. Objednatel **nebude poskytovat zhotoviteli díla zálohu.**
- 5.2. Realizované práce budou objednatelem hrazeny zhotoviteli na základě daňových faktur, které budou splňovat náležitosti daňového dokladu dle platných obecně závazných právních předpisů, tj. dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů a budou označeny objednatelovým číslem této smlouvy. Zhotovitel je oprávněn vystavit fakturu až po prokazatelném převzetí díla nebo jeho částí prostého vad a nedodělků objednatelem.
- 5.3. Smluvní strany se dohodly, že objednatel převezme dílo po dokončených částech a provede jejich úhradu.
Jednotlivé části díla:
1. část: Zpracování analytických částí jednotlivých generelů
2. část: Zpracování návrhových částí jednotlivých generelů
3. část: Vytvoření multimodálního dopravního modelu.
Takto uhrazené částky za dílčí plnění zhotovitelem budou představovat celkem maximálně 60% celkové ceny podle čl. 4.1 této smlouvy. Doplatek do celkové ceny bude objednatelem uhrazen až po předání celého díla.
- 5.4. Vystavené faktury jsou splatné ve lhůtě 21 kalendářních dnů od jejího prokazatelného doručení objednateli za předpokladu, že bude vystavena v souladu s platebními podmínkami a bude splňovat všechny uvedené náležitosti, týkající se vystavení faktury stanovené a bude na ní uvedeno objednatelovo číslo této smlouvy. Pokud faktura nebude vystavena v souladu s platebními podmínkami nebo nebude splňovat požadované náležitosti, je objednatel oprávněn fakturu zhotoviteli díla vrátit; vrácením pozbývá faktura splatnosti.
- 5.5. Pro účel dodržení termínu splatnosti faktury je platba považována za uhrazenou v den, kdy byla odepsána z účtu objednatele a poukázána ve prospěch účtu zhotovitele.
- 5.6. Ručení objednatele jako příjemce zdanitelného plnění za zhotovitelem nezaplacenou DPH z plnění dle této smlouvy se řídí §§ 109 a 109a zákona o DPH. Zhotovitel prohlašuje, že v době uzavření této smlouvy není „nespolehlivým plátcem“ ve smyslu § 106a zákona o DPH a zavazuje se, že v případě, že se v době plnění smlouvy nespolehlivým plátcem stane, oznámí tuto skutečnost neprodleně písemně objednateli. Neučiní-li tak, zavazuje se uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 21% z celkové ceny za dílo podle této smlouvy. Uplatněním a uhrazením smluvní pokuty nemá vliv na náhradu škody.
- 5.7. Smluvní strany sjednaly, že platby faktur budou probíhat pouze na bankovní účty zveřejněné v „Registru plátců DPH“ a identifikovaných osob ve smyslu ust. § 98 zákona č. 235/2004 Sb., v platném znění, pokud takovému režimu obchodní partner podléhá.
- 5.8. Zhotovitel souhlasí, že v případě, bude-li rozhodnuto ve smyslu § 106a zák. č. 235/2004 Sb. o tom, že je „nespolehlivý plátcem“, aby objednatel uhradil část ceny za dílo ve výši DPH přímo na účet správce daně ve smyslu § 109a zák. č. 235/2004 Sb.
- 5.9. Objednatel je oprávněn pozastavit úhradu kterékoliv platby v průběhu zhotovování díla, jestliže zhotovitel neplní termíny uvedené v článku III. této smlouvy nebo jestliže zhotovitel neodstraní zjištěné vady a nedodělky dosavadního plnění předmětu díla nebo jestliže je zhotovitel v prodlení s plněním peněžitého závazku vůči objednateli podle této smlouvy.
- 5.10. Veškeré platby budou prováděny v českých korunách.

Článek VI. Povinnosti zhotovitele

- 6.1. Zhotovitel se zavazuje při provádění díla postupovat s veškerou odbornou péčí, v souladu s obecně závaznými právními předpisy a technickými normami, řídit se výchozími podklady objednatele v souladu s podmínkami této smlouvy, pokyny objednatele, rozhodnutími a vyjádřeními dotčených orgánů státní správy nebo správců inženýrských sítí.
- 6.2. Zhotovitel je povinen při provádění díla dodržovat platné obecně závazné předpisy, které se týkají jeho činnosti. Pokud porušením těchto předpisů ze strany zhotovitele vznikne jakákoliv škoda, nese veškeré vzniklé náklady zhotovitel.
- 6.3. Zhotovitel bude průběžně konzultovat s objednatelem vypracování generelu dopravy dle bodu 2.1 této smlouvy a zajistí závěrečné projednání dokumentace před odevzdáním díla a dále bude na požádání objednatele podávat informace o stavu rozpracovaného díla.
- 6.4. Zhotovitel je povinen písemně oznámit bezodkladně objednateli zjištění všech skrytých překážek, které by znemožňovaly provedení díla a dále navrhnout objednateli případnou změnu díla.
- 6.5. Zhotovitel je povinen předat dílo včas, prosté vad a nedodělků a v požadované kvalitě.

Článek VII. Smluvní pokuty

- 7.1. V případě, že zhotovitel bude v prodlení se zhotovením a předáním díla ve smluveném rozsahu, je povinen uhradit objednateli smluvní pokutu, jejíž výše se stanoví součtem těchto částek:
 - a) 2 500 Kč za každý den prodlení se zhotovením díla (řádný termín předání je stanoven v článku III.) a
 - b) skutečnou výši škody způsobenou objednateli nedodržením termínu.Nesplněním termínu se rozumí stav, kdy zhotovitel není schopen doložit písemný doklad o předání díla prostého vad a nedodělků potvrzený objednatelem.
- 7.2. V případě, že zhotovitel nedodrží termín odstranění skrytých vad díla – viz čl. VIII., odst. 3d), je povinen uhradit objednateli smluvní pokutu, jejíž výše se stanoví součtem těchto částek:
 - a) 1000 Kč za každý den prodlení s odstraněním vad a nedodělků a
 - b) skutečnou výši škody způsobenou nedodržením termínu pro odstranění vad a nedodělků.
- 7.3. Zhotovitel není v prodlení a není povinen platit smluvní pokutu dle předchozích odstavců zejména v těchto případech:
 - a) objednatel nepředal včas závazné podklady nebo neučinil rozhodnutí, která jsou podmínkou pro zhotovení díla,
 - b) existence okolností vylučujících jeho odpovědnost vzniklých na straně objednatele.
- 7.4. Při prodlení s úhradou peněžitého plnění má zhotovitel právo požadovat po objednateli (v případě jeho výslovného zavinění) úrok z prodlení, který se sjednává ve výši 0,01 % z dlužné částky (bez DPH) od data splatnosti za každý den prodlení do zaplacení.
- 7.5. Zhotovitel se zavazuje, že po celou dobu platnosti této smlouvy bude mít sjednanou pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu podnikatelské činnosti třetím osobám s pojistnou částkou nejméně ve výši 500.000,- Kč. Zhotovitel se zavazuje na požádání objednatele kopii této pojistné smlouvy předložit, a to nejpozději do 5 pracovních dnů od doručení písemné výzvy objednatele.

Článek VIII. Další ujednání

- 8.1. Zhotovitel bude při plnění této smlouvy postupovat s odbornou péčí. Zavazuje se dodržovat obecně závazné předpisy a technické normy, které se vztahují ke zpracovávanému dílu a podmínky této smlouvy. Zhotovitel se bude řídit výchozími podklady objednatele, jeho pokyny, zápisy a dohodami oprávněných pracovníků smluvních stran a rozhodnutími a vyjádřeními dotčených orgánů státní správy.
- 8.2. Dílo je provedeno v náležitě kvalitě, jestliže byla dodržena veškerá závazná ustanovení právních předpisů ČR, včetně národních (ČSN), oborových (ON) a příslušná vyjádření předaná zhotoviteli jako podklad k řádnému splnění díla.
- 8.3. **Záruka za jakost – odpovědnost za vady:**
 - a) Zhotovitel odpovídá za to, že předmět této smlouvy je vyhotoven podle podmínek této smlouvy a Zadání generelu dopravy včetně příloh a že po dobu záruční doby bude mít vlastnosti dohodnuté v této smlouvě.
 - b) Na dílo podle této smlouvy poskytuje tímto ujednáním zhotovitel objednateli záruku v délce 60 měsíců, která počíná běžet předáním a převzetím díla (části díla).
 - c) Smluvní strany se dohodly pro případ vady díla, že po dobu odpovědnosti za vady má objednatel právo požadovat a zhotovitel povinnost bezplatně vady odstranit.
 - d) Zhotovitel se zavazuje začít s odstraňováním případných vad předmětu plnění okamžitě po uplatnění oprávněné reklamace objednatelem a vady odstranit do 30 dnů ode dne, kdy mu bude doručena oprávněná reklamace ze strany objednatele.
 - e) Objednatel se zavazuje, že případnou reklamaci vady díla uplatní bez odkladu po jejím zjištění, a to písemnou formou, do rukou oprávněného zástupce zhotovitele dle čl. I. této smlouvy.
 - f) Zhotovitel neodpovídá za vady díla, jestliže tyto vady byly způsobeny použitím podkladů předaných mu k zpracování díla objednatelem v případě, že zhotovitel ani při vynaložení odborné péče nevhodnost těchto podkladů nemohl zjistit nebo na ně objednatel upozornil a objednatel na jejich použití trval. Zhotovitel rovněž neodpovídá za vady způsobené dodržáním nevhodných pokynů daných mu objednatelem, jestliže zhotovitel na nevhodnost těchto pokynů upozornil a objednatel na jejich dodržení trval nebo jestliže zhotovitel tuto nevhodnost nemohl zjistit nebo pokud tyto byly způsobeny změnou právních předpisů nebo norem, ke kterým došlo po předání díla objednateli, za podmínky, že nemohl zhotovitel o takovéto změně předem vědět.
- 8.4. Smluvní strany se zavazují případné spory řešit především dohodou svých oprávněných zástupců, s vynaložením veškerého úsilí, které lze spravedlivě požadovat, aby tyto spory byly řešeny smírnou cestou.

Článek IX. Odstoupení od smlouvy

- 9.1. Objednatel může odstoupit od smlouvy, poruší-li zhotovitel podstatným způsobem své smluvní povinnosti a zhotovitel byl na tuto skutečnost prokazatelnou formou upozorněn. Zhotoviteli budou uhrazeny účelně vynaložené náklady prokazatelně spojené s dosud provedenými pracemi na již zhotovené části díla, mimo nákladů spojených s odstoupením od smlouvy, za podmínky, že zhotovitel tyto řádně předá objednateli a udělí mu souhlas s tím, aby tyto části byly využity (použity) objednatelem nebo i jinou třetí osobou, k dokončení díla. Současně objednateli vzniká nárok na úhradu vícenákladů vynaložených na dokončení celého díla uvedeného v čl. II. této smlouvy a na náhradu ztrát a škod vzniklých prodloužením termínu jejího dokončení ve stejném rozsahu (např. způsobených nesplněním závazných termínů pro přiznání dotace)
- 9.2. Podstatným porušením této smlouvy ze strany zhotovitele se rozumí zejména nesplnění smluvních termínů podle této smlouvy nebo vyhlášení konkurzu na zhotovitele.
- 9.3. Odstoupení od smlouvy strana oprávněná oznámí straně povinné bez zbytečného odkladu poté, kdy strana povinná poruší své povinnosti ve smyslu bodu 10.2. této smlouvy.

- 9.4. Stanoví-li oprávněná strana pro dodatečné plnění lhůtu, vzniká jí právo odstoupit od smlouvy po marném uplynutí této lhůty. Jestliže však strana, která je v prodlení, písemně prohlásí, že svůj závazek nesplní, může oprávněná strana odstoupit od smlouvy před uplynutím lhůty dodatečného plnění, kterou stanovila, tzn. ihned poté, co prohlášení povinné strany obdrží.
- 9.5. Odstoupením od smlouvy zanikají všechna práva a povinnosti stran ze smlouvy. Odstoupení od smlouvy se však netýká nároku na náhradu škody vzniklé porušení smlouvy, řešení sporů mezi smluvními stranami, nároků na smluvní pokuty a jiných nároků, které podle této smlouvy nebo vzhledem ke své povaze mají trvat i po ukončení smlouvy.
- 9.6. Tato smlouva zaniká okamžikem, kdy je oznámení objednatele o odstoupení od smlouvy z důvodu nemožnosti plnění na základě neposkytnutých finančních prostředků doručeno druhé smluvní straně.

Článek X. Závěrečná ustanovení

- 10.1. Veškerá textová dokumentace, kterou při plnění smlouvy předává či předkládá zhotovitel objednateli, musí být předána či předložena v českém jazyce.
- 10.2. Písemnosti mezi smluvními stranami, s jejichž obsahem je spojen vznik, změna nebo zánik práv a povinností upravených touto smlouvou, se doručují do vlastních rukou. Povinnost smluvní strany doručit písemnost do vlastních rukou druhé smluvní straně je splněna, jakmile držitel poštovní licence, je-li doručována jeho prostřednictvím, písemnost adresátovi do vlastních rukou doručí. Účinky doručení písemnosti při jejím nepřevzetí adresátem se řídí analogicky ustanovením § 47 odst. 3 občanského soudního řádu.
- 10.3. V případě změny údajů uvedených v identifikaci objednatele a zhotovitele této smlouvy je povinná smluvní strana, u které změna nastala, informovat o ní druhou smluvní stranu, a to průkazným způsobem a bez zbytečného odkladu. V případě, že z důvodů nedodržení nebo porušení této povinnosti dojde ke škodě, zavazuje se strana, která škodu způsobila tuto nahradit.
- 10.4. Jakákoliv ústní ujednání při provádění díla, která nejsou písemně potvrzena oprávněnými zástupci obou smluvních stran, jsou právně neúčinná.
- 10.5. Smlouvu lze měnit pouze písemnými dodatky podepsanými statutárními zástupci obou smluvních stran, toto ustanovení se týká zejména změn v rozsahu díla, termínech a cenách díla.
- 10.6. Ostatní vztahy smluvních stran v této smlouvě výslovně neupravené se řídí zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění.
- 10.7. Tato smlouva je vyhotovena ve 4 stejnopisech s platností originálu, z nichž každá smluvní strana obdrží 2 stejnopisy.
- 10.8. Zhotovitel bere na vědomí, že se podpisem této smlouvy stává, v souladu s ustanovením zákona č. 320/2001 Sb. 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 nebo z veřejné finanční podpory a zavazuje se k plnění veškerých povinností z tohoto vyplývajících.
- 10.9. Smluvní strany se dohodly, že Město Poděbrady bezodkladně po uzavření této smlouvy odešle smlouvu k řádnému uveřejnění do registru smluv vedeného Ministerstvem vnitra ČR.
- 10.10. Smluvní strany prohlašují, že žádná část smlouvy nenaplnuje znaky obchodního tajemství (§ 504 z. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník).
- 10.11. Zhotovitel souhlasí se zpracováním svých ve smlouvě uvedených osobních údajů, konkrétně s jejich zveřejněním v registru smluv ve smyslu z. č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv) Městem Poděbrady, se sídlem Jiřího náměstí 20/I, 290 31 Poděbrady, IČ 00239640. Souhlas uděluje zhotovitel na dobu neurčitou. Osobní údaje poskytuje dobrovolně.

- 10.12. Účastníci této smlouvy sjednali, že veškeré údaje obsažené v této smlouvě, včetně veškerých dodatků a příloh, je město Poděbrady oprávněno zveřejnit, a to jakýmkoliv způsobem, přičemž text této smlouvy, jejich dodatků a příloh, se nepovažuje za obchodní tajemství. Toto oprávnění se týká i takových údajů, jejichž ochrana je regulována zákonem č. 101/2000 Sb., včetně osobních údajů a citlivých údajů
- 10.13. Smluvní strany prohlašují, že si smlouvu přečetly, s obsahem souhlasí a na důkaz jejich svobodné, pravé a vážné vůle připojují své podpisy.

Doložka

Rada města Poděbrady schválila uzavření této smlouvy usnesením č. 933/2016 ze dne 21. 12. 2016.

V Poděbradech dne 20. 1. 2017

V PODEBRADĚCH dne 20. 1. 2017

Objednatel :
Město Poděbrady

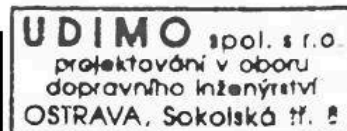
Zhotovitel :
UDIMO, spol. s r.o.



PhDr. Ladislav Langr, starosta



Ing. Pavel Roháč, jednatel



Příloha: Zadání generelu dopravy včetně příloh č. 1, č. 2 a č. 3

Zadání generelu dopravy

Generel dopravy jako plán udržitelné mobility města Poděbrady

Preambule

Rada města Poděbrady schválila svým usnesením č. 204/2016 z 23. 3. 2016 základní teze a harmonogram zpracování zásadního rozvojového a plánovacího dokumentu „Generel dopravy města Poděbrady“ (dále jen GD). Dokument si klade za cíl řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města Poděbrady s cílem uspokojit potřeby mobility občanů i návštěvníků Poděbrad, podniků a organizací ve městě a okolí, včetně zajištění lepší kvality života v dané lokalitě.

Realizací GD hodlá město Poděbrady naplnit vizi danou schváleným Strategickým plánem rozvoje města do roku 2025:

„Poděbrady jsou půvabné, klidné, komorně laděné, čisté a bezpečné lázeňské město, plně udržované zeleně, opravených památek i zajímavé moderní architektury. Jsou vyhlášeným centrem zdraví s osobitou atmosférou, oblíbenou turistickou destinací. Návštěvníci i obyvatelé všech věkových kategorií mohou využívat řadu velmi kvalitních lázeňských, turistických a dalších rozvinutých služeb, obchodů a restaurací i dostatek příležitostí pro kulturní, sportovní a společenské vyžití během celého roku. Konají se zde tradiční i moderní festivaly. Město s klidovými zónami, rekreační vodní plochy i okolí města s hezkou a čistou přírodou skýtají řadu příležitostí pro oddych a dobrou rekreaci. Město i jeho okolí je propojeno sítí cyklostezek vč. kompletního cyklistického servisu. Město je dobře dopravně dostupné různými druhy dopravy v regionálním i střeoevropském měřítku. Dopravní systémy jsou propojeny. Podporuje se ekologická hromadná doprava. Je vyřešena vnitřní doprava včetně parkování a mimoúrovňového křížení tratí. Tranzitní doprava je zcela odkloněna mimo město. Komunikace a chodníky jsou v dobrém stavu a dobře osvětleny, město je bezbariérové a je chráněno před povodněmi.“ (vybraná část vize)

Obsah

Preambule	2
1. Úvod	4
2. Cíle generelu dopravy	6
2.1. Základní cíle generelu dopravy	6
2.2. Obecné cíle generelu dopravy	7
2.3. Strategické a specifické cíle generelu dopravy	8
2.4. Opatření a SWOT analýza pracovní skupiny pro zadání generelu dopravy	10
3. Postup zpracování a způsob projednávání	11
4. Orgány a organizace, které se zúčastní projednání generelu dopravy	12
5. Podklady k zadání generelu dopravy	13
6. Členění vyhotovené dokumentace generelu dopravy	14
6.1. Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování	15
6.2. Multimodální dopravní model	15
6.3. Generel individuální automobilové a statické dopravy (GIASD)	17
6.4. Generel veřejné hromadné dopravy a intermodalita (GVHDI)	22
6.5. Generel aktivní mobility	26
6.6. Generel dopravních služeb	30
7. Závěr	32
8. Seznam příloh	33
9. Zdroje	33

1. Úvod

Na zpracování generelu dopravy je nutné pohlížet v současné době již ne jenom jako na dopravně-inženýrský dokument analýzy a popisu dopravních sítí a různých druhů dopravy včetně opatření k jejich rozvoji, ale je nutné jej pojímat jako strategii rozvoje území ve vazbě na veřejný prostor a potřeby mobility všech jeho aktérů v dlouhodobě udržitelné rovině.

Pro vypracování GD je nutné zvolit koncepční rámec, tj. filozofii a metodiku zpracování GD. Z tohoto pohledu se jeví jako nejprogresivnější přístup především k lidským potřebám a EU doporučený tzv. koncept plánování udržitelné městské mobility (dále jen SUMP). Základní východiska tohoto konceptu, která by měl nový GD respektovat, jsou:

- minimalizovat motorovou dopravu nebo se jí úplně vyhnout;
- změnit cesty konané automobilovou dopravou na cesty udržitelnými způsoby dopravy (tj. veřejná doprava, cyklistika, chůze a jiné aktivní formy dopravy);
- nevyhnutelnou motorovou dopravu organizovat co nejefektivněji a s co nejmenšími dopady na prostředí a člověka.

Charakteristickými cíli rozvoje dopravy řešené GD musí být:

- mobilita, která odpovídá potřebám městského života („kompatibilní“ s lázeňským městem);
- zvýšení kapacity veřejné dopravy, cyklistické, pěší a jiných forem aktivní dopravy;
- organizace a regulace parkování osobních aut (parkovací management);
- organizace dopravy (využití telematiky);
- zlepšení kvality ovzduší;
- snížení hluku;
- ochrana životního prostředí;
- dostupnost;
- rovnost přístupu pro všechny osoby včetně osob s omezenou mobilitou či prostorovou orientací.

Na základě těchto cílů musí GD následně koncipovat odpovídající opatření, která povedou k dosažení požadovaného plánovaného stavu. Pro každý způsob dopravy musí být navržena konkrétní opatření, která musí být kompatibilní s ostatními druhy dopravy a dopravními službami v rámci integrovaného systému městské mobility a dotčeného veřejného prostoru.

Přístup k řešení GD, o který je vhodné metodiku zpracování GD doplnit a který podporuje SUMP, je projekt „Město s dobrou adresou“ (odkaz). Tento projekt řeší dopravu a mobilitu s kvalitou života jako takovou. Na řešení problému dopravní infrastruktury pohlíží z hlediska vlivu na životy lidí a jejich udržitelný a spokojený způsob života. Doprava a mobilita musí být součástí komplexního pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními cestami umožňujícími pouze pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, zejména automobilů, ale „především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích“.

Obecné i specifické problémy dopravního systému by měl GD řešit pomocí celostního modelu a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám požadavků na mobilitu obecně je tento přístup v zásadě jediným způsobem, jak hledat dlouhodobě udržitelné způsoby

Město Poděbrady

dopravy a přepravy osob i zboží ve vazbě na přirozené a efektivní využívání veřejného prostoru bez negativního dopadu na životy lidí a životního prostředí. Z hlediska mobility osob pak přirozenou součástí takového konceptu je podpora způsobů dopravy, které jsou součástí tzv. koalice mobility–dopravy veřejné, cyklistické a pěší.

GD musí být zpracován jako integrovaný plán dopravy s uvážením všech jejích dopadů na obyvatele, kvalitu života, životní prostředí, území i ekonomický a sociální rozvoj území. Tento plán musí být orientován nejen na infrastrukturní plánování (poskytování nabídky formou infrastruktury tak, jak je známe z klasických dopravních generelů), ale i na zefektivnění stávající infrastruktury, ovlivňování poptávky po dopravě formou organizačních opatření a kampaní a poskytování dopravy spravedlivě všem sociálním skupinám. Jeho cíle musí pokrývat oblasti jak dopravní (změna dělby přepravní práce ve prospěch veřejné a nemotorové dopravy), tak environmentální (snížení znečištění ovzduší a hluku vlivem dopravy), ekonomické a sociální (ekonomické přínosy dopravy, zlepšení dostupnosti, odstranění kongescí).

GD jako plán městské mobility musí respektovat tyto podmínky:

- Participativní přístup zapojení občanů a partnerů od samého počátku procesu a po celý rozhodovací proces, implementaci a evaluaci včetně budování místní kapacity pro řešení komplexních otázek plánování a řízení procesu.
- Závazek k vyváženosti hospodářského rozvoje, sociální rovnosti a kvality životního prostředí.
- Integrovaný přístup k praktickým postupům a politikám mezi strategickými sektory (např. doprava, využití území, životní prostředí, hospodářský rozvoj, sociální inkluze, genderová rovnost, zdraví, bezpečnost), mezi úrovněmi správy (např. kraj, město, aglomerace, region, stát, Evropská unie) a mezi sousedními úřady (vyváženost meziměstská, meziregionální, mezinárodní apod.).
- Zaměření se na dosažení měřitelných cílů krátkodobých, střednědobých i dlouhodobých.
- Revize nákladů a přínosů v dopravě, zohlednění širších společenských nákladů a přínosů napříč strategickými sektory.
- Zpracování GD musí zahrnovat způsoby monitorování a evaluace.
- Rozvoj a implementace GD jako plánu městské mobility má být chápán jako inovační cyklus, který se opakuje ve smyslu strategie neustálého zlepšování.

Generel dopravy bude řešen podle jednotlivých segmentů dopravy, resp. mobility:

- **Individuální automobilová doprava a statická doprava (IADSD)** – př. doprava a parkování ve vazbě na veřejný prostor, aj.
- **Veřejná doprava a intermodalita (VDI)** - př. propojení a návaznost jednotlivých druhů dopravy
- **Aktivní mobilita (AM)** – př. cyklistická, pěší, alternativní aj. doprava
- **Dopravní služby (DS)** – př. městská logistika zásobování a nákladní doprava, lodní doprava, dopravní telematické a informační systémy, car-pooling, car-sharing, bike-sharing, služby pro osoby s omezenou pohyblivostí, resp. sníženou schopností orientace aj.

2. Cíle generelu dopravy

2.1. Základní cíle generelu dopravy

- 2.1.1.** GD si klade za cíl řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města Poděbrady se záměrem vytvořit novou koncepci dopravy, která je založená na principu trvale udržitelné dopravy a mobility obyvatel a návštěvníků města. Výsledkem by mělo být uspokojení potřeb mobility lidí i organizací ve městě a okolí včetně zajištění lepší kvality života.
- 2.1.2.** GD je základním dokumentem v oblasti rozvoje dopravy a obecně mobility, který identifikuje hlavní problémy a budoucí potřeby uživatelů v této oblasti a navrhuje způsoby jejich řešení.
- 2.1.3.** GD jako strategický dokument je v obecném smyslu politikou dopravy a mobility. Při tvorbě zadání nového GD se vyhodnotí dosud platný GD, který je již v mnoha směrech zastaralý. Po vypracování GD a schválení působí v urbanismu a v územním plánování jako součást strategického plánu rozvoje města, jež vytváří závazný rámec pro všechny následující projekty a stavby v území. Popisuje též řešení koncepčních otázek v oblasti veřejných služeb (hromadné dopravy aj., nebo politické a administrativní záměry např. zklidnění centra, bezpečnost provozu, posílení cyklodopravy aj.).
- 2.1.4.** GP bude časově rozlišovat řešení krátkodobá (etapa 2020), řešení střednědobá (2030) a řešení dlouhodobá (2050).
- 2.1.5.** Výchozím krokem k pořízení GD bude zpracování ucelené analýzy jednotlivých dopravních systémů v území, jejich vzájemné interakce a dopady na jejich uživatele a obyvatele města včetně dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel včetně návštěvníků města.
- 2.1.6.** Úkolem GD je analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravy a mobility v detailech, v jakých to v rámci územního plánu není možné, ale které jsou pro územní plán a navazující dokumentace v rámci systémového rozvoje města potřebné. GD musí vycházet z nového územního plánu. V případě kvalitních dopravních řešení, s kterými nový UP nepočítal, je možné navrhnout prostřednictvím GP řešení odchylná od UP a projednat následně změnu UP.
- 2.1.7.** Zpracovaný dokument by měl preferovat řešení pro dosažení následujících základních cílů, které budou sloužit k naplnění vize Strategického plánu rozvoje Města Poděbrady jako „půvabného, klidného, komorně laděného, čistého a bezpečného lázeňského města plného udržované zeleně, opravených památek i zajímavé moderní architektury. Města, které je vyhlášeným centrem zdraví s osobitou atmosférou a oblíbenou turistickou destinací.“

2.2. Obecné cíle generelu dopravy

Zpracovaný dokument GD musí analyzovat aktuální stav dopravy, respektovat podmínky zadání GD a stanovit opatření pro dosažení následujících obecných cílů, které budou sloužit k naplnění vize města Poděbrady:

2.2.1. Zlepšení mobility a dostupnosti města

(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 aj.)

2.2.2. Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel

(rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury na úkor automobilové dopravy, odstranění tranzitu nákladní dopravy městem, snížení individuální automobilové dopravy, odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel aj.)

2.2.3. Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží

(zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy – zvýšení cestovní rychlosti a rozšíření nabídky tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití nákladní železniční dopravy aj.)

2.2.4. Zvýšení kvality života ve městě

(rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže, optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie aj.)

2.2.5. Ekonomický a společenský rozvoj města

(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 aj.)

2.2.6. Zlepšení image města

(zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy aj.)

2.3. Strategické a specifické cíle generelu dopravy

Dále musí zpracovaný dokument GD analyzovat aktuální stav plnění, respektovat podmínky zadání GD a stanovit opatření pro dosažení následujících strategických a specifických cílů podle Strategického plánu rozvoje města Poděbrady do roku 2025 (pro přehlednost je číslování cílů zachováno ve vazbě na číslování ve strategického plánu):

- S-8.I Zajistit bezpečnou a plynulou dopravu
- S-8.II Zklidnit automobilovou dopravu ve městě
- S-8.III Vyřešit dopravu v klidu
- S-8.IV Zachovat, případně rozšířit a zlepšit kvalitu dopravní obslužnosti města s důrazem na veřejnou hromadnou dopravu
- S-8.V Vybudovat síť bezpečných a vzájemně propojených cyklistických tras ve městě i v návaznosti na okolí, včetně vybavení
- S-8.VI Snížit zátěž z dopravy ve městě –zvýšit ekologizaci dopravy
- S-8.VII Zajistit kvalitní moderní a udržovanou infrastrukturu pro dopravu
- S-8.VIII Vybudovat komplexní informační systém v dopravě a propojit jejs městským informačním systémem

Podoblasti:

- A. Veřejná hromadná doprava
- B. Individuální doprava
- C. Tranzitní a nákladní doprava
- D. Cyklistická a pěší doprava
- E. Dopravní infrastruktura a bezpečnost dopravy

A. 8.1 Veřejná hromadná doprava

- 8.1.1 Propojit fungující dopravní integrované systémy (PID a SID)
- 8.1.2 Zachovat a rozšířit četnost, dostupnost a hustotu spojů
- 8.1.3 Vybudovat bezbariérový společný terminál hromadné osobní dopravy v Poděbradech (vlakové a autobusové nádraží) s dostatečným množstvím parkovacích míst a dokonalým informačním systémem + Bike and Ride(B+R)
- 8.1.4 Řešit malokapacitní veřejnou dopravu
- 8.1.5 Obnovovat vozový park veřejných dopravců z hlediska potřeby ekologizace provozu
- 8.1.6 Zajistit kvalitu a dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy

B. 8.2 Individuální doprava

- 8.2.1 Komplexně řešit dopravu v klidu v centru města
- 8.2.2 Řešit dopravu v klidu na Žižkově – vystavět parkovací dům, vytvořit další parkovací plochy, rozšířit stávající parkovací plochy
- 8.2.3 Podporovat provoz ekologických vozidel

C. 8.3 Tranzitní a nákladní doprava

- 8.3.1 Vyloučit z města tranzitní dopravu
- 8.3.2 Vytvořit časový prostor pro zásobování ve vybraných částech města a zajistit dostatečnou kontrolu jeho dodržování

D. 8.4 Cyklistická a pěší doprava

- 8.4.1 Vybudovat v centru města propojenou síť bezpečných cyklotras a cyklostezek s napojením na terminál a další veřejná místa
- 8.4.2 Podpořit vybudování sítě půjčoven a úschoven kol
- 8.4.3 Zvyšovat bezbariérovost města
- 8.4.4 Vybudovat pěší a cyklistické propojení částí města oddělených Labem
- 8.4.5 Zajistit zázemí pro cyklisty a in-line bruslaře – parkoviště pro cyklobusy, služby – občerstvení, WC, šatny, servisy, stojany u veřejných budov apod.
- 8.4.6 Rozšiřovat cyklistické a vycházkové trasy v okolí města, včetně doplňků pro oddech a sport, a efektivně je udržovat

E. 8.5 Dopravní infrastruktura a bezpečnost dopravy

- 8.5.1 Zpracovat vyvážený koncept dopravy (cyklostezky, doprava osobní, nákladní, motorová, veřejná, doprava v klidu a další), a to ve spolupráci s urbanisty a dalšími odborníky z hlediska zachování urbanistické kvality města ve všech ohledech a při využití stávajících dílčích koncepcí a naplňovat je
- 8.5.2 Zlepšit stav komunikací
- 8.5.3 Zajistit průjezdné úseky
- 8.5.4 Vybudovat severní obchvat
- 8.5.5 Zajistit dohled nad silničním provozem
- 8.5.6 Odklonit silnici I/38 mimo zastavěnou část města (Přední Lhota)
- 8.5.7 Vybudovat informační orientační systém ve městě (včetně orientačních /navigačních směrůvek k muzeu, na náměstí a další)
- 8.5.8 Vybudovat mimoúrovňové křížení železniční trati v centru města

8.5.9 Optimalizovat šířkové uspořádání komunikací pro všechny druhy dopravy (včetně doplnění chybějící sítě chodníků)

8.5.10 Zkvalitnit dopravní značení ve městě včetně přechodů pro chodce

8.5.11 Zklidnit dopravu ve městě

8.5.12 Realizovat dopravně bezpečnostní opatření

2.4. Opatření a SWOT analýza pracovní skupiny pro zadání generelu dopravy

Vypracovaná opatření vyplynula z jednání pracovní skupiny, která byla ustavena radou města k přípravě zadání GD. Některá opatření pro zpracování GD jsou duplicitní k v předchozím uvedeným cílům. Výstupy pracovní skupiny jsou přehledně zpracovány příloze č. 1 a jsou vymezeny v rámci časového plánování a jsou nedílnou součástí tohoto zadání GD.

Pracovní skupina vypracovala SWOT analýzu v jednotlivých segmentech dopravy, která by měla sloužit jako východisko pro zpracování SWOT analýzy zpracovatele. Dokument je přílohou č. 2 tohoto zadání.

3. Postup zpracování a způsob projednávání

Postup zpracování a projednávání generelu dopravy města Poděbrady bude mít po schválení zadání GD v orgánech města následující fáze:

1. Vyhlášení výběrového řízení na dodavatele GD a výběr dodavatele.
2. Zadání zpracování GD formou smlouvy o dílo s vybraným uchazečem a předání podkladů pro zpracování GD včetně detailního projednání zadání GD a harmonogramu.
3. Vypracování analytické části včetně SWOT analýzy všech výše specifikovaných druhů dopravy.
4. Vypracování dopravního modelu stávajícího dopravního zatížení (IAD, VHM, AM).
5. Projednání výsledků analytické části včetně SWOT analýzy a dopravního modelu stávajícího zatížení s příslušnými orgány města, resp. dotčenými organizacemi a jejich eventuální doplnění a úpravy.
6. Vypracování konceptu návrhové části.
7. Projednání konceptu návrhových částí s příslušnými orgány města, resp. dotčenými organizacemi a s veřejností a jejich eventuální doplnění a úpravy.
8. Zpracování relevantních připomínek a námětů na řešení městské mobility a předání pokynů zadavatele pořizovateli formou dodatku k zadání GD pro vypracování GD.
9. Vypracování návrhových částí GD včetně modelace cílových stavů a etapových kroků a následně návrhu opatření, která bude nutné k dosažení cílových stavů realizovat.
10. Projednání návrhových částí GD s příslušnými orgány města, resp. dotčenými organizacemi a s veřejností a jejich eventuální doplnění a úpravy.
11. Vypracování finální verze GD a předání zadavateli.
12. Projednání a schválení GD v orgánech města a event. zpracování relevantních připomínek, které vzniknou z jednání orgánů města.
13. Vložení dat o územní dané GD do evidence územně plánovací činnosti.
14. Realizace opatření GD.

Pro úspěšnou realizaci vypracování GD bude ustavena pracovní skupina zadavatele, která bude zároveň plnit funkci konzultační a kontrolní ve vztahu ke zpracovateli GD. Pracovní skupina se bude pravidelně scházet s pořizovatelem minimálně 1x za měsíc. Z jednání bude pořízen zápis. Vedoucí pracovní skupiny bude podávat informace o průběhu zpracování GD v orgánech města.

Při projednávání GD s orgány města a veřejností zpracovatel připraví a provede prezentace výstupů rozpracované dokumentace GD v daných pořizovacích fázích a zúčastní se všech jednání podle pokynů pořizovatele.

4. Orgány a organizace, které se zúčastní projednání generelu dopravy

Orgány a organizace, které se zúčastní projednání generelu dopravy, jsou následující:

- ve fázi analytické:

Odbor dopravy a životního prostředí MěÚ Poděbrady
Odbor výstavby a územního plánování MěÚ Poděbrady
Odbor investic MěÚ Poděbrady
Odbor majetku MěÚ Poděbrady
Komise pro urbanizmus a dopravu
Komise pro rozvoj a investice
Středočeský kraj – odbor dopravy a silničního hospodářství
ROPID
ČSAP
SŽDC
ŘSD

a další dle potřeby a dohody se zadavatelem.

- ve fázi konceptu návrhové části:

Odbor dopravy a životního prostředí MěÚ Poděbrady
Odbor výstavby a územního plánování MěÚ Poděbrady
Odbor investic MěÚ Poděbrady
Odbor majetku MěÚ Poděbrady
Komise pro urbanizmus a dopravu
Komise pro rozvoj a investice
Středočeský kraj – odbor dopravy
Středočeský kraj – odbor regionálního rozvoje
ROPID
ČSAP a.s.
SŽDC
ŘSD

a další dle potřeby a dohody se zadavatelem.

5. Podklady k zadání generelu dopravy

Závazné dokumenty:

- Dopravní politika České republiky na léta 2007 – 2013,
- Dopravní politika České republiky na léta 2014 – 2020,
- Politika územního rozvoje České republiky 2008 + aktualizace,
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020,
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu ČR 2011 – 2020,
- Národní rozvojový program mobility pro všechny,
- Plán dopravní obsluhy území ČR,
- Dopravní sektorová strategie 2. fáze - „Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2014 – 2020“,
- Program rozvoje kraje 2007 – 2013,
- Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 - 2020
- Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje
- Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025
- Návrh Územního plánu města Poděbrady z roku 2016
a další dokumenty a materiály dle potřeb zadavatele a zpracovatele.

Zpracované studie, záměry, posouzení, modely šetření a rešerše:

- Generel dopravy města Poděbrady (2006)
- Generel cyklistických tras (2001)
- Studie Miniokružní křižovatka Jiřího náměstí (2013)
- Dopravní průzkum v křižovatce I/38 a II/611 (2001)
- Aktualizace dopravního průzkumu 2001 (2006)
- Sčítání dopravy v ulici Za Nádražím (2016)
- Výsledky Architektonické soutěže o návrh Jiřího náměstí v Poděbradech

a další využitelné dle přílohy č. 3 Seznam projektů, studií a šetření 2014.

6. Členění vyhotovené dokumentace generelu dopravy

Generel dopravy (GD) bude řešit tyto druhy dopravy (mobility) a jejich vzájemnou interakci a synergii:

- **Generel individuální automobilové a statické dopravy (GIASD)**
- **Generel hromadné dopravy a intermodalita (GHDI)**
- **Generel aktivní mobility (GAM)**
- **Generel dopravních služeb (GDS)**

Jednotlivé generely budou vypracovány v samostatných částech a samostatně projednávány.

Z hlediska harmonogramu zpracování je GD rozdělen do části analytické a do části návrhové. Návrhové části jednotlivých generelů budou řešit specifické potřeby mobility v daných segmentech a jejich vzájemný vztah s ostatními druhy mobility.

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.

Cílem návrhové části je navržení strategické koncepce rozvoje dopravy ve městě s vazbou na spádové území, v souladu s podmínkami a potřebami územního plánování. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro realizaci zadaných stanovených cílů, resp. odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadu, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy a mobility obecně.

Z hlediska časového bude návrh opatření zpracován pro krátkodobý výhled do roku 2020, pro střednědobé období do roku 2040 a v dlouhodobém horizontu do roku 2050. Zároveň bude vyhodnocena a doplněna stávající koncepce dopravních staveb a dopravních systémů a jejich vhodnost k současnému i budoucímu využití (realizovaných i plánovaných). Souhrn všech opatření včetně odhadu nákladů bude uveden v samostatném dokumentu.

Všechna navržená opatření budou rozdělena do skupin podle ekonomické náročnosti na:

- organizačně technická opatření,
- rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury,
- nové investice v dopravní infrastrukturu.

Samostatnou částí GD je:

- Zpracování dopravně – sociologického průzkumu dopravního chování, jehož cílem je zjištění dělby přepravní práce.
- Tvorba multimodálního dopravního modelu.

6.1. Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování

Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování proběhne na reprezentativním vzorku domácností (cca 7% domácností), jehož výběr bude respektovat vytvořené dopravní oblasti v členění dle územního plánování.

Základní parametry dopravně – sociologického průzkumu:

A. Dělení dat:

- data domácností s různými parametry týkajícími se domácností a vozidel,
- osobní údaje se sociodemografickými a pro dopravu relevantními charakteristikami dotazovaných osob,
- údaje o cestách.

B. Další požadavky:

- Musí být evidovány všechny cesty všech osob příslušné domácnosti ve stanoveném rozhodném dni průzkumu.
- Sledovaný vzorek zahrnuje min. 1500 dotázaných osob.
- Dodavatel navrhne obsah dotazníku a časový harmonogram, který schválí zadavatel.
- Průzkum bude pro maximální úspěšnost poskytnutých odpovědí realizován jako průzkum osobní.

Výstupy:

- Databáze výsledků umožňující libovolné vyhledávání.
- Tabulka matice přepravních vztahů.
- Graf dělby přepravní práce.
- Přehledný výkres zjištěných výsledků v dopravní síti M 1: 10 000.

6.2. Multimodální dopravní model

Model dopravy bude proveden pro potřeby této dokumentace, jako analytický nástroj k posouzení dostupných dat a návrhů. Bez multimodálního modelu dopravy nelze kvalitně posoudit navrhovaná řešení a jejich dopady do změny dělby přepravní práce a dalších předpokládaných sledovaných indikátorů mobility.

6.2.1. Dopravní módy a časy

- Model dopravy bude proveden pro dopravní módy: silniční automobilová doprava (osobní, nákladní), veřejná hromadná doprava (autobus dálkové a regionální dopravy, autobus dosud neprovozované MHD, autobus příměstské dopravy PID aj., vlak), cyklistická doprava, pěší doprava (pouze pro přístupy k ostatním druhům dopravy).
- Modelové časy budou provedeny pro špičkovou hodinu a 24 hodin běžného pracovního dne.

6.2.2. Dopravní síť

- Dopravní síť bude provedena jako hypersíť jednotně pro všechny druhy dopravy, bude obsahovat rychlosti a kapacity pro jednotlivé druhy dopravy a modelové časy.
- Modelová síť bude obsahovat na území města: silnice I. – III. třídy, místní komunikace I. a II. třídy, základní síť cyklostezek včetně sdružených, vybrané chodníky v místech přestupních uzlů, všechny železniční tratě, všechny křižovatky komunikací zadané sítě.

6.2.3. Výpočtové funkce a kalibrace

Přetížení dopravní sítě bude modelováno kapacitně závislou metodou.

- Kalibrace modelu bude doložena a prezentována absolutní a relativní odchylkou mezi modelovou intenzitou a zjištěnou intenzitou v jednotlivých kalibračních bodech, sumou cest a průměrnou přepravní vzdáleností na síti pro každý dopravní mód.
- Kalibrace modelu bude konzultována a odsouhlasena zadavatelem. Dopravní zóny budou prioritně zvoleny dle ČSÚ – sčítací obvody, aby byla zajištěna kompatibilita dat. Dopravní zóny musí být dány svou hranicí.
- Model dopravy bude obsahovat a popisovat použité funkce a parametry funkcí při výpočtu.
- Vnitřní členění dopravních okrsků města Poděbrady bude provedeno podle požadavků zadavatele.

Zpracovatel podrobně technicky zdokumentuje tvorbu modelu tak, aby bylo do budoucna možné model dále rozvíjet, aktualizovat i třetím subjektem.

Během tvorby modelu proběhnou min. 2 pracovní jednání se zadavatelem, na kterých zpracovatel podrobně seznámí zadavatele se stavem rozpracovaného modelu. Zejména během sestavování sítě centroidů a vzájemných vztahů mezi nimi.

Zpracovatel do své nabídky zahrne cenu za manuál popisující obsluhu dopravního modelu, popisující případné modifikace dopravního modelu.

Zpracovatel vyškolí určenou osobu v ovládání modelu, a to zejména v jeho prohlížení, modifikace uliční sítě (nová křižovatka, nová komunikace, jednosměrnost, zákazy vjezdu apod.), přidání nového zdroje a cíle na síť. Seznámí zadavatele s postupem při sestavování etapových modelů (některé zásadní dopravní stavby budou „vypnuty“ případně „zapnuty“, stejně tak některé zdroje a cíle apod.)

Výstupy:

- Kartogram intenzit dopravy* voz/24hod – stávající stav rok 2016 M 1: 10 000
- Kartogram intenzit dopravy* voz/24hod – výhledový stav rok 2020 M 1: 10 000
- Kartogram intenzit dopravy* voz/24hod – výhledový stav rok 2030 M 1: 10 000

*intenzita dopravy osobní/nákladní/celkem.

6.3. Generel individuální automobilové a statické dopravy (GIASD)

Generel individuální automobilové dopravy bude dokument, který stanoví koncepci systému automobilové dopravy jako součásti dopravního systému města Poděbrady. Výstupem budou mj. návrhy krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů rozvoje dané oblasti při respektování cílů zadání GD a sledovaných parametrů.

V současné době se Poděbrady potýkají s řadou negativních dopadů v důsledku neexistence nadřazené dopravní sítě. Zejména náměstí a centrum města je vzhledem ke geografickým poměrům nadměrně zatěžováno automobilovou dopravou. V minulosti se na zvyšující poptávku reagovalo zkapacitňováním stávajících dopravních koridorů, a to zejména na úkor centrálních pobytových prostor, na úkor zhoršování mobility, dostupnosti území pro jiné dopravní systémy.

Cílem této části pořizované dokumentace je analýza stávajícího stavu (směrový průzkum intenzity dopravy, posouzení uzlových bodů aj.) a navržení opatření vedoucích k výraznému zklidnění automobilové dopravy v širším centru a téměř úplnému vymístění zbytné automobilové individuální a nákladní dopravy z centra města. Navržený postup musí respektovat reálné geografické poměry a realnost investičních záměrů (např. výstavba dalšího mostu). Z hlediska časového rozložení zpracovatel zohlední možné návrhy pro období 2020 a pro výhledové období 2030.

Zhotovitel při zpracovávání zakázky využije jako podklady pro svou práci všechny zpracované územně plánovací podklady ve vazbě na Územní plán města Poděbrady.

6.3.1. Dopravní průzkumy

Směrový dopravní průzkum

- Stanoviště v místech řešeného území pro stanovení tranzitní, cílové a zdrojové dopravy.
- Předpoklad 10 stanovišť.

Průzkum křižovatkových pohybů (v běžný pracovní den 7 – 11 a 13 – 17 hod.)

- Vytipované křižovatky - předpoklad 6 křižovatek po dohodě se zadavatelem.
- Skladba dopravního proudu: osobní vč. lehkých nákladních do 3,5t, nákladní do 10t, těžká nákladní nad 10t (vč. přívěsů a návěsů), autobusy, jízdní kola.

Profilové sčítání dopravy (v běžný pracovní den 7 – 11 a 13 – 17 hod.)

- Vytipované profily předpoklad 10 stanovišť po dohodě se zadavatelem.
- Skladba dopravního proudu: osobní vč. lehkých nákladních do 3,5t, nákladní do 10t, těžká nákladní nad 10t (vč. přívěsů a návěsů), BUS, jízdní kola.

Průzkum statické dopravy

- Průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně MPS a odstavení na komunikacích v dopravních oblastech s vícepodlažní bytovou zástavbou.
- Běžný pracovní jeden den (čtvrtek): ranní špička, polední sedlo, večerní špička.
- Dny pracovního volna: sobota ranní špička, neděle večerní špička 1x.
- Průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst u nákupních center na celém území řešené oblasti pro zjištění vstupních provozních charakteristik vybudovaných parkovišť.
- Běžný pracovní jeden den (čtvrtek): večerní špička, stav po zavírací době
- Dny pracovního volna: neděle odpoledne, stav po zavírací době.
- Na území města zahrnujícím oblast centra a přilehlé okolí se zvýšenou poptávkou po parkování a stávajícím MPS bude proveden jednodenní průzkum parkujících vozidel dle SPZ (i když již není s ohledem na získání SPZ úplně relevantní), zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků města.
- Běžný pracovní jeden den: od 6:00 do 19:00 hod.

Dodavatel ve své nabídce přesně popíše způsoby zabezpečení dostatečně kvalitních dat o mobilitě osob v řešeném území pro sestavení požadovaných poptávkových matic přepravních vztahů a dělby přepravní práce v daném území. Pro získání dostatečně prokazatelných dat je možno také využít informací z dopravně telematických aplikací (pokud takové jsou) umístěných v dopravní infrastruktuře. Nelze však těmito daty plně nahradit požadované průzkumy a bude-li uchazeč pracovat s těmito daty, je nutno v nabídce popsat podrobně metodiku tvorby dat poptávkových matic.

6.3.2. Analytická část

Charakteristika poptávky po mobilitě:

- Vymezení a popis území, spádové oblasti města,
- inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ,
- obyvatelstvo, demografická struktura,
- 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.

Pozemní komunikace

- Stav sítě pozemních komunikací,
- základní komunikační skelet, dopravní kostra města,

Město Poděbrady

- přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel,
- výkonnost skeletu, hustota provozu, kapacitní rezervy,
- úroveň kvality přepravy, dostupnost území,
- organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti,
- závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod).

Doprava v klidu

- Stav infrastruktury a technologických zařízení včetně MPS,
- oblasti regulace, nástroje a způsoby,
- technologie obsluhy P+G, přestupní terminály,
- bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky,
- kvalita dostupnosti území,
- závady a problémové oblasti.

6.3.3. Návrhová část

Automobilová doprava

- Posouzení dopravního skeletu vymezeného v konceptu územního plánu z hlediska efektivnosti, funkčnosti, plynulosti, změn intenzity dopravy, hlukové zátěže, dopravní dostupnosti území včetně rozvojových území.
- Návrh etapizace dostavby silniční sítě a silničních staveb a stanovení priorit v její realizaci.
- Návrh, projednání a upřesnění změn zatřídění komunikací do silniční sítě ve správě státu (ŘSD a Středočeského kraje) v souvislosti s dostavbou komunikačního systému a návrh vhodného směrového značení odvádějícího tranzitní dopravu mimo centrum města.
- Návrh kategorizace a funkčních tříd komunikací.
- Variantní návrhy silniční sítě (s maximálním využitím stávající infrastruktury, s návrhem nových komunikací).
- Variantní návrhy organizačních a stavebních opatření s využitím vyspělých telematických prostředků.
- Variantní návrhy úprav křižovatek pro zlepšení plynulosti dopravy.
- Variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na některých páteřních komunikacích, oddělení veřejné a individuální dopravy, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy.
- Variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytných částech města, omezení průjezdu centrem města pro individuální dopravu – možnosti nízkoemisních zón.
- Zajištění bezkolizního průjezdu pro vozidla Integrovaného záchranného systému.
- Zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města, vyloučení vybraných ulic pro automobilovou dopravu ve prospěch pěší nebo cyklistické dopravy.
- Řešení krizových situací.

Statická doprava

- Návrh řešení ve 3 variantách (vyrovnání nabídky a poptávky, pokrytí poptávky dle ČSN 736110 pro stávající stav stupně automobilizace, pokrytí poptávky ve výhledovém období), z nichž minimálně 2 budou řešit intenzifikaci parkování na úkor extenzivního způsobu řešení parkování ve městě.
- Stanovení prostorů pro umístění hromadných parkovacích prostorů (objekty garáží i povrchové parkování).
- Stanovení možných prostorů pro systém Park + Ride, Park + Go atd. i ve vztahu k dalším druhům dopravy (pěší, cyklisté, hromadná).
- Rozšíření zóny placeného stání (MPS) včetně návrhu organizace parkovacího systému (stanovení počtu zpoplatněných stání, rozdělení dle předpokládaných tarifů, vyznačení rezidentních a abonentních míst, platební podmínky, dopravní značení).

Management mobility

- Návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD – neinvestiční opatření cílící na změnu dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. různé kampaně a workshopy (ve školách aj.) k alternativním nabídkám dopravy.
- Návrh malých plánů mobility pro velké podniky a podnikatelské oblasti ve spolupráci se zúčastněnými partnery.

6.3.4. Výstupy:

Výsledky dopravních průzkumů (tabulky, grafy)

- Matice mezioblastních vztahů.
- Skladba dopravního proudu.
- Pentagramy křižovatkových pohybů.
- Hodinové variace intenzit dopravy.
- Obsazenost parkovacích a odstavných stání.

Výkresy

- Pozemní komunikace v rozdělení 1., 2., 3. třída, MK (základní komunikační skelet, dopravní kostra města) M 1: 10 000.
- Dopravní závady a problémové oblasti či nehodové lokality M 1: 5 000.
- Doprava v klidu – počet a druh parkovacích a odstavných stání (pasport) M 1: 10 000.
- Návrh etapizace dostavby silniční sítě M 1: 5 000.
- Návrh kategorizace a funkčních tříd komunikací M 1: 5 000.
- Variantní návrhy úprav dopravních cest a křižovatek pro zlepšení plynulosti dopravy M 1: 1000.

Město Poděbrady

- Návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na některých páteřních komunikacích, oddělení veřejné a individuální dopravy, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy M 1: 1000.
- Návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytných částech města a v centru, omezení průjezdu centrem města pro individuální dopravu M 1:5000.
- Návrh umístění hromadných parkovacích prostorů (objekty garáží i povrchové parkování) M 1:5000.
- Návrh rozšíření zóny placeného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému M 1: 5 000.

V závěru návrhové části budou na základě předchozích kapitol přehledně zpracovány plány krátkodobého, střednědobého a dlouhodobého rozvoje v pořadí podle doporučené priority s hlavní charakteristikou, územním dopadem a odhadem investičních nákladů.

6.4. Generel veřejné hromadné dopravy a intermodalita (GVHDI)

Generel veřejné hromadné dopravy bude dokument, který stanoví koncepci systému veřejné dopravy i ve vazbě na kombinaci s cyklistickou a pěší dopravou (intermodalita) jako součásti dopravního systému města Poděbrady. Výstupem budou mj. návrhy krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů rozvoje dané oblasti při respektování cílů zadání GD a sledovaných parametrů.

6.4.1. Dopravní průzkumy

Průzkum přepravních vztahů a frekvencí cestujících v PID a SID- bude převzato od provozovatelů těchto dopravních systémů (zpracování kalibračního profilového sčítání dle rozhodnutí zpracovatele po dohodě se zadavatelem)

- Předpoklad 3 stanovišť.

Průzkum přepravních vztahů v příměstské hromadné dopravě BUS, VLAK – bude převzato od ROPID, ČD (zpracování kalibračního profilového sčítání dle rozhodnutí zpracovatele po dohodě se zadavatelem)

- Předpoklad 15 stanovišť,
- zatížení linkových úseků mezi zastávkami,
- obrat cestujících na zastávkách.

U obou průzkumů bude sledována i intermodalita.

6.4.2. Analytická část

Účelem analytické části bude shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje systému veřejné dopravy a o stavu a předpokládaném vývoji území města Poděbrady za účelem zjištění stavu a tendence vývoje přepravních vztahů. Rovněž budou analyzovány vstupy z jednotlivých subsystémů veřejné regionální dopravy (příměstské autobusy a železnice), z dálkové autobusové a železniční dopravy ve vztahu k zatížení systému VHD na území města Poděbrady.

Analýza bude obsahovat vyhodnocení systému veřejné dopravy po stránce nabídky a poptávky (nabízené přepravní kapacity, realizované přepravní vztahy) v členění na jednotlivé dopravní subsystémy (autobusy příměstské, železnice). Z dostupných podkladů (demografické pozadí dopravního modelu, realizované dotazníkové průzkumy) bude odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části bude provedeno formou vhodných tabulek a grafických příloh vyhodnocení stávající kvality dopravní obslužnosti města Poděbrady veřejnou dopravou. Bude provedeno zhodnocení stávajícího linkového vedení a integrace v rámci PID a SID.

Město Poděbrady

Analytická část vyhodnotí dopravní infrastrukturu používanou pro veřejnou dopravu po stránce kapacity, rychlosti a technického stavu.

Rovněž bude vyhodnocena úroveň preference veřejné dopravy technickými prostředky (segregované nebo částečně segregované trasy, preference na křižovatkách, atd.).

V závěru analytické části bude provedena přehledná **SWOT analýza** celého systému veřejné dopravy i v souvislosti s intermodalitou.

Veřejná hromadná doprava (včetně železnice)

- Stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály),
- technologická zařízení a vozový park,
- další formy technologie obsluhy území (P+R, B + R a další),
- dosažitelnost zastávek, kvalita pěších a cyklistických 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,
- integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky,
- závady a problémové oblasti.

6.4.3. Návrhová část

Úkolem zpracovatele je vycházet z aktuálního stavu dosud neschváleného územního plánu. Pokud zpracovatel v odůvodněných případech navrhne řešení odchylná od navrhovaného Územního plánu města Poděbrady, musí být tato řešení porovnána s řešením podle územního plánu, odůvodněna a musí být zdůrazněno, že se jedná o podnět, který je třeba zařadit do procesu změny územního plánu.

Ve vztahu k regionu budou využity základní rozvojové dokumenty Středočeského kraje v aktuálním stavu (Zásady územního rozvoje StČK, generel dopravy StČK) a převzaty principy rozvoje integrované pražské a středočeské veřejné dopravy.

Zpracovatel navrhne nutný rozsah přestupních terminálů na území města Poděbrady včetně územních nároků a úpravy terminálu stávajícího. V této souvislosti je nutné zohlednit zejména vazbu na železniční dopravu a možné úpravy zastávkové politiky železnice.

S ohledem na stav území a předpokládaný rozvoj podle aktuálního stavu územního plánu navrhne zpracovatel odpovídající rozvoj sítě veřejné dopravy, zejména návrh na opětovné zřízení MHD z okrajových částí Poděbrad a spádových obcí v okolí Poděbrady. Zpracovatel posoudí a případně navrhne úpravy linkového vedení v souladu se zjištěními v analytické části a jejich oprávněnost bude demonstrovat na dopravním modelu systému veřejné dopravy v návaznosti na PID a SID.

Město Poděbrady

V návrhové části dokumentace bude orientačně vyčíslena investiční náročnost navrhovaných úprav a rozšíření dopravní infrastruktury.

Bude proveden návrh optimalizace polohy zastávek případně doplnění zastávek s ohledem na lokální obsluhu území a optimální mezizastávkové vzdálenosti. Poloha zastávek bude přizpůsobena vazbám mezi železniční a autobusovou dopravou. Budou navrženy úpravy zastávek zvyšující bezpečnost chodců a preferující veřejnou a cyklistickou dopravu.

Zpracovatel zváží a vyhodnotí možnosti zavedení a rozvoje dalších prvků pro zkvalitnění a atraktivitu veřejné dopravy, např.:

- malé autobusy pro obsluhu příměstských částí (citybusy),
- malé autobusy pro obsluhu okrajových částí města a přilehlých spádových obcí,
- zlepšení v oblasti bezbariérové přepravy,
- obsluha turistických cílů města Poděbrady a přilehlého okolí,
- nekonvenční doprava (např. autovláček, koňská doprava aj.)
- obsluha v poptávkovém režimu (na zavolání).

V návrhové části zpracovatel na základě předchozí analýzy a navrženého rozvoje sítě navrhne rozmístění a nutnou výstavbu nebo úpravy technického zázemí včetně jejich kapacity, územních a technologických nároků.

Zpracovatel navrhne konkrétní možnosti organizačních a preferenčních opatření pro zvýšení plynulosti a atraktivitu veřejné dopravy.

Návrhová část bude obsahovat přehledně zpracovaný a z hlediska efektivity zdůvodněný návrh etapizace rozvoje systému od současného stavu ke krátkodobému cílovému stavu (rok 2020) a střednědobému očekávanému stavu v roce 2030 a dále včetně postupného uplatňování organizačních a preferenčních opatření neinvestiční nebo investiční povahy.

V návaznosti na řešení statické dopravy bude vyhodnocena a navržena vazba veřejné dopravy na systémy P+R, Kiss+R, Bike+R.

V návaznosti na generel aktivní mobility budou vyhodnoceny vazby na síť cyklotras. Budou též vyhodnoceny možnosti vedení cyklistické dopravy v případných koridorech veřejné dopravy. Navržena bude ve spolupráci s dopravci i územní a věcná specifikace podmínek jízdy s jízdním kolem v prostředcích veřejné dopravy.

V závěru návrhové části budou na základě předchozích kapitol přehledně zpracovány plány krátkodobého, střednědobého a dlouhodobého rozvoje v pořadí podle doporučené priority s hlavní charakteristikou, územním dopadem a odhadem investičních nákladů.

Návrhová část bude obsahovat zejména:

- návrh organizace a integrace systému veřejné dopravy ve vazbě na PID a SID (MHD, příměstská autobusová a železniční) vedoucí ke zvýšení kvality, rychlosti a atraktivnosti

Město Poděbrady

veřejné dopravy, rozšíření na okrajová rozvojová území dle územního plánu, zajištění intermodality s cyklistickou dopravou (úschovny kol na železničních stanicích),

- návrh řešení zkvalitnění dostupnosti železniční stanice a zastávek a vytvoření přestupních terminálů,
- prověření možnosti zkvalitnění železniční dopravy na trati Praha – Poděbrady,
- návrhy možností vybavení zastávek veřejné dopravy moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech)
- návrhy opatření pro zvýšení plynulosti a rychlosti veřejné dopravy (vyhrazené průjezdy, přednost v křižovatkách aj.)
- návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy, např. centrum mobility pro informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest, propagační materiály aj.

Výstupy:

- Výsledky dopravních průzkumů (tabulky, grafy)
 - Obsazenost vozidel veřejné hromadné dopravy (autobus, vlak) a intermodalita.

Výkresy

- Možné trasy linkového vedení MHD, resp. příměstské dopravy M 1: 5 000.
- Možné trasy příměstské a integrované autobusové dopravy M 1: 5 000.
- Návrhy opatření pro zvýšení plynulosti a rychlosti MHD M 1: 1 000.

6.5. Generel aktivní mobility

Generel aktivní mobility, tj. v zásadě cyklistické a pěší dopravy, bude dokument, který stanoví koncepci systému cyklistické a pěší dopravy jako součásti dopravního systému města Poděbrady. Výstupem budou mj. návrhy krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů rozvoje dané oblasti při respektování cílů zadání GD a sledovaných parametrů.

V současné době z hlediska dlouhodobé udržitelnosti zesiluje tlak na zvyšování podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce. V dřívějších letech byla snaha soustředit se zejména na páteřní trasy cyklo dopravy ve městě zejména ve vztahu k rekreačnímu využití. Záměrem zadavatele je jednak rozvoj rekreační cyklo dopravy, ale i rozvoj infrastruktury pro cyklistiku takovým způsobem, aby mohla být cyklo doprava plnohodnotnou alternativou k jiným druhům dopravy, a to zejména k dopravě individuální automobilové na krátké vzdálenosti a též jako neopominutelná součást intermodality k veřejné dopravě. S ohledem na tyto skutečnosti je nutné konstatovat, že až na výjimky taková provázaná infrastruktura chybí.

Cílem pořizované dokumentace je aktualizace stávající sítě a návrh nových cyklistických tras a stezek na území města se stanovením etapizace přípravy a výstavby jednotlivých úseků, aby ve stanovených časových horizontech vznikly ucelené trasy a stezky. Musí být respektována vzájemná provázanost vzniklé sítě se zajištěním vazeb na VHD a dopravu v klidu. Vytvořená městská síť bude napojena na cyklistické trasy a stezky regionálního a nadregionálního významu.

Cílem části generelu věnované pěší dopravě je vytvořit podmínky pro kvalitní a svobodný pohyb a pobyt pěších na všech veřejných prostranstvích - vytvořit bezpečné a logické trasy, cesty a stezky pro pěší, které by propojily důležitá místa a uzly města včetně napojení na lázeňské a přírodní rekreační zázemí a byly koordinovány s trasami a zařízeními ostatních druhů dopravy.

Generel prověří vedení stávajících a navrhne možnosti vedení nových pěších tras na území města Poděbrady v zastavěném a nezastavěném území, vtipuje základní uzly i neprostupné či nepřekročitelné bariéry (přírodní i technické) a navrhne způsob jejich překročení (překonání).

Vybraný zhotovitel při zpracovávání zakázky využije jako podklady pro svou práci všechny zpracované územně plánovací podklady ve vazbě na pořizovaný Územní plán města Poděbrady.

Výstupem budou mj. návrhy krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů rozvoje dané oblasti při respektování cílů zadání GD a sledovaných parametrů.

6.5.1. Dopravní průzkumy

Průzkum intenzit cyklistické dopravy

- Předpoklad 10 stanišť, která budou upřesněna zadavatelem.
- Průzkum bude proveden za období 16 hod (5-21 hod) v jeden pracovní den.

Průzkum intenzit pěší dopravy v centru města a na hlavních pěších tazích

- Předpoklad 15 stanišť.
- Průzkum bude proveden za období 16 hod (5-21 hod) v jeden pracovní den.

6.5.2. Analytická část

- Stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou,
- základní kostra sítě, vazba na regionální a neregionální síť,
- kvalita tras a stezek, dostupnost území, technologie obsluhy B+G aj.,
- přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy,
- závady a problémové oblasti, nehodové lokality,
- 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 lázeňské zóny,
- turistické trasy, vazby na území regionu,
- intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k individuální automobilové dopravě na krátké tratě,
- problémové oblasti, nehodové lokality.

6.5.3. Návrhová část

Návrhová část bude řešit problematiku cyklistické a pěší dopravy v zastavěných inezastavěných částech města v podobě krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů rozvoje při respektování cílů zadání GD a níže uvedených parametrů:

- Upřednostnit oddělení provozu chodců a cyklistů od automobilové dopravy.
- Navrhnout přeměnu vybraných ulic v centru, resp. veřejného prostoru na zóny bez automobilové dopravy vhodné pro cyklisty a pěší.
- Navrhnout koridory z pohledu stávajících a výhledových možností dopravní sítě pro cyklistickou a pěší dopravu (etapa 2020, výhled 2030).
- Aktualizovat a doplnit stávající síť cyklostezek a zajistit jejich prostupnost přes centrum města.
- Vytvořit grafický návrh sítě (etapa 2020, výhled 2030).
- Zajistit vazby cyklistických tras a stezek na pěší trasy, trasy pro in-line bruslení, zastávky plánované MHD, resp. VHD a přestupní terminály.
- Provéřít potřebu speciálních cyklistických autobusů spojujících vzdálenější atraktivní rekreační cíle.
- Navrhnout nová pěší propojení ve vazbě na dostupnost VHD.
- Navrhnout rozšíření pěších zón centrální části města a v lokálních centrech místních částí.
- Vytvořit návrh propojení pěších koridorů na území města s místními a regionálními turistickými trasami.
- Navázat propojení pěších tras na cyklistické trasy se smíšeným provozem pěších a cyklistů.
- Navrhnout vazby pěších tras na zastávky VHD a přestupní terminály.

Město Poděbrady

- Řešit kolizní místa - křížení navrhovaných pěších tras a koridorů se stávajícími komunikacemi s vyšším dopravním významem, železniční tratí, řekou apod. – přechody, lávky a podchody.
- Navrhnout koncepci bezbariérových tras města Poděbrady (soubor vhodných bezbariérových tras dle podmínek Národního rozvojového programu mobility pro všechny).

Funkce, dopravní význam jednotlivých tras a stezek

- Vyhodnotit jednotlivé trasy a stezky z pohledu délky trasy, resp. stezky, časové dostupnosti, bezpečnosti, přimosti a atraktivity.
- Rozdělit jednotlivé trasy a stezky podle stupně důležitosti – páteřní, navazující a lokální.
- Rozdělit a vyhodnotit jednotlivé trasy a stezky podle provozu s důrazem na samostatně vedoucí cyklistické stezky nebo trasy pro společný provoz cyklistů s pěšími a in-line bruslaři.
- Navrhnout trasy a stezky, které vedou převážně po městských pozemcích a jejichž realizace bude z důvodů majetkových méně problematická.
- Rozčlenit síť podle základních funkcí pěší dopravy na přepravní, společenskou a rekreační:
 - funkce přepravní – navržení základní sítě pěších tras (úseky, které nemají v území alternativu a jsou ve své funkci nezastupitelné),
 - funkce společenská – významné městské ulice určené pro rozvoj společenských a ekonomických aktivit ve městě a významné městské veřejné prostory např. náměstí, parky apod.,
 - funkce rekreační – navržení základní sítě rekreačních tras, propojení centra města s rekreačními oblastmi krajinného zázemí; trasy budou určeny pro širší okruh uživatelů – chodci, cyklisté, bruslaři.

Zásady dopravně organizačních opatření

- Navrhnout obecné zásady dopravně organizačních opatření (např. řešení organizace parkování v uličním prostoru tak, aby byl umožněn průjezd cyklistů a průchod pěších, pohyb cyklistů v jednosměrných komunikacích aj.).
- Rozdělit navržené trasy na úseky s přiřazením konkrétního typu úpravy.
- Zjistit kolizní místa na trasách a navrhnout jejich řešení.
- Vyhledat vhodná místa pro vybudování odpočívek a info-tabulí.
- Zvážit možnost umístění půjčoven kol a jejich umístění, bike- sharing.

V závěru návrhové části budou na základě předchozích kapitol přehledně zpracovány plány krátkodobého, střednědobého a dlouhodobého rozvoje v pořadí podle doporučené priority s hlavní charakteristikou, územním dopadem a odhadem investičních nákladů.

Výstupy:

- Výsledky dopravních průzkumů (tabulky, grafy)
 - Intenzity na vybraných trasách cyklistické dopravy cyklo/hod.
 - Intenzity na vybraných trasách pěší dopravy chodec/hod.

Výkresy

- Základní kostra sítě cyklostezek a cyklotras, vazba na regionální a nadregionální síť M 1: 5 000.
- Návrh cyklokoridorů stávajících a výhledových možností dopravní sítě (etapa 2020, výhled 2030) M 1: 5 000.
- Návrh sítě cyklostezek (etapa 2020, výhled 2030) M 1:5000.
- Návrh úprav komunikační sítě ve vztahu k cyklistické dopravě M 1: 1 000.
- Návrh nových pěších propojení ve vazbě na funkce pěší dopravy M 1: 5 000.
- Návrh propojení pěších koridorů na území města s místními a regionálními turistickými trasami M 1: 5 000.
- Návrh řešení kolizních míst M 1: 1 000.
- Návrh bezbariérových tras města Poděbrady M 1: 5 000.

6.6. Generel dopravních služeb

Generel dopravních služeb bude řešit městskou logistiku zásobování a nákladní dopravu, lodní dopravu, infrastrukturu pro alternativní pohony v dopravě, dopravní telematické a informační systémy, bezbariérovost a služby pro osoby s omezenou pohyblivostí, sníženou schopností orientace, služby označované jako car-pooling, car-sharing a bike-sharing ve vazbě na nutnou organizaci a infrastrukturu, správu a údržbu dopravní infrastruktury, platby a poplatky v dopravě města.

6.6.1. Dopravní průzkumy

Průzkum intenzit zásobování a nákladní dopravy

- Předpoklad 5 stanovišť, která budou upřesněna zadavatelem.
- Průzkum bude proveden za období 16 hod (5-21 hod) v jeden pracovní den.

Průzkum bezbariérovosti města ve vazbě na dosažitelnost dopravních uzlů, úřadů a důležitých organizací, lékařské a rehabilitační péče a zajištění základních služeb pro obyvatele.

- Zmapování koncových bodů.
- Provedení průzkumu dosažitelnosti těchto bodů bezbariérovým způsobem z klíčových lokalit města (bude upřesněno zadavatelem).

6.6.2. Analytická část

- Popis a rozbor způsobu zásobování a vedení nákladní dopravy v centru a obytných zónách města, dopravní problémy s tím spojené,
- popis a rozbor možností lodní dopravy,
- stav infrastruktury a technologických zařízení pro řízení dopravy,
- popis informačních systémů pro cestující ve veřejné dopravě, informačních systémů pro občana poskytující informace o dopravě, závady a problémové oblasti.
- popis a rozbor možností bezbariérovosti města a dopravních služeb pro osoby s omezenou pohyblivostí, sníženou schopností orientace, seniory,
- popis stavu infrastruktury a možností pro dopravní služby označované jako car-pooling, car-sharing a bike-sharing,
- popis a rozbor správy a údržby dopravní infrastruktury,
- popis a rozbor systému plateb a poplatků v městské dopravě.

6.6.3. Návrhová část

Návrhová část bude řešit problematiku popsanou a rozebranou v analytické části v podobě krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých plánů rozvoje dané suboblasti při respektování cílů zadání GD a níže uvedených parametrů:

Město Poděbrady

- Upřednostnit zásobování centra a obytných zón města mimo dopravní špičky, resp. v ranních či pozdně odpoledních hodinách, kdy je frekvence provozu na místních komunikacích nízká a nevznikají dopravní zácpy,
- vytěsnit nákladní dopravu z centra, provádět nákladní dopravní obsluhu příjezdem do města od Nymburka (Babín), resp. od dálničního přivaděče (Choťánky) tak, aby se vyhnula centru města a významným obytným zónám,
- navrhnout koridory pro nákladní a tranzitní dopravu z pohledu stávajících a výhledových možností dopravní sítě (etapa 2020, výhled 2030),
- řešit kolizní místa nákladní dopravy a zásobování,
- navrhnout koncepci lodní dopravy ve vazbě ostatní vhodné druhy dopravy včetně návrhů infrastruktury a organizace této dopravy,
- navrhnout postup tvorby infrastruktury a technologických zařízení pro řízení dopravy,
- navrhnout systém sdružených informací pro cestující ve veřejné dopravě,
- navrhnout způsob a realizaci informačního systému pro občany poskytující informace o dopravě včetně překážek v dopravě (i železniční-přejezdy),
- navrhnout koncepci bezbariérových tras města Poděbrady (soubor vhodných bezbariérových tras dle podmínek Národního rozvojového programu mobility pro všechny),
- navrhnout infrastrukturu (dopravní uzle, terminály aj.) potřebnou pro systém služeb označovanou jako car-pooling, car-sharing a bike-sharing,
- navrhnout progresivní systémy správy a údržby dopravní infrastruktury,
- navrhnout možné systémy plateb a poplatků v městské dopravě alespoň ve 2 variantách.

Výstupy:

- Výsledky dopravních průzkumů (tabulky, grafy)
 - Intenzity zásobování ve vybraných lokalitách
 - Intenzity nákladní dopravy ve vybraných lokalitách

Výkresy

- Návrh koridorů pro nákladní a tranzitní dopravu ve vazbě na regionální a nadregionální síť M 1: 5 000.
- Návrh řešení kolizních míst nákladní dopravy a zásobování M 1: 1 000.
- Návrh umístění telematických a informačních prvků pro řízení dopravy a informace M 1: 1 000.
- Návrh bezbariérových tras pro dosažení cílů (úřady a organizace, lékařská pomoc, lázeňské služby, atd.) imobilním obyvatelem či návštěvníkem města Poděbrady M 1: 1 000.

7. Závěr

Generel dopravy jako plán udržitelné mobility města má popsat současný stav dopravy ve městě, musí řešit výhled a fungování celého integrovaného dopravního systému v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu a musí v tomto duchu formulovat cíle a stanovit opatření, jak těchto cílů dosáhnout. Musí vnímat dopravu v nejširším slova smyslu, tj. jako účelovou mobilitu člověka. Zásadním rámcem je dlouhodobá udržitelnost navrhovaných systémů dopravy a služeb ve vazbě na životní prostředí, kvalitu života a bezpečnost lidí. Měl by respektovat požadavky na zklidnění dopravy ve městě, regulaci dopravy a požadavky na omezení individuální automobilové dopravy ve prospěch cyklistické a pěší, resp. další možných druhů aktivní mobility. Upřednostňován musí být chodec či cyklista, též veřejný prostor pro pěší a cyklisty. Nežádoucí je jakýkoliv koncept rozšiřování a intenzifikace dopravy, který by byl v rozporu s vizí města Poděbrady jako půvabného, klidného, komorně laděného, čistého a bezpečného lázeňské města.

Všechny tyto cíle budou potřebovat pro svou realizaci politickou shodu představitelů města, podporu veřejnosti, nastavení pravidel odpovědnosti, stanovení reálných časových harmonogramů a určení priorit cílů včetně zdrojového zabezpečení realizace výstupů generelu dopravy.

Vypracoval: [REDACTED]

8. Seznam příloh

Příloha č. 1 Opatření pracovní skupiny

Příloha č. 2 SWOT analýza zadavatele

Přílohy č. 3 Seznam projektů, studií a šetření 2014

9. Zdroje

1. Strategický plán rozvoje města Poděbrady do roku 2025, <http://www.mesto-podebrady.cz/vystupy-sp/ds-1104/p1=2489>;
2. Generel dopravy města Zlín, <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-cl-2238.html>;
3. SUMP Základní zásady, <http://www.cyklokonference.cz/strategicky-plan/sump-zakladni-zasady/>;
4. Město s dobrou adresou, <http://www.dobramesta.cz/home/> .

Příloha č. 1 Zadání generelu dopravy

Přehled opatření k zajištění plnění sledovaných cílů generelu dopravy		
Autor: pracovní skupina		
Krátkodobá opatření	Střednědobá opatření	Dlouhodobá opatření
1. Individuální automobilová doprava a statická doprava (IADSD) – př. doprava a parkování ve vazbě na veřejný prostor, aj.		
Navrhnout průjezdné trasy městem s cílem zklidnit dopravu, zejména na Jiřího náměstí a Riegrově náměstí s možností využití komunikací v blízkosti města tak, aby doprava nezatěžovala centrum a mohla být využita soutěž na uspořádání Jiřího náměstí	Navrhnout dopravní propojení, např. severní spojka silnic č.1/38 a č.1/32.	Dokončit propojení ulice Mánesova přes most přes Labe s výústěním na silnici č.1/38 za Přední Lhotou s přeložkou silnice č. 1/38, aby doprava neprocházela Přední Lhotou.
Odklonit nákladní dopravu přes náměstí, přes centrum.	Připravit nové trasy průjezdu městem, případně navrhnout možnosti nových obchvatů.	
Navrhnout parkovací systém s omezením zátěže komunikací v centru.	Doplnit výhledové a zejména systémové možnosti parkování ve městě, ne extenzivní, ale intenzivní.	V dosahu centra vybudovat parkovací dům tak, aby byl využit pro potřebné a nebyly ucpány místní komunikace, případně navrhnout jiné alternativy parkování.
Zpracovat informační přehled a umístit informační tabule o možných parkovacích místech v Poděbradech - navázat systém na internetové rozhraní (propojení s mapou).		
Vybudovat odstavná parkoviště (P+R, B+R, K+R) – velké centrální, například u jezera. vs. menší na okrajích města v návaznosti na autobusovou a turistickou dopravu.		
Řešit krátkodobé parkování u školek, škol a zdravotnických zařízení (příp. vymezit parkovací místa v modrých zónách)		
Zaměřit se na zajištění bezkolizního průjezdu vozidel integrovaného záchranného systému	Zajistit bezkolizní průjezd pro vozidla integrovaného záchranného systému.	
Vymezit obslužné koridory pro nákladní dopravu (návrh). Prověřit propojení silnice Balkán, Pátek, Skladistní, Křečkov pro nákladní dopravu.	Vymezení obslužných koridorů pro nákladní dopravu (výstavba a dostavba)	Meziměstskou dopravu napojit na obchvaty Nymburka a Kolína.
Vyřešit problémové zásobování nejfrekventovanějších ulic (např. Palackého, Fügnerova). Zásobovat jen v určených hodinách s nejnižší intenzitou dopravy. Možnost zastavení ve vedlejších ulicích. Tam, kde to není možné, prověřit možnost rozšíření komunikace na vhodných místech a vybudování prostoru pro zastavení zásobovacích vozidel s přesahem do jízdního pruhu a do chodníku tak, aby stojící vozidlo minimálně omezovalo průjezdnost komunikace.		
Postupně snižovat počet dopravních značek v klidnějších částech města, zavádět úseky s předností zprava.		
Dále omezovat průjezd nákladních vozidel městem (váha, fotopast, emisní zóna).		
Zvážit možnost stanovení emisních zón tak, abychom se co nejvíce přiblížili statutu lázeňského místa.	Zavedení emisních zón pro osobní vozidla.	
	Zpoplatnit vjezd do centra města vs. zvýhodnit využití MHD (restrikce pouze v případě funkčního a plnohodnotného systému veřejné dopravy).	
Prověřit možnosti „dálničního obchvatu“ s úsekem kolem Poděbrad bez poplatku.		
Při plánování dopravních staveb preferovat udržitelné a ekologické formy dopravy, především chodce a cyklisty. Nebudovat stavby, které indukují zvýšení individuální automobilové dopravy.		
V rezidenčních čtvrtích zvážit zavedení retardérů (širších mostků a prahů na silnici, nikoliv hlučných vysokých prahů), které budou přizpůsobené cyklistům.		
Postupovat cestou odstraňování značek, což vede řidiče k nutnosti zpomalovat, často zastavovat, větší opatrnosti a respektu k ostatním, následně i motivuje k tomu, aby se „pomale“ oblasti vyhnuli.		
Ve vilových čtvrtích zavádět „tempo 30“.		
2. Veřejná doprava a Intermodalita (VDI) - př. propojení a návaznost jednotlivých druhů dopravy		
Optimalizovat vedení tras jednotlivých linek integrované dopravy (i ve vztahu k potřebám	Místní autobusová doprava děti do škol.	
Vytvořit informační systémy (informování cestujících o času příjezdu a odjezdu autobusu), tzv. chytré zastávky.		

<p>Zrevidovat stav autobusových zastávek</p> <ul style="list-style-type: none"> - bezbariérovost - přístupky - bezpečná dostupnost (lze se na zastávku dostat bezpečně, tj. po přechodu a chodníku vs. nutnost přecházet frekventovanou silnicí a přecházet frekventovanou silnicí a pokračovat k zastávce po krajnici) - prostorové řešení zastávek (střet chodců a cestujících vystupujících z autobusu – např. zastávka Riegrovo nám směrem k žst.). 		
	Řešit vhodnou formou odhlučnění železniční tratě.	
<p>V rámci dopravních služeb řešit efektivitu vozového parku (mikrobuses, ekologické zatěžení dopravy).</p>	Zajistit komplexní bezbariérovost železniční stanice - podpora přepravy osob se ztíženou pohyblivostí.	
<p>Vybudovat odstavná parkoviště (P+R, B+R, K+R) – velké centrální, například u jezera. vs. menší na okrajích města v návaznosti na autobusovou a turistickou dopravu.</p>		
<p>P+R - forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu.</p>		
<p>B+R - Záchytná parkoviště typu "přijed na kole a jed"</p>		
<p>K+R - Místa pro krátkodobé zastavení typu "polib a jed" (Kiss+Ride) Jsou určena pro vystoupení osob přepravených řidičem osobního automobilu k prostředku veřejné dopravy.</p>		
<p>Zrevidovat, případně optimalizovat hustotu autobusových zastávek (pokrytí území ve vztahu k docházkové době).</p>	Integrovat železnici do systému SID a PID - návaznost autobusové a železniční dopravy, zapojení do integrovaných systémů (časové propojení spojů, propojení aut. nádraží a žel. st.).	Zřízení vlakové zastávky v Chofánkách.
<p>Vytvořit informační systém (elektronické info-tabule) autobusových a vlakových spojů v těsné blízkosti obou nádraží.</p>	Analyzovat dopravu pomocí mobilní aplikace – zaznamenání druhu pohybu (chůze, běh-rekreace-sport, jízda na kole a jízda autem) a využití dopravní cesty. Využití výstupů pro údržbu a opravy komunikací a návrhu vhodných úprav a změn z pohledu vylížení komunikací.	
	Optimalizovat přestupní vazby a přestupní body (vč. jejich případného přesunu) - garance přestupních vazeb v uzlech	
<p>Optimalizovat trasy autobusů pro co nejmenší zatížení dopravy ve městě</p> <ul style="list-style-type: none"> - využití tras od mostu v Babině a od dálniční na východě Poděbrad s cílem odlehčit dopravu z náměstí. 		
<p>Vybudovat funkční informační systémy</p> <ul style="list-style-type: none"> - informování cestujících o času příjezdu a odjezdu vlaku - viditelnost z prostoru před nádražní budovou a od autobusového nádraží - propojenost s dalšími daty, dostupnými na internetu. 		
<p>Zavést samostatnou linku poděbradské MHD - propojit okrajové části města (dostupnost například škol mimo centrum města - Žižkov, speciální škola, soukromé školy, apod.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - cíleným zvyšováním kvality veřejné dopravy motivovat obyvatelstvo k její preferenci před individuální automobilovou dopravou, být zároveň partnerem individuální a nemotorové dopravy (například formou P+R parkovišť nebo zařízení pro cyklistickou dopravu jakou jsou stojany, půjčovny kol a obdobně) - u málo vytížených relací či období využívat poptávkové veřejné dopravy - taxislužba místo linkové dopravy, spoje na zavolání - senior taxi, apod.) - možná obsluha autobusových zastávek v okrajových částech města dálkovými autobusy. <p>Rozhodně zavést MHD, hlavní využití pro dopravu dětí do škol, to by přineslo velkou úlevu dopravě ve městě.</p>		
3. Aktivní mobilita (AM) – př. cyklistická, pěší, alternativní aj. doprava		
<p>Podpora bikesharingu, včetně zavedení společného systému s dalšími obcemi a městy (Nymburk, Kolín, Sadská, atd.)</p>	Skladové prostory u nádraží, které jsou památkově chráněné a v majetku města, využít pro kryté parkování jízdních kol typu B+R.	Vybudovat stezku pro cyklisty podél železniční trati od Velkého Zboží až do Chofáněk
<p>Napojit cyklostezky na sportoviště v Poděbradech</p>	Nepodporovat využívání aut pro dopravu na krátké vzdálenosti; upřednostňovat cyklistickou a pěší.	
<p>Zlepšit možnost přejíždět nám. TGM např. – nyní 2 možnosti, dodat ještě u Libenského (ulice Lázeňská).</p>	Rekonstruovat podjezd na Žižkově pro cyklisty, umožnit průjezd cyklistům v podchodu	
Postavit lávku pro cyklisty a pěší do Polabce.		

Využít vodorovné dopravní značení (cyklopruhy, cyklopiktogramy) všude tam, kde to předpisy a prostorové možnosti umožňují. Účelem je zvýšení bezpečnosti cyklistů.	Vybudovat cyklostezku z Přední Lhoty do Vrbové Lhoty podél silnice II/329 (překonává dálnici D11)	
Stavebně-technicky řešit úseky nebezpečné pro cyklisty, především nevhodně ukončené cyklostezky (Riegerovo náměstí, most přes Labe a další)	Vybudovat cyklostezku podél silnice II/38 z Přední Lhoty do Chvalovic.	
Dokončit síť cyklostezek tak, aby byl postižen plynulý průjezd městem především centrem města	Integrace plynovodu u Kempu jako lávky pro cyklisty a pěší.	
	Vybudovat cyklostezku v Kluku od čerpací stanice k OD Tesco	
Zřídít cykloobousměrky – jednosměrné ulice zobousměrnit pro cyklisty – urychlit a usnadnit přesuny po městě na kole.		
Vybudovat na nádraží parkovací věž pro kola.		
Zřídít pozici cyklokoordinátora jako zaměstnance města.		
Vytvořit dopravní hřiště nebo jinou vhodnou plochu pro děti, kde se učí jezdit na kole		
Doporučit členství města v Asociaci měst pro cyklisty.		
4. Dopravní služby (DS) – př. městská logistika zásobování a nákladní doprava, lodní doprava, dopravní telematické a informační systémy, car-pooling, car-sharing, bike-sharing, služby pro osoby s omezenou pohyblivostí, resp. sníženou schopností orientace aj.		
Mapovat a zveřejňovat informace o dostupnosti dopravních systémů (dopravní manuál) dopravy bez bariér. Úprava defektních míst. Zaměření zejména na tyto cílové skupiny – osoby pohybující se na vozíku, – ostatní tělesně postižené (zrakové, sluchové atd), – osoby po úrazech, – seniory, – ostatní osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, – rodiče s kočárky		
Podporovat projekty sdílení kol (bike-sharing). Propojit (integraci) městských částí a okolních obcí např. Nymburk, Kolín.	Podporovat elektromobilitu, elektrokola, elektroauta, dobíjecí stanice aj	
	Zajistit místní autobusovou dopravu dětí do škol.	
	Vybudovat dopravní hřiště, cyklohřiště, skatepark pro menší děti	
	Vybudovat dopravní hřiště v rámci osvěty pro mládež na podporu žádoucího chování v provozu na pozemních komunikacích.	
Navrhnout zásobování obchodů, restaurací na exponovaných místech, zejména centra, mimo dopravní špičku		
Podporovat inteligentní mobilitu - řízení a regulaci dopravy ve městě (včetně cyklistiky a dopravy v klidu) pomocí dopravní telematiky, administrativních opatření i plánovitého rozvoje městské dopravní infrastruktury – důležitým nástrojem je přitom evropská metodika Plánů udržitelné mobility (SUMP). Sdílení zkušeností občanů s dopravou.		
	Doplnit železniční přejezdy o časový údaj do dalšího otevření (snížení nervozity řidičů i chodců, využití podchodu nebo nadjezdu, vypnutí motorů a snížení emisí).	
Podporovat lodní turistiky (osobní a rekreační lodní doprava) ne nákladní lodní dopravy.	Zúžit dopravní cesty pro vybudování přístaviště (bojky a plovoucí molo).	Propojit okolní obce se společným vodním tokem.
Vytipovat vhodné místo pro vybudování zázemí na spouštění osobních lodí na vodu.		
Aktualizovat stávající systém taxislužby - propojenost se systémy veřejné dopravy + zázemí, - napojení na další data dostupná v internetu (místa stání vyznačená na mapě, kontakty atd)	Začlenit do koncepce i možnosti zkvalitnění zázemí pro cestující (zejména autobusová a turistická doprava).	
	Zavést integrované jízdní doklady.	
Umožnit pro rekreaci a sport koňskou dopravu		

SWOT analýza zadavatele generelu dopravy

Silné stránky	Slabé stránky
Početná základna pravidelných cestujících všemi druhy dopravy;	Hlavní silniční tahy vedoucí přes centrum města;
zázemí lázeňského města;	nedostatek parkovacích ploch na okrajích města;
zkušenosti s řízením projektů;	nízká četnost autobusových spojů v okrajových částech města;
zrekonstruované autobusové nádraží a většina zastávek;	nízký vliv města na projíždějící nákladní dopravu přes centrum (zvláště po 18.hod.);
atraktivita polohy města v souvisl. se zvyšující se četností turistů zvl. o víkendech;	nízký vliv města na stojící zásobovací vozidla na hlavních tazích městem;
očekávaný rozvoj říční osobní dopravy na Labi;	nedostatečná návaznost autobusové a železniční dopravy;
široká nabídka druhů veřejné dopravy	absence koncepce P+R, B+R, K+R v návaznosti na veřejnou dopravu;
ideální geografické a klimatické podmínky pro rozvoj cyklistiky – město leží v rovinaté krajině a má nejvyšší roční průměrnou teplotu v Čechách;	nedostatek podpory cyklodopravy a pěší dopravy ze strany vedení města v minulosti;
Poděbrady jsou městem krátkých vzdáleností, to znamená, že s výjimkou přepravy nákladu není nutné pro cesty po městě používat automobil - je efektivnější jít pěšky nebo jet na kole;	nekoncepční přístup města k dopravním stavbám obecně;
tradice používání jízdních kol;	liniové stavby či prvky, které představují bariéru pro pěší a cyklisty (silnice vyšších tříd, železnice, řeka, lázeňský park);
existence cyklistické infrastruktury;	vysoký počet krádeží kol nedostatečně řešený ze strany odpovědných orgánů;
nadprůměrná kvalita životního prostředí a možností sportovního využití (rovinatá krajina, lesy, jezera, řeka);	fragmentovanost stávající infrastruktury pro cyklisty;
mírné podnebí a vlídné klima;	upřednostňování individuální automobilové dopravy při organizaci dopravy ve městě, včetně dopravy v klidu;
významné lázeňské centrum (park -klidové zóny);	nárůst automobilizace, intenzivní doprava, rostoucí negativní dopad na životní prostředí města;
dopravní obslužnost (železnice, dálnice, řeka), napojení a spádovost Praha, Hradec Králové, Pardubice aj.;	nedostatečná kapacita komunikační sítě, zejména v centru města;

dobré podmínky pro cestovní ruch, dostatek ubytovacích a restauračních zařízení, lázeňství;	tranzitní i nákladní doprava projíždějící citlivými částmi města;
blízkost dálnice.	absence vhodných objízdných tras;
	nutnost zachování automobilové obslužnosti centra města (zásobování);
	časté střety jednotlivých dopravních modů navzájem;
	překážky, rušení a zdržení plynulosti dopravního proudu;
	omezení vyplývající z reálných potřeb chodců a cyklistů;
	absence integrovaných služeb;
	nedostatek parkovacích míst, vozidla parkující nelegálně – negativní dopad na ostatní uživatele komunikací, zejména v rezidenčních čtvrtích s hustou zástavbou;
	problém řízení dopravy a přetížení příjezdových cest na náměstí;
	místně nevyhovující stav inženýrských sítí;
	místně nevyhovující povrchy chodníků;
	místně špatné povrchy komunikací;
	absence záchytného parkoviště – ul. Za Nádražím.
Příležitosti	Hrozby
Možnost získání dotací z EU a dalších zdrojů na investiční projekty dopravní infrastruktury;	Nedostatek finančních prostředků na investice;
snížení dopravní zátěže ve městě jako celku;	nedostatek politické vůle pro rozvoj aktivní mobility;
zatraktivnění veřejné dopravy;	snížení poptávky po veřejné dopravě;
zatraktivnění centra lázeňského města;	nedostatečný zájem cílových skupin o aktivní mobilitu;
po razantním snížení průjezdu nám. Jiřího možnost spojení kolonády se Zámkem, resp. s Labem;	lobbying ze strany podnikatelů provozujících nákl.dopravu;
možností pro investory, vytvoření investičních pobídek;	nejednotnost "politické reprezentace" města v otázkách rozvoje města včetně dopravy a "neschopnost" věci prosadit vůči kraji či státu;
podpora turistiky, rozvoj cestovního ruchu;	nedostatečné personální zajištění projektů;
možnost využití Labe jako univerzální vodní cesty;	podpora intenzivní motorové dopravy, která omezuje rozvoj dopravy nemotorové;

rozsáhlé možnosti financovat projekty rozvoje pěší a cyklistické dopravy z národních a evropských dotačních zdrojů;	rostoucí stupeň automobilizace a s tím spojených negativních vlivů na městské prostředí.
rozvoj cyklostezek podél stávajících liniových staveb (železnice, silnice);	
vytvoření komplexní sítě cyklostezek a cyklotras umožňujících rychlou a bezpečnou přepravu po městě a do města (z okolních obcí);	
členství v Asociaci měst pro cyklisty;	
zřízení pozice cyklokoordinátora mimo MP;	
projektování ulic, které umožňují použití prvků pro zvýšení bezpečnosti cyklistů;	
rozsáhlé vilové čtvrti umožňují plošné zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti cyklistů;	
zřízení cykloobousměrek;	
vytvoření více možností pro překonání řeky na kole či pěšky;	
vybudování B+R parkoviště u nádraží;	
propagace cyklistické dopravy;	
výstavba dopravního hřiště pro děti;	
změna přepravních návyků individuální motorové dopravy a převedení na hromadnou a nemotorovou dopravu;	
rozvoj zklidněných zón (území bez dopravních značek);	
modernizace vozového parku, využití alternativních pohonů;	
zvýšení možností mobility obyvatel a informovanosti (i okolních obcí);	
zlepšení podmínek pro pěší a cyklo-dopravu, zvýšení dostupnosti hlavních destinací (rozšiřování bezbariérových tras), zajištění potřeb pěších se specifickým omezením, založit web. portál poskytující informace o možnostech bezbariérové mobility a cyklo-dopravy;	

propagace cyklistiky a zapojení města a občanů do cyklo-aktivit, nabídka služeb a vybavení pro cyklisty (bike-sharing, elektrokola);	
aplikace a optimalizace systémů řízení dopravy (telematické a informační systémy, on-line aplikace);	
zavedení emisních zón;	
odvedení tranzitní dopravy.	

1. červen 2016

Na základě podkladů z pracovní skupiny zpracoval: ing. Lukavec

SEZNAM

„Studíí“ a dalších materiálů zpracovaných jako podklady
pro orgány obce v rámci rozhodování o dalším rozvoji města resp. jako
zpřesnění
dříve přijatých rozhodnutí

(Seznam je k dispozici na intranetu města)

1. Seznam byl zpracován na základě údajů jednotlivých odborů MěÚ (na základě fyzické existence „Studie“) k 30.10.2014
2. Garantem za příslušnou studii (úplnost, dostupnost apod.) je odbor (resp. vedoucí odboru) uvedený nad tabulkou s výčtem studií.
3. Za trvalé předání studie na jiný odbor odpovídá vedoucí předávajícího odboru (na základě písemné dohody obou odborů).
4. Za předání studie do archivu nebo zapůjčení odpovídá vedoucí odboru, který je garantem dle bodu 2.
5. Trvalé vyřazení nebo likvidace studie je nepřipustné.
6. Jakékoliv změny v Seznamu provede pouze oddělení kontroly na základě písemné žádosti vedoucího příslušného odboru (garanta) a učiní o tom záznam do seznamu.
7. Při poskytování informací ze studií se postupuje obdobně jako při poskytování informací v jiných případech, včetně úhrady za pořízení kopií. Za toto zodpovídá vedoucí příslušného odboru.

Ing. Václav Šeberle
tajemník MěÚ

Příloha: „Studie“ po odborech (strana 1 – 5)

Odbor výstavby a územního plánování (VÝST)

číslo	název studie	dokončeno	zhotovitel	cena	také na odboru	předáno, zapůjčeno (komu, datum, kdo předal-převzal)	předáno k archivaci (kdo předal, datum)
1.	Dopravní sčítání k návrhu ÚPNS	1994	DIK Burianec-Janák		OD		
2.	Expertiza dopravy k návrhu ÚP	srpen 1996	asociace pro urbanismus a ÚP		OD		
3.	„Koutecká“	květen 1999	R-PROJEKT Hradec Králové	85.000,-Kč	VV		
4.	„Žižkov-Za Školou“	prosinec 1999	R-PROJEKT Hradec Králové	59.000,-Kč	VV		
5.	Parkování u katolického kostela (tech. pomoc)	leden 2000	Ing. Čálek	9.000,-Kč	OD		
6.	„Za Laktosem“	březen 2000	arch. Horký Atelier Alfa Ústí n/L	85.000,-Kč	VV		
7.	„Na Valech-před školou“	červen 2000	Ing. arch. Futerová	50.000,-Kč			
8.	„U bývalé polikliniky- Hakenova“	září 2000	R-PROJEKT Hradec Králové	69.000,-Kč			
9.	Posudek stavu, potřeby a optimální lokalizace tělocvičen ZŠ	prosinec 2000	Ing. Liška		VV		
10.	Generel cyklostezek Poděbrady	leden 2001	R-PROJEKT Hradec Králové	140.000,-Kč	VV,OD		
11.	„Kluk-Hrázka II“	únor 2001	R-PROJEKT Hradec Králové	59.000,-Kč	VV		
12.	„Špalíček-pod Bílou Růží“	březen 2001	arch. Horký Atelier Alfa Ústí n/L	75.000,-Kč			
13.	Inženýrsko geologický a hydrogeologický průzkum „Špalíček“	srpen 2001	Milan Šimek	42.411,-Kč			
14.	Řešení rozšíření ZŠ Budovcova, Poděbrady – Žižkov	říjen 2001	Ing. Linhart				

Příloha k seznamu „Studii“

15.	Orientační zaměření výšek objektů v Paroubkově ul.	listopad 2001	Ing. Poustka	2.940,-Kč			
16.	Dopravní generel „Průzkum křižovatkových pohybů“ silnic I/38 a II/611	říjen 2001	R-PROJEKT Hradec Králové	97.000,-Kč	OD		
17.	Řešení dopravy v klidu „Žižkov“	duben 2002	Ing. arch. Sobotka	46.500,-Kč	VV,OD		
18.	Vyhodnocovací studie – umístění aquacentra Poděbrady	září 2002	Ing. arch. Prokop	100.000,-Kč	VV		
19.	Studie-dostavba tělovýchovného zařízení ZŠ TGM architektonická studie (hmotová) var. č. 1	2002	A1, s.r.o. arch. Zuzka České Budějovice	70.350,-Kč			
20.	Varianta č. 2 k bodu 19	leden 2003	Ing. arch. Třešník Pardubice	15.000,-Kč			
21.	Přemostění trati ČD Fügnerova, Jiráskova varianty A,B,C,D,E,F	červen 2003	Pontex	263.000,-Kč	OD		
22.	Přemostění trati ČD Koutecká (var. K)	září 2003	Pontex	104.000,-Kč	OD		
23.	Koncepce řešení umístění RD-Velké Zboží	září 2003	R-PROJEKT Hradec Králové	5.250,-Kč			
24.	Studie problematiky parkování „Žižkov“ v Aleji	březen 2004	R-PROJEKT Hradec Králové	42.000,-Kč	OD (včetně CD)		
25.	Lávka pro pěší přes Cidlinu	květen 2004	Pontex		VV		
26.	Území pro RD Na Obci - Kluk	srpen 2004	Ing. arch. Buchar	62.000,-Kč			
27.	Území pro sport a rekreaci „Na splavech“	prosinec 2004	R-PROJEKT Hradec Králové				
28.	Rodinná zástavba Poděbrady „Koutecká“	srpen 2006	Ing. Arch. Linhart				
29.	Připojení místní komunikace na silnici I/38 (obchvat Nymburka)	říjen 2006	Ing. Čálek	17.933,- Kč	OD		
30.	Poděbrady – aktualizace dopravního průzkumu z r. 2001	2006	R-PROJEKT Hradec Králové				

Odbor vnitřních věcí (VV)

číslo	název studie	dokončeno	zhotovitel	cena	také na odboru	předáno, zapůjčeno (komu, datum, kdo předal-převzal)	předáno k archivaci (kdo předal, datum)
1.	Regulační plán Poděbrady „Za trati-Koutecká“	květen 2002	R-PROJEKT Hradec Králové	85.000,-Kč			
2.	Studie dostavby MěÚ	květen 2002	R-PROJEKT Hradec Králové	175.000,-Kč			
3.	Přemostění trati ČD Jiráskova-Revoluční (var.U)	duben 2004	Pontex	36.190,-Kč	OD		
4.	Hasičská zbrojnice Palackého	červen 2004	INPROJEKT	26.656,-Kč			
5.	Psí útulek (Sanspareil)	srpen 2004	INPROJEKT	86.870,-Kč			
6.	Podjezd Jiráskova (var. S)	září 2004	Pontex	116.620,-Kč			
7.	Místní komunikace od Koutecké ulice k II.stavbě I/38 obchvatu Nymburk - studie	září 2006	Pontex				
8.	Rekonstrukce a dostavba Městské knihovny, arch. a provozní studie	říjen 2006	Ing. arch. Česalová				
9.	89 bytových jednotek – Poděbrady Koutecká ul.-702	červenec 2002	AP Studio				
10.	Rekonstrukce zimního stadionu lokalita Ostende, Poděbrady	prosinec 2006	INPROJEKT				
11.	Možnost zhodnocení rekreačního potenciálu v lokalitě „Obora“ – „Na Stavech“ Poděbrady	březen 2007	Ing. Pavel Šimek Florart				
12.	Studie sportovního a rekreačního areálu Ostende Poděbrady	duben 2008	BfB studio s.r.o.				
13.	Diplomová práce Úprava přednádražního prostoru v Poděbradech	srpen 2011	Bc. Filip Holenda	0		Ing. Miloš Landa	

14.	Městský informační systém a mobiliář v lázeňském městě Poděbrady	říjen 2006	Zahrada nad Metují, s.r.o.	113.050,- Kč	OD		
15.	Lávka pro pěší a cyklisty přes Labe v Poděbradech (Na Vinici- Polabec)	červenec 2011	PONTEX	50 000,- Kč			
16.	Stavební úpravy čp. 384 pro sociální byty, ul. Jeseniova (OPIO)	Červen 2011	INPROJEKT	123 120,- Kč			

Odbor správních činností (SČ)

číslo	název studie	dokončeno	zhotovitel	cena	také na odboru	předáno, zapůjčeno (komu, datum, kdo předal-převzal)	předáno k archivaci (kdo předal, datum)
1.	„Studie školního stravování“	prosinec 2001	Gama Holding, s.r.o.	105.000,- Kč			Pelikánová, červen 2010
2.	Marketingová studie města Poděbrady do r. 2010	2005	Ing. Plchová	0			Pelikánová, červen 2010

Odbor životního prostředí (OŽP)

číslo	název studie	dokončeno	zhotovitel	cena	také na odboru	předáno, zapůjčeno (komu, datum, kdo předal-převzal)	předáno k archivaci (kdo předal, datum)
1.	Studie proveditelnosti úprav zeleně v Oboře	2004	Florart Ing. Šimek Uherský Brod	192.780,-Kč (z toho vlastní prostř. města 56.000,-Kč)	VV		
2.	Studie protipovodňových opatření	červen 2006	Povodí Labe, s.p.				
3.	Studie protipovodňových opatření	únor 2007	Hydroprojekt CZ	3.000.000,-Kč			

Odbor dopravy (OD)

číslo	název studie	dokončeno	zhotovitel	cena	také na odboru	předáno, zapůjčeno (komu, datum, kdo předal-převzal)	předáno k archivaci (kdo předal, datum)
1.	Křížení tratě ČD Jiráskova zaměření – doplněk ke studii z 6/2003	září 2004	Pontex				
2.	Řešení revitalizace nádraží Poděbrady - zaměření	červenec 2005	Ing. Čálek				
3.	Podjezd pod trati ul. Jiráskova	červen 2004	R-PROJEKT Hradec Králové				

Odbor informatiky (IT)

číslo	název studie	dokončeno	zhotovitel	cena	také na odboru	předáno, zapůjčeno (komu, datum, kdo předal-převzal)	předáno k archivaci (kdo předal, datum)
1.	Studie proveditelnosti technologického centra a elektronické spisové služby města Poděbrady	31.3.2010	CORTIS Consulting s.r.o.	114.000,-Kč	VV		
2.	Studie proveditelnosti projektu Konsolidace IT a nové služby TC Poděbrady	27.6.2014	CORTIS Consulting s.r.o.	95. 000,-Kč (bez DPH)			