



SMLOUVA O DÍLO

na veřejnou zakázku s názvem

„Plán udržitelné městské mobility Olomouc“

Číslo SOD zhotovitele: SML/5406/2015	Číslo SOD Objednatele: OKR/SOD/000064/2016/Hel
--------------------------------------	--

uzavřená mezi níže uvedenými smluvními stranami dle § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

I. Smluvní strany

1. Objednatel: Statutární město Olomouc
Horní náměstí
779 11 Olomouc
IČ: 00299308 DIČ: CZ00299308

Zástupce statutárního orgánu:

-ve věcech smluvních:

tel.: fax:

-ve věcech technických:

tel.: fax:

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

2. Zhotovitel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, Brno, 636 00
IČ: 44994575 DIČ: CZ44994575

Zastoupen:

-ve věcech smluvních:

prof. Karel Pospíšil, Ph.D., LL.M., ředitel

tel.: 541 641 711 fax: 541 641 711 cdv@cdv.cz

- ve věcech technických :

tel.: fax: 541 641 711

Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., Brno
č. účtu : 100736621/0100

II. Účel smlouvy a úvodní ustanovení

1. Tato smlouva je uzavírána za účelem vyhotovení podkladů, na jejichž základě bude vytvořen systém udržitelné dopravy dostupný všem cílovým skupinám, který zlepší bezpečnost dopravy, zvýší efektivitu nákladní i osobní dopravy a v rámci ochrany životního prostředí sníží znečištění ovzduší, hladiny zvuku a spotřebu energie.
2. Zhotovitel prohlašuje, že je odborně způsobilý k zajištění předmětu této smlouvy.
3. Tato smlouva je uzavírána na základě zadávacího řízení podlimitní veřejné zakázky arch. č. 15099 s názvem „Plán udržitelné městské mobility Olomouc“. Zhotovitel se zavazuje splnit předmět plnění v souladu s podmínkami tohoto zadávacího řízení a jím podanou nabídkou.
4. Zhotovitel prohlašuje, že není nespolehlivým plátcem DPH a že v případě, že by se jím v průběhu trvání smluvního vztahu stal, tuto informaci neprodleně sdělí objednateli.
5. Zhotovitel prohlašuje, že není slabší stranou ve smyslu § 433 občanského zákoníku.
6. Objednatel je povinen v souladu s § 147a zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“) ve stanovené lhůtě po uzavření smlouvy uveřejnit celé znění smlouvy, tj. včetně všech příloh. Zhotovitel prohlašuje, že je s tímto srozuměn.

III. Předmět plnění

1. Zhotovitel se touto smlouvou zavazuje k řádnému a včasnému zpracování „Plánu udržitelné městské mobility Olomouc“ v souladu se SUMP - zadáním jakožto přílohou č. 1 této smlouvy a návrhem zpracování projektu vč. technického řešení zhotovitele jakožto přílohy č. 2 této smlouvy (dále jen „dílo“). Dílo bude strategickým dokumentem, který bude vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a k zajištění lepší kvality života. Dílo bude vycházet z existujících dokumentů plánování a bude sloužit jako podklad pro další zpracování dopravních plánů a politik.
2. Dílo dle této smlouvy bude splňovat požadavky a podmínky této smlouvy, zadávací dokumentace a nabídky zhotovitele, právních předpisů a podmínek vztahujících se k předmětu této smlouvy.
3. Předmět plnění bude současně proveden v souladu s prezentací provedenou zhotovitelem před hodnotící komisí v rámci zadávacího řízení. Z prezentace byl vyhotoven záznam, který v případě rozporu smluvních stran o předmětu plnění, bude podkladem pro řešení takto vzniklého sporu.
4. Dílo bude provedeno a objednateli předáno v 6 tištěných a 3 digitálních vyhotovení dle přílohy č. 1.

IV. Termín a místo plnění

1. Zahájení plnění je ihned po uzavření této smlouvy a ukončení plnění nejpozději do 31. 12. 2017. Do konce termínu plnění musí být dílo projednáno v Zastupitelstvu města Olomouce a musí být vypořádány připomínky z jednání zastupitelstva vzešlé.
2. Plnění bude probíhat v následujících etapách a v souladu s harmonogramem, který tvoří přílohu č. 3 této smlouvy:
 - a. Analytická část + komunikační strategie pro projednání Plánu udržitelné městské mobility Olomouc
 - b. Návrhová část + komunikační strategie pro návrhové období Plánu udržitelné městské mobility Olomouc
3. Místem plnění je sídlo odboru koncepce a rozvoje Magistrátu města Olomouce.

V. Cena díla

1. Celková cena za předmět plnění je sjednána smluvními stranami ve výši 3 150.000,- Kč bez DPH, tj. 3 811.500,- Kč vč. 21 % DPH a vyplývá z níže uvedené tabulky.

Dílo	cena bez DPH (Kč)	DPH 21% (Kč)	cena celkem vč. DPH (Kč)
I. Analytická část	1 650.000,-	346.500,-	1 996.500,-
II. Návrhová část	1 000.000,-	210.000,-	1 210.000,-
III. Komunikační strategie	500.000,-	105.000,-	605.000,-
Cena celkem	3 150.000,-	661.500,-	3 811.500,-

2. Celková cena je sjednána jako cena nejvýše přípustná a platí po celou dobu účinnosti této smlouvy. Součástí sjednané ceny jsou veškeré práce, poplatky a jiné náklady nezbytné pro řádné, včasné a úplné splnění předmětu této smlouvy včetně veškerých nákladů spojených s účastí zhotovitele na všech jednáních týkajících se plnění této smlouvy a nákladů na odměnu za poskytnutí práv vyplývajících z práv

duševního vlastnictví a práv autorských. Cena dále obsahuje i případné zvýšené náklady spojené s vývojem cen vstupních nákladů, a to až do doby ukončení díla.

3. Zhotovitel nemá právo domáhat se zvýšení sjednané ceny z důvodů chyb a nedostatků ve své nabídce.
4. Záloha na cenu díla se nesjednává.
5. Smluvní strany se dohodly, že dojde-li v průběhu plnění předmětu této smlouvy ke změně zákonné sazby DPH stanovené pro příslušné plnění vyplývající z této smlouvy, je zhotovitel od okamžiku nabytí účinnosti změny zákonné sazby DPH povinen účtovat platnou sazbu DPH. O této skutečnosti není nutné uzavírat dodatek k této smlouvě.

VI. Platební podmínky

1. Cena dle čl. V. této smlouvy bude uhrazena následujícím způsobem:
 - a. po odevzdání a projednání analytické části a komunikační strategie pro projednání předmětného díla bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve výši 30 % z ceny díla vč. DPH,
 - b. po odevzdání a projednání návrhových scénářů bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve výši 20% z ceny díla vč. DPH,
 - c. po odevzdání a projednání vybraného návrhového scénáře, vč. akčního plánu, a komunikační strategie pro návrhové období předmětného díla bude zhotovitelem vystavena faktura za poskytnuté plnění ve 50% z ceny díla.
2. Objednatel si vyhrazuje právo na zádržné ve výši 10 % z jednotlivých fakturovaných cen. Zádržné bude zhotoviteli vyplaceno, bude-li uplatněno, na základě řádného provedení díla v souladu s podmínkami dle této smlouvy a po odstranění všech vad a nedodělků.
3. Platby fakturovaných částek budou probíhat bezhotovostně na bankovní účet zhotovitele uvedený v záhlaví této smlouvy s lhůtou splatnosti 30 dní po obdržení jednotlivých daňových dokladů objednatelem.
4. Daňové doklady budou splňovat náležitosti stanovené zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZDPH“) a § 435 občanského zákoníku, dále budou obsahovat číslo smlouvy objednatele.
5. Pokud faktura nebude obsahovat náležitosti dle odst. 4 tohoto článku smlouvy, je objednatel oprávněn fakturu vrátit k opravě nebo doplnění. V tomto případě se přeruší běh lhůty splatnosti a nová lhůta počíná běžet doručením opravené nebo nově vystavené faktury.
6. Dodatečné služby odsouhlasené objednatelem, které dohodou stran byly vykonány, musí být ve fakturách účtovány odděleně.
7. Objednatel je oprávněn započíst vyúčtované smluvní pokuty na pohledávky zhotovitele.
8. Za doručení faktury se považuje den předání faktury do poštovní evidence objednatele.
9. Dnem zaplacení peněžního závazku je den odepsání dlužné částky z účtu objednatele.
10. Příjemce zdanitelného plnění (objednatel) si vyhrazuje právo uplatnit institut zvláštního způsobu zajištění daně z přidané hodnoty ve smyslu § 109a ZDPH, pokud poskytovatel zdanitelného plnění (zhotovitel) bude požadovat úhradu za zdanitelné plnění na bankovní účet, který nebude nejpozději ke dni splatnosti příslušné faktury zveřejněn správcem daně v příslušném registru plátců daně (tj. způsobem umožňujícím dálkový přístup). Obdobný postup je příjemce zdanitelného plnění oprávněn uplatnit i v případě, že v okamžiku uskutečnění zdanitelného plnění bude o poskytovateli zdanitelného plnění zveřejněna v příslušném registru plátců daně skutečnost, že je nespolehlivým plátcem. V případě, že nastanou okolnosti umožňující příjemci zdanitelného plnění uplatnit zvláštní způsob zajištění daně podle § 109a ZDPH bude příjemce zdanitelného plnění o této skutečnosti poskytovatele zdanitelného plnění informovat. Při použití zvláštního způsobu zajištění daně bude příslušná výše DPH zaplacená na účet poskytovatele zdanitelného plnění vedený u jeho místně příslušného správce daně, a to v původním termínu splatnosti. V případě, že příjemce zdanitelného plnění institut zvláštního způsobu zajištění daně z přidané hodnoty ve shodě s tímto ujednáním uplatní, a zaplatí částku odpovídající výši daně z přidané hodnoty uvedené na daňovém dokladu vystaveném poskytovatelem zdanitelného plnění na účet poskytovatele zdanitelného plnění vedený u jeho místně příslušného správce daně, bude tato úhrada považována za splnění části závazku příjemce odpovídajícího příslušné výši DPH sjednané jako součást sjednané ceny za zdanitelné plnění.
11. Objednatel si vyhrazuje právo neuhradit zhotoviteli cenu díla, či její část v případě, že zhotovitel nebude disponovat bankovním účtem zveřejněným v registru plátců. Tímto postupem se objednatel nedostává do prodlení a zhotovitel není oprávněn domáhat se na objednateli úroků z prodlení.

VII. Součinnost objednatele

1. Objednatel je povinen poskytovat zhotoviteli součinnost potřebnou pro plnění předmětu smlouvy, zejména mu včas a řádně předat potřebné podklady, zúčastňovat se jednání, a poskytovat mu všechny potřebné informace v souvislosti s plněním předmětu smlouvy.
2. Pokud při plnění smlouvy vyjdou najevo nebo vzniknou nové skutečnosti, které zhotovitel při uzavření smlouvy neznal a nemohl znát, a které podstatně ztíží nebo znemožní plnění smlouvy za sjednaných podmínek, je objednatel oprávněn dohodnout se zhotovitelem změnu dotčených ustanovení smlouvy.
3. Objednatel je povinen včas hradit zhotoviteli jeho oprávněné a řádně doložené finanční nároky vzniklé v důsledku plnění smlouvy za podmínek v ní uvedených.

VIII. Povinnosti zhotovitele

1. Zhotovitel je povinen při plnění svých smluvních závazků postupovat s odbornou péčí, dodržovat obecné závazné právní předpisy a technické normy a postupovat v souladu s touto smlouvou a pokyny objednatele.
2. Svou činnost, v rámci plnění předmětu této smlouvy, bude zhotovitel uskutečňovat v souladu se zájmy objednatele a bude se řídit jeho výchozími podklady a pokyny, zápisy a dohodami, a to v souladu s příp. rozhodnutími a stanovisky dotčených orgánů veřejné správy a ostatních dotčených subjektů. Zhotovitel se zdrží jakéhokoli jednání, které by mohlo ohrozit zájmy objednatele vycházející z plnění této smlouvy.
3. Zhotovitel je povinen informovat objednatele o stavu rozpracovanosti díla a o průběhu činností sjednaných ve smlouvě a bez zbytečného odkladu mu oznamovat všechny okolnosti, které zjistil a které mohou mít vliv na změnu pokynů, podmínek a požadavků objednatele a na předmět plnění smlouvy.
4. Pokud zhotovitel při plnění smlouvy použije výsledek činnosti chráněný právem průmyslového či jiného duševního vlastnictví, a uplatní-li oprávněná osoba z tohoto titulu své nároky vůči objednateli, zhotovitel provede na své náklady vypořádání majetkových důsledků.
5. Objednatel si vyhrazuje právo požadovat v odůvodněných případech po zhotoviteli vyloučení takového subdodavatele, který nemá řádné podnikatelské oprávnění, nebo který svým plněním zjevně nedosahuje běžně uznávaných kvalitativních standardů, a ten je povinen tomuto požadavku vyhovět.
6. Objednatel si vyhrazuje právo požadovat v odůvodněných případech po zhotoviteli vyloučení a náhradu kteréhokoli pracovníka zhotovitele jiným pracovníkem a zhotovitel je povinen tento požadavek splnit.
7. K plnění je zhotovitel oprávněn na klíčových místech využít pouze ty pracovníky uvedené v nabídce. Jejich případná změna podléhá výslovnému souhlasu objednatele.
8. V souladu s § 2633 občanského zákoníku se zhotovitel zavazuje neposkytovat předmět plnění jiným osobám než objednateli. Tímto není vyloučen čl. XI. odst. 6 této smlouvy.
9. Na provedení předmětu plnění může být v budoucnu čerpána dotace. V případě získání dotace se zhotovitel zavazuje, že předmět plnění bude realizován v souladu a podle podmínek a pravidel stanovených v příslušných instrukcích, metodických pokynech a oznámeních.

IX. Způsob plnění díla a přijímací řízení

1. Zhotovitel bude s objednatelem pravidelně konzultovat provádění díla a brát v potaz všechny průběžné připomínky objednatele, které musí být prokazatelně vypořádány.
2. Zhotovitel se zavazuje účastnit kontrolních dnů v počtu min. jednoho kontrolního dne v průběhu každého měsíce plnění díla, kde představí, vysvětlí a obhájí postup na jednotlivých částech díla. Zhotovitel se zavazuje účastnit i dalších jednání (a to i jednání Rady či Zastupitelstva města Olomouce), jestliže jejich potřeba svolání vyvstane v průběhu provádění díla. Náklady spojené s účastí na kontrolních dnech jsou zahrnuty v celkové ceně díla vč. DPH.
3. Jednání na kontrolním dnu bude probíhat následovně:
 - jednání bude svolávat zástupce objednatele a bude probíhat na půdě statutárního města Olomouce,
 - moderování jednání bude v kompetenci zhotovitele,
 - na jednáních budou prezentovány a vysvětleny návrhové verze předmětu plnění, vznášeny připomínky k návrhům, odsouhlaseny a schváleny konečné verze jednotlivých částí předmětu plnění,
 - prezentace může být provedena formou promítnutí základních informací z aplikace Powerpoint či obdobné a bude doplněna komentářem zhotovitele. Při prezentaci budou ze strany zhotovitele přítomny osoby zodpovědné za zpracování prezentované části, aby mohly reagovat na dotazy a připomínky,
 - zápis z jednání bude pořizovat zhotovitel a bude odeslán objednateli následující pracovní den po jednání k odsouhlasení,
 - na jednání si zhotovitel vymezí dostatečný časový prostor (až 1 pracovní den).
4. Z jednotlivých jednání budou pořizovány zhotovitelem zápisy obsahující minimálně:
 - identifikační údaje objednatele a zhotovitele,
 - identifikace díla,
 - jmenovitý seznam účastníků jednání,

- popis průběhu jednání,
 - připomínky k plnění díla vznesených v průběhu jednání,
 - způsob vypořádání připomínek, byly-li na předcházející schůzce vzneseny,
 - seznam stanovených úkolů pro odpovědné pracovníky, případně návrh způsobu řešení a datum jejich splnění.
5. K předání a převzetí díla, resp. jeho dílčích etap dojde na základě přejímacího řízení mezi zhotovitelem a objednatelem, a to podepsáním zápisu s následujícím minimálním obsahem:
 - a. údaje o zhotoviteli (subdodavateli) a objednateli, tj. obchodní firma/název, sídlo/místo podnikání, IČ, jména osob oprávněných jednat jejich jménem,
 - b. identifikace díla, které je předáváno,
 - c. soupis vad a nedodělků, je-li to relevantní,
 - d. prohlášení objednatele, zda dílo přejímá či nikoliv.
 6. Vlastnické právo k dílu a nebezpečí škody na věci přechází na objednatele převzetím jednotlivých etap předmětu plnění.
 7. Nedohodnou-li se strany jinak, pořizuje zápis o provedení díla zhotovitel.
 8. Zápis s daty zahájení a ukončení přejímacího řízení podepíše oprávnění zástupci smluvních stran k veškerým úkonům v přejímacím řízení.
 9. Jestliže zápis o odevzdání a převzetí je řádně podepsán smluvními stranami, považují se údaje o opatřeních a lhůtách v zápise uvedených za dohodnuté, pokud některá ze smluvních stran výslovně v zápise neuvede, že s určitými body zápisu nesouhlasí. Jestliže objednatel v zápise popsal vady, nebo uvedl, jak se vady projevují, platí, že tím současně požaduje bezúplatné odstranění takových vad.

X. Odpovědnost za vady, záruční doba

1. Zhotovitel poskytuje záruku za jakost díla v délce **24 měsíců** plynoucí od data převzetí díla objednatelem dle předávacího protokolu po poslední etapě předmětu plnění.
2. Bude-li mít dílo vady, objednatel bez zbytečného odkladu uplatní nároky z vadného plnění v souladu s občanským zákoníkem.
3. Smluvní strany se výslovně dohodly na vyloučení § 2605 odst. 2 občanského zákoníku, kdy i za předpokladu, že dílo bude převzato a následně bude objevena zjevná vada, objednatel může uplatnit nároky a práva vyplývající z odpovědnosti za vady.
4. Zhotovitel je povinen odstranit vady v termínu stanoveném objednatelem, není-li takový termín stanoven, nejpozději do jednoho týdne.

XI. Práva duševního vlastnictví

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

XII. Ochrana důvěrných informací

1. Veškeré informace týkající se předmětu plnění dle této smlouvy, s nimiž bude zhotovitel přicházet v průběhu předšlupných jednání a v době po uzavření smlouvy do styku, jakož i výchozí podklady a materiály předané objednatelem zhotoviteli a výstupy a dokumenty, které zhotovitel získá v rámci své

činnosti, jsou důvěrné. Tyto informace nesmějí být sděleny nikomu kromě objednatele a třetích osob určených dohodou smluvních stran nebo třetím osobám v nezbytném rozsahu za účelem plnění povinností zhotovitele vyplývajících z této smlouvy a nesmějí být použity k jiným účelům než k plnění předmětu smlouvy.

2. Výjimku z ochrany důvěrných informací tvoří ty informace, podklady a znalosti, které jsou všeobecně známé a dostupné. Dále pak informace obsažené v podkladech objednatele nebo dokladech a stanoviscích získaných činnostmi zhotovitele.
3. Tímto ujednáním není dotčena právní úprava uvedená v zákoně č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, v zákoně č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů ani v zákoně č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých údajů, ve znění pozdějších předpisů.

XIII. Sankční ujednání

1. Pokud je zhotovitel v prodlení s termínem plnění díla je povinen zaplatit objednateli smluvní pokutu ve výši 1.000 Kč za každý i započatý den prodlení.
2. Pokud zhotovitel neodstraní vady nebo nedodělky (dále jen „vady“) díla ve stanoveném termínu, zaplatí objednateli smluvní pokutu ve výši 500,- Kč za každou vadu či skupinu vad a každý den prodlení.
3. V případě, že zhotovitel nedodrží svoji povinnost oznámit změnu ve složení projektového týmu, resp. nevyžádá si souhlas objednatele s jeho změnou, je zhotovitel povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 50.000 Kč za každý jednotlivý případ takového porušení.
4. Neplnění dalších smluvních nebo zákonných povinností zhotovitele uvedených v této smlouvě a jejich přílohách, pro které není stanovena zvláštní sankce, je sankcionováno smluvní pokutou ve výši 1.000,- Kč za každý zjištěný případ a při opakovaném porušení smluvních nebo zákonných povinností 5.000,- Kč za každý zjištěný případ.
5. Zaplacením smluvní pokuty není dotčeno právo objednatele požadovat splnění povinnosti, která je sankcionována, a není tím dotčeno právo objednatele na náhradu škody vedle smluvní pokuty či nad její výši (smluvní strany tímto vylučují § 2050 občanského zákoníku).

XIV. Ukončení smlouvy

1. Objednatel je oprávněn odstoupit od smlouvy bez udání důvodů, ze zákonem stanovených důvodů nebo z důvodů stanovených ve smlouvě, resp. za podstatné porušení smluvních povinností.
2. Za podstatné porušení smlouvy se považuje:
 - a) z dosavadního průběhu plnění smlouvy je nepochybné, že zhotovitel nesplní předmět plnění dle této smlouvy,
 - b) prodlení zhotovitele s dokončením díla delší jak 30 dnů, pokud nebylo zapříčiněno neposkytnutím součinnosti ze strany objednatele,
 - c) nedodržení povinností dle čl. XII. této smlouvy (ochrana důvěrných informací).
3. Zhotovitel je oprávněn odstoupit od této smlouvy ze zákonem stanovených důvodů.
4. Odstoupí-li některá ze stran od této smlouvy, zavazují se smluvní strany vzájemně vypořádat své nároky nejpozději do 2 měsíců od odstoupení a provést zejména následující úkony:
 - zhotovitel provede soupis všech provedených prací oceněný dle způsobu, kterým je stanovena cena díla,
 - zhotovitel vyzve objednatele k „dílčímu předání díla“ a objednatel je povinen do 10 dnů od obdržení vyzvání zahájit „dílčí přejímací řízení“,
5. Objednatel je oprávněn vypovědět tuto smlouvu bez udání důvodů s jednoměsíční výpovědní dobou od odeslání výpovědi zhotoviteli.

XV. Závěrečná ustanovení

1. Právní vztahy touto smlouvou neupravené se řídí platnými právními předpisy, zejména občanským zákoníkem.
2. Zhotovitel není oprávněn postoupit pohledávku za objednatelem bez jeho souhlasu.
3. Zhotovitel potvrzuje, že se v plném rozsahu seznámil s rozsahem a povahou předmětu plnění, že jsou mu známy veškeré technické, kvalitativní a jiné nezbytné podmínky k bezchybné realizaci předmětu plnění a že disponuje takovými kapacitami a odbornými znalostmi, které jsou k provedení předmětu plnění potřebné.
4. Změny a doplňky této smlouvy mohou být provedeny na základě dohody smluvních stran. Dohoda musí mít písemnou formu dodatků, podepsaných oprávněnými zástupci obou smluvních stran. Veškeré dodatky a přílohy vzniklé po dobu plnění smlouvy se stávají její nedílnou součástí.
5. Účastníci této smlouvy výslovně prohlašují, že jsou obsahem této smlouvy právně vázáni a nepodniknou žádné úkony, které by mohly zmařit její účinky. Současně prohlašují, že pro případ objektivních překážek k dosažení účelu této smlouvy si poskytnou vzájemnou součinnost a budou jednat tak, aby i za změněných

- podmínek mohlo být tohoto účelu dosaženo. Vědomé uvedení nepravdivých skutečností v této smlouvě zakládá druhé straně právo odstoupit od smlouvy a požadovat náhradu škody, včetně ušlého zisku.
6. Každá změna v rozsahu předmětu plnění je samostatnou zakázkou a bude řešena v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Změna požadovaná ze strany zhotovitele musí být nahlášena objednateli nejpozději do 7 dnů od doby jejího zjištění včetně cenové nabídky.
 7. Tato smlouva je vyhotovena ve čtyřech stejnopisech, z nichž objednatel obdrží po třech stejnopisech, zhotovitel po jednom stejnopisu.
 8. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu oprávněných zástupců obou smluvních stran.
 9. Nedílnou součástí této smlouvy tvoří následující přílohy:
 - příloha č. 1 – SUMP - zadání,
 - příloha č. 2 - Návrh zpracování projektu vč. technického řešení zhotovitele,
 - příloha č. 3 - Harmonogram plnění.

Podpisy a otisky razítek smluvních stran

V Olomouci, dne 18.01.2016

Brně, dne: 18-01-2016



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Objednatel	Zhotovitel
statutární město Olomouc	prof. Karel Pospíšil, Ph.D., LL.M. ředitel Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Obsah:

1.	Úvod.....	3
2.	Základní požadavky.....	4
2.1.	Důvody pořízení.....	4
2.2.	Řešené území.....	4
2.3.	Návrhové období.....	4
2.4.	Hlavní cíle.....	4
3.	Požadavky na členění PUMMO.....	5
3.1.	Analytická část.....	5
3.2.	Návrhová část.....	5
3.3.	Komunikační strategie.....	6
4.	Postup zpracování a způsob projednání PUMMO.....	7
5.	Požadovaný obsah PUMMO.....	8
5.1.	Analytická část.....	8
5.2.	Návrhová část.....	13
5.3.	Komunikační strategie.....	17
6.	Technické požadavky na zpracování dokumentace.....	18
7.	Seznam podkladů.....	19

Použité zkratky:

SUMP	plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
PUMMO	Plán udržitelné městské mobility Olomouc
MMOI	Magistrát města Olomouce
SMOI	Statutární město Olomouc
RMO	Rada města Olomouce
ZMO	Zastupitelstvo města Olomouce
IAD	individuální automobilová doprava
PAPI	pisemné vyplnění papírového dotazníku doručeného tazatelem (Paper And Pencil Interview)
CAWI	vyplnění webového dotazníku po dohodě s tazatelem (Computer Assisted Web Interview)
CATI	telefonické vyplnění dotazníku po dohodě s tazatelem (Computer Assisted Telephone Interviewing)

1. Úvod

Díky rostoucímu počtu obyvatel a cest uskutečňovaných ve městech je nutné hledat nové možnosti dopravy osob a přepravy nákladu, které jsou šetrné k životnímu prostředí a našemu zdraví. Nejrozšířenější definice plánu udržitelné městské mobility je následující:

„Plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Vychází z existujících postupů plánování a patříčnou pozornost věnuje integraci, participaci a zásadám evalvacce.“

Udržitelný dopravní systém naplňuje potřeby mobility z pohledu ekonomiky, sociálních a environmentálních potřeb s tím, že minimalizuje nežádoucí dopady z dopravy na životní prostředí, ekonomiku i společnost jako celek. Je zřejmé, že se jedná o komplexní téma, které není zaměřené pouze na dopravní stránky věci a zajištění dopravní nabídky vůči uživatelské poptávce. Udržitelná doprava stojí na opatřeních ve všech dopravních oblastech (řízení dopravy, integrované dopravní systémy, citylogistika, car-sharing, bike-sharing atd.), včetně podpory alternativních paliv a pohonů (CNG, elektromobilita, motory s nízkou spotřebou) atd. Nejedná se tedy pouze o dílčí opatření pro některé skupiny uživatelů (např. cyklisty a pěši). Cílem je plánovat a realizovat celý dopravní systém v udržitelných mezích, což je hlavní poslání Plánu udržitelné městské mobility (SUMP).

SUMP je silným nástrojem využívajícím mezioborové synergie (doprava, životní prostředí, územní plánování, zdraví, vzdělávání, sociální sektor atd.). Jádrem integrace je společná prevence a řešení příčin negativního dopadu dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí. Speciální pozornost je věnována provázanosti s územním plánováním, protože demografické trendy a urbanistická řešení výrazně ovlivňují životní prostor obyvatel a jejich potřebu mobility. SUMP také integruje dopravní systém a jeho plánování pro všechny druhy dopravy s důrazem na posílení podílu udržitelných druhů dopravy (veřejné, cyklistické a pěší dopravy) v dělbě přepravní práce tak, aby konkurovaly automobilové dopravě. Mobilita složená z různých typů cest v různých denních časech je zde vnímána jako vzájemně propojený celek, který lze tvarovat paletou opatření zaměřených na práci s prostorem, organizaci dopravy v pohybu i klidu, nabídku dopravních služeb (dopravní informace, centra mobility apod.), pozitivní ovlivnění dopravního chování uživatelů (podstata řízení poptávky po dopravě – mobility managementu). Další rozměr integrace je geografický a spočívá v propojeném plánování pro město a okolní obce, nejlépe v rámci celé aglomerace, včetně vazeb na nadřazené regionální politiky.

Při projednávání je kladen velký důraz na veřejné projednání jak s odbornou, tak i laickou veřejností, a dále i podnikatelskou sférou, protože se jedná o dokument tvořený pro občany města na několik let dopředu.

2. Základní požadavky

2.1. Důvody pořízení

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

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

Dle specifických kritérií přijatelnosti Operačního programu Doprava 2014-2020 a Integrovaného regionálního operačního programu 2014-2020 bude u obcí nad 50 tis. obyvatel od roku 2018 vyžadováno při podání žádostí o dotaci doložení souladu se Strategickým rámcem městské mobility nebo Plánem udržitelné městské mobility. Bez schváleného PUMMO nebude možné od roku 2018 pro město Olomouc žádat dotace na projekty v oblasti dopravy.

2.2. Řešené území

Řešeným územím Plánu udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO) je katastrální území statutárního města Olomouc. Řešení bude zohledňovat i vazby v rámci Olomoucké aglomerace.

2.3. Návrhové období

Plán udržitelné městské mobility bude předkládat dlouhodobou strategii pro budoucí rozvoj vymezené městské oblasti a v této souvislosti též strategii budoucího rozvoje infrastruktury a služeb v oblasti dopravy a mobility. PUMMO bude rovněž obsahovat plán realizace pro provádění této strategie v krátkodobém horizontu. Dále bude PUMMO obsahovat jasné rozdělení odpovědností za provádění politik a opatření v něm stanovených a určí potřebné zdroje pro každý subjekt. PUMMO bude zpracován pro následující období:

- Krátkodobý horizont – bude odpovídat délce právě začínající další etapy možnosti využití strukturálních fondů EU, tj. do roku 2022
- Střednědobý horizont – vize do roku 2030
- Dlouhodobý horizont – vize do roku 2050

2.4. Hlavní cíle

V návaznosti na definici uvedenou v předešlé kapitole bude PUMMO přispívat k rozvoji městského dopravního systému, který:

- je dostupný a splňuje základní potřeby všech uživatelů v oblasti mobility;
- vyvažuje různé poptávky občanů a podniků ohledně služeb mobility a reaguje na ně;
- doprovází vyvážený rozvoj a lepší integraci různých dopravních módů;
- splňuje požadavky udržitelnosti a zároveň hledá rovnováhu mezi potřebami týkajícími se hospodářské životaschopnosti, sociální spravedlnosti, zdraví a kvality životního prostředí;

- optimalizuje účinnost a efektivitu nákladů;
- lépe využívá městský prostor a stávající dopravní infrastrukturu a služby;
- zvyšuje přitažlivost městského prostředí, kvalitu života a zlepšuje veřejné zdraví;
- zlepšuje bezpečnost silničního provozu a jeho zabezpečení;
- snižuje znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie;
- přispívá ke zlepšení celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě a evropského dopravního systému jako celku.

3. Požadavky na členění PUMMO

Plán udržitelné městské mobility bude členěn do následujících částí:

- Analytická část;
- Návrhová část;
- Komunikační strategie.

3.1. Analytická část

Plán udržitelné městské mobility bude poskytovat komplexní přezkum současné situace a prostřednictvím „auditů výkonnosti městské mobility“ určí počáteční úroveň, vůči níž bude možné v budoucnu měřit pokrok. Tato analýza bude zahrnovat přezkum institucionálního uspořádání, procesu plánování a prováděcích mechanismů.

Budou nalezeny vhodné ukazatele, které budou popisovat současný stav městského dopravního systému ze všech relevantních politických hledisek:

- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury;
- územního a hospodářského rozvoje;
- bezpečnosti;
- energetiky;
- životního prostředí;
- sociálního začlenění a genderové rovnosti;
- zdravotnictví;
- vzdělávání atd.

V PUMMO budou v rámci řešené oblasti zjištěna problémová místa, v nichž je výkonnost dopravního systému z jakéhokoli výše uvedeného politického hlediska obzvláště špatná.

3.2. Návrhová část

Plán udržitelné městské mobility bude určovat konkrétní výkonnostní cíle, tzv. dílčí cíle, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci v Olomouci a jejím okolí, jež vyplynula z analýzy stavu, a jsou rovněž ambiciózní, pokud jde o obecné cíle plánu udržitelné městské mobility.

V plánu udržitelné městské mobility budou uvedeny měřitelné cílové hodnoty, které jsou založeny na realistickém zhodnocení počáteční úrovně a dostupných zdrojů. Tyto cílové hodnoty by měly odrážet dílčí cíle plánu udržitelné městské mobility.

PUMMO bude podporovat vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň bude podněcovat přesun k udržitelnějším druhům dopravy. Plán bude navrhovat ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních ke zlepšení výkonu a nákladové výhodnosti s ohledem na deklarovaný záměr a specifické cíle. Bude řešit následujících témata:

- Veřejná doprava: PUMMO bude stanovovat strategii ke zlepšení kvality, bezpečnosti, integraci a přístupnosti služeb veřejné dopravy, zahrnující infrastrukturu a služby.
- Bezmotorová doprava: Součástí PUMMO bude i plán, jak zvýšit atraktivitu a bezpečnost pěší a cyklistické dopravy. Stávající infrastruktura bude posouzena a případně budou navržena zlepšení. Rozvoj nové infrastruktury nebude plánován pouze podél tras motorové dopravy. Návrh bude uvažovat o vytvoření zvláštní infrastruktury pro cyklisty a chodce, jež bude oddělená od těžké motorové dopravy a pokud možno bude zkracovat cestovní vzdálenosti. Opatření v oblasti infrastruktury budou doprovázet další technická, politicky založená a „měkká“ opatření.
- Intermodalita: PUMMO bude přispívat k lepšímu skloubení různých druhů dopravy a bude určovat opatření směřující zejména k usnadnění plynulé a multimodální mobility a dopravy.
- Bezpečnost silničního provozu: V PUMMO budou uvedena opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jež budou založena na analýze hlavních bezpečnostních problémů a rizikových oblastí na silnicích v dotčené oblasti.
- Silniční doprava (včetně statické): Co se týče silniční sítě a motorizované dopravy, bude se PUMMO zaměřovat jak na dynamickou dopravu, tak i zejména na statickou dopravu. Opatření se budou soustředit na optimální využívání stávající silniční infrastruktury a zlepšení situace ve zjištěných problémových místech i celku. Bude prověřeno možné využití prostoru silnic pro jiné druhy dopravy nebo jiné veřejné funkce a využití, která nesouvisí s dopravou.
- Městská logistika: PUMMO bude zahrnovat opatření, která zlepši účinnost městské logistiky, včetně doručování zboží v rámci města, a zároveň omezi související externality, jako jsou emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší a hluk.
- Řízení mobility: PUMMO bude obsahovat opatření, jejichž cílem je podpořit přechod k udržitelnějším modelům mobility. V této souvislosti budou zapojeni občané, zaměstnavatelé, školy a další příslušné subjekty.
- Inteligentní dopravní systémy: Protože inteligentní dopravní systémy jsou použitelné pro všechny druhy dopravy, jak v osobní, tak v nákladní dopravě, budou mít přínos při utváření strategie, provádění politiky a sledování všech opatření vytvořených v rámci plánu udržitelné městské mobility.

3.3. Komunikační strategie

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

- Analýza současné situace

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

4. Postup zpracování a způsob projednání PUMMO

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

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

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

Členění pracovních skupin bude následující:

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

Postup zpracování a projednání PUMMO bude rozdělen na následující fáze:

- vstupní výrobní výbor a předání podkladů
- vypracování komunikační strategie pro část zpracování PUMMO
- vypracování analytické části
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti

- vypracování scénářů návrhové části
- projednání navržených scénářů s odbornými skupinami, s příslušnými orgány a veřejností
- výběr nejvhodnějšího scénáře a vypracování Akčního plánu PUMMO
- vypracování komunikační strategie pro návrhové období PUMMO
- prezentace vybraného scénáře a Akčního plánu PUMMO
- schválení PUMMO politickou reprezentací města

Pravidelné výrobní výbory budou probíhat v místě pořizovatele minimálně 1x měsíčně.

Součástí PUMMO bude již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMMO. Environmentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMMO a také v rozhodnutí o schválení PUMMO.

5. Požadovaný obsah PUMMO

5.1. Analytická část

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

- Inventarizaci všech dostupných relevantních podkladů a vyhodnocení jejich využitelnosti, včetně mapových podkladů
- Identifikování klíčových partnerů
- Dopravní průzkumy
 - IAD – budou využita data z modelu dopravy města Olomouce (kalibrace řešena každoroční aktualizací – samostatná zakázka MMOI)
 - MHD – budou využita data z modelu MHD města Olomouce (kalibrace řešena každoroční aktualizací – samostatná zakázka MMOI)
 - Cyklistická a pěší doprava - průzkumy intenzit cyklistické dopravy se požadují na 20 profilech, které budou upřesněny pořizovatelem; průzkum bude proveden za období 16 hod (5.00-21.00 hod.) jednoho běžného pracovního dne
 - Statické dopravy
 - průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na celém území města; jeden běžný pracovní den (ranní a večerní špička, polední sedlo), den pracovního volna (neděle večer)
 - na území města, zahrnující oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí (okruh cca 600 m od centra) se zvýšenou poptávkou po parkování a možným rozšířením zóny placeného parkování, bude proveden jednodenní průzkum parkujících vozidel dle SPZ, zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků; jeden běžný pracovní den (5 – 20 hod.)
 - Průzkum dopravního chování

- Bude spočívat v přípravě a realizaci průzkumu domácností v rámci statistického šetření zjišťujícího dopravní poptávku obyvatel města Olomouce
- Průzkum bude zahrnovat přípravné kroky, dotazování, přepis dat, kódování dat, kontrolu správnosti dat, sestavení datového souboru a dokumentaci všech výše uvedených úkonů
- Průzkum bude realizován v období od března do května
- Rozsah průzkumu:
 - Čistý vzorek 1000 domácností z celého řešeného území
 - Náhodný výběr domácností s opakovaným kontaktováním (min. 3 návštěvy na vybrané adrese)
 - U každé domácnosti bude zjišťováno dopravní chování vždy v jednom pracovním a v jednom nepracovním referenčním dni (plán referenčních dní schvaluje zadavatel)
 - Předmětem zjišťování budou údaje o domácnosti a automobilech, které jsou v domácnosti k dispozici; údaje o všech osobách žijících v domácnosti; a čas, doba trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti, které jsou starší 6 let (včetně), a použitý dopravní prostředek
 - Dotazování bude probíhat metodou PAPI, CAWI nebo CATI; údaje o časoprostorovém chování zpřesněny s využitím pasivního monitoringu pohybu respondentů (např. GPS technologie)
- Průběh průzkumu:

Dny ve vztahu k plánovanému dni průzkumu	Kontaktování	Obsah
7 - 3 dny před průzkumem	Tazatelem	První pokus o kontaktování domácnosti. Pokud budou členové domácnosti zastíženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6-ti let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upominání v případě využití varianty CAWI.
6 - 2 dny před průzkumem	Tazatelem	Pokud nebyla domácnost zastížena napoprvé nebo byl dohodnut tento den při prvním pokusu o kontakt. Pokud budou členové domácnosti zastíženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6 let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upominání v případě využití varianty CAWI.
5 - 1 den před průzkumem	Tazatelem	Pokud nebyla domácnost zastížena první ani druhý den nebo byl dohodnut tento den při prvním nebo druhém pokusu o kontakt. Pokud budou členové domácnosti zastíženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti

		starších 6 let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upominání v případě využití varianty CAWI.
+1	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+2	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+3	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+7	Telefonicky/Osobně	Poslední pokus o kontakt. Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník.

- Zadavatel se pokusí s domácností navázat kontakt minimálně třikrát – vždy v různé dny a různé denní doby v rozestupu jednoho týdne.
- Pokud se podaří zastihnout domácnost na místě, je nutné domluvit jejich účast na průzkumu.
- Pokud se členové domácnosti nemohou ke své účasti v průzkumu vyjádřit okamžitě, domluví se náhradní termín pro návštěvu. Pokud se domluva na průzkumu neuskuteční ani v náhradním termínu, pak se kontaktování této domácnosti ukončí bez ohledu na příčinu nezdaru.
- Vyhotovení modelových výpočtů imisí a hlukových zátěží
 - Modelové výpočty imisní zátěže budou provedeny s detailností odpovídající rozptylovým studiím jednotlivých zdrojů a budou zahrnovat kromě samotného vlivu dopravy rovněž vlivy ostatních zdrojů znečišťování ovzduší ve stejné podrobnosti. Výsledky modelových výpočtů budou kalibrovány na měření stanic imisního monitoringu. Výpočet rozptylu bude proveden pro tyto znečišťující látky: NO₂ (oxid dusičitý), benzo (a) pyren, PM₁₀ (prašná frakce aerosolu < 10 μm), NO_x (oxidy dusíku), CO₂ (oxid uhličitý), CO (oxid uhelnatý).
 - Modelové výpočty hlukové zátěže budou provedeny s ohledem na strukturu dopravy a budou plně vycházet především z podkladů multimodálního dopravního modelu města Olomouce. Výpočty hlukové zátěže budou zpracovány formou map hlukových pásem a výpočtových bodů na fasádách objektů chráněných venkovních staveb a výsledky budou vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům, zvláště pro denní dobu (LAeq,16h) a noční dobu (LAeq,8h).
- Souhrnná analýza výchozího stavu, oblastí monitoringu, sledované indikátory (rámcová obsahová rekapitulace)
 - Charakteristika poptávky po mobilitě
 - vymezení a popis území, spádové oblasti města
 - inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ

- obyvatelstvo, demografická struktura (obyvatelé, zaměstnanci, studenti – jejich rozmístění během dne)
- socioekonomický profil území, oblastí
- zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb
- rekreace a volnočasové aktivity
- mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy
- motorizace/automobilizace, historie a vývoj
- přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy
- přepravní vztahy, vnější relace
- imisní zatížení města škodlivinami emitovanými dopravou (NO₂, PM₁₀, benzen, benzo (a) pyren, Nox, CO₂, CO)
- SWOT
- Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace
 - stav sítě pozemních komunikací
 - základní komunikační kostra města
 - přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel
 - výkonnost dopravní sítě, hustota provozu, kapacitní rezervy komunikací a křižovatek
 - úroveň kvality přepravy, dostupnost území
 - organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti
 - skladba a stáří vozového parku
 - závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod)
 - SWOT
- Doprava v klidu (statická doprava)
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - 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
 - SWOT
- Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
 - stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)

- technologická zařízení a vozový park
- další formy technologie obsluhy území (P+R, a další)
- dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů
- přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby
- produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy
- ukazatele kvality přepravy, dostupnost území
- služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně specializovaných taxi
- integrace osobní dopavy, koordinace a harmonizace nabídky
- stav infrastruktury a technologických zařízení pro lodní dopravu
- rozhodující přepravní činnosti a služby lodní dopavy
- závady a problémové oblasti
- SWOT
- Cyklistická doprava
 - stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou
 - základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť
 - kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G
 - přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopavy
 - závady a problémové oblasti, nehodové lokality
 - SWOT
- Pěší doprava
 - stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob
 - podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
 - pěší zóny, obytné ulice a zóny
 - turistické trasy, vazby na území regionu
 - intenzita pěší dopavy, hodnocení vztahu k silniční dopravě
 - problémové oblasti, nehodové lokality
 - SWOT
- Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - objemy nákladní dopavy, přehled komodit, hlavní přepravní relace
 - dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činnosti
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT

- Letecká doprava (z hlediska letiště Neředín a vazeb na mezinárodní letiště v regionu)
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - rozhodující přepravní činnosti a služby
 - kvalita dostupnosti území, efektivita činnosti
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě
 - informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě
 - dispečerská řízení v řešené oblasti – dopravní podnik, řízení provozu, správa a údržba silnic atd., koordinace činnosti
 - účinnost a přínosy systému řízení
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Vyhodnocení vlivu na životní prostředí
 - Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů ze stávajících zatížení životního prostředí budou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy na obyvatele (hlavně v obytných částech podél páteřních komunikací), ve kterých se stanoví stávající hluková a emisní zátěž.
 - Identifikace kritických míst, pro které bude následně stanovena hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu na základě zjištěných údajů o intenzitě dopravy a hlukovém monitoringu. Vyhodnocení údajů bude vztaženo k platným hygienickým limitům s porovnáním s hodnotami dle stávající hlukové mapy.
 - Stanovení imisní zátěže vlivem emisí ze silniční dopravy v kritických místech pro znečišťující látky (NO₂, PM₁₀, benzen, benzo (a) pyren, Nox, CO₂, CO) s využitím stávající rozptylové studie a měření stanic imisního monitoringu statutárního města Olomouce a ČHMÚ a vyhodnocení těchto údajů.
 - Identifikace kritických míst na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti je důležitým prvkem pro návrhovou část a bude projednán a odsouhlasen v odborných pracovních skupinách.

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

5.2. Návrhová část

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území (viz. část 2.2.). Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění

problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadů, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

Z hlediska časového bude návrh proveden pro krátkodobý horizont (do roku 2022), návrhové období do roku 2030 s výhledem územní rezervy do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit ve vazbě na právě zahájené nové dotační období.

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

Budou navržena organizačně technická opatření pro stabilizaci procesu plánování mobility ve městě.

- Návrhové scénáře pro sledované časové období do roku 2030
 - Vytvoření nulového scénáře, který bude odpovídat vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek
 - Scénáře ve variantách v závislosti na plánované realizaci navržených opatření k posílení udržitelné dopravy (minimalistická, středová a maximalistická varianta)
 - Scénáře budou vyhodnoceny z hlediska technické a finanční náročnosti, nákladů a přínosů s hodnocením silných a slabých stránek (SWOT)
 - Projednání scénářů v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností
- Výběr nejvhodnějšího scénáře a stanovení priorit a aktivit pro jednotlivé dopravní módy
 - Návrh opatření investičního charakteru v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury
 - Návrh neinvestičních a finančně méně náročných opatření (dopravně inženýrského a organizačního charakteru včetně využití managementu mobility k prosazení udržitelných forem dopravy v jednotlivých oblastech života ve městě)
 - Vyhodnocení dopadu navržených opatření na sledované indikátory
 - Návrh souboru opatření s možností synergického efektu a analýza jejich možnosti v rámci souboru opatření na základě hodnocení indikátorů výsledku a dopadu
 - Projednání konceptu návrhu opatření – v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností
- Vytvoření akčního plánu
 - Akční plán bude obsahovat souhrn navržených opatření pro všechna řešená období (krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont) včetně časového plánu a stanovení finančních nákladů a zdrojů (EU, ČR, kraj, PPP projekty, vlastní, atd.), pro období po r. 2022 budou aktivity uvedeny s propočtem nákladů a možnými alternativami financování, pro období do roku 2022 budou uvedeny navržené aktivity, které jsou finančně zajištěny ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled
- Návrh stanovení kompetencí procesu
 - Návrh, projednání a schválení kompletní hierarchie procesu naplňování plánu mobility a jeho aktualizací, včetně odpovědností za jednotlivé prvky a dílčí postupy
- Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů

- Stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů
- Návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů
- Návrh postupů pro budoucí hodnocení plánu mobility na základě změn indikátorů
- Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření
 - Individuální automobilová doprava
 - posouzení dopravní sítě města vymezené v Územním plánu Olomouc z hlediska efektivnosti, funkčnosti, plynulosti, změn intenzit dopravy, hlukové zátěže, dopravní dostupnosti území
 - návrh etapizace dostavby silniční sítě a stanovení priorit v její realizaci
 - návrh, projednání a upřesnění změn zatřídění komunikací do silniční sítě ve správě státu (ŘSD a Olomouckého kraje) v souvislosti s dostavbou komunikačního systému a návrh vhodného směrového značení odvádějícího tranzitní dopravu mimo centrum města
 - variantní návrhy organizačních a stavebních opatření s využitím vyspělých telematických prostředků
 - variantní návrhy úprav křižovatek pro zlepšení plynulosti dopravy (možnosti světelného signalizačního zařízení nebo okružních křižovatek) na hlavní komunikační síti, které jsou dle Územního plánu Olomouc určeny k přeřešení
 - variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na některých páteřních komunikacích, separace veřejné a individuální dopravy, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy
 - variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytné části města, omezení průjezdu centrem města pro individuální dopravu – možnosti nízkoemisních zón
 - zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města
 - Veřejná doprava
 - bude navazovat na dokumentaci Optimalizace MHD v Olomouci (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
 - návrh organizace a integrace systému veřejné dopravy (MHD, příměstská autobusová a železniční) s návazností na integrovaný systém v kraji, vedoucí ke zvýšení kvality, rychlosti a atraktivnosti veřejné dopravy, rozšíření na okrajová rozvojová území dle územního plánu, zajištění intermodality s cyklistickou dopravou (úschovny kol na železničních stanicích a přestupních terminálech)
 - návrhy opatření pro zvýšení plynulosti a rychlosti MHD (vyhrazené jízdní pruhy, zastávky na jízdním pruhu, přednost v křižovatkách)
 - návrhy dovybavení zastávek a vozidel moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech, ...) pro zvýšení kvality cestování včetně využití mobilních technologií

- návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy, např. centrum mobility pro informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest, propagační materiály
- Cyklistická a pěší doprava
 - bude navazovat na Generel cyklistických tras (RARSM, 12/2012) a Bezbariérová doprava ve městě Olomouci (RARSM, 10/2014)
 - návrh úpravy základní sítě cyklistických komunikací a vhodné propojení nadregionálních, regionálních a místních cyklistických tras s rozdělením na cyklostezky a cyklotrasy
 - návrh řešení plošného pokrytí území města bezpečnými koridory pro každodenní cesty včetně návrhu stavebních a organizačních opatření (stezky, přechody)
 - návrh zařízení pro cyklisty – odstavování kol, úschovny, půjčovny v návaznosti na veřejnou dopravu a veřejná zařízení
 - stanovení základních pěších tras z hlediska dopravní obslužnosti a rekreačního významu
 - návrh úprav pěších tras pro zvýšení kvality, bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti
 - prověření vhodnosti a možnosti podpory pěší a cyklistické dopravy (např. bikesharing) zapojením veřejných finančních prostředků
- Statická doprava
 - stanovení priorit jednotlivých opatření dle koncepce Územního plánu Olomouc
 - prověření možnosti rozšíření zóny placeného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému (stanovení počtu zpoplatněných stání, rozdělení dle předpokládaných tarifů, vyznačení rezidentních a abonentních míst, platební podmínky, dopravní značení)
- Mobility management
 - 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 atd.) k alternativním nabídkám dopravy
 - návrh malých plánů mobility pro velké podniky a podnikatelské zóny ve spolupráci se zúčastněnými partnery
 - prověření přínosů systémů carsharing, carpooling s možností zapojení veřejných finančních prostředků

Výstupem návrhové části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy v rozsahu a tematických okruzích definovaných v návrhové části. Výstup bude doplněn zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání. Formát jednotlivých investičních aktivit dle Akčního plánu musí mít evropský standard ve smyslu požadavků rozvojových finančních zdrojů.

5.3. Komunikační strategie

Cílem komunikační strategie je stanovit přehled využívaných komunikačních kanálů mezi představiteli obce (pořizovatelem) a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení PUMMO zasáhnout, a to včetně způsobu vypořádání a zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností či dotazů).

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

Komunikační strategie bude dle kapitoly 3.3. rozdělena na dvě části, a to na část věnovanou komunikaci při pořízení PUMMO a část věnovanou celému návrhovému období. Komunikační strategie bude obsahovat zejména:

- Analýza současné situace
 - bude obsahovat analýzu současného stavu interní a externí komunikace, tzv. komunikační audit.
- Identifikace cílových skupin
 - budou identifikovány všechny potenciální cílové skupiny, kterých se PUMMO jakýmkoliv způsobem dotkne a které by měly kampaně oslovit. Pro potřeby komunikační strategie lze definovat minimálně tyto cílové skupiny:
 - Volení představitelé města
 - Pracovníci magistrátu města Olomouce
 - Široká veřejnost/dospělí obyvatelé města
 - Místní podnikatelé a další zástupci soukromého sektoru
 - Představitelé neziskového sektoru
 - Děti, mládež a mladí lidé
 - Senioři
 - Turisti
- Určení hlavního cíle
 - budou určeny hlavní cíle kampaní, jak pro dobu zpracování PUMMO, tak i pro dobu jednotlivých návrhových období a opatření. Mezi základní cíle bude patřit:
 - Zajistit co nejširší informovanost pro všechny ve srozumitelné, transparentní, přehledné a strukturované podobě dle různých cílových skupin (orgány města, politická reprezentace města, veřejnost, podnikatelé, neziskový sektor, městem založené a zřízené organizace a další.)
 - Systematickým poskytováním informací zvýšit zájem o spolurozhodování o budoucnosti města
 - Začlenit veřejnost a další klíčové aktéry do spolurozhodování o budoucnosti města.

- Nastavit pravidelný kontakt s veřejností, médií, s odborníky, podnikateli, neziskovým sektorem a nastavit komunikaci o strategii v rámci úřadu a orgánů města
- Dlouhodobě zlepšit image města
- Určení komunikačních nástrojů
 - pro jednotlivé identifikované cílové skupiny a určené cíle bude navrženo vhodné množství komunikačních kanálů, tzv. komunikační mix. Bude využito zejména následujících kanálů:
 - Úřední a formální komunikace
 - Elektronická komunikace
 - Práce s médií
 - Další způsoby komunikace (např. výstavy, workshopy, semináře, konference apod.)
- Harmonogram kampaní
 - harmonogram kampaní bude obsahovat časové mezníky jednotlivých kroků komunikační strategie:
 - pro období pořizování PUMMO
 - pro období naplňování cílů a vizi PUMMO
- Evaluace navržených řešení
 - bude obsahovat návrh měření efektivity navržených cílů a mezníků.

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

6. Technické požadavky na zpracování dokumentace

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

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

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

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

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

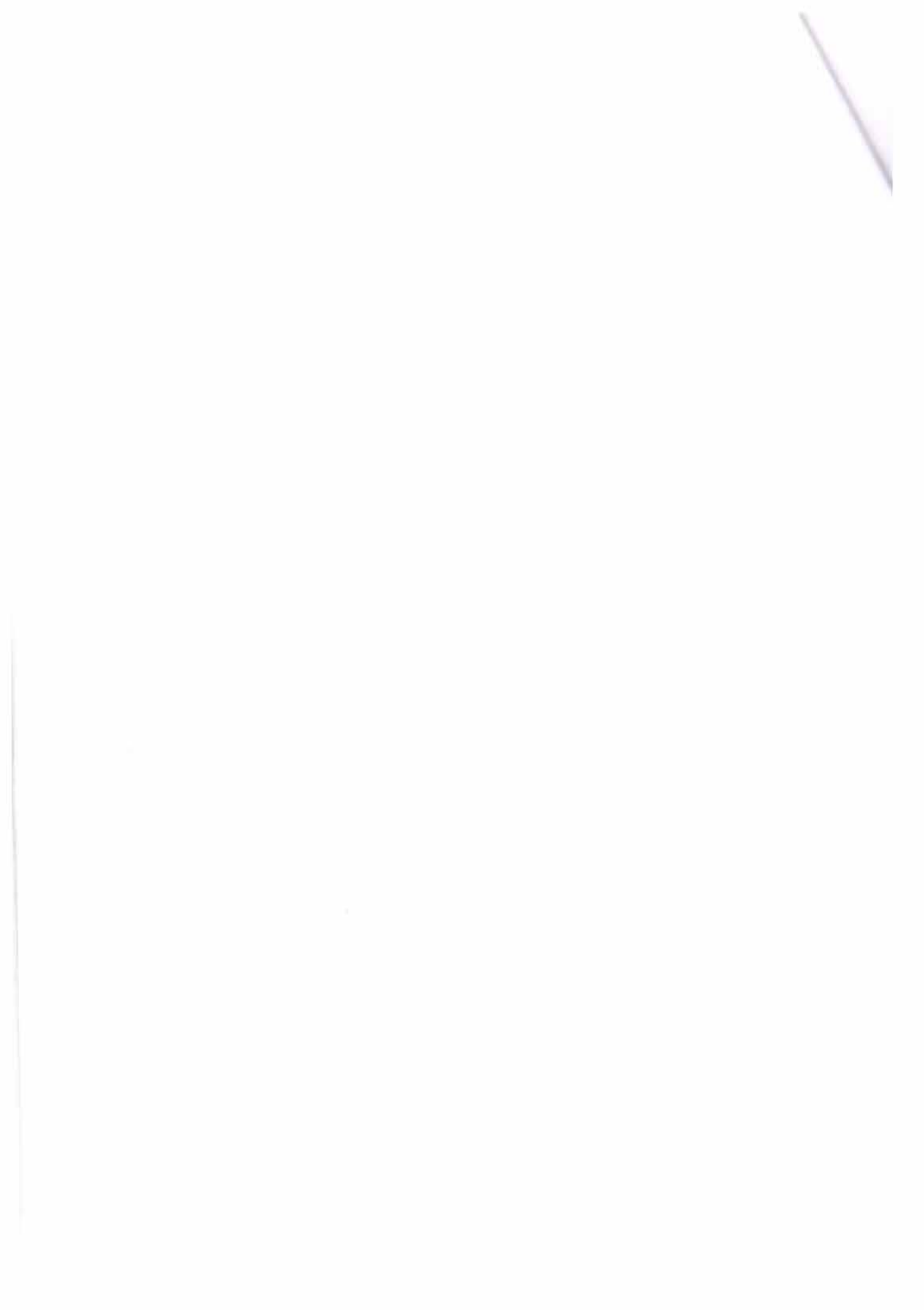
7. Seznam podkladů

Výchozí podklady

- Územní plán Olomouc
- Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko
- Strategie ITI – Integrované teritoriální investice Olomoucké aglomerace
- Regionální inovační strategie Olomouckého kraje
- Optimalizace MHD v Olomouci, vč. modelu dopravy (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
- Bezbariérová doprava (trasy a úpravy) ve městě Olomouc (RARSM, akt. 10/2014)
- Generel cyklistické dopravy (RARSM, akt. 12/2012)
- Generel dopravy v centru města Olomouce (CityPlan, 6/2004)
- Navýšení parkovacích možností v centru města Olomouce (ACTIV Praha, 9/2004)
- Návrh koncepce komplexního systémového řešení statické dopravy v Olomouci (DHV, 2001)
- výzkumy Centra kinantropologického výzkumu Univerzity Palackého
- Analýza zdravotních a environmentálních rizik ve městě Olomouci (Zdravotním ústavem se sídlem v Ostravě, 2014)
- Studie proveditelnosti nízkoemisních zón ve městě Olomouci a Studie proveditelnosti nízkoemisních zón s vyhodnocením dopadů na kvalitu ovzduší pomocí dopravně-emisního modelu ve městě Olomouci (CDV, 2013)
- Výsledky a vyhodnocení měření kvality ovzduší v Olomouci na šesti různě exponovaných místech v různých fázích kalendářního roku 2013 (E-expert, spol. s r.o. a Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, 2014)
- Vyhodnocení kvality ovzduší v Olomouci v roce 2014 na základě výsledků imisního monitoringu z dopravní měřicí stanice Velkomoravská (ENVltech Bohemia s.r.o.)
- Rozptylové studie a zprávy monitorující emisně imisní vztahy na území města Olomouce (Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava)
- On-line informační systém o kvalitě ovzduší ve městě Olomouci
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) - pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice (JASPERS, 6/2015)

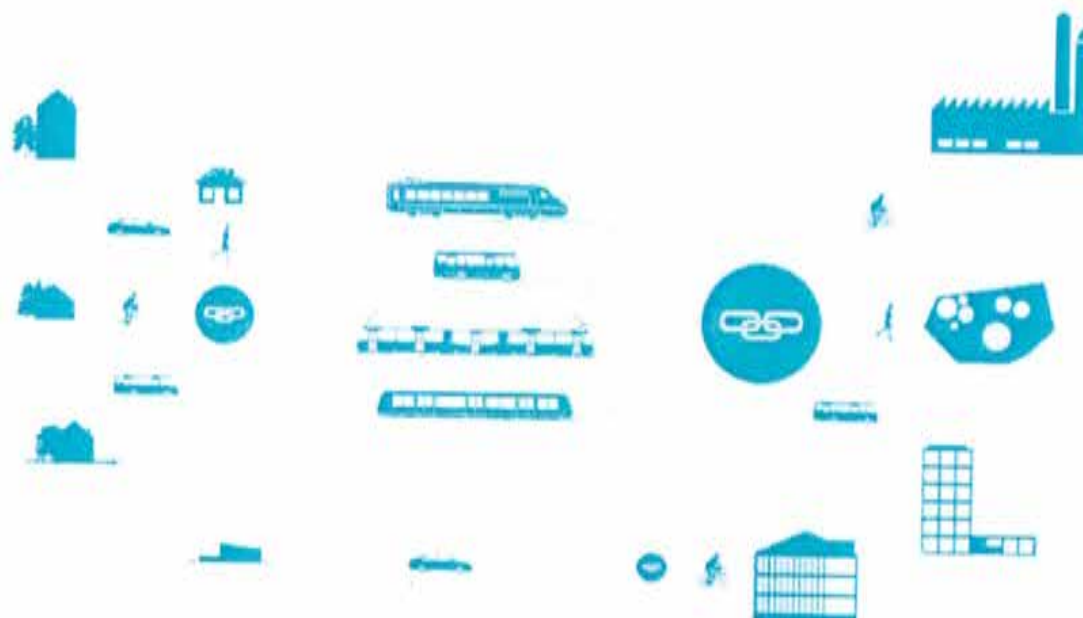
Další podklady

- Normy
- Metodické pokyny, příručky
- Další výchozí dokumenty související s dopravní politikou
- Finanční programy na úrovni EU, státu, kraje



Příloha 2. Návrh zpracování projektu

Plán udržitelné městské mobility Olomouc - popis metodiky při zpracování plánu ze strany případného zpracovatele



Říjen 2015

Centrum dopravního výzkumu,
v.v.i.

OBSAH:

1. Úvod – originalita zpracování PUMMO	3
2. Základem bude Komunikační strategie.....	5
3. Postup zpracování a způsob projednání PUMMO	6
4. Komentáře k postupu prací na analytické části	7
5. Komentáře k postupu prací na návrhové části	12
6. Seznam příloh	23

Použité zkratky:

SUMP	plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
PUMMO	Plán udržitelné městské mobility Olomouc
MMOI	Magistrát města Olomouce
SMOI	Statutární město Olomouc
RMO	Rada města Olomouce
ZMO	Zastupitelstvo města Olomouce
IAD	individuální automobilová doprava
PAPI	písemné vyplnění papírového dotazníku doručeného tazatelem (Paper And Pencil Interview)
CAWI	vyplnění webového dotazníku po dohodě s tazatelem (Computer Assisted Web Interview)
CATI	telefonické vyplnění dotazníku po dohodě s tazatelem (Computer Assisted Telephone Interviewing)

1. Úvod – originalita zpracování PUMMO

Je třeba zdůraznit, že plánu udržitelné městské mobility města Olomouc (PUMMO) je třeba rozumět jako **STRATEGICKÉMU PLÁNU**. Ten je realizován podle fází, které korespondují s tvorbou strategického dokumentu. Pokud se zaměříme na detaily zpracování SUMP, tak může vzniknout dojem, že se má realizovat generel dopravy. A to je ten problém. Dosavadní zkušenosti s realizací PUMMu v českých městech ukazují, že není zcela vyřešena otázka, zda je realizován strategický plán, či generel dopravy, což ale je jen územně plánovací podklad. V České republice se jedná o dva naprosto rozdílné dokumenty, které mají jiné zákonitosti a jiná pravidla při jejich zpracování.

Proto budeme realizovat PUMMO tak, že oba dva dokumenty budeme spojovat do jednoho, přičemž prvky ze „strategie“ budou určovat směr, finance, zodpovědnost, apod. a prvky z „generel“ budou konkretizovat opatření, které se mají realizovat. Rozhodující pak není, co navrhne „vítězná firma“, ale na čem se dohodne veřejnost města.

Dále se zaměříme na odstranění dalšího problému, který se potýkají stávající PUMM. Strategické dokumenty v našich městech již celkem otevřeně hovoří o řešení problémů s automobilovou dopravou, ale generely dopravy automaticky počítají s tím, že dominantní dopravou je vždy IAD a počítají s růstem automobilizace a intenzit na našich komunikacích (dle předpokladů ŘSD). Oba dva dokumenty si tak protiřečí. Naše návrhy tak nebudou počítat s dalším nárůstem, mimo scénáře, kdy se s touto variantou přímo počítá. Chceme tak jasně rozlišit a definovat, že pokles IAS ve městě je možný, ale je třeba mu jít skutečně naproti.

Naše forma zpracování PUMMO bude postavena na odlišných principech, než byly doposud zpracovány PUMM. Nesouhlasíme s tezí, že PUMM je vlastně jen generel dopravy, doplněný o projednání s veřejností a o tzv. měkké nástroje. Naopak naše pojetí zpracování PUMMO bude položeno na základní myšlence PUMM, tedy na hledání řešení, jak nově koncipovat dopravu a mobilitu v Olomouci, které stojí na potřebách člověka.

V tomto kontextu, nad rámec západoevropské filosofie zpracování PUMM navrhujeme, aby v Olomouci byla stanovena hned na začátku zpracování PUMMO tzv. **SUPER VIZE – Města s dobrou adresou a VIZE 25**. Tato SUPER VIZI se bude jako nit prolínat celým procesem zpracováním PUMMO. Jedná se o jinou vizi, která bude definována v rámci samotného procesu zpracování PUMMO. Ta bude odpovídat olomouckým specifikám a projednána s veřejností. Naopak tato SUPER VIZE určuje základní směr, který určuje charakteristiku dokumentu PUMMO v českém prostředí. Je třeba jen připomenout, že právě vize „Města s dobrou adresou“ byla poprvé definována na olomoucké konferenci ve dnech 29. - 30. 4. 2015.

Tato SUPER VIZE chce nabídnout všem obyvatelům města Olomouce možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy. S rostoucí populací a přibývajícím pracovními místy velmi sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. I hlavní problémy v Olomouci spočívají také v dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se lidé přepravují po městě, značně ovlivňuje kvalitu života ve městě. Proto nabízíme novou vizi budoucího uspořádání mobility. Dopravu chceme řešit v souvislosti s kvalitou života jako takovou. „Dobrá adresa“ má symbolizovat adresu, na které bydlí lidé. Na dopravní řešení se nelze dívat jen z inženýrského pohledu, ale i z pohledu člověka, nakolik dopravní infrastruktura ovlivňuje životní styl a životy lidí. V takovém kontextu se doprava a městská mobilita týká řady oblastí lidského života:

- **Každodenní život.** Dobré město nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
- **Setkávání.** Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života a dobré město má být ideálním místem právě pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se prostor, kde můžeme pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme.
- **Bezpečnost.** Lidé z města, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.

- **Městský prostor.** Dobré město je místem pro relaxaci a estetické zážitky, a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
- **Zdravé město.** Dobré město je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
- **Vysoká dostupnost.** V dobrém městě vždy existuje dopravní prostředek, jímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce dobrého města vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
- **Trvale udržitelná infrastruktura.** V dobrém městě je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalitou městského prostoru, obecnou dostupností či kvalitou života.

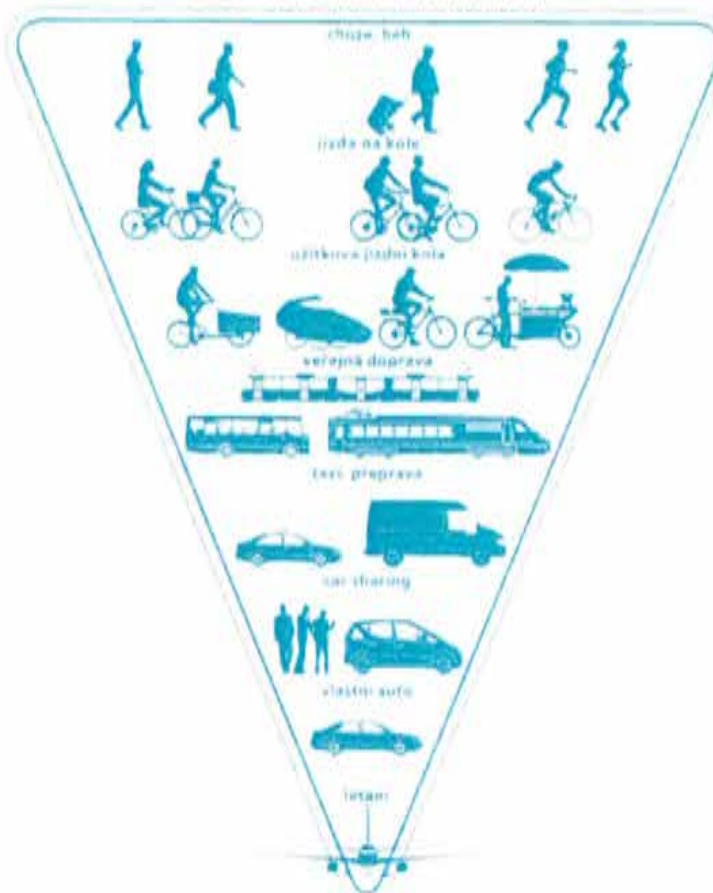
Cíl či vizi v dopravě lze vyjádřit také pomocí VIZE 25, která představuje podporu rozvoje městské mobility jakožto systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Jedná se o systém městské mobility, který věnuje spravedlivou **pozornost** všem složkám dopravy, tedy individuální automobilové, cyklistické, veřejné a pěší dopravě (tj. 4 x 25% pozornost). Konkrétním cílem je, aby celkový podíl udržitelné dopravy na dělbě přepravní práce dosáhl výše 75%, kde udržitelnou dopravou rozumíme pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. Vize 25 má ovlivňovat všechny budoucí koncepční a strategické dokumenty města. Z tohoto důvodu by odborné dokumenty již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně, neboť pouze takový přístup zabrání preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny druhy dopravy.

Je třeba zdůraznit, že VIZE25 je jen vizí, která má marketingový potenciál, stejně jako v otázkách bezpečnosti VIZE0. Cílem této VIZE25 je, aby se obyvatelé města Olomouce Lidé mohly přemisťovat různými způsoby, které lze kombinovat dle aktuálních potřeb. Někdy je neefektivnější doprava na kole, jindy tramvají, autobusem, autem nebo jednoduše pěšky. Vize budoucí mobility (nikoliv dopravy) vychází z předpokladu, že snadné střídání různých dopravních prostředků bude pro obyvatele přitažlivé. Vždy by měla existovat možnost zvolit si dopravní prostředek nebo jejich kombinaci, která umožní co nejpřímější a nejrychlejší cestu z bodu A do bodu B, aniž by utrpěla kvalita městského prostoru a života.

Ať už si obyvatel města Olomouce zvolí jakýkoliv způsob dopravy, zásadní roli hraje dostupnost, která by se v Olomouci měla stát klíčovým termínem. Dostupnost znamená takové uspořádání území, které lidem umožňuje dostat se snadno z jedné lokality do druhé, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Město Olomouc by mělo nabídnout vysokou míru dostupnosti, která je dána i tím, že chůze, jízda na kole a využívání veřejné dopravy je jednoduché, bezpečné a atraktivní.

Vizi budoucí mobility města Olomouce dobře ukazuje dopravní pyramida (*viz obr. 1*), kterou pro olomoucké středoškoly poprvé představil zástupce dánského velvyslanectví dne 25.11.2014 na Církevním gymnáziu v Olomouci. Cílem VIZE26 bude upozornit, aby obyvatelé města Olomouce při každodenním cestování měli využívat většinu dopravních prostředků z horní části pyramidy a jen minimum ze spodní.

DOPRAVNÍ PYRAMIDA



Obr. 1: Dopravní pyramida

2. Základem bude Komunikační strategie

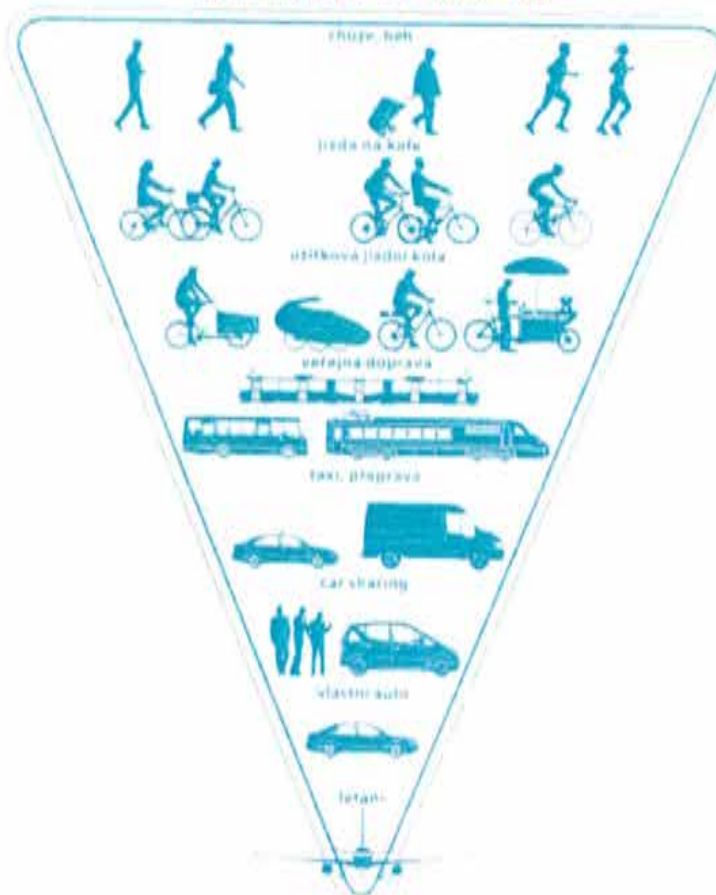
I když bude plně respektováno zadání, kdy samotný PUMMO bude mít tři části (analytickou, návrhovou a komunikační část), tak přeci jen Komunikační strategie bude fungovat na jakési „zastřešující bázi“. Jejím základem, či pilířem bude právě výše uvedená SUPER VIZE, která bude průběžně ovlivňovat všechny výstupy jak analytické, tak návrhové části.

Komunikační strategie je nyní většinou spojena jen s veřejným projednáním, případně s využitím nejrůznějších komunikačních kanálů mezi představiteli obce (pořizovatelem) a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení PUMMO zasáhnout, včetně způsobu vypořádání a zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností či dotazů).

Pokud má být ale Komunikační strategie založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě, tak důraz z naší strany nebude kladen pouze na jednosměrnou komunikaci města směrem k veřejnosti, ale zejména na obousměrnou komunikaci, kdy se veřejnost a další klíčoví aktéři zamyslí nad budoucností města společně s jeho představiteli.

Pokud se má veřejnost angažovat, potřebuje mít k dispozici relevantní informace a je třeba ji seznamovat průběžně s moderními principy plánování a tím předcházet budoucím problémům s vypořádáním připomínek v návrhové části.

DOPRAVNÍ PYRAMIDA



Obr. 1: Dopravní pyramida

2. Základem bude Komunikační strategie

I když bude plně respektováno zadání, kdy samotný PUMMO bude mít tři části (analytickou, návrhovou a komunikační část), tak přeci jen Komunikační strategie bude fungovat na jakési „zastřešující bázi“. Jejím základem, či pilířem bude právě výše uvedená SUPER VIZE, která bude průběžně ovlivňovat všechny výstupy jak analytické, tak návrhové části.

Komunikační strategie je nyní většinou spojena jen s veřejným projednáním, případně s využitím nejrozličnějších komunikačních kanálů mezi představiteli obce (pořizovatelem) a ostatními aktéry, kteří mohou do průběhu pořízení PUMMO zasáhnout, včetně způsobu vypořádání a zpracování získaných informací (názorů, podnětů, připomínek, stížností či dotazů).

Pokud má být ale Komunikační strategie založena na snaze otevřít strategické plánování veřejnosti a dalším aktérům ve městě, tak důraz z naší strany nebude kladen pouze na jednosměrnou komunikaci města směrem k veřejnosti, ale zejména na obousměrnou komunikaci, kdy se veřejnost a další klíčoví aktéři zamyslí nad budoucností města společně s jeho představiteli.

Pokud se má veřejnost angažovat, potřebuje mít k dispozici relevantní informace a je třeba ji seznamovat průběžně s moderními principy plánování a tím předcházet budoucím problémům s vypořádáním připomínek v návrhové části.

Kromě požadovaných výstupů Komunikační strategie proběhne i sada vzdělávacích přednášek o managementu parkování, o územním plánování, o veřejném uličním prostoru, o cyklistické a pěší dopravě, o životním stylu, o kampaních apod. Úkolem naší Komunikační strategie bude dále průběžně interpretovat výstupy z analytické části, které nebudou jen „směsí čísel, dat a vět, které nikdo nečte“, ale živými výstupy, které zaujmou olomouckou veřejnost. Teprve až ve třetí fázi přijde na řadu již standardní veřejné projednání, které se týká konkrétních návrhů.

Obrovskou výhodou Komunikační strategie bude, že bude navržena a realizována v souběhu s komunikačním projektem „Namixujme to společně, které město podalo na SFŽP a je velká pravděpodobnost, že tento projekt projde. Proto v rámci našeho návrhu je navržen jen omezený rozpočet na web a propagační materiály, které by měly být realizovány právě v rámci tohoto projektu. Komunikační strategie tak oba projekty propojí do jednoho, aby olomoucká veřejnost se mohla lépe orientovat v dané problematice.

V harmonogramu realizace Komunikační strategie rozlišujeme dvě etapy:

- a) Sestavení Komunikační strategie pro projednání PUMMO bude sestaveno během první tři měsíců
- b) Celý zbývající období bude zaměřeno na sestavení komunikační strategie pro životní cyklus PUMMO. V tomto cyklu se započítává i průběžné informování veřejnosti a zástupců města o výstupech zpracování PUMMO a zapracování průběžných názorů ze strany veřejnosti, které budou zohledněny ve finální verzi – viz výše.

V příloze 1 je popsána Komunikační strategie, která bude naplněna dle zadání

Poznámka – obě dvě kapitoly automaticky počítají s tím, že jsou naplněny Základní požadavky ze zadání, tj. kapitola 2. a její částí 2.1. Důvody pořízení; 2.2. Řešené území; 2.3. Návrhové období; 2.4. Hlavní cíle.

Zodpovědnost za realizaci Komunikační strategie:

3. Postup zpracování a způsob projednání PUMMO (volné pokračování kapitoly 2.)

Tato kapitola plně koresponduje se zadáním. Je ale třeba zdůraznit, že právě tato kapitola je zahrnuta pod Komunikační strategii (viz kapitola 2). Ta opravdu nemůže být zaměřena jen na širokou veřejnost, ale i na odbornou a na politickou reprezentaci města.

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

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

V tomto kontextu bude hlavní roli hrát

který má výbornou znalost místního prostředí.

Jak už uvádí kapitola 2., zpracování PUMMO založeno na komunikační strategii s veřejností, včetně veřejných projednání v předem definovaných dílčích stupních zpracování.

Členění pracovních skupin bude následující:

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

(zodpovědnost pro tuto oblast bude mít na starosti)

Postup zpracování a projednání PUMMO bude rozdělen na následující fáze:

- vstupní výrobní výbor a předání podkladů (zodpovědnost:
- vypracování komunikační strategie pro část zpracování PUMMO (zodpovědnost:
- vypracování analytické části (zodpovědnost:
- projednání analytické části s odbornými skupinami, s příslušnými orgány (zodpovědnost:
- prezentace výsledků analytické části veřejnosti (zodpovědnost:
- vypracování scénářů návrhové části (zodpovědnost:
- projednání navržených scénářů s odbornými skupinami, s příslušnými orgány a veřejností (zodpovědnost:
- výběr nejvhodnějšího scénáře a vypracování Akčního plánu PUMMO (zodpovědnost:
- vypracování komunikační strategie pro návrhové období PUMMO (zodpovědnost:
- prezentace vybraného scénáře a Akčního plánu PUMMO (zodpovědnost:
- schválení PUMMO politickou reprezentací města

Pravidelné výrobní výbory budou probíhat v místě pořizovatele minimálně 1x měsíčně (zodpovědnost Lazor)

Součástí PUMMO bude již od samého počátku dle požadavku Směrnice EU č. 2001/42 procedura SEA. Bude se jednat o průběžný proces běžící paralelně s přípravou a pořízením PUMMO. Environmentální zpráva bude odrážet požadavky Přílohy I. Směrnice o EIA a národní legislativy. Výsledky SEA a názory vyjádřené v průběhu konzultačního období musí být zohledněny v závěrečné verzi PUMMO a také v rozhodnutí o schválení PUMMO.

(zodpovědnost

4. Komentáře k postupu prací na analytické části

Úvodní poznámka:

Tato kapitola stručně shrnuje požadavky na zadání na vypracování analytické části, přiřazuje zodpovědnosti k jednotlivým částem a k některým bodům zadání jsou doplněny poznámky

k metodice zpracování PUMMO. Celé zadání analytické části je uvedeno v příloze 2 tohoto dokumentu.

Text:

Plán udržitelné městské mobility bude poskytovat komplexní přehled současné situace a prostřednictvím „auditů výkonnosti městské mobility“ určí počáteční úroveň, vůči níž bude možné v budoucnu měřit pokrok. Tato analýza bude zahrnovat přehled institucionálního uspořádání, procesu plánování a prováděcích mechanismů.

Budou nalezeny vhodné ukazatele, které budou popisovat současný stav městského dopravního systému ze všech relevantních politických hledisek. K některým uvádíme tyto komentáře:

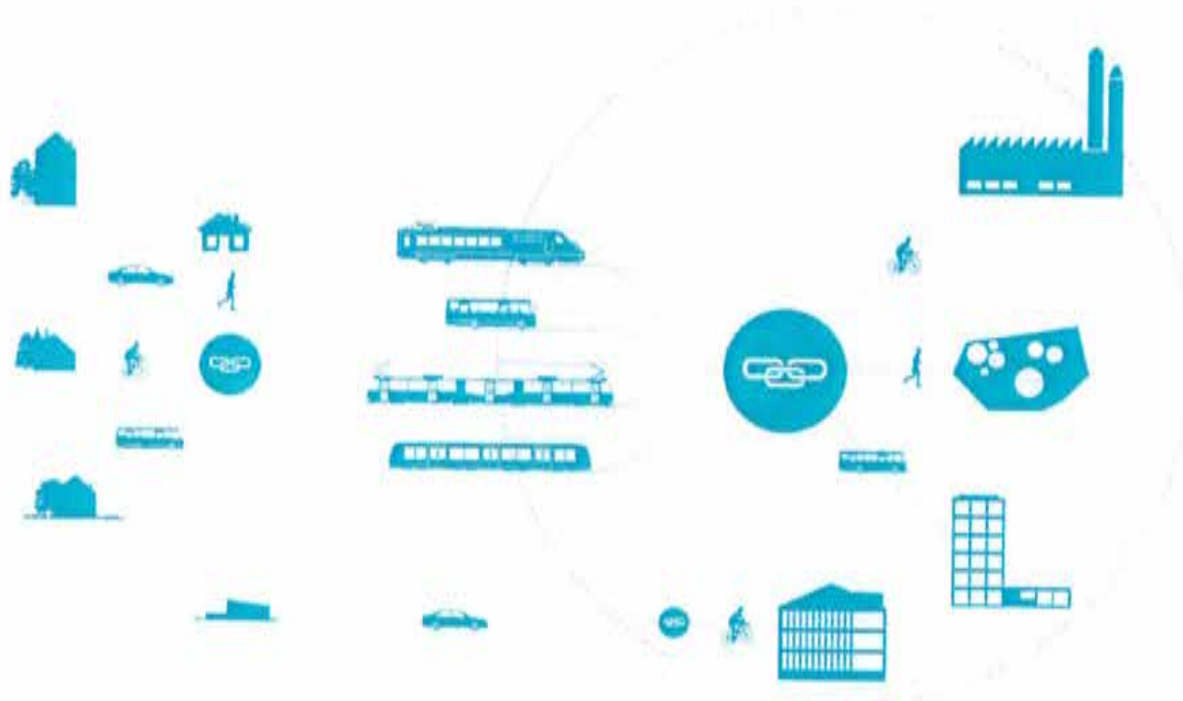
- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury;

V Olomouci chceme navrhnout především taková opatření, která s dostupnými finančními prostředky co nejvíce zefektivní městskou dopravu. Jak toho dosáhnout? Peníze by měly směřovat na vybudování efektivní infrastruktury, v jejímž rámci se bude přepravovat co největší počet osob za co nejnižší možné náklady.

Komplexní problémy dopravního systému chceme řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou právě ideální i pro město Olomouc.

Budeme vycházet z principů moderního plánování, které vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V našem pojetí dopravního plánování tedy nebude kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy, které jsou vzájemně propojené

Dále budeme chtít upozornit na fakt, že dopravní problémy vznikají často i daleko za hranicemi města Olomouce. Když špatně funguje veřejná doprava a není-li propojena s cyklistickou dopravou, tak lidé budou dojíždět za prací do měst auty. Proto je třeba uvažovat v kontextu širšího území, než jen v rámci katastrálního území města Olomouce. Budeme tedy i pracovat s výstupy plánování ITI Olomoucké aglomerace.



Obr. 2: Princip intermodality – komplexní řešení dopravy

- územního a hospodářského rozvoje;

Tento bod bude spojen s **Územním plánem**. Vzhledem k tomu, že územní plán výrazným způsobem ovlivňuje mobilitu občanů, proto i analýza by měla řešit otázku návaznosti, či vazby SUMPu na územní plán, nebo na územní politiku ve vztahu k dopravním řešením, veřejná doprava v území, atd. Zejména je třeba posoudit, zda územní plán vede k menším nárokům aglomerace na dopravu a to rozvíjením principu „města krátkých vzdáleností“. Jedná se o nejúčinnější postup, jak dosáhnout snížení nároků na dopravní systém a naplnění ostatních cílů. Zásadní je nastartování procesu vedoucího nakonec k menším nárokům na dopravu v celé aglomeraci, tedy včetně příměstské oblasti. Dále je třeba posoudit, zda řešení dopravních staveb se soustřeďují na vytvoření dopravní kapacity pro předpokládaný růst intenzity provozu anebo primárním cílem v oblastech přetížených dopravou má být zlepšení životního prostředí (jak ve smyslu zdravotním, tak ve smyslu kvality života), kdy řešení „dopravy“ jako takové je až druhotným cílem.

- bezpečnosti;

Bezpečnost by měla být popsána hlavně v kontextu řešení mobility. Je třeba spojit zvyšování bezpečnosti s možnými změnami v celkové dělbě přepravní práce, které chceme ovlivnit právě SUMP (platí známá úměra - čím více cyklistů a chodců a méně IAD v ulicích, tím je jím zajištěna větší bezpečnost). Bezpečnost je dále potřeba posoudit z pohledu uličních profilů, které jsou dnes uzpůsobené přednostně dopravní funkci ulice, zpravidla s prioritou automobilové dopravy, která v ulicích dostává největší prostor. Dokonce i preference veřejné dopravy není obvykle aplikována tam, kde by způsobila omezení automobilů. Hlavní ulice potřebují upravit do podoby, které by zvýšily atraktivitu pro pobyt, chůzi a cyklodopravu. To stejné platí o vedlejších ulicích zahlcenými parkujícími auty, s negativními důsledky na bezpečnost při přecházení a komfort bezmotorových uživatelů obecně. V primárně rezidenčních ulicích je pro posílení pobytových funkcí a pocitu bezpečí při chůzi či pohybu na kole na kratší vzdálenosti žádoucí realizovat plošné dopravní zklidňování (zóny 30 km/h) včetně odpovídajících stavebních úprav.

- energetiky;

Tato kapitola se zaměří na zdůraznění energetické náročnosti v dopravě. Výstupy budou použity v rámci Komunikační strategie.

- životního prostředí;

Výstupy této kapitoly budou značně použity při Komunikační strategii (imisi zátížení města škodlivinami emitovanými dopravou (NO₂, PM₁₀, benzen, benzo (a) pyren, Nox, CO₂, CO)

- sociálního začlenění a genderové rovnosti;
- zdravotnictví;
- vzdělávání atd.

V PUMMO budou v rámci řešené oblasti zjištěna problémová místa, v nichž je výkonnost dopravního systému z jakéhokoli výše uvedeného politického hlediska obzvláště špatná.

Požadovaný obsah bude vycházet z požadavků zadání, jenž bude obsahovat:

- Inventarizaci všech dostupných relevantních podkladů a vyhodnocení jejich využitelnosti, včetně mapových podkladů - bude realizováno dle zadání (zodpovědnost
- Identifikování klíčových partnerů - bude realizováno dle zadání (zodpovědnost
- Dopravní průzkumy
 - 1) IAD, MHD Cyklistická a pěší doprava - - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno)
 - Poznámka 1: pokud plánujeme podle principů SUMP, tak je třeba výsledným hodnotám rozumět jako výchozím s tím, že se předpokládá (což má korespondovat s cíli SUMP), že intenzity IAD budou klesat a naopak MHD Cyklistická a pěší doprava bude růst- Tento fakt je pak brát v potaz v rámci návrhové části. Takto je třeba interpretovat data i v rámci Komunikační strategie.
 - Poznámka 2: Výstupy z IAD budou interpretovány v rámci Komunikační strategie prostřednictvím těchto otázek: 1) jaký je tranzit územím, 2) kolik je vnitřní dopravy, 3) Olomouc jako cílová destinace, 4) kolik cest je realizováno mezi řešeným územím a jeho vnějším územím.
 - 2) Statická doprava - - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno) 1) průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst a 2) oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí
 - Poznámka 1: Čeho se vyvarujeme? Často je kladen velký důraz na parkování vozidel s cílem navýšit počet parkovacích míst, což je v rozporu s obecnými cíli SUMP. V dotazníkovém šetření je nutné vyhnout se otázce: „chybí vám parkování v centru města?“. V takovém případě je velmi pravděpodobné, že většina odpoví, že ANO. V návrhové části bude prověřeno využití informačních technologií, tzv. chytrého parkování, které má pomoci řešit parkování ve městě.:
 - Poznámka 2: Je třeba důsledně rozlišovat parkování v centru mezi parkováním rezidentů a krátkodobým a dlouhodobým parkováním lidí nežijících v dané oblasti. Následná opatření by měla být zaměřena právě na dlouhodobé parkování
 - 3) Průzkum dopravního chování Bude realizováno dle zadání – zodpovědnost Skládána: 1) příprava a realizace průzkumu, 2) přepisování a kódování dat. Rozsah bude dle zadání. Poznámka“:
 - Na tento průzkum bude kladen velký důraz. Vždyť právě **dělbá přepravní práce by měla být jedním z klíčů pochopení dosažení cílů SUMP**. Pokud chceme naplnit cíl a měnit dopravní chování, pak musíme nejprve porozumět číslům, které jsou spojené s dělbou přepravní práce.
 - Při výstupech se vyvarujeme obecnému zprůměrování dat o dělbě přepravní práce. Je třeba ji rozdělit dle vzdálenosti. Do 3 km, resp. 5 km pak je obecně považována za ideální vzdálenost, kterou lze pokrýt pěší, cyklistickou a veřejnou dopravou. Data z průzkumu mohou pak ukázat překvapující fakt, že pro místní obyvatele je neatraktivní jízda IAD na

- krátké vzdálenosti. Pro koho by se pak stavěly další silnice a budovaly další parkovací místa v centru?
- Při průzkumu budou zastoupeny všechny skupiny obyvatel. Důraz bude dán na zranitelné účastníky dopravy (děti, starší osoby, chodci, cyklisti), nakolik jejich potřeby jsou odlišné od těch „běžné“ populace. Standard by následně měl být stanoven na podkladě těch skupin, které mají potřeby největší. Sestavení souboru náhodným výběrem.
 - Vyhodnocení modelových výpočtů imisí a hlukových zátěží - Bude realizováno dle zadání: 1) Modelové výpočty imisní zátěže, 2) Modelové výpočty hlukové zátěže
 - Poznámka – výstupy budou maximálně využity v rámci Komunikační strategie
 - Souhrnná analýza výchozího stavu, oblasti monitoringu, sledované indikátory (rámcová obsahová rekapitulace)
 - Charakteristika poptávky po mobilitě. - bude realizováno dle zadání (zodpovědnost část životní prostředí, demografie)
 - Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno)
 - Doprava v klidu (statická doprava) - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno, spolupráce)
 - Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK) - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost dostál)
 - Cyklistická doprava - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost)
 - Pěší doprava - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno)
 - Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno)
 - Letecká doprava (z hlediska letiště Neředín a vazeb na mezinárodní letiště v regionu) - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno)
 - Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost DHV Brno a spolupráce)
 - Vyhodnocení vlivu na životní prostředí - Bude realizováno dle zadání (zodpovědnost

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

Zodpovědnost za kompletaci dokumentů bude mít na starosti

5. Komentáře k postupu prací na návrhové části

Úvodní poznámka:

Tato kapitola stručně shrnuje požadavky na zadání na vypracování analytické části, přiřazuje zodpovědnosti k jednotlivým částem a k některým bodům zadání jsou doplněny poznámky k metodice zpracování PUMMO. Celé zadání analytické části je uvedeno v příloze 2 tohoto dokumentu.

Text:

To co je nezpochybnitelné a co také koresponduje obecně s cíli SUMP je uvedeno v zadání pro PUMMO: „ Plán udržitelné městské mobility bude určovat konkrétní výkonnostní cíle, tzv. dílčí cíle, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci v Olomouci a jejím okolí, jež vyplynula z analýzy stavu, a jsou rovněž ambiciózní, pokud jde o obecné cíle plánu udržitelné městské mobility. V plánu udržitelné městské mobility budou uvedeny měřitelné cílové hodnoty, které jsou založeny na realistickém zhodnocení počáteční úrovně a dostupných zdrojů. Tyto cílové hodnoty by měly odrážet dílčí cíle plánu udržitelné městské mobility. PUMMO bude podporovat vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň bude podněcovat přesun k udržitelnějším druhům dopravy. Plán bude navrhovat ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních ke zlepšení výkonu a nákladové výhodnosti s ohledem na deklarovaný záměr a specifické cíle.:

Problém je ten, že návrh konkrétních opatření vždy narazí, či je spojen s růzností zájmů a potřeb různých uživatelů, což vyvolává konflikty. Problém je v tom, že každý chce uplatnit svoje právo, svoji svobodu na veřejný prostor. Každý si ale tu svobodu vykládá jinak. Návrhová část PUMMO se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy bezpečnosti, parkování, tvorby veřejného prostoru s preferencí chůze a jízdy na kole a v neposlední řadě i otázku role veřejné dopravy v dnešní společnosti.



Pro odborníka není problém navrhnout řešení, které odpovídá evropským moderním trendům, ale co když je nikdo nebude v Olomouci chtít? A právě tady znovu nastupuje role Komunikační strategie. Nejde o to veřejně projednávat návrhy, ale diskutovat o nich v průběhu celého PUMMO. Principy řešení jsou přeci známá už nyní.

Témata, která se mají řešit budou tedy spojena se SUPERVIZÍ (viz. kapitola 1 - Úvod) a navazovat na obecné teze analytické části (viz kapitola 4). Dle zadání budou řešena tato témata, která ale budou rozdělena do tří kategorií:

- Veřejná doprava: Bezmotorová doprava: Intermodalita: Bezpečnost silničního provozu: Silniční doprava (včetně statické): Inteligentní dopravní systémy:.
- Městská logistika: navazuje na téma silniční dopravy
- Řízení mobility: téma, které bude rozvedeno i v rámci Komunikační strategie, neboť se hodně pracuje s lidským činitelem.

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadů, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

Z hlediska časového bude návrh proveden pro krátkodobý horizont (do roku 2022), návrhové období do roku 2030 s výhledem územní rezervy do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit ve vazbě na právě zahájené nové dotační období.

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

Na co si dáme pozor při zpracování návrhové části?

Chceme představit návrh komplexního řešení, který není založen jen na jednotlivých druzích dopravních prostředcích, ale snaží se dívat na ulici, veřejný prostor jako celek, Problémy s dopravou se nevyřeší konvenčními postupy, nýbrž se nadále prohloubí a rezignuje se tak na jiné strategické cíle (atraktivita města, veřejných prostor). Jelikož má být vypracovaný Akční plán, pak bude spojen s návrhem konkrétních priorit, cílů a opatření (**návrh je uveden v příloze 3.1.**)

5.1. Scénáře a prognózy, otázka růstu IAD, otázka zklidňování a role uličního prostoru

Často se stává, že se automaticky počítá s růstem IAD na základě odhadů, či předpokladů ŘSD, pro které jsou zprávy o podpoře udržitelných forem dopravy ve městech zatím cizí. Proto je třeba vycházet i z jiných zdrojů. Například podle Zprávy o životním prostředí za rok 2014 (MŽP, 2015), Češi auta již nepoužívají auta tak jak dříve a další vývoj růstu IAD se dá těžko odhadovat. Navíc právě zde je potřeba vycházet ze SUPERVIZE, která hovoří o snižování IAD.

Nultý scénář, či scénář, který počítá s růstem IAD by tedy měly být chápány jako „hrozba“ toho, kam až to s dopravou může dojít. Opět se tak jedná o vhodné téma pro Komunikační strategii.

V důsledku případného snižování IAD se může i snížit intenzita na křižovatkách, na kterých se předpokládá, že budou slabými místy na síti sběrného skeletu bez dostavby dalších komunikací.

Pokud je navržen základní komunikační systém se zařazením výhledových staveb, který se především opírá o výstavbu, či přeložky nových státních a krajských komunikací, tak právě v návrhové části bude zdůrazněno, že v oblasti IAD je nezbytná změna náhledu na základní „preambule“ přístupu k tvorbě sítí pozemních komunikací. Řešením ani cílem není omezovat další rozvoj (včetně výstavby nových kapacitních komunikací), nicméně nové a modernizované komunikace již nemají sloužit ke zvyšování nabídky (a stimulaci poptávky) po individuální dopravě, nýbrž především k odvádění individuální dopravy mimo choulostivé území. Zde není cílem nová nabídka, ale spíše ochrana obyvatel před vysokou emisní a hlukovou zátěží z dopravy (snížení podílu tranzitní dopravy v sídle). Ruku v ruce s tímto procesem musí jít humanizace pozemních komunikací, hlavně intenzivní proces zklidňování dopravy na stávajících průtazích tak, aby nadbytečné dopravní (zpevněné) plochy byly eliminovány ve prospěch zeleně, městského mobiliáře, společenské funkce města a podpoře pěší a cyklistické mobility. V podmínkách města Olomouce zmíněný proces znamená především snahu o soustředění dopravních zátěží na hlavní místní komunikace ve prospěch razantního zklidnění celé sítě obslužných komunikací (citlivé oblasti s převládajícím bydlením), zpravidla formou zón 30, v některých případech i obytných zón.

Je nutné proto upozornit na fakt, že s každou dokončenou stavbou se zvyšuje atraktivita IAD, roste tendence k vyšším intenzitám provozu, potažmo úbytku kapacitní rezervy, což má neblahý vliv na

veřejnou dopravu závislou na veřejných pozemních komunikacích. Stavby pro IAD mají být motivovány zejména snahou zlepšovat životní prostředí (odvádět dopravu z citlivých částí souměstí), nikoli zvyšovat kapacitu a tím i stimulovat poptávku.

Dále budeme pracovat s faktem management rychlosti (rychlost je významným kritériem šetrnosti IAD – má vliv na hluk, emise, kapacitu, možnost přecházení a hlavně bezpečnost).

Do tohoto rámce budeme navrhnout požadavek plošného zklidňování dopravy, resp. celoplošné zavedení konceptu 50/30 (tj. přísná diferenciací sítě na hlavní místní komunikace s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h a obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km/h – tzv. zóny 30). Na obou kategoriích komunikací uplatňovat principy zklidňování dopravy adekvátním způsobem tak, aby byla dosažena „humanizace prostoru pozemní komunikace“. Mezi kritérii je i optimalizace šířek jízdních pruhů, vyhýbání se nadměrným šířkám (v praxi zpravidla 3,00 – 3,25 metrů, ne více).

Uskutečňování cílů PUMMO se neobejde bez promyšlené aplikace výše uvedených nástrojů. Současná doba je ve znamení velkého přehodnocování priorit dopravní politiky všeobecně i na evropské úrovni (viz též Bílá kniha).

Z výše uvedeného plyne, že budeme chtít věnovat velkou pozornost zklidnění dopravy. Návrh zklidnění dopravy bude konkrétně uvádět, jaké a kde budou provedeny zklidňující prvky.

1. ZÓNA 30 - omezení rychlosti na 30 km/h je levným a populárním způsobem, jak zvýšit bezpečnost dopravy. Tento rychlostní limit vede k plynulejší dopravě a menším dopravním zácpám. Brzdné dráhy aut jsou kratší a tak se pěší a cyklisté mohou pohybovat beze strachu. Pouhé snížení rychlosti však nestačí a řešení je zpravidla nutné doplnit o další vhodné prvky (vjezdová opatření, plošná přednost zprava, zvýšené křižovatky apod.).

2. OBYTNÉ ZÓNY - v obytných oblastech, kde je intenzita dopravy velmi nízká, je dobrou možností pro zvýšení kvality života zavádění tzv. obytných zón. Hlavní myšlenkou obytné zóny je odstranění tradičního dělení uličního prostoru na vozovku a chodník, resp. vytvoření plochy v jedné úrovni, kterou mohou v celé šířce používat lidé k pobytu, chůzi, děti k hrám atd. Možnost průjezdu automobilu malou rychlostí přitom zůstává zachována. Zkušenost ukazuje, že dobře zpracované obytné zóny mohou velmi pomoci vylepšit životní podmínky obyvatel, zatraktivnit veřejné prostranství a dokonce zhodnotit příležitosti nemovitosti.

3. Návrh na rozšíření PĚŠÍ ZÓNY

4. ZKLIDŇOVÁNÍ - opatření pro lokální zklidnění provozu jsou zpravidla používána v rámci zklidněných zón, ale také mohou být aplikována samostatně anebo jako součást liniového zklidňování vybrané komunikace. Nejčastější možnosti: (1) Zpomalovací prahy a polštáře; (2) Vychýlení ze směru jízdy; (3) Zúžení komunikace; (4) Hrdla.

Nesmíme ale zapomenout na fakt, že návrh uličního prostoru je **výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit**. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého uličního prostoru a jde o "produkt nakumulovaný v čase", který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Je nutné integrovat více různých zájmů a omezení do koncepce uličního prostoru. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Uliční prostor by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria, jako jsou:

- ekonomická životaschopnost obchodů umístěných podél ulice;
- fyzický komfort obyvatel v okolí (zejména hladina hluku a znečištění);
- bezpečnost dětí, které jdou do školy pěšky nebo si hrají na chodníku;

- pohodlí starších osob nebo osob s omezenou mobilitou při pohybu ulicí a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je tvorba uličního prostoru procesem, protože projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci, a zároveň by měl zohlednit další kritéria ze souvisejících oborů.

Ulice by měla nabídnout možnost pohodlného užívání všem uživatelům, ať už jdou po ulici pěšky, jedou na kole nebo v autě, sedí a pozorují, jedí, mluví atd. Současně by se ulice měla přizpůsobit místním daným podmínkám a integrovat všechny způsoby dopravy, které si uživatelé přejí používat.

Nicméně bez ohledu na to, jak je prostor ulice kvalitně zkoncipován, nemůže determinovat volbu dopravního prostředku lidí. Může zvýšit atraktivitu určitého způsobu dopravy, může uživatelům pomoci objevit, jaké jsou přínosy prostoru městských ulic, ať už v nich provádíme aktivity nutné (např. přemísťujeme se z bodu A do bodu B), nebo společenské či volnočasové (např. stravujeme se ve venkovních zahrádkách restaurací, bavíme se ve skupině, sedíme a povídáme si na lavičce atd.), ale design samotný nesmí určovat naši dopravní volbu. Dále také musí být v souladu s jinými obory, jako jsou územní plánování, mobilita, kampaně na podporu udržitelné dopravy, omezený přístup vozidel, management parkování apod.

A právě tato témata budou obsahem Komunikační strategie.

5.2. Téma veřejné dopravy

V rámci komunikační strategie bude připomenuto pro návrhovou část:

- MHD na krátké vzdálenosti (do 5 km) nemá brát podíl pěším a cyklistům, ale IAD. Pěším a cyklistům může nabídnout vhodnou variantu při nepříznivém počasí
- Hlavní potenciál je využití VHD od 3 km, kdy výrazně roste počet používání IAD
- Pamatovat na fakt, že mnoho cest IAD se realizuje mezi řešeným územím a jeho vnějším územím. Proto bude zdůrazněna spolupráce s krajem. Je třeba zvážit, zda finance do silniční infrastruktury by neměly být alespoň částečně směřovány do železniční dopravy, případně alespoň informovat o chystaných záměrech (zkvalitnění vozového parku, pravidelné takty, posílání významu terminálů i na menších zastávkách a hlavně popis budoucího odbavovacího systému). Neboli nejde jen o řešení MHD v Olomouci, ale především řešení intermodalitu, tedy propojení jednotlivých druhů dopravy v širším území, aneb jak omezit, aby lidé nepřijížděli do Olomouce auty, ale veřejnou dopravou.
- Podpora VHD/MHD musí jít ruku v ruce s parkovací politikou města Olomouce.

V tomto kontextu je cílem PUMMO rozvoj veřejné dopravy, která by napomohla odlehčit komunikacím vytíženým automobily. To ale vyžaduje nutnost takových zásahů do infrastruktury veřejné dopravy, aby bylo pro ekonomicky aktivní obyvatelstvo užitečnější využívat právě tento druh dopravy. Zajištěním každodenních přepravních potřeb určitého počtu obyvatel hromadnými dopravními prostředky povede k uvolnění dopravy jako takové, včetně výrazného dopadu na životní prostředí.

Aby mohla být veřejná doprava konkurenceschopná (tzn. více preferovaná v dojíždění za prací či do školy), je nutné neustále zvyšovat kvalitu i rozsah nabídky. Účelem tohoto opatření bude tedy zvýšit využívání veřejné dopravy zaváděním a rozvojem systémů městské a příměstské hromadné dopravy. Návrhy opatření budou zaměřeny především na zvýšení kvality nabídky, zlepšení dostupnosti území a snížení přestupů v síti VHD.

V rámci zpracování PUMMO bude také vznesen konkrétní požadavek na kraj, aby počítal s novým pohledem na veřejnou dopravu, kdy je kladen důraz na provázaný jízdní řád, jednotný tarif, jednoduchý přestup a na kombinaci: Vlák + Bus, Vlák + Taxi, Vlák + MHD, Bus + MHD. Důraz je pak

kladen na provázanost dopravy veřejné s dopravou individuální, kdy u každého nádraží a dopravních terminálů (nikoliv jen v souměsti, ale v daleko širším okolí) jsou parkoviště (P+R) a stojany na kola (B+R) a poplatek za parkování je součástí jízdného.



V každém případě PUMMO bude v oblasti podpory veřejné dopravy ctít tyto zásady:

1. **Dostupnost MHD.** Pěší dostupnost zastávky MHD by neměla v rezidenčních oblastech přesáhnout 340 metrů (5 min při rychlosti chůze 4 km/h), tj. maximální vzdálenost dvou sousedních zastávek je 600 až 700 metrů. Všechny prvky v systému MHD (vozidla, informační systém, zastávky, přístupové cesty na zastávky) musejí být bezbariérové, přístupné osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Veškeré rozvojové záměry musí být realizovány s ohledem na dostupnost zastávek systému MHD, prioritně ve vazbě na linky nosného systému.
2. Snížení závislosti MHD na dopravním prostoru pro silniční dopravy.
 - a. BUS – CYKLO – TAXI pruhy
 - b. Preference vozidel MHD na křižovatkách

Vzájemná vazba jednotlivých podsystémů veřejné dopravy. Koordinace jízdních řádů nosného systému a obslužných linek, zejména v mimošpičkovém období s prodlouženými intervaly mezi spoji (brzo ráno/večer, víkendy) – zaručené přestupní vazby s čekáním do 5 min.

5.3. Doprava v klidu

Politika a management parkování jsou klíčové oblasti pro městskou mobilitu a zvládnutí jejich negativních dopadů. Vzhledem k tomu, že počet majitelů aut neustále roste, bude růst i poptávka po parkovacích místech a celé souměstí bude muset tuto oblast řešit. Je třeba ale vytvořit takovou parkovací politiku, která si dokáže poradit s negativním vlivem automobilové dopravy v souměstí, a přitom podpořit podnikání a ekonomiku měst. Jde tedy především hledání rovnováhy.

Principy, které by mohly být uplatněné v rámci PUMMO:

- Příjmy s parkování mají sloužit jako zdroj pro investice do podpory jiných druhů dopravy (viz např. Amsterdam, kde necelých 40 % jde do provozu a investic do parkování, necelých 40 % do rozpočtu města a 23 % na investice do veřejné a cyklistické dopravy, a to platí i pro menší města). Jen tak lze dosáhnout cíle: udržitelné dopravy, potažmo udržitelného rozvoje města
- Žádné město směřující k udržitelnosti nekryje možnou potřebu nabídkou, ale naopak snižuje počet parkovacích míst a zpoplatňuje každou cestu vozidlem. Nabízet parkování bez zpoplatnění nikdy dopravní chování nezmění. Právě zaměstnanci jsou oproti návštěvníkům ti, kteří by měli být regulací dopravy v klidu primárně ovlivněni. Každý významnější zaměstnavatel, včetně města, by měl tak mít zpracován firemní plán mobility, který by město mělo koordinovat a jeho naplňování vyžadovat či k němu pozitivně motivovat.

- Udržitelnost jde naprosto proti zvyšování stupně automobilizace. Navíc trendy z Německa naznačují, že stále více mladých lidí nepotřebuje ke svému životu auto. To má vliv i na návrh počtu parkovacích míst.
- pokud město Olomouc podpoří výstavbou individuální dopravu, může být reálná další nárůst IAD. Nabídka alternativní dopravy musí být cenově i časově výhodnější, k čemuž lze nasadit vhodné prostorové i technologické nástroje. Také organizační nástroje, např. v podobě podpory práce z domu či vyhrazení co-working pracoviště by tomu napomohly. Kam vhodně v Olomouci umístit co-working by mělo vycházet z dopravního průzkumu sídlišť města Olomouce
- Nepodporovat jedno klasické řešení – neomezování poptávky a její infrastrukturní podporu.
- Výstavba hromadných garáží je posledním krokem, kdy všechna ostatní opatření nedosáhla potřebné úrovně řešení. Finanční model je ale nedosažitelný – při montovaných nadzemních stavbách lze dosáhnout ceny za 1 místo ve výši cca 125tis. Kč. Občas uváděná reprodukční cena 1000Kč/rok by znamenala splácení investice v 6 generacích (125 let). Soukromý investor by tak žádal nemalou kompenzaci od města. Problém vlastnictví vozidel by se tak přenesl na nemalý finanční nárok na město. Při stavbě objektů o 25-50 místech by se tak muselo jednat o velký počet staveb (viz zpracovateli identifikované potřeby odstavování vozidel pro UH, 673 míst = min. 14 objektů po 50 místech, tj. souhrnná investice $673 * 125k = 84\text{mil. Kč}$, respektive $739\text{míst} * 125k = 93\text{mil. Kč}$, viz níže), o jejichž prioritě výstavby by se vedly spory mezi rezidentními oblastmi. Další uváděné řešení výstavbou nových či rekonstrukcí stávajících obytných domů s patřičnou kapacitou je řádově dražším řešením, než samotné parkovací domy. Podobný návrh by mohl výrazně zatížit městský rozpočet.
- Budování objektů formou PPP projektů vyžaduje byznys plán s návratností investovaných projektů, což podněcuje myšlenku zpoplatnění stání v těchto objektech, nebo zpoplatnění vlastnění vozidla. Modelový příklad s poptávkou 917 místy při zpoplatnění vlastnění vozidla 1000Kč/vozidlo/rok tak znamená potenciál výběru prostředků 917tis. Kč/ročně (zde je nutné zohlednit např. ochotu obyvatel platit jiné poplatky; jedná se tak o maximální částku). Tato částka, ponížená o provozní náklady v řádu 150tis.Kč/ročně na hromadnou garáž o 50 místech, tj. 750tis. Kč tak pokrývá náklady na 6 míst (při montované konstrukci s náklady 125k na 1 parkovací místo). Návratnost prostředků je tak v řádu 9 let, kdy se 917 platících podílí na vytvoření 50 nových míst. Pokud by se například navrhlo 6 lokalit pro obdobné stavby, což náhle stává návratnost investice do úrovně vyšší než 50 let ($6 * 9\text{let}$), tj. významně více, než je samotná životnost konstruovaných staveb. Tímto rozbořením tak dokládáme, že podobně navrhované řešení je neekonomické a vyžadovali by významnou dotaci ze strany města. Proto je navrhovat nebudeme.
- Dávat si pozor, aby návrh neproměnil stávající ulice v Olomouci v deklarované parkoviště. Udržitelnost spočívá v atraktivním uličním prostoru, kde se lidé mohou volně a bezpečně pohybovat a kde je radost žít. Při standardních navrhovaných dopravně organizačních opatřeních dojde ke snížení atraktivity a odlivu obyvatel do suburbánních prostor, kde je přítomna příroda atp. Takové opatření způsobí avizovaný odliv obyvatel.

Fakta, která budeme zohledňovat v návrhové části. Existují čtyři základní typy parkování – míst, kde občan města nechá stát auto:

- Na ulici – jde o parkovací místo na veřejné komunikaci;
- Veřejné mimo prostor ulice – parkoviště, která nejsou na veřejné komunikaci, ale zaparkovat své auto na nich může každý, kdo splní určité podmínky (např. maximální doba stání, zaplacení poplatku atd.). Majitelem i provozovatelem parkoviště může být jak veřejný, tak soukromý sektor;
- Soukromé mimo prostor ulice, určené pro veřejnost – parkoviště, které má souvislost s konkrétní budovou nebo pozemkem, např. nákupním centrem, kancelářskou budovou atd. Teoreticky by toto parkoviště měly používat jen osoby, které budovu či pozemek využívají, a majitel by to měl kontrolovat.
- Soukromé rezidenční – parkování mimo ulice, které je vázáno na obytné domy nebo byty. Teoreticky by tato parkoviště měli využívat jen obyvatelé daných domů a bytů.

K politice veřejného parkování neodmyslitelně patří jisté napětí mezi třemi hlavními cíli, které město Olomouc má: rozvoj místní ekonomiky (zachování ekonomické životaschopnosti), zvyšování příjmů z poplatků za parkování a řízení poptávky po dopravě. Druhé dva cíle znamenají nutnost snižovat počet parkovacích míst a/nebo zavádět poplatky za jejich použití, zatímco v rámci prvního cíle se obvykle tvrdí, že je třeba vybudovat co největší možný počet parkovacích míst, aby se nestalo, že některá komerční aktivita nebo vnitřní investice související s automobilovou dopravou z oblasti zmizí. Ačkoliv optimální rovnováhy mezi těmito třemi cíli nelze vždy dosáhnout, je zřejmé, že pokud jeden z nich převáží na úkor ostatních, ocitne se celé město pod značným tlakem veřejnosti. Opět je to tedy úkol pro Komunikační strategii.

Základní zásady parkovací politiky PUMMO, které budeme chtít uplatňovat:

- je třeba snížit počet parkovacích míst přímo v ulicích, zejména v centru města a nahradit je stejným či nižším počtem parkovacích míst mimo ulice;
- parkoviště, která jsou v podobné vzdálenosti od centra města, by měla být zpoplatněna stejně;
- v centru podporovat jen velmi omezený počet parkovacích míst s vyššími poplatky

1. Veřejné parkování na ulici

Veškerá parkovací místa na ulici jsou veřejným majetkem a jejich používání je povoleno. Město Olomouc ale může určit, jaká omezení by měla platit v kterých ulicích, s ohledem na bezpečnost silničního provozu, plynulost dopravy, dostupnost veřejné dopravy, fungování místní ekonomiky, a také na potřeby místních obyvatel a zachování volného přístupu pro služby tísňového volání.

Rozsah, v jakém je neregulovaný prostor na ulici využíván pro účely parkování, je daný poptávkou v konkrétní oblasti a množstvím a dostupností parkovacích míst mimo ulice. Omezení je nutné ale zavádět, neboť poptávka převyšuje nabídku a parkování způsobuje problémy v oblasti bezpečnosti (např. omezení výhledu na křižovatkách).

Principem parkovací politiky města Olomouc by mohlo být zavádění přísnější, více omezující opatření v oblastech, které jsou blíže centru města, protože právě zde je poptávka po parkování největší. Je možné vycházet z těchto zásad:

- žádná možnost parkování v žádnou denní dobu v okolí ústí křižovatek, aby řidiči vozidel neměli nijak omezený výhled, aby přechody pro chodce byly volné a bezpečné.
- omezené parkování na hlavních ulicích v době dopravní špičky, pokud už dnes to není zakázáno
- omezené parkování na jedné straně úzké ulice, aby byl zajištěn obousměrný provoz, případně aby byl zajištěn provoz pro cyklisty v obou směrech
- časové limity pro parkování na ulicích, aby byl zajištěn obrat vozidel na parkovacích místech a lidé, kteří chtějí parkovat jen krátkou dobu (např. nakupující), tak mohli najít místo na zaparkování.
- omezené parkování v určitých místech, aby dodávky měly dostatek prostoru a mohly zajistit nakládání a vykládání zboží u obchodů, případně kanceláří podél ulice.
- parkování omezeno jen na místní obyvatele.

2. Veřejné parkování mimo ulice

Dle norem existuje povinnost vybudovat v rámci nových developerských projektů i určitý počet parkovacích míst pro uživatele těchto objektů. Kromě toho i samotné město Olomouc chce zajistit parkování mimo ulice měst pro veřejnost. Budování takových parkovacích míst je však velmi nákladné, kromě nákladů spojených s koupí pozemku je třeba počítat i s těmito položkami:

- povrchové úpravy, asfaltování, drenáže a osvětlení;
- prostor ve stavbě parkoviště (vícepodlažní parkoviště);
- podzemní parkoviště;
- náklady na údržbu a zabezpečení každého místa.

Výše poplatků za parkování bude stanoveno tak, aby bylo relativně dražší pro dojíždějící, kteří by parkovací místo blokovali dlouhodobě a zvyšovali tak přetíženost v době dopravní špičky, a levnější pro nakupující, kteří mají ve zvyku jezdit spíše mimo dopravní špičku.

Pokud padne rozhodnutí o vybudování parkovacích míst, která budou umístěna mimo ulice města, ale v blízkosti nebo přímo v centru města, pak by měly platit tyto zásady:

- místní samospráva má zásadní vliv na cenovou strukturu (a to i když parkoviště bude mít soukromého provozovatele);
- bude nastavena nižší cena za kratší stání a mnohem vyšší za delší stání na parkovišti;
- bude nastavena nižší cena, než je cena parkování na ulici, které se nachází v blízkosti;
- parkoviště bude vybudováno co nejbezpečnější a nejpříjemnější;
- při otevření nového parkoviště, jako kompenzaci bude snížen počet parkovacích míst v okolí, aby tento prostor mohl sloužit veřejné dopravě, cyklistům nebo chodcům.

Místní samospráva bude regulovat veškerá parkovací místa v ulicích města Olomouc, a rovněž parkovací místa, která patří k nebytovým prostorům ve městě, neboť během procesu udělování stavebního povolení může úřad stanovit, kolik parkovacích míst je třeba v rámci stavby vybudovat. Pokud však stavba i s parkováním již stojí, úřad nad ní kontrolu ztrácí. Jde o významný fakt, úřad v Olomouci by totiž mohl usilovat o získání kontroly i nad tímto typem parkovacích míst, aby mohl lépe regulovat dopravní špičku ve městě.

3. Park & Ride systém (autobusy a vlaky)

Občané města dojedou na přestupní terminál veřejné dopravy a budou pokračovat dále mimo Olomouc. Vhodné je v tomto případě podporovat současně i systém Bike&Ride, směřujících do centra města. Aby tento systém fungoval úspěšně, je nezbytné, aby:

- trasa veřejné dopravy byla rychlá, spolehlivá a linky jezdily často. Pokud je rychlejší než stejná cesta autem, a to včetně doby čekání na křižovatkách a zastávkách, může získat širší pole zákazníků než jen řidiče, kteří nemají k dispozici žádné (bezplatné) parkovací místo v centru města.
- náklady na použití systému byly nižší než náklady na benzín. V závislosti na cílové tržní skupině systému je žádoucí nastavit cenu za plně obsazené auto tak, že jeden člověk zaplatí stejný poplatek jako celá rodina v jednom autě. Když se pak lidé budou rozhodovat, zda systém využít, nebo ne, tato cenová struktura je přiměřeně zvolit systém park&ride.
- kapacita byla dost velká a vyhovovala poptávce, ale ne příliš velká, aby vzdálenost z nejzazší části parkoviště pro auta nebyla nadměrná.
- bezpečnost pasažérů i jejich aut byla na velmi vysoké úrovni. Kamerové systémy a nejlépe i přítomnost personálu zvyšují důvěru uživatelů v poskytované služby.

4. Zajištění soukromých parkovacích míst

Po většinu času zůstává většina aut zaparkovaná na soukromém parkovacím místě, ať už rezidenčním, zaměstnaneckém, nebo u nákupního centra. Počet parkovacích míst v těchto lokalitách určuje historický vývoj a mira regulace během jejich výstavby. Současný provoz a management těchto parkovacích míst je na zodpovědnosti jejich majitelů, možný vstup veřejné samosprávy je velmi omezený. Pokud si však majitel přeje změnit míru využití parkovacích míst, samospráva k tomu pravděpodobně bude mít co říct, protože to bude mít dopad i na okolní dopravní síť.

PUMMO tak může definovat prostředky, kterými majitel může zajistit provoz a řízení parkovacích míst ve svém vlastnictví, a také to, jakým způsobem se mohou zapojit místní správní orgány.

4.1 Soukromé parkování spojené s nebytovými prostorami (zaměstnavatel)

Existuje jasná spojitost mezi dostupností parkovacích míst v zaměstnání a způsobem, jakým se lidé do práce dopravují:

Zaměstnavatelé, kteří mají potíže se špatnou dostupností, s dopravními zácpami ve svém okolí nebo se špatnou mobilitou zaměstnanců, přistoupí na vytvoření vlastního managementu mobility, což zahrnuje i aktivní management parkovacích míst pro zaměstnance.

Přidělená nebo zpoplatněná parkovací místa v zaměstnání, to není mezi zaměstnanci zrovna populární strategie. Nesouhlas se však projevuje zejména v přípravné fázi. Aby tato strategie byla přijatelnější, je třeba dodržet následující kroky a podmínky:

- Přesně vymežit problém a zajistit, aby management parkování byl řešením tohoto problému.
- Zajistit alternativu pro zaměstnance, kteří nespĺňují podmínky pro vjezd na parkoviště a/nebo nechťejí platit poplatek.
- Konzultovat problematiku se zaměstnanci, včetně několika důležitých otázek:
 - Podle jakého klíče přidělovat povolení k vjezdu a (pokud je to nutné) konkrétní parkovací místa? Podle jakých kritérií? Kolik typů parkovacích míst je třeba definovat?
 - Jak vysoký by měl být poplatek (pokud je v plánu) a měla by jeho výše souviset s výší platu zaměstnance?
 - Jak často platit poplatek? Denně, měsíčně, ročně? V automatu nebo například prostřednictvím mzdy?
 - Jakým způsobem upravit podmínky pro zaměstnance na vedoucích pozicích? Podmínky jsou pro všechny přijatelnější, pokud zaměstnanci vnímají spravedlivý přístup ke všem.
 - Další podmínkou je řádně splnit právní požadavky v souvislosti s pracovními smlouvami, které se stát od státu liší.
 - Je zřejmé, jak vhodně použít získané finanční prostředky – pro zaměstnance je přijatelnější, když alespoň část z těchto peněz se investuje do obnovy parkoviště, do větší bezpečnosti apod. Další část je dobré investovat tak, aby alternativní doprava do zaměstnání byla levnější a kvalitnější.

4.2 Nakupování

Rozsah parkování v nákupních centrech je daný při výstavbě, ale způsob jejich správy a řízení se může časem měnit. Existují nejrůznější postupy, jak přimět zákaznky-řidiče aut, aby zvážili i jiné způsoby dopravy:

- zavést poplatky za parkování, zejména dlouhodobější;
- zajistit, aby pěší, cyklistická a veřejná doprava měly přednost před automobilovou, a to jak v místě samotném, tak při vstupu do / výstupu z místa nakupování;
- zajistit snazší cestu z centra pro uživatele pěší, cyklistické a veřejné dopravy, než je přístup k parkovišti pro automobilovou dopravu;
- zavést nebo zdokonalit služby veřejné dopravy z centra do přilehlých oblastí;
- zajistit kvalitní spojení pro cyklisty a chodce do přilehlých oblastí;
- zajistit dopravu pro větší, špatně se převážející nákupy.

Většinu z těchto opatření může realizovat pouze provozovatel nákupního centra, správní orgány s ním však mohou spolupracovat, aby realizace pokročila vpřed.

4.3 Rezidenční parkovací místa

Parkování, které patří k obytným prostorám, se obvykle vztahuje k jednotlivým domácnostem, i když ho může vybudovat a spravovat obec. Přístup k těmto parkovacím místům běžně bývá po místních silnicích.

5. Parkovací politika v konceptu „chytrých měst“

Individuální dopravou v klidu v konceptu inteligentního města se míní plošná digitalizace všech parkovacích ploch (tj. elektronická registrace a lokalizace všech parkovacích stání) a registrace všech rezidenčních vozidel pro vytvoření jednotného regulačního rámce zpoplatňujícího vlastnictví i provoz osobních vozidel v daných lokalitách.

Takový systém umožní automatizovat dohled nad platební kázní a zpoplatnit veškerá stání ve městě ve formě přímé platby nebo rezidenční povolenky. Tím se docílí vyváženosti ceny za jízdu osobním vozem a za jízdu veřejnou dopravou.

System navíc umožní navigovat řidiče na volná parkovací místa, zahrnout do regulace i privátní stání, a tím dosáhnout navýšení počtu potřebných parkovacích míst (například využití soukromých parkovacích ploch pro noční odstavení vozidel rezidentů).

DOTČENÉ TECHNOLOGICKÉ SYSTÉMY

V oblasti technologické se jedná o následující systémy:

- systém chytrého parkování (detekce obsazenosti pouličních stání v reálném čase),
- systém rezidenčního parkování,
- dohledový systém s využitím kamer pro čtení registračních značek

5.4. Téma „Cyklistická doprava“

Návrhová část PUMMO bude založena na tomto principu: Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná „cyklistická“ síť nemůže poskytnout.

Nový princip zpracování generelu cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem). Nejde o změnu parametrů a návrhových prvků, ale o nový přístup, jak s nimi pracovat.

Rozdíl mezi starým a novým přístupem nejlépe popisují schematické obrázky, které na teoretických příkladech ukazují na silné a slabé stránky jednotlivých typů opatření.

- Jednostranné vedení obousměrných cyklistických stezek v přidruženém prostoru sebou přináší celou řadu komplikací spojených s plynulostí, s přímostí trasy i možným napojením území. Často se tedy stává, že cyklisté využívají hlavní dopravní prostor i přesto, že by měli použít takovouto stezku.
- Systém jednosměrných komunikací byl vytvořen s cílem nabídnout nová parkovací místa a zamezit průjezdu zbytečné dopravy obytným územím. Logickým výsledkem je soustředění veškeré, tedy i cyklistické dopravy na systém sběrných komunikací v území a komplikovaný průjezd obytného území.
- Užití přidruženého prostoru v kombinaci s komplikovaným průjezdem obytného území vytváří orientačně složitě propojení zdrojů a cílů cest.

Dále PUMMO bude pracovat s novým termínem CYKLISTICKÁ ULICE (jako výhled, se změnou legislativy) a vyhodnotí další možnost uplatnění víceúčelových pruhů.

5.5. Téma „Pěší doprava“

Ve vztahu k návrhům pěší dopravy, tak vždy by mělo platit pravidlo, že na každé komunikaci, křižovatce bychom se měli ptát na první místě, co mohou udělat pro pěší, pak pro cyklisty preferenci VHD, následně řešit parkování a nakonec samotnou „dopravu IAD v pohybu“. Nejde tedy řešit jednotlivé druhy izolovaně, ale společně.

Základní přehled podmínek, které mají napomoci podpoře pěší dopravy:

- **Přímá a souvislá.** Pěší doprava je velmi citlivá na nejrůznější objížďky (velké budovy, nekvalitní přechody, atd.), proto je třeba chodcům zajistit nejkratší možnou trasu a kde to jen

trochu jde, využít zkratky. Úspěšnost celé sítě tras pro pěší mohou snižovat i krátké úseky nebezpečných nebo jinak nepříjemných cest. Pro pěší mobilitu je atraktivita prostředí a infrastruktury velmi významná. Požitek z chůze je mnohem větší, když infrastruktura pro pěší vede přes parky, oblasti se zelení a podél vodních ploch. Vyhněte se rozsáhlým a monotónním budovám nebo trasám podél silnic s hustým provozem.

- **Atraktivní.** Atraktivitu tras pro pěší výrazně zvyšují ulice, kde to takzvaně žije dnem i nocí. Toho lze dosáhnout jen v místech, kde je dostatek prostoru k bydlení, zajímavá nabídka služeb a dalších zařízení, a také prostory k setkávání (smíšené využití prostor ve městě je lepší než prostorová separace).
- **Pohodlný.** Mimo pěší zóny ve městech jsou chodci často opomíjeni, což dokazují např. konstrukční kritéria pro výstavbu chodníků. Šířka chodníku je po desetiletí definovaná jednoduchým sloučením šířky dvou chodců: $0,75\text{ m} + 0,75\text{ m} = 1,5\text{ m}$. Taková šířka je však v praxi většinou nedostatečná, často je navíc ještě menší kvůli sloupům osvětlení, zaparkovaným autům a dalším překážkám. Na chodníku se přitom potkávají i lidé s batohy, s holemi nebo na vozíku. Člověk při chůzi potřebuje asi 1,0 m prostoru, vzhledem k tomu, že velká část lidí s sebou nosí tašky, deštníky atd. Od obou okrajů chodníku je potřeba mít vzdálenost minimálně 25 cm. Z toho vyplývá minimální šířka 2,5 m, aby dvě osoby mohly kolem sebe pohodlně projít. Pokud potřebujeme ještě prostor navíc např. pro lavičky nebo pro zastavení a prohlížení výkladních skříní, musí být šířka ještě navýšena. Tyto hodnoty a další pravidla popisuje německá asociace pěší mobility „Fussverkehr“ (www.fussverkehr.de). Dalším příkladem opomíjení chodců jsou dlouhé čekací doby na semaforech, nekvalitní povrch chodníků, kaluže na chodnicích atd. To vše výrazně snižuje atraktivitu pěší dopravy.

5.4. Zodpovědnost za jednotlivé body zadání

Budou navržena organizačně technická opatření pro stabilizaci procesu plánování mobility ve městě.

- Návrhové scénáře pro sledované časové období do roku 2030 (zodpovědnost)
- Výběr nejvhodnějšího scénáře a stanovení priorit a aktivit pro jednotlivé dopravní módy (zodpovědnost)
- Vytvoření akčního plánu (zodpovědnost)
- Návrh stanovení kompetencí procesu (zodpovědnost)
- Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů (zodpovědnost)
- Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření
 - Individuální automobilová doprava (zodpovědnost DHV Brno)
 - Veřejná doprava (zodpovědnost)
 - Cyklistická a pěší doprava (zodpovědnost a DHV Brno)
 - Statická doprava (zodpovědnost DHV Brno a CDV)
 - Mobility management (zodpovědnost)

Výstupem návrhové části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy v rozsahu a tematických okruzích definovaných v návrhové části. Výstup bude doplněn zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání. Formát jednotlivých investičních aktivit dle Akčního plánu musí mít evropský standard ve smyslu požadavků rozvojových finančních zdrojů.

(zodpovědnost)

6. Seznam příloh

Příloha 1 - Komunikační strategie, která bude naplněna dle zadání

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

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

Komunikační strategie bude rozdělena do dvou částí, a to na část věnovanou komunikaci při pořizování PUMMO a část věnovanou celému návrhovému období. Komunikační strategie bude zejména obsahovat:

- Analýza současné situace
 - bude obsahovat analýzu současného stavu interní a externí komunikace, tzv. komunikační audit.
- Identifikace cílových skupin
 - budou identifikovány všechny potenciální cílové skupiny, kterých se PUMMO jakýmkoliv způsobem dotkne a které by měly kampaně oslovit. Pro potřeby komunikační strategie lze definovat minimálně tyto cílové skupiny:
 - Volení představitelé města
 - Pracovníci magistrátu města
 - Široká veřejnost/dospělí obyvatelé města
 - Místní podnikatelé a další zástupci soukromého sektoru
 - Představitelé neziskového sektoru
 - Děti, mládež a mladí lidé
 - Senioři
 - Turisté
- Určení hlavního cíle
 - budou určeny hlavní cíle kampaní, jak pro dobu zpracování PUMMO, tak i pro dobu jednotlivých návrhových období a opatření. Mezi základní cíle bude patřit:
 - Zajistit co nejširší informovanost pro všechny ve srozumitelné, transparentní, přehledné a strukturované podobě dle různých cílových skupin (orgány města, politická reprezentace města, veřejnost, podnikatelé, neziskový sektor, městem založené a zřízené organizace a další.)
 - Systematickým poskytováním informací zvýšit zájem o spolurozhodování o budoucnosti města
 - Začlenit veřejnost a další klíčové aktéry do spolurozhodování o budoucnosti města.
 - Nastavit pravidelný kontakt s veřejností, médií, s odborníky, podnikateli, neziskovým sektorem a nastavit komunikaci o strategii v rámci úřadu a orgánů města
 - Dlouhodobě zlepšit image města
- Určení komunikačních nástrojů
 - pro jednotlivé identifikované cílové skupiny a určené cíle bude navrženo vhodné množství komunikačních kanálů, tzv. komunikační mix. Bude využito zejména následujících kanálů:
 - Úřední a formální komunikace
 - Elektronická komunikace

- Práce s médii
- Další způsoby komunikace (např. výstavy, workshopy, semináře, konference apod.)
- Harmonogram kampaní
 - harmonogram kampaní bude obsahovat časové mezníky jednotlivých kroků komunikační strategie:
 - pro období pořizování SUMP
 - pro období naplňování cílů a vizí SUMP
- Evaluace navržených řešení
 - bude obsahovat návrh měření efektivity navržených cílů a mezníků.

Na základě navržené Komunikační strategie bude zpracovány informační materiály pro zveřejnění a medializaci výsledků PUMMO pro širší veřejnost co nejsrozumitelnější formou. Bude zpracován především informační materiál (brožura, formáty A4), informace pro web města, informace pro městská periodika, rozhlas, televizi a materiály pro vedení města. Vše pak již bude zveřejňováno v rámci projektu čisté mobility „Namixujme to společně“.

Příloha 2 – Analytická část, která bude realizována dle zadání

Plán udržitelné městské mobility bude poskytovat komplexní přehled současné situace a prostřednictvím „auditů výkonnosti městské mobility“ určí počáteční úroveň, vůči níž bude možné v budoucnu měřit pokrok. Tato analýza bude zahrnovat přehled institucionálního uspořádání, procesu plánování a prováděcích mechanismů.

Budou nalezeny vhodné ukazatele, které budou popisovat současný stav městského dopravního systému ze všech relevantních politických hledisek:

- kvality a dostupnosti dopravních služeb a infrastruktury;
- územního a hospodářského rozvoje;
- bezpečnosti;
- energetiky;
- životního prostředí;
- sociálního začlenění a genderové rovnosti;
- zdravotnictví;
- vzdělávání atd.

V PUMMO budou v rámci řešené oblasti zjištěna problémová místa, v nichž je výkonnost dopravního systému z jakéhokoliv výše uvedeného politického hlediska obzvláště špatná.

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

- Inventarizaci všech dostupných relevantních podkladů a vyhodnocení jejich využitelnosti, včetně mapových podkladů;
- Identifikování klíčových partnerů
- Dopravní průzkumy
 - IAD – budou využita data z modelu dopravy města Olomouce (kalibrace řešena každoroční aktualizací – samostatná zakázka MMOI)
 - MHD – budou využita data z modelu MHD města Olomouce (kalibrace řešena každoroční aktualizací – samostatná zakázka MMOI)
 - Cyklistická a pěší doprava - průzkumy intenzit cyklistické dopravy se požadují na 20 profilech, které budou upřesněny pořizovatelem; průzkum bude proveden za období 16 hod (5.00-21.00 hod.) jednoho běžného pracovního dne
 - Statické dopravy
 - průzkum aktuální nabídky a obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na celém území města; jeden běžný pracovní den (ranní a večerní špička, polední sedlo), den pracovního volna (neděle večer)
 - na území města, zahrnující oblast centra se zavedenou zónou placeného stání a přilehlé okolí (okruh cca 600 m od centra) se zvýšenou poptávkou po parkování a možným rozšířením zóny placeného parkování, bude proveden jednodenní průzkum parkujících vozidel dle SPZ, zjištěna doba zdržení a obratovost za účelem sledování poptávky odstavných stání pro rezidenty a parkování návštěvníků; jeden běžný pracovní den (5 – 20 hod.)
 - Průzkum dopravního chování
 - Bude spočívat v přípravě a realizaci průzkumu domácností v rámci statistického šetření zjišťujícího dopravní poptávku obyvatel města Olomouce
 - Průzkum bude zahrnovat přípravné kroky, dotazování, přepis dat, kódování dat, kontrolu správnosti dat, sestavení datového souboru a dokumentaci všech výše uvedených úkonů
 - Průzkum bude realizován v období od března do května

- Rozsah průzkumu:
 - Čistý vzorek 1000 domácností z celého řešeného území
 - Náhodný výběr domácností s opakovaným kontaktováním (min. 3 návštěvy na vybrané adrese)
 - U každé domácnosti bude zjišťováno dopravní chování vždy v jednom pracovním a v jednom nepracovním referenčním dni (plán referenčních dní schvaluje zadavatel)
 - Předmětem zjišťování budou údaje o domácnosti a automobilech, které jsou v domácnosti k dispozici; údaje o všech osobách žijících v domácnosti; a čas, doba trvání, cíl a účel cesty podniknuté v den průzkumu u všech osob žijících v dotazované domácnosti, které jsou starší 6 let (včetně), a použitý dopravní prostředek
 - Dotazování bude probíhat metodou PAPI, CAWI nebo CATI; údaje o časoprostorovém chování zpřesněny s využitím pasivního monitoringu pohybu respondentů (např. GPS technologie)
- Průběh průzkumu:

Dny ve vztahu k plánovanému dni průzkumu	Kontaktování	Obsah
7 - 3 dny před průzkumem	Tazatelem	První pokus o kontaktování domácnosti. Pokud budou členové domácnosti zastiženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6-ti let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upominání v případě využití varianty CAWI.
6 - 2 dny před průzkumem	Tazatelem	Pokud nebyla domácnost zastižena napoprvé nebo byl dohodnut tento den při prvním pokusu o kontakt. Pokud budou členové domácnosti zastiženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6 let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upominání v případě využití varianty CAWI.
5 - 1 den před průzkumem	Tazatelem	Pokud nebyla domácnost zastižena první ani druhý den nebo byl dohodnut tento den při prvním nebo druhém pokusu o kontakt. Pokud budou členové domácnosti zastiženi a budou souhlasit s účastí v průzkumu, bude jim předán informační dopis o průzkumu a potřebný počet dotazníků odpovídající počtu členů domácnosti starších 6 let plus jeden náhradní nebo dojde k dohodě o vyplnění webového (CAWI) nebo telefonického dotazníku (CATI). Tazatel převezme telefonický kontakt na jednoho člena domácnosti kvůli kontrole kvality sběru dat a pro případné upominání v případě využití varianty CAWI.
+1	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva ohledně termínu převzetí

		vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+2	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+3	Telefonicky/Osobně	Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník. Upomínka domácnostem, které ještě nevyplnily webový dotazník.
+7	Telefonicky/Osobně	Poslední pokus o kontakt. Telefonická domluva u nezastižených domácností ohledně termínu převzetí vyplněných dotazníků u těch domácností, které vyplňovaly papírový dotazník.

- Zadavatel se pokusí s domácností navázat kontakt minimálně třikrát – vždy v různé dny a různé denní doby v rozestupu jednoho týdne.
- Pokud se podaří zastihnout domácnost na místě, je nutné domluvit jejich účast na průzkumu.
- Pokud se členové domácnosti nemohou ke své účasti v průzkumu vyjádřit okamžitě, domluví se náhradní termín pro návštěvu. Pokud se domluva na průzkumu neuskuteční ani v náhradním termínu, pak se kontaktování této domácnosti ukončí bez ohledu na příčinu nezdaru.
- Vyhotovení modelových výpočtů imisí a hlukových zátěží
 - Modelové výpočty imisní zátěže budou provedeny s detailností odpovídající rozptylovým studiím jednotlivých zdrojů a budou zahrnovat kromě samotného vlivu dopravy rovněž vlivy ostatních zdrojů znečišťování ovzduší ve stejné podrobnosti. Výsledky modelových výpočtů budou kalibrovány na měření stanic imisního monitoringu. Výpočet rozptylu bude proveden pro tyto znečišťující látky: NO₂ (oxid dusičitý), benzo (a) pyren, PM₁₀ (prašná frakce aerosolu < 10 μm), NO_x (oxidy dusíku), CO₂ (oxid uhličitý), CO (oxid uhelnatý).
 - Modelové výpočty hlukové zátěže budou provedeny s ohledem na strukturu dopravy a budou plně vycházet především z podkladů multimodálního dopravního modelu města Olomouce. Výpočty hlukové zátěže budou zpracovány formou map hlukových pásem a výpočtových bodů na fasádách objektů chráněných venkovních staveb a výsledky budou vyhodnoceny ve vztahu k platným hygienickým limitům, zvlášť pro denní dobu (LAeq,16h) a noční dobu (LAeq,8h).
- Souhrnná analýza výchozího stavu, oblastí monitoringu, sledované indikátory (rámcová obsahová rekapitulace)
 - Charakteristika poptávky po mobilitě
 - vymezení a popis území, spádové oblasti města
 - inventarizace dat na podkladu statistických obvodů dle ČSÚ
 - obyvatelstvo, demografická struktura (obyvatelé, zaměstnanci, studenti – jejich rozmístění během dne)
 - socioekonomický profil území, oblastí
 - zaměstnání, podnikání, inventarizace služeb
 - rekreace a volnočasové aktivity
 - mobilita (hybnost), dělba přepravní práce, průměrná přepravní vzdálenost dle módů dopravy
 - motorizace/automobilizace, historie a vývoj

- přepravní objemy a ukazatele osobní a nákladní dopravy
- přepravní vztahy, vnější relace
- emisní zatížení města škodlivinami emitovanými dopravou (NO₂, PM₁₀, benzen, benzo (a) pyren, Nox, CO₂, CO)
- SWOT
- Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace
 - stav sítě pozemních komunikací
 - základní komunikační kostra města
 - přepravní vztahy, intenzita dopravy, obsazení vozidel
 - výkonnost dopravní sítě, hustota provozu, kapacitní rezervy komunikací a křižovatek
 - úroveň kvality přepravy, dostupnost území
 - organizace dopravy, dopravně zklidněné oblasti
 - skladba a stáří vozového parku
 - závady a problémové oblasti, nehodové lokality (dle podkladů Policie ČR, posouzení dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod)
 - SWOT
- Doprava v klidu (statická doprava)
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - oblastí regulace, nástroje a způsoby
 - technologie obsluhy P+G, přestupní terminály
 - bilance nabídky, bilance uživatelských skupin, využití nabídky
 - kvalita dostupnosti území
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Veřejná osobní doprava, včetně železnice a vazeb na Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)
 - stav infrastruktury (trasy, zastávky, terminály)
 - technologická zařízení a vozový park
 - další formy technologie obsluhy území (P+R, a další)
 - dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů
 - přepravní vztahy a zatížení sítě, přestupní vazby
 - produktivita, využití nabídky, kapacitní rezervy
 - ukazatele kvality přepravy, dostupnost území
 - služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně specializovaných taxi
 - integrace osobní dopravy, koordinace a harmonizace nabídky
 - stav infrastruktury a technologických zařízení pro lodní dopravu
 - rozhodující přepravní činnosti a služby lodní dopravy
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Cyklistická doprava
 - stav sítě cyklistických komunikací včetně vybavení doprovodnou infrastrukturou
 - základní kostra sítě, vazba na regionální a nadregionální síť
 - kvalita tras, dostupnost území, technologie obsluhy B+G
 - přepravní vztahy a intenzita cyklistické dopravy
 - závady a problémové oblasti, nehodové lokality
 - SWOT
- Pěší doprava
 - stav sítě základních pěších tras, posouzení stavu, závady v pohybu osob
 - podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
 - pěší zóny, obytné ulice a zóny
 - turistické trasy, vazby na území regionu

- intenzita pěší dopravy, hodnocení vztahu k silniční dopravě
- problémové oblasti, nehodové lokality
- SWOT
- Nákladní silniční a železniční doprava, kombinovaná doprava
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - objemy nákladní dopravy, přehled komodit, hlavní přepravní relace
 - dostupnost území, překladiště a logistická centra, efektivita činnosti
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Letecká doprava (z hlediska letiště Neředín a vazeb na mezinárodní letiště v regionu)
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - rozhodující přepravní činnosti a služby
 - kvalita dostupnosti území, efektivita činnosti
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
 - stav infrastruktury a technologických zařízení
 - informační systémy pro cestující ve veřejné dopravě
 - informační systémy pro občana poskytující informace o dopravě
 - dispečerská řízení v řešené oblasti – dopravní podnik, řízení provozu, správa a údržba silnic atd., koordinace činností
 - účinnost a přínosy systému řízení
 - závady a problémové oblasti
 - SWOT
- Vyhodnocení vlivu na životní prostředí
 - Na základě intenzit dopravy na dopravních infrastrukturách v řešené oblasti a podkladů ze stávajících zatížení životního prostředí budou vyhodnoceny oblasti s maximálními negativními vlivy na obyvatele (hlavně v obytných částech podél páteřních komunikací), ve kterých se stanoví stávající hluková a emisní zátěž.
 - Identifikace kritických míst, pro které bude následně stanovena hluková zátěž ze silniční a železniční dopravy pro denní a noční dobu s rozdělením na IAD, nákladní, hromadnou a železniční dopravu na základě zjištěných údajů o intenzitě dopravy a hlukovém monitoringu. Vyhodnocení údajů bude vztaženo k platným hygienickým limitům s porovnáním s hodnotami dle stávající hlukové mapy.
 - Stanovení imisní zátěže vlivem emisí ze silniční dopravy v kritických místech pro znečišťující látky (NO₂, PM₁₀, benzen, benzo (a) pyren, Nox, CO₂, CO) s využitím stávající rozptylové studie a měření stanic imisního monitoringu statutárního města Olomouce a ČHMÚ a vyhodnocení těchto údajů.
 - Identifikace kritických míst na dopravní síti z hlediska zátěže životního prostředí, plynoucí z intenzity dopravy a monitoringu predikované zátěže na obyvatele zejména v obytných částech řešené oblasti je důležitým prvkem pro návrhovou část a bude projednán a odsouhlasen v odborných pracovních skupinách.

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

Plán udržitelné městské mobility bude určovat konkrétní výkonnostní cíle, tzv. dílčí cíle, které jsou realistické s ohledem na současnou situaci v Olomouci a jejím okolí, jež vyplynula z analýzy stavu, a jsou rovněž ambiciózní, pokud jde o obecné cíle plánu udržitelné městské mobility.

V plánu udržitelné městské mobility budou uvedeny měřitelné cílové hodnoty, které jsou založeny na realistickém zhodnocení počáteční úrovně a dostupných zdrojů. Tyto cílové hodnoty by měly odrážet dílčí cíle plánu udržitelné městské mobility.

PUMMO bude podporovat vyvážený rozvoj všech relevantních druhů dopravy a zároveň bude podněcovat přesun k udržitelnějším druhům dopravy. Plán bude navrhovat ucelený soubor technických opatření, opatření v oblasti infrastruktury, opatření založených na politikách a měkkých opatřeních ke zlepšení výkonu a nákladové výhodnosti s ohledem na deklarovaný záměr a specifické cíle. Bude řešit následujících témata:

- **Veřejná doprava:** PUMMO bude stanovovat strategii ke zlepšení kvality, bezpečnosti, integraci a přístupnosti služeb veřejné dopravy, zahrnující infrastrukturu a služby.
- **Bezmotorová doprava:** Součástí PUMMO bude i plán, jak zvýšit atraktivitu a bezpečnost pěší a cyklistické dopravy. Stávající infrastruktura bude posouzena a případně budou navržena zlepšení. Rozvoj nové infrastruktury nebude plánován pouze podél tras motorové dopravy. Návrh bude uvažovat o vytvoření zvláštní infrastruktury pro cyklisty a chodce, jež bude oddělená od těžké motorové dopravy a pokud možno bude zkracovat cestovní vzdálenosti. Opatření v oblasti infrastruktury budou doprovázet další technická, politicky založená a „měkká“ opatření.
- **Intermodalita:** PUMMO bude přispívat k lepšímu skloubení různých druhů dopravy a bude určovat opatření směřující zejména k usnadnění plynulé a multimodální mobility a dopravy.
- **Bezpečnost silničního provozu:** V PUMMO budou uvedena opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jež budou založena na analýze hlavních bezpečnostních problémů a rizikových oblastí na silnicích v dotčené oblasti.
- **Silniční doprava (včetně statické):** Co se týče silniční sítě a motorizované dopravy, bude se PUMMO zaměřovat jak na dynamickou dopravu, tak i zejména na statickou dopravu. Opatření se budou soustředit na optimální využívání stávající silniční infrastruktury a zlepšení situace ve zjištěných problémových místech i celku. Bude prověřeno možné využití prostoru silnic pro jiné druhy dopravy nebo jiné veřejné funkce a využití, která nesouvisí s dopravou.
- **Městská logistika:** PUMMO bude zahrnovat opatření, která zlepší účinnost městské logistiky, včetně doručování zboží v rámci města, a zároveň omezí související externality, jako jsou emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší a hluk.
- **Řízení mobility:** PUMMO bude obsahovat opatření, jejichž cílem je podpořit přechod k udržitelnějším modelům mobility. V této souvislosti budou zapojeni občané, zaměstnavatelé, školy a další příslušné subjekty.
- **Inteligentní dopravní systémy:** Protože inteligentní dopravní systémy jsou použitelné pro všechny druhy dopravy, jak v osobní, tak v nákladní dopravě, budou mít přínos při utváření strategie, provádění politiky a sledování všech opatření vytvořených v rámci plánu udržitelné městské mobility.

Cílem návrhové části je provést návrh strategické koncepce rozvoje dopravy na řešeném území. Na základě tvorby scénářů vývoje budou navržena konkrétní opatření pro odstranění problémů dopravního systému vyplývajících ze závěrů analytické části a stanoveny indikátory dopadů, které budou měřítkem pro zajištění udržitelného rozvoje dopravy.

Z hlediska časového bude návrh proveden pro krátkodobý horizont (do roku 2022), návrhové období do roku 2030 s výhledem územní rezervy do roku 2050. Krátkodobý horizont má za cíl stanovit prvotní akce při realizaci navržených opatření a aktivit ve vazbě na právě zahájené nové dotační období.

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

Budou navržena organizačně technická opatření pro stabilizaci procesu plánování mobility ve městě.

- Návrhové scénáře pro sledované časové období do roku 2030
 - Vytvoření nulového scénáře, který bude odpovídat vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek
 - Scénáře ve variantách v závislosti na plánované realizaci navržených opatření k posílení udržitelné dopravy (minimalistická, středová a maximalistická varianta)
 - Scénáře budou vyhodnoceny z hlediska technické a finanční náročnosti, nákladů a přínosů s hodnocením silných a slabých stránek (SWOT)
 - Projednání scénářů v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností
- Výběr nejvhodnějšího scénáře a stanovení priorit a aktivit pro jednotlivé dopravní módy
 - Návrh opatření investičního charakteru v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury
 - Návrh neinvestičních a finančně méně náročných opatření (dopravně inženýrského a organizačního charakteru včetně využití managementu mobility k prosazení udržitelných forem dopravy v jednotlivých oblastech života ve městě)
 - Vyhodnocení dopadu navržených opatření na sledované indikátory
 - Návrh souboru opatření s možností synergického efektu a analýza jejich možností v rámci souboru opatření na základě hodnocení indikátorů výsledku a dopadu
 - Projednání konceptu návrhu opatření – v pracovních skupinách, s politiky, partnery, odborníky, veřejností
- Vytvoření akčního plánu
 - Akční plán bude obsahovat souhrn navržených opatření pro všechna řešená období (krátkodobý, střednědobý i dlouhodobý horizont) včetně časového plánu a stanovení finančních nákladů a zdrojů (EU, ČR, kraj, PPP projekty, vlastní, atd.), pro období po r. 2022 budou aktivity uvedeny s propočtem nákladů a možnými alternativami financování, pro období do roku 2022 budou uvedeny navržené aktivity, které jsou finančně zajištěny ve vazbě na rozpočet města a jeho rozpočtový výhled
- Návrh stanovení kompetencí procesu
 - Návrh, projednání a schválení kompletní hierarchie procesu naplňování plánu mobility a jeho aktualizací, včetně odpovědností za jednotlivé prvky a dílčí postupy
- Návrh a zajištění monitoringu pro sledování indikátorů
 - Stanovení frekvence a podrobnosti (kvalita, metodologie) naplňování sledovaných indikátorů
 - Návrh odpovědnosti za sledování jednotlivých indikátorů
 - Návrh postupů pro budoucí hodnocení plánu mobility na základě změn indikátorů
- Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření
 - Individuální automobilová doprava
 - posouzení dopravní sítě města vymezené v Územním plánu Olomouc z hlediska efektivnosti, funkčnosti, plynulosti, změn intenzit dopravy, hlukové zátěže, dopravní dostupnosti území
 - návrh etapizace dostavby silniční sítě a stanovení priorit v její realizaci
 - návrh, projednání a upřesnění změn zatřídění komunikací do silniční sítě ve správě státu (ŘSD a Olomouckého kraje) v souvislosti s dostavbou komunikačního systému a návrh vhodného směrového značení odvádějícího tranzitní dopravu mimo centrum města
 - variantní návrhy organizačních a stavebních opatření s využitím vyspělých telematických prostředků
 - variantní návrhy úprav křižovatek pro zlepšení plynulosti dopravy (možnosti světelného signalizačního zařízení nebo okružních křižovatek)

- na hlavní komunikační síti, které jsou dle Územního plánu Olomouc určeny k přeřešení
 - variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na některých páteřních komunikacích, separace veřejné a individuální dopravy, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy
 - variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytné části města, omezení průjezdu centrem města pro individuální dopravu – možnosti nízkoemisních zón
 - zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města
- Veřejná doprava
 - bude navazovat na dokumentaci Optimalizace MHD v Olomouci (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
 - návrh organizace a integrace systému veřejné dopravy (MHD, příměstská autobusová a železniční) s návazností na integrovaný systém v kraji, vedoucí ke zvýšení kvality, rychlosti a atraktivnosti veřejné dopravy, rozšíření na okrajová rozvojová území dle územního plánu, zajištění intermodality s cyklistickou dopravou (úschovny kol na železničních stanicích a přestupních terminálech)
 - návrhy opatření pro zvýšení plynulosti a rychlosti MHD (vyhrazené jízdní pruhy, zastávky na jízdním pruhu, přednost v křižovatkách)
 - návrhy dovybavení zastávek a vozidel moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech, ...) pro zvýšení kvality cestování včetně využití mobilních technologií
 - návrh měkkých opatření na podporu veřejné dopravy, např. centrum mobility pro informace o udržitelné dopravě a multimodální plánování cest, propagační materiály
- Cyklistická a pěší doprava
 - bude navazovat na General cyklistických tras (RARSM, 12/2012) a Bezbariérová doprava ve městě Olomouci (RARSM, 10/2014)
 - návrh úpravy základní sítě cyklistických komunikací a vhodné propojení nadregionálních, regionálních a místních cyklistických tras s rozdělením na cyklostezky a cyklotrasy
 - návrh řešení plošného pokrytí území města bezpečnými koridory pro každodenní cesty včetně návrhu stavebních a organizačních opatření (stezky, přechody)
 - návrh zařízení pro cyklisty – odstavování kol, úschovny, půjčovny v návaznosti na veřejnou dopravu a veřejná zařízení
 - stanovení základních pěších tras z hlediska dopravní obslužnosti a rekreačního významu
 - návrh úprav pěších tras pro zvýšení kvality, bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti
 - prověření vhodnosti a možnosti podpory pěší a cyklistické dopravy (např. bikesharing) zapojením veřejných finančních prostředků
- Statická doprava
 - stanovení priorit jednotlivých opatření dle koncepce Územního plánu Olomouc
 - prověření možnosti rozšíření zóny placeného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému (stanovení počtu zpoplatněných stání, rozdělení dle předpokládaných tarifů, vyznačení rezidentních a abonentních míst, platební podmínky, dopravní značení)
- Mobility management
 - návrhy tzv. měkkých opatření k ovlivnění poptávky IAD – neinvestiční opatření cílicí na změnu dopravního chování obyvatel ve prospěch udržitelné dopravy, např. různé kampaně a workshopy (ve školách atd.) k alternativním nabídkám dopravy

- návrh malých plánů mobility pro velké podniky a podnikatelské zóny ve spolupráci se zúčastněnými partnery
- prověření přínosů systémů carsharing, carpooling s možností zapojení veřejných finančních prostředků

Výstupem návrhové části bude souhrnná textová část, přehledné grafické a tabelární podklady, mapové přílohy v rozsahu a tematických okruzích definovaných v návrhové části. Výstup bude doplněn zápisy z jednání pracovních skupin a dalších projednání. Formát jednotlivých investičních aktivit dle Akčního plánu musí mít evropský standard ve smyslu požadavků rozvojových finančních zdrojů.

Příloha 3,1. Návrh na upřesnění specifikace cílů a priorit v oblasti „tvrdých opatření“

Priorita 1 – Rozvoj komunikační sítě, modely koncepce uliční sítě

Oblast 1.1. POSTUPNÁ REVITALIZACE SÍTĚ KOMUNIKACÍ

Pro všechny druhy doprav, ať už se jedná o automobilovou (IAD), veřejnou, či cyklistickou, platí stejné zásady – zajistit přímost, bezpečnost, atraktivitu, konzistenci, kde důraz má být kladen na integraci, nikoliv na segregaci a dopravní prostor má být řešen jako celek, kde se zohledňují všechny složky doprav. Přitom je ale důležité „navrhovat páteřní komunikace ze stran, ne od prostředku“. Pokud se rekonstruuje anebo buduje nová komunikace, tak by se měla projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak automobilová doprava.

Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích.

V tomto kontextu jsou navrhována tato opatření:

- Opatření 1.1.1. studie řešení celého uličního prostoru páteřní sítě komunikací
- Opatření 1.1.2. celková rekonstrukce řešení uličního prostoru páteřní sítě komunikací
- Opatření 1.1.3. řešení městské logistiky a nákladní dopravy na páteřní sítě komunikací
- Opatření 1.1.4. individuální projekty na podporu chůze na páteřní síti komunikací
- Opatření 1.1.5. individuální projekty na podporu cyklistické dopravy na páteřní síti komunikací

Oblast 1.2. UTVÁŘENÍ CELÉHO MĚSTA PŘÁTELSKÉHO LIDEM (Zklidňování dopravy)

Pobyťová a dopravní funkce veřejného prostoru by měly být v souladu, s ohledem na charakter místa pak může být pobyťová funkce přímo nadřazena funkci dopravní (například obytné a pěší zóny). Převažovat má prostorová integrace jednotlivých druhů dopravy a funkcí namísto jejich segregace. Základními principy jsou zklidňování provozu a sdílení prostoru, včetně ochrany slabších a zranitelnějších uživatelů, především cyklistů a chodců před automobily, ale také chodců před cyklisty.

- Opatření 1.2.1. ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ
- Opatření 1.2.2. ZÓNA 30
- Opatření 1.2.3. OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY
- Opatření 1.2.4. JEDNOSMĚRKY
- Opatření 1.2.5. CYKLISTICKÉ ULICE

Priorita 2 – Městská a veřejná hromadná doprava

Reforma systému veřejné dopravy je postavena na následujících krocích:

- Realizace vyhrazených jízdních pruhů pro veřejnou dopravu
- Přednost veřejné dopravy na světelných křižovatkách
- Užití reálných časových údajů pro řízení provozu veřejné dopravy a pro kvalitnější plánování
- Aktivní podpora a propagace veřejné dopravy v obytných čtvrtích
- Větší bezpečnost v provozu i na zastávkách
- Zajištění webových stránek s podrobnými informacemi
- Integrace veřejné dopravy s dopravou cyklistickou

Oblast 2.1. Systém MHD

- Opatření 2.1.1. Program rozvoje systému MHD

- Opatření 2.1.2. Program preference MHD (včetně VHD) - realizovat program preference na světelných křižovatkách
- Opatření 2.1.3. Modernizace vozidlového parku.

Oblast 2.2. Integrovaný systém VHD

- Opatření 2.2.1. Integrace dopravy.
- Opatření 2.2.2. Posilování železniční dopravy v přepravě osob. V první etapě bude snaha o budování kvalitnějších přestupních vazeb modernizací přestupních terminálů.
- Opatření 2.2.3. Budování parkovišť Park and Ride (poznámka – systém Bike&Ride je řešen v rámci priority 4.)

Oblast 2.3. DOPRAVNÍ TELEMATICKÉ SYSTÉMY nabízejí příležitosti jak informovat cestující o možnostech přepravy a napomáhají tomu, aby městská doprava byla čistší a efektivnější

Priorita 3 - Parkovací politika

Oblast 3.1. Vytvoření koncepce parkování osobní dopravy s využitím regulačního rámce

- Opatření 3.1.1. oblast regulace, nástroje a způsoby
- Opatření 3.1.2. technologie obsluhy P+G, přestupní terminály
- Opatření 3.1.3. kvalita dostupnosti území

Oblast 3.2. Realizace dílčích opatření v souladu s celoměstskou koncepcí

- Opatření 3.2.1. realizace opatření na páteřní síti komunikací (viz oblast 1.1.)
- Opatření 3.2.2. realizace opatření ve zklidněných zónách, na veřejných komunikacích (viz oblast 1.2.)
- Opatření 3.2.3. realizace veřejných parkovacích prostor mimo prostor ulice
- Opatření 3.2.4. realizace soukromých parkovacích prostor mimo prostor ulice

Priorita 4 - Cyklistická doprava

Oblast 4.1. Realizace na opatření na komunikační síti (návaznost na prioritu 1)

- Opatření 4.1.1. realizace opatření na páteřní síti komunikací (viz oblast 1.1.)
- Opatření 4.1.2. realizace opatření ve zklidněných zónách (viz oblast 1.2.)

Oblast 4.2. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- Opatření 4.2.1: Zkvalitňovat a udržovat stávající cyklistickou infrastrukturu
- Opatření 4.2.2: Infrastrukturu pro cyklistickou dopravu udržovat bez překážek

Oblast 4.3. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

- Opatření 4.3.1. Celková koncepce parkování jízdních kol (poznámka – tato oblast se vůbec v generelu neřeší)
- Opatření 4.3.2. Využívat regulační rámec
- Opatření 4.3.3. Získat maloobchod a správu budov jako partnery
- Opatření 4.3.4. Více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách.

Priorita 5 - Pěší doprava

Oblast 5.1. Realizace na opatření na komunikační síti (návaznost na prioritu 1)

- Opatření 5.1.1. realizace opatření na páteřní síti komunikací (viz oblast 1.1.)
- Opatření 5.1.2. realizace opatření ve zklidněných zónách (viz oblast 1.2.)

Oblast 5.2. Realizace dalších opatření na podporu pěší dopravy

- Opatření 5.2.2. dosažitelnost zastávek, kvalita pěších přístupů
- Opatření 5.2.3. služby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Příloha 4 – Technické požadavky na zpracování dokumentace

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

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

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

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

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

Příloha 5 – Seznam podkladů

Výchozí podklady

- Územní plán Olomouc
- Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko
- Strategie ITI – Integrované teritoriální investice Olomoucké aglomerace
- Regionální inovační strategie Olomouckého kraje
- Optimalizace MHD v Olomouci, vč. modelu dopravy (CZECH Consult, spol. s r.o., 6/2015)
- Bezbariérová doprava (trasy a úpravy) ve městě Olomouc (RARSM, akt. 10/2014)
- Generel cyklistické dopravy (RARSM, akt. 12/2012)
- Generel dopravy v centru města Olomouce (CityPlan, 6/2004)
- Navýšení parkovacích možností v centru města Olomouce (ACTIV Praha, 9/2004)
- Návrh koncepce komplexního systémového řešení statické dopravy v Olomouci (DHV, 2001)
- výzkumy Centra kinantropologického výzkumu Univerzity Palackého
- Analýza zdravotních a environmentálních rizik ve městě Olomouci (Zdravotním ústavem se sídlem v Ostravě, 2014)
- Studie proveditelnosti nízkoemisních zón ve městě Olomouci a Studie proveditelnosti nízkoemisních zón s vyhodnocením dopadů na kvalitu ovzduší pomocí dopravně-emisního modelu ve městě Olomouci (CDV, 2013)
- Výsledky a vyhodnocení měření kvality ovzduší v Olomouci na šesti různě exponovaných místech v různých fázích kalendářního roku 2013 (E-expert, spol. s r.o. a Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, 2014)
- Vyhodnocení kvality ovzduší v Olomouci v roce 2014 na základě výsledků imisního monitoringu z dopravní měřicí stanice Velkomoravská (ENVitech Bohemia s.r.o.)
- Rozptylové studie a zprávy monitorující emisní imisní vztahy na území města Olomouce (Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava)
- On-line informační systém o kvalitě ovzduší ve městě Olomouci
- Příprava místních a regionálních plánů rozvoje dopravy (TMP) - pomocné metodické pokyny vypracované JASPERS pro zadavatele v České republice (JASPERS, 6/2015)

Další podklady

- Normy
- Metodické pokyny, příručky
- Další výchozí dokumenty související s dopravní politikou
- Finanční programy na úrovni EU, státu, kraje

