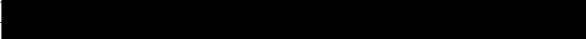
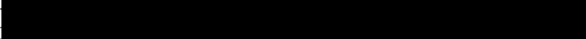
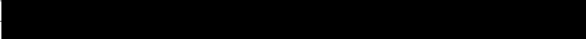



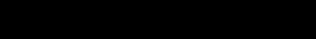

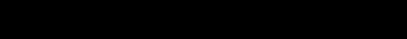
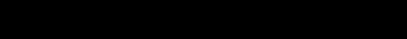
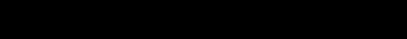

# SMLOUVA O DÍLO

na vypracování díla s názvem: „**Plán udržitelné městské mobility města Břeclavi**“

## Článek I. Smluvní strany

**1. Objednatel:** **Město Břeclav**  
se sídlem: náměstí T. G. Masaryka 42/3, 690 02 Břeclav  
IČO: 00283061  
DIČ: CZ00283061  
Oprávněný zástupce: Bc. Svatoplukem Pěčkem, starosta  
- ve věcech technických:   
Kontaktní email:   
Bankovní spojení:   
Číslo účtu:   
na straně jedné jako objednatel (dále jen „**Objednatel**“)

a

**2. Zhotovitel:** **CityTraffic, s.r.o.**  
se sídlem: Na Pankráci 1618/30, 140 00 Praha 4  
IČO: 46345761  
DIČ: CZ46345761  
Kontaktní e-mail:   
Oprávněný zástupce: Mgr. Petr Pšenička  
- ve věcech smluvních:   
- ve věcech technických:   
zapsaný v OR vedeném MS v   
Bankovní spojení:   
Číslo účtu:   
na straně druhé jako zhotovitel (dále jen „**Zhotovitel**“)

(Objednatel a Zhotovitel dále také jako „**Smluvní strany**“ nebo jednotlivě jako „**Smluvní strana**“)

Smluvní strany spolu uzavírají ve smyslu § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**OZ**“) a podle zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**AZ**“) tuto smlouvu o dílo (dále jen „**Smlouva**“).

## Článek II. Úvodní ustanovení

- Zástupci Smluvních stran, podepisující tuto Smlouvu, prohlašují:
  - že údaje uvedené v čl. I této Smlouvy (dále jen „**identifikační údaje**“) jsou v souladu s právní skutečností v době uzavření Smlouvy,
  - že podle vnitřních předpisů nebo jiného obdobného předpisu či rozhodnutí orgánu jsou oprávněni podepsat tuto Smlouvu a k platnosti Smlouvy ze strany Zhotovitele není potřeba podpisu jiné osoby či dalšího právního jednání.
- Zhotovitel výslovně prohlašuje:

- a) že je odborně způsobilý k zajištění předmětu plnění podle této Smlouvy, a že je předmět plnění dle této Smlouvy schopen řádně dle podmínek této Smlouvy splnit,
  - b) že se řádně seznámil s místem realizace díla a se všemi dalšími požadavky Objednatele uvedenými v zadávacích podmínkách a jejich přílohách,
  - c) odvede na výstupu daň z přidané hodnoty z obdrženého plnění dle této Smlouvy,
  - d) ke dni uzavření této Smlouvy disponuje veškerými oprávněními k podnikání stanovenými právním řádem České republiky, jež jsou nezbytné pro plnění této Smlouvy.
3. Tato Smlouva se uzavírá na základě veřejné zakázky s názvem „**Plán udržitelné městské mobility města Břeclavi**“ na základě nabídky Zhotovitele ze dne 19. 10. 2022 a v jejím rozsahu a v rozsahu technické specifikace zpracované Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 2657/33a, 636 00, Brno – Líšeň, IČO: 44994575 (dále jen „**Technická specifikace**“), která tvoří přílohu č. 1 této Smlouvy a je její nedílnou součástí.
4. Účelem této Smlouvy je, aby Zhotovitel vypracoval pro Objednatele níže definované dílo, a to kompletně, tedy včetně veškerých prací a dodávek, které jsou pro díla nezbytné, a to řádně a bez vad.
5. Zhotovitel provede dílo (jak je tento pojem definován níže) s potřebnou péčí v ujednaném čase, v souladu s touto Smlouvou a s veškerými podmínkami uvedenými v zadávací dokumentaci k veřejné zakázce a v Technické specifikaci uvedené shora v čl. II. odst. 3, se kterými se Zhotovitel prokazatelně před podpisem této Smlouvy seznámil, a obstará vše, co je k provedení předmětu Smlouvy nezbytné.

### **Článek III. Předmět Smlouvy**

1. Předmětem plnění této Smlouvy je závazek Zhotovitele provést na svůj náklad a nebezpečí vypracování strategického dokumentu Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan) pro město Břeclav (dále jen „**Dílo**“), jehož cílem je komplexně zanalyzovat stávající stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů města Břeclav s důrazem na nemotorovou dopravu (pěší a cyklistická). Dílo má být koncepční studii všech subsystémů dopravy ve městě Břeclav.
2. Dílo bude zpracováno v těchto částech:
  - a) Přípravná část:
    - vymezení území, získání podkladů, sestavení pracovních skupin,
    - komunikační strategie.
  - b) Analytická část:
    - analýza strategických dokumentů,
    - průzkum dopravního chování,
    - směrový dopravní průzkum,
    - profilový dopravní průzkum,
    - dojížděka do Břeclavi z dat mobilních operátorů,
    - průzkum statické dopravy,
    - průzkum pěší a cyklistické dopravy,
    - průzkum v městské hromadné dopravě,
    - pocitová mapa,
    - analýza a prognóza demografie a rozvoje území,
    - analýza stavu jednotlivých dopravních systémů,
    - problémové mapy,
    - dopravní model,
    - komunikační aktivity.
  - c) Návrhová část:

- stanovení vize a cílů,
  - návrh opatření,
  - dopravní model,
  - parkovací politika,
  - komunikační aktivity.
- d) Akční plán
- e) Monitoring a hodnocení
3. Podrobná specifikace požadavků na rozsah a podmínky plnění této Smlouvy je uvedena v Technické specifikaci, která tvoří přílohu č. 1 této Smlouvy a je její nedílnou součástí.
  4. Dílo podle této Smlouvy zahrnuje rovněž provedení veškerých dalších prací a/nebo poskytnutí služeb, které obvykle s provedením Díla souvisí, a jejichž provedení je nutné za účelem řádného provedení Díla bez ohledu na to, zda jsou v této Smlouvě uvedeny či nikoliv.
  5. Dílo bude realizováno v souladu s platnými zákony ČR, normami ČSN a EN a dle obecně závazných a doporučených předpisů a metodik.
  6. Zpracování Díla bude plně v souladu s platnou metodikou Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0 v souladu s Metodikou pro tvorbu strategických dokumentů města Břeclav, se kterou byl Zhotovitel při podpisu této Smlouvy řádně seznámen.

#### **Článek IV. Doba plnění**

Termíny plnění pro vypracování Díla jsou sjednány následovně podle jednotlivých etap provedení Díla:

<b>Zahájení realizace:</b>	ihned po nabytí účinnosti Smlouvy
<b>Komunikační strategie</b>	do 1 měsíce od účinnosti Smlouvy
<b>Analytická část</b>	do 10 měsíců od účinnosti Smlouvy
<b>Návrhová část</b>	do 16 měsíců od účinnosti Smlouvy
<b>Akční plán</b>	do 17 měsíců od účinnosti Smlouvy
<b>Implementace, monitoring a evaluace</b>	do 17 měsíců od účinnosti Smlouvy
<b>Čistopis kompletního Díla</b>	do 18 měsíců od účinnosti Smlouvy
<b>Celková doba plnění Díla</b>	do 18 měsíců od účinnosti Smlouvy

#### **Článek V. Cena Díla**

1. Cena Díla, jak je specifikováno v čl. III. této Smlouvy činí:

<b>Celková cena Díla činí</b>	<b>2.240.000 Kč bez DPH</b>
-------------------------------	-----------------------------

<b>DPH (21%)</b>	<b>470.400 Kč</b>
<b>Celková cena Díla vč. DPH</b>	<b>2.710.400 Kč vč. DPH</b>

2. V ceně jsou obsaženy všechny práce a činnosti nutné ke splnění předmětu plnění dle této Smlouvy a odměny za užití licence.
3. Celkovou a pro účely fakturace rozhodnou cenou se rozumí cena včetně DPH.
4. 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 Objednateli platnou sazbu DPH. O této skutečnosti není nutné uzavírat dodatek k této Smlouvě.
5. Jakékoliv úpravy cen dle této Smlouvy musí být v souladu s obecně platnými cenovými předpisy a podléhají schválení obou Smluvních stran. Zhotovitel odpovídá za to, že sazba DPH je stanovena v souladu s platnými právními předpisy.
6. Dalším důvodem pro překročení ceny Díla jsou tzv. dodatečné služby, které vyplynou z požadavků Objednatele nebo na základě postupu Zhotovitele dle ust. § 2594 OZ. Pro účely této Smlouvy jsou dodatečné služby vždy spojeny s výdejem veřejných prostředků a podléhají postupům dle ust. § 222 ZZVZ.
7. Dodatečné služby nad rámec předmětu plnění Smlouvy mající dopad na zvýšení ceny Díla vyžadují předchozí dohodu Smluvních stran formou písemného dodatku ke Smlouvě. Dodatek ke Smlouvě o dílo musí být uzavřen v souladu s předchozím postupem dle ZZVZ, jinak je uzavřený dodatek neplatný a Zhotovitel nemá právo na úhradu ceny Díla sjednané v takovém dodatku.
8. Pokud Zhotovitel provede dodatečné služby mimo předchozí postup dle ZZVZ bez předchozí dohody s Objednatelem na ceně Díla, pak Zhotovitel Díla nemá právo na úhradu ceny té části Díla, která nebyla provedena v souladu se ZZVZ, pokud nebude s Objednatelem dohodnuto jinak.
9. Veškeré dodatečné služby splňující podmínky stanovené v ust. § 222 ZZVZ, které jsou nezbytné pro dokončení Díla, musí být písemně dohodnuty osobami oprávněnými jednat ve věcech Smlouvy a v souladu se ZZVZ.
10. Objednatel je oprávněn zmenšit rozsah předmětu Díla. V tomto případě bude smluvní cena poměrně snížena s použitím cen z oceněného soupisu služeb. Nedojde-li mezi oběma stranami k dohodě při odsouhlasení množství nebo druhu provedených služeb, je Zhotovitel oprávněn fakturovat pouze práce, u kterých nedošlo k rozporu.

## **Článek VI.**

### **Způsob provádění Díla a jeho dodání**

1. Dílo bude provedeno s veškerou péčí a odborností, bude předáno kompletní a bez vad, v rozsahu a v termínech stanovených touto Smlouvou, a to osobně odpovědnému zaměstnanci Objednatele na základě předávacího protokolu.
2. Objednatel je povinen poskytnout Zhotoviteli součinnost v rozsahu nezbytně nutném k provedení Díla.
3. Objednatel je oprávněn kontrolovat provádění Díla. Zjistí-li Objednatel, že Zhotovitel provádí Dílo v rozporu se svými povinnostmi, je Objednatel oprávněn dožadovat se toho, aby Zhotovitel odstranil vady Díla a Dílo prováděl řádným způsobem.
4. Zhotovitel je povinen dle ust. § 2594 OZ upozornit Objednatele bez zbytečného odkladu na nevhodnou povahu věcí, které mu Objednatel k provedení Díla předal nebo příkazů daných mu Objednatelem k provedení Díla, jestliže Zhotovitel mohl tuto nevhodnost zjistit při vynaložení odborné péče.

5. Překáží-li nevhodná věc nebo příkaz v řádném provádění Díla, Zhotovitel práce v nezbytném rozsahu přeruší až do výměny takové věci nebo změny příkazu. Trvá-li Objednatel na provádění Díla s použitím předané věci nebo podle daného příkazu, má Zhotovitel právo požadovat, aby tak Objednatel učinil v písemné formě.
6. V příloze č. 2 (Seznam poddodavatelů), která je součástí této Smlouvy jsou specifikovány ty části Díla, které budou poskytovány poddodavatelé Zhotovitele. Zhotovitel se zavazuje, že tyto části předmětu plnění budou příslušnými poddodavatelé provedeny v souladu se všemi podmínkami Smlouvy. Poddodavatelé jsou ve smyslu § 105 ZZVZ identifikováni v příloze č. 2 této Smlouvy. Tím není dotčena výlučná odpovědnost Zhotovitele za poskytování řádného plnění dle této Smlouvy či její dílčí části. Zhotovitel je povinen jakoukoliv změnu na pozici poddodavatele předem písemně oznámit Objednateli s tím, že tento poddodavatel splňuje dle ZZVZ všechny kvalifikační předpoklady v rozsahu, v jakém tyto kvalifikační předpoklady splňoval poddodavatel, který byl tímto poddodavatelem nahrazen. Zhotovitel je dále povinen vést a průběžně aktualizovat reálný seznam všech poddodavatelů podílejících se na realizaci Díla, včetně rozsahu jejich podílu na Díle. Tento přehled je povinen na vyžádání neprodleně, nejpozději do 7 kalendářních dnů, předložit Objednateli.
7. Zhotovitel se zavazuje zajistit provádění plnění dle této Smlouvy prostřednictvím osob, jejichž seznam byl předložen v zadávacím řízení (členové projektového týmu). V případě, že dojde ke změně osob uvedených Zhotovitelem v seznamu, který byl předložen v zadávacím řízení, musí takové osoby splňovat stejná nebo vyšší kvalifikační kritéria, zkušenosti z referenčních zakázek a rozsah a délku praxe (včetně zkušeností z referenčních zakázek a délky praxe prokázaných a použitých v rámci hodnocení v zadávacím řízení) jako osoby, které jsou nahrazovány, přičemž splnění těchto kritérií je Zhotovitel povinen objednateli doložit předem. V opačném případě je Objednatel oprávněn od této Smlouvy odstoupit.
8. Zhotovitel je povinen spolupracovat s Objednatelem a reflektovat do zpracovávaného návrhu Díla jeho požadavky. Zhotovitel bude konzultovat rozpracovaný stav s Objednatelem na pravidelných výrobních výborech (dále jen „**Výrobní výbor**“). Zhotovitel svolá po dohodě s Objednatelem v průběhu provádění Díla každé 4 týdny Výrobní výbor, kde bude informovat o postupu a zkonzultuje s Objednatelem další postup, pokud se Smluvní strany nedohodnou jinak. Výrobní výbor je oprávněn svolat též sám Objednatel. Zhotovitel je povinen zapracovat do návrhu Díla požadavky Objednatele z Výrobních výborů a bude reagovat na jeho požadavky.
9. Výrobních výborů jsou povinni se účastnit zástupci Objednatele a zástupci Zhotovitele. Zhotovitel se zavazuje zajistit účast zástupců svých Poddodavatelů, pokud si jejich účast Objednatel vyžádá.
10. Vedením Výrobních výborů je pověřen Zhotovitel. Zhotovitel pořizuje z Výrobního výboru zápis o jednání, který předá nejpozději do pěti pracovních dnů ode dne konání Výrobního výboru všem zúčastněným.
11. Místem předání a převzetí písemných výstupů Zhotovitele je sídlo Objednatele, případně jiné místo určené Objednatelem.
12. Zhotovitel je oprávněn provést Dílo i před uplynutím sjednané doby dle čl. IV. této Smlouvy.
13. Zhotovitel je povinen oznámit Objednateli předem, kdy bude Dílo připraveno k předání a převzetí. Objednatel je pak povinen nejpozději do 3 pracovních dnů od lhůty stanovené Zhotovitelem zahájit přejímací řízení.
14. Zhotovitel je povinen k předání a převzetí příslušné části plnění přizvat na požádání Objednatele i své Poddodavatele.
15. O průběhu předávacího a přejímacího řízení pořídí Objednatel zápis (protokol). V případě, že Objednatel odmítá plnění Smlouvy převzít, uvede v protokolu o předání a převzetí i důvody, pro které odmítá toto převzetí.

16. Zhotovitel se zavazuje zajistit dodržování pracovněprávních předpisů, zejména zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (se zvláštním zřetelem na regulaci odměňování, pracovní doby, doby odpočinku mezi směnami, atp.), zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů (se zvláštním zřetelem na regulaci zaměstnávání cizinců), a to vůči všem osobám, které se na plnění Díla podílejí a bez ohledu na to, zda jsou práce na předmětu plnění prováděny bezprostředně Zhotovitelem či jeho poddodavateli.
17. Zhotovitel se zejména zavazuje, že:
  - a) veškeré práce na plnění díla budou prováděny v souladu s pracovněprávními předpisy (zejména s úpravou odměňování, organizace pracovní doby, doby odpočinku, pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví při práci),
  - b) všichni cizí státní příslušníci, kteří se podílejí na plnění Díla, splňují podmínky pobytu a výkonu příslušné výdělečné činnosti cizinců (tedy zejména mají potřebná povolení k pobytu na území České republiky, pracovní povolení, atp.),
  - c) všechny osoby podílející se na plnění díla, jsou řádně vedeny v příslušných registrech (zejména registrech vztahujících se k agendě daně z příjmů fyzických osob, veřejného zdravotního pojištění a sociálního zabezpečení),
  - d) jako poddodavatelé jsou k plnění Díla využívány výhradně právnické či fyzické osoby s příslušným oprávněním k podnikání,
  - e) všichni zaměstnanci Zhotovitele i všichni zaměstnanci jeho poddodavatelů byli řádně proškoleni ohledně problematiky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
  - f) všichni zaměstnanci Zhotovitele i všichni zaměstnanci jeho poddodavatelů byli řádně vybaveni osobními ochrannými pracovními prostředky v souladu s platnou právní úpravou, vedeni k dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a v tomto ohledu kontrolováni.
18. Objednatel je oprávněn průběžně kontrolovat dodržování povinností Zhotovitele dle odst. 16 a odst. 17 tohoto článku Smlouvy, a to i přímo u zaměstnanců podílejících se na provádění Díla dle této Smlouvy, přičemž Zhotovitel je povinen tuto kontrolu umožnit, strpět a poskytnout Objednateli veškerou nezbytnou součinnost k jejímu provedení. To nijak neovlivňuje povinnost Objednatele obrátit se v případě podezření na porušování podmínek výkonu práce při provádění díla dle této Smlouvy na příslušné orgány státní správy.

## Článek VII.

### Placení a fakturace

1. Nárok na zaplacení ceny za plnění Díla dle čl. V. odst. 1 Smlouvy a právo na vystavení faktury Zhotovitele za takové plnění vzniká po řádném protokolárním předání a převzetí příslušné etapy Smluvními stranami, a to včetně všech požadovaných příloh, dokladů a vyjádření, odsouhlasené Objednatelem bez výhrad ve formě a v počtu sjednaném v této Smlouvě.
2. Faktura musí v souladu se zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o DPH“) a zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, obsahovat označení faktura a její číslo, název a sídlo Zhotovitele a Objednatele s jejich dalšími identifikačními údaji, označení Smlouvy a částku k fakturaci a další údaje povinné podle uvedených právních předpisů.
3. Objednatel může fakturu vrátit v případě, kdy obsahuje nesprávné nebo neúplné cenové a jiné údaje. Toto vrácení musí proběhnout do konce lhůty splatnosti faktury. V takovém případě vystaví Zhotovitel novou fakturu s novou lhůtou splatnosti, kterou je povinen doručit Objednateli.
4. Objednatel uhradí fakturu Zhotovitele nejpozději do **30 kalendářních dnů** od jejího doručení Objednateli.

5. Objednatel nebude Zhotoviteli poskytovat jakékoliv zálohy.
6. Smluvní strany se dohodly, že pokud nebude některá část Díla splněna, nebude příslušná část ceny Díla účtována.
7. Úhrada ceny Díla bude realizována bezhotovostním převodem na účet Zhotovitele, který je správcem daně (finančním úřadem) zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup ve smyslu § 98 zákona o DPH.

### **Článek VIII. Licence**

1. Zhotovitel poskytuje Objednateli výhradní, časově neomezenou licenci k Dílu specifikovanému v čl. III. této Smlouvy, spočívající v oprávnění předmět Díla užit v původní nebo zpracované či jinak změněné podobě, a to ke všem způsobům užití ve smyslu § 12 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, v neomezeném rozsahu.
2. Zhotovitel v souladu s výše uvedeným uděluje Objednateli převoditelné, trvalé, výlučné a zaplacením ceny za zhotovení předmětu Díla zcela splacené právo předmět Díla užívat. Objednatel toto právo přijímá.
3. Smluvní strany se zároveň výslovně dohodly, že Objednatel je oprávněn poskytnutou licenci převést na třetí osobu a Zhotovitel se zavazuje bezodkladně na výzvu Objednatele vyhotovit a předat potřebnou dokumentaci pro udělení licence spolu s výslovným písemným souhlasem pro převod licence z Objednatele na třetí osobu za stejných podmínek jako jsou sjednány v této Smlouvě.
4. Smluvní strany v souladu s výše uvedeným výslovně potvrzují, že poplatek za užívání Díla po celou dobu jeho životnosti je zcela zahrnut ve sjednané ceně za Dílo uvedené v čl. V této Smlouvy, a to i při případném převodu Díla na třetí osobu.
5. Objednatel je oprávněn Dílo, jeho název či označení autora jako poskytovatele upravit, změnit nebo užit Dílo bez uvádění autorství.
6. Objednatel je oprávněn spojit Dílo s jiným dílem a zařadit Dílo do jakéhokoliv díla souborného ve smyslu ust. § 2375 OZ.
7. Objednatel je oprávněn poskytnout po dobu trvání této Smlouvy třetí osobě podlicenci bez omezení, a to i opakovaně.
8. Objednatel není povinen licenci využít ani poskytnout Zhotoviteli na své náklady rozmnoženinu Díla z rozmnoženin Objednatelem pořízených na základě této licence.

### **Článek IX. Smluvní pokuty**

1. Pro případ porušení níže uvedených smluvních povinností jsou mezi Smluvními stranami sjednány dle ust. § 2048 a násl. OZ tyto níže uvedené smluvní pokuty, jejichž sjednáním není dle ust. § 2050 OZ dotčen nárok Objednatele na náhradu škody způsobené porušením povinnosti Zhotovitele, zajištěné smluvní pokutou. Pohledávka Objednatele na zaplacení smluvní pokuty může být započtena vůči pohledávce Zhotovitele na zaplacení ceny Díla či její části.
2. Zhotovitel je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu v případě nedodržení termínu pro odevzdání Díla nebo jeho kterékoliv části, včetně všech požadovaných příloh, dokladů a vyjádření, odsouhlasené Objednatelem bez výhrad ve formě a v počtu sjednaném v této Smlouvě, a to ve smluvené výši 0,2 % z ceny Díla uvedené v čl. V. této Smlouvy, a to za každý započatý den prodlení.
3. Zhotovitel je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu v případě nedodržení termínu

pro odstranění vad Díla, a to ve smlouvené výši 0,2 % z ceny Díla uvedené v čl. V. této Smlouvy, a to za každý započatý den prodlení.

4. Zhotovitel je povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši ceny Díla v případě, že Zhotovitel uvedl ve své nabídce podané v předchozím zadávacím řízení informace nebo doklady, které neodpovídají skutečnosti a měly nebo mohly mít vliv na výsledek zadávacího řízení, právo Objednatele na odstoupení od Smlouvy uhrazením smluvní pokuty není dotčeno.
5. V případě, že Zhotovitel poruší jinou povinnost dle této Smlouvy, je povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5.000 Kč za každé jednotlivé porušení.
6. Objednatel je povinen zaplatit Zhotoviteli úrok z prodlení v zákonné výši z fakturované částky za každý započatý den prodlení se zaplacením řádně vystavené a Objednatelům nerozporované faktury.
7. Strana povinná k uhrazení smluvní pokuty je povinna uhradit vyúčtované sankce nejpozději do 15 dnů ode dne obdržení příslušného vyúčtování.

## **Článek X. Další ujednání**

1. Přerušeni postupu prací z pokynu Objednatele, případně vinou Objednatele, bude mít za následek posun termínu plnění o dobu přerušeni.
2. Zhotovitel se zavazuje spolupůsobit jako osoba povinná ve smyslu § 2 odst. e) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě, ve znění pozdějších předpisů.
3. Obě Smluvní strany se dohodly, že v případě jakékoliv změny rozsahu v plnění dochází automaticky k zániku platnosti sjednané lhůty (lhůt) plnění. Na základě navržených změn dojde k nové dohodě o termínu plnění a platebních podmínkách písemným dodatkem ke Smlouvě.
4. Pokud Objednatel zjistí, že Zhotovitel provádí Dílo v rozporu se svými povinnostmi, je oprávněn dožadovat se toho, aby Zhotovitel odstranil vzniklé vady a Dílo prováděl řádným způsobem. Jestliže Zhotovitel tak neučiní v poskytnuté přiměřené lhůtě a jeho postup by vedl k podstatnému porušení Smlouvy, je Objednatel oprávněn odstoupit od Smlouvy.
5. Zhotovitel odpovídá za vady Díla existující v době odevzdání a převzetí Díla a dále za veškeré vady Díla, které Objednatel vytkne v záruční době, jež činí **24 měsíců** ode dne převzetí stavby realizované na základě Díla dle této Smlouvy. Zhotovitel se zavazuje bezplatně odstranit vady oznámené mu objednatelům v záruční době písemnou reklamací, a to v přiměřené lhůtě požadované v reklamaci. Objednatel je oprávněn v reklamaci požadovat pouze lhůtu přiměřenou povaze a rozsahu záruční vady. Na žádost Objednatele může Zhotovitel odstranit vady či nedodělky Díla, jež se projeví po odevzdání a převzetí Díla, i když neuznává, že za ně odpovídá.
6. Neodstraní-li Zhotovitel vady Díla v přiměřené lhůtě dle čl. X. odst. 4, je Objednatel oprávněn odstranění vady provést na účet Zhotovitele sám, či jím pověřit jinou odbornou osobu. Náklady na takto odstraněné vady je Objednatel oprávněn požadovat po Zhotoviteli. Jakákoliv vada Díla se považuje za odstraněnou až po potvrzení jejího odstranění Objednatelům.
7. Nebezpečí škody na zhotovovaném předmětu Díla přechází na Objednatele předáním Díla. Vlastnické právo na zhotovované věci nabývá Objednatel úplným zaplacením ceny za Dílo resp. jeho části.
8. Zhotovitel je povinen mít po celou dobu trvání této Smlouvy sjednáno platné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou třetí osobě s limitem pojistného plnění minimálně **1.000.000 Kč**. Náklady na pojištění nese Zhotovitel a jsou zahrnuty v ceně Díla.
9. Za účelem prokázání splnění tohoto požadavku je Zhotovitel povinen doložit Objednatelům



do 3 pracovních dnů od doručení výzvy doklad osvědčující uzavření pojistné Smlouvy v požadovaném rozsahu. Pojištění odpovědnosti za škodu z výkonu podnikatelské činnosti musí pokrývat škody na věcech (vzniklé poškozením, zničením nebo pohřešováním) a na zdraví (úrazem nebo nemocí):

- a) způsobené provozní činností Zhotovitele,
- b) způsobené vadným Dílem,
- c) vzniklé v souvislosti s poskytovanými pracemi a službami.

## **Článek XI. Ukončení Smlouvy**

1. Kterákoli ze Smluvních stran může odstoupit od této Smlouvy, poruší-li druhá Smluvní strana podstatným způsobem své smluvní povinnosti, přestože byla na tuto skutečnost prokazatelným způsobem upozorněna.
2. Stanoví-li oprávněná Smluvní strana druhé Smluvní straně pro splnění jejího závazku náhradní (dodatečnou) lhůtu, vzniká jí právo odstoupit od Smlouvy až po marném uplynutí této lhůty, to neplatí, jestliže druhá Smluvní strana v průběhu této lhůty prohlásí, že svůj závazek nesplní. V takovém případě může dotčená Smluvní strana odstoupit od Smlouvy i před uplynutím lhůty dodatečného plnění, poté, co prohlášení druhé Smluvní strany obdržela.
3. Objednatel má dále právo bez předchozího písemného upozornění od Smlouvy odstoupit:
  - a) při prodlení s předáním Díla nebo jeho části ze strany Zhotovitele po dobu delší než 30 kalendářních dnů,
  - b) při zjištění, že Dílo neodpovídá požadavkům Objednatele stanoveným v zadávací dokumentaci,
  - c) v případě, že Zhotovitel porušuje některou ze svých smluvních nebo zákonných povinností, které se vztahují k provádění Díla, a Zhotovitel nezajistí nápravu a nezačne provádět Dílo řádným způsobem ani v přiměřené době určené Objednatelem,
  - d) v případě, že Zhotovitel uvedl ve své nabídce podané v předchozím zadávacím řízení informace nebo doklady, které neodpovídají skutečnosti a měly nebo mohly mít vliv na výsledek zadávacího řízení,
  - e) se prokáže, že Dílo nebo jeho část je zatížena právy třetí osoby, a Zhotovitel nezíská tato chybějící práva nebo nenahradí zatížené dílčí části Díla nezatíženými ani do 30 dní od doručení písemné výzvy Objednatele,
  - f) bude-li zahájeno insolvenční řízení dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení, v platném znění, jehož předmětem bude úpadek nebo hrozící úpadek Zhotovitele, Zhotovitel je povinen tuto skutečnost oznámit neprodleně Objednateli,
  - g) Zhotovitel nepředloží kopii platné a účinné pojistné smlouvy v souladu s článkem X odst. 9.
4. Zhotovitel je oprávněn od této Smlouvy odstoupit, pokud Je Objednatel v prodlení s platbou ceny za Dílo po dobu delší než 60 dnů po splatnosti příslušného daňového dokladu.
5. Objednatel má mimo jiné nárok na uplatnění náhrady škody v případě, že Zhotovitel Dílo řádně nedokončí. Náhrada škody bude kalkulována tak, že Objednatel provede nové zadávací řízení na nového zhotovitele, který dokončí rozpracované Dílo. Pro tyto účely budou předmětem veřejné zakázky ty části Díla, které nebyly Zhotovitelem doposud realizovány. Objednatel porovná (případně může porovnání provést třetí osoba zmocněná Objednatelem) cenovou nabídku Zhotovitele a cenovou nabídku nového zhotovitele (účastníka, jehož nabídka bude v novém zadávacím řízení vybrána jako nejvýhodnější) a částka, o kterou případně přesáhne nová cenová nabídka cenovou nabídku Zhotovitele, bude společně s náklady spojenými s realizací nového zadávacího řízení vyčíslením škody,

kteřá byla Objednateli způsobena. Dnem uplatnění náhrady škody, a tím i dnem splatnosti, je den doručení vyčíslení způsobené škody Zhotoviteli. Objednatel je oprávněn splatnou škodu započíst oproti splatným pohledávkám Zhotovitele u Objednatele, s čímž Zhotovitel vyslovuje souhlas. Objednatel je povinen zaslat Zhotoviteli písemné sdělení o vzájemném započtení splatných pohledávek.

## **Článek XII. Závěrečná ujednání**

1. Změnit nebo doplnit tuto Smlouvu mohou Smluvní strany pouze formou písemných dodatků, které budou vzestupně číslovány, výslovně prohlášeny za dodatek této Smlouvy a podepsány oprávněnými zástupci Smluvních stran před zahájením plnění.
2. Zhotovitel nemůže bez souhlasu Objednatele postoupit svá práva a povinnosti plynoucí ze Smlouvy třetí osobě.
3. Obě Smluvní strany se dohodly, že v případě právního nástupnictví jsou nástupci Smluvních stran vázány ustanoveními této Smlouvy v plném rozsahu.
4. Pro případ, že kterékoliv ustanovení této Smlouvy se stane neúčinným nebo neplatným, Smluvní strany se zavazují bez zbytečného odkladu nahradit takové ustanovení ustanovením novým, které bude svým obsahem nejlépe vyhovovat podmínkám dojednaným v této Smlouvě. Případná neplatnost některého z ustanovení této Smlouvy nemá za následek neplatnost ostatních ustanovení.
5. Zhotovitel tímto výslovně prohlašuje, že v souladu s ustanovením § 1765 odst. 2 OZ na sebe bere nebezpečí změny okolností.
6. Písemnosti dle této Smlouvy se zasílají na adresy uvedené shora v článku I. této Smlouvy. Písemnost se považuje za doručenu i v případě, že kterákoliv ze Smluvních stran její doručení odmítne či jinak znemožní. Pro komunikaci dle této Smlouvy jsou Smluvní strany oprávněny využít i elektronické pošty; v tomto případě budou zprávy zasílány na e-mailové adresy uvedené v čl. I této Smlouvy.
7. Smlouva je vyhotovena ve 2 stejnopisech podepsaných oprávněnými zástupci Smluvních stran, přičemž Objednatel obdrží 1 a Zhotovitel 1 vyhotovení.
8. Tato Smlouva nabývá platnosti dnem podpisu oběma Smluvními stranami a účinnosti dnem zveřejnění Smlouvy vč. jejich příloh v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv). Smluvní strany se dohodly, že uveřejnění Smlouvy dle zákona o registru smluv zajistí zasláním správci registru smluv Objednatel. Smluvní strany výslovně souhlasí se zveřejněním této Smlouvy v jejím plném rozsahu, včetně příloh a dodatků v registru smluv vedeném Ministerstvem vnitra ve smyslu zákona o registru smluv.
9. Smluvní strany se dále dohodly, že v případě zániku závazku založeného touto Smlouvou jinak než splněním (provedením Díla) zůstávají v platnosti a účinnosti i nadále ustanovení, z jejichž povahy vyplývá, že mají zůstat nedotčena zánikem závazku založeného touto Smlouvou, zejména ustanovení o smluvních pokutách a zárukách, případně úprava týkající se licencí.
10. Smluvní strany shodně prohlašují, že si tuto Smlouvu před jejím podpisem přečetly, a že byla uzavřena po vzájemném projednání dle jejich pravé a svobodné vůle, určitě, vážně a srozumitelně a její autentičnost stvrzují svými podpisy.
11. Osoby podepisující tuto Smlouvu svým podpisem stvrzují platnost svých zástupčích oprávnění.
12. Nedílnou součástí této Smlouvy jsou níže uvedené nebo v textu zmíněné přílohy.  
Příloha č. 1 – Technická specifikace  
Příloha č. 2 – Seznam poddodavatelů

V Břeclavi dne dle el. podpisu

Za Objednatele:

Bc.  
Svatopluk  
Pěček

Digitálně podepsal  
Bc. Svatoopluk Pěček  
Datum: 2022.12.19  
11:04:26 +01'00'

---

Bc. Svatoopluk Pěček, starosta

V Praze dne dle el. podpisu

Za Zhotovitele:

Mgr. Petr  
Pšenička

Digitálně podepsal  
Mgr. Petr Pšenička  
Datum: 2022.12.19  
09:01:34 +01'00'

---

Mgr. Petr Pšenička, jednatel

**Doložka podle § 41 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů**

Uzavření Smlouvy o dílo bylo schváleno Radou města Břeclavi na schůzi č. 1-1 dne 31.10.2022 usnesením č. R1-1/22/5/3.

V Břeclavi dne dle el. podpisu

Bc. Svatoopluk  
Pěček

Digitálně podepsal  
Bc. Svatoopluk Pěček  
Datum: 2022.12.19  
11:06:12 +01'00'

---

Bc. Svatoopluk Pěček, starosta

# TECHNICKÁ SPECIFIKACE

---

## Plán udržitelné městské mobility města Břeclavi

## Seznam zkratek

ČSÚ	Český statistický úřad
GEH	statistický výraz pro porovnání skutečných a modelovaných hodnot, v tomto případě intenzit dopavy (Geoffrey E. Havers)
GIS	geografický informační systém
IAD	individuální automobilová doprava
K+R	parkoviště Kiss & Ride
MHD	městská hromadná doprava
P+R	parkoviště Park & Ride
P+B	parkoviště Park & Bike
P+G	parkoviště Park & Go
B+R	parkoviště Bike & Ride
RZ	registrační značka
PUM (SUMP)	plán udržitelné městské mobility (sustainable urban mobility plan)
SMART cíle	požadavek na cíle konkrétní, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově specifické
TTWA	algoritmus pro stanovení spádového území (Travel-to-work-areas)
VHD	veřejná hromadná doprava

# 1 Základní informace

## 1.1 Důvody pořízení

Plán udržitelné městské mobility (PUM), v původním znění Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) je strategickým dokumentem určeným k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městě a jeho bezprostředním okolí za účelem zlepšování kvality života, který náležitě zohlední zásady integrace, participace a evaluace. Zpracován bude pro střednědobý až dlouhodobý výhled.

Plán udržitelné městské mobility se bude zabývat všemi dopravními módy ve městě, tj. pěší dopravou (spolu s veřejným prostorem), cyklistickou dopravou, veřejnou hromadnou dopravou, individuální automobilovou dopravou, nákladní dopravou a dopravou v klidu (problematika parkování) s důrazem na nemotorovou dopravu (pěší a cyklistická).

Důvodem ke zpracování PUM je zajištění trvale udržitelného dopravního systému založeného na nových principech městského plánování a zajištění uskutečnění prioritních cílů pro udržitelnou dopravu. PUM bude přispívat k naplnění těchto základních cílů:

- zlepšit kvalitu života obyvatel města,
- motivovat obyvatele i návštěvníky města ke změně životního stylu v otázce jejich každodenní mobility,
- zvýšit podíl dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných dopravních módů,
- snížit objem zbytečných každodenních cest individuální motorovou dopravou a redukovat vztah mezi ekonomickým růstem a objemem dopravy,
- snížit negativní dopady dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí,
- zvýšit podíl dělby přepravní práce obyvatel i návštěvníků města ze spádového území ve prospěch udržitelných dopravních módů,
- zlepšit přístupnost dopravy, komunikační infrastruktury a veřejného prostoru pro všechny občany vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- zatraktivnit a zpříjemnit prostředí města.

## 1.2 Soulad s metodikami

PUM bude zpracován v souladu s platnou metodikou Metodika plánu udržitelné městské mobility SUMP 2.0 (<https://www.akademiemobility.cz/sump-20>).

Dopravní model bude zpracován v souladu s platnou metodikou Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů (<https://www.shopcdv.cz/en/metodika-pro-tvorbu-hodnoceni-makroskopickych-dopravnich-modelu>).

Zpracovaný PUM bude strukturně a obsahově odpovídat plánu druhé generace SUMP 2.0 tak, aby byl zajištěn soulad a možnost čerpat finanční prostředky z operačních programů pro nové programovací období.

## 1.3 Doporučená struktura

Dle metodiky by PUM měl být rozdělen do těchto jednotlivých částí:

- přípravná část,
- komunikační strategie,

- analytická část,
- návrhová část,
- akční plán,
- implementace, monitoring a evaluace.

Dokument bude zpracován v souladu s Metodikou pro tvorbu strategických dokumentů města Břeclavi. Dle metodiky budou stanoveny specifické cíle a dále opatření a aktivity, které povedou k jejich naplnění. Grafická podoba výsledného dokumentu bude v souladu se současnou vizuální identitou města.

Zpracování jednotlivých částí PUM se může částečně časově překrývat. Pro každou část se předpokládá samostatný výstup ve formě závěrečné zprávy.

## 2 Přípravná část

Přípravná část stanovuje vztah dokumentu PUM k ostatním výchozím strategickým dokumentům a podkladům města, stanoví zájmové území, časové výhledové horizonty pro realizaci opatření a aktivit, specifikuje harmonogram zpracování projektu, jeho řízení, stanoví zainteresované subjekty a nastaví způsob jejich zapojení.

### 2.1 Časový harmonogram

Část	Termín
přípravná část	do 1 měsíce od účinnosti smlouvy
komunikační strategie	do 1 měsíce od účinnosti smlouvy
analytická část	do 10 měsíců od účinnosti smlouvy
návrhová část	do 16 měsíců od účinnosti smlouvy
akční plán	do 17 měsíců od účinnosti smlouvy
implementace, monitoring a evaluace	do 17 měsíců od účinnosti smlouvy
čistopis kompletního PUM	do 18 měsíců od účinnosti smlouvy

V rámci zpracování PUM se předpokládají konzultace zpracovatele se zadavatelem v pravidelných stanovaných intervalech. Konzultace se předpokládají v minimálním rozsahu 1x za měsíc.

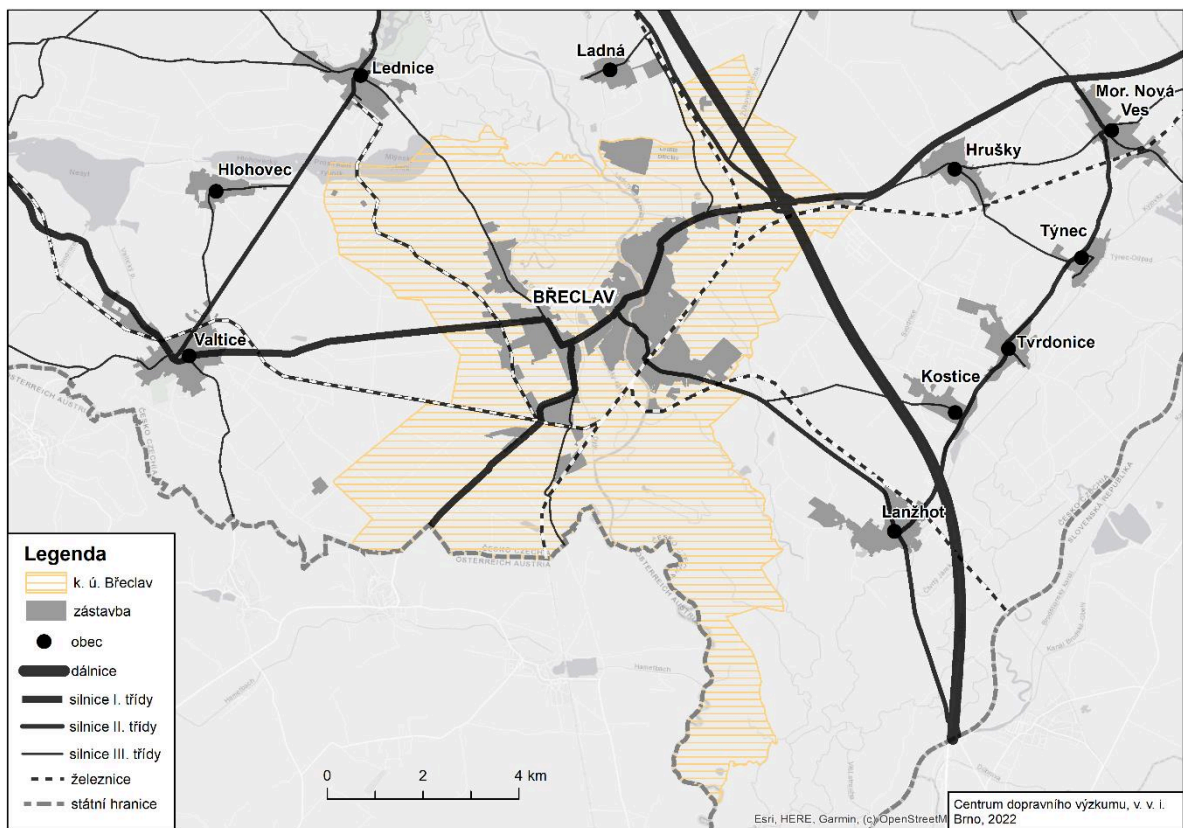
Mimo tyto konzultace budou probíhat jednání a participační aktivity s jednotlivými zainteresovanými subjekty, které jsou stanoveny v dalších kapitolách a v komunikační strategii.

Vstupní jednání mezi zadavatelem a zpracovatelem proběhne do 14 dnů od nabytí účinnosti smlouvy o zpracování PUM. Jednání iniciuje zpracovatel.

### 2.2 Vymezení řešeného území

PUM bude zpracován pro území města Břeclavi (zahrnuje katastrální území Břeclav, Charvátská Nová Ves a Poštorná). Území bude pro další analýzy rozčleněno dle základních sídelních jednotek nebo sčítacích obvodů ČSÚ z důvodu zajištění dlouhodobé kompatibility dat při využívání údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů.





Obrázek 2.1: Katastrální území města Břeclavi

## 2.3 Výchozí podklady

Zadavatel disponuje těmito výchozími podklady, z nichž bude zpracovatel Plánu udržitelné městské mobility vycházet. Tyto dokumenty jsou pro zpracovatele závazné a v návrhové části se s nimi nepřipouští nesoulad:

- Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5;
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve znění Aktualizace č. 1 a 2;
- Územní plán Břeclav;
- Metodika pro tvorbu strategických dokumentů.

Zadavatel dále disponuje těmito dokumenty:

- Posouzení variant dopravně-inženýrských opatření na komunikaci I/55 v Břeclavi s využitím spojitě mikroskopické simulace, CDV, květen 2013;
- Pasport komunikací (zeleně) (formát: shp, geodatabáze, WMS);
- Ortofotomapy 2020, rozlišení 10 cm/px.

## 2.4 Návrhové horizonty

PUM bude zpracován pro následující časové horizonty:

- současný stav – rok 2022,
- výhledový stav – krátkodobý horizont, tzv. BAU (business as usual) scénář – rok 2027,
- výhledový stav – střednědobý horizont – rok 2035.

Zadavatel předpokládá aktualizaci PUM v budoucnu, základní předpoklady pro následné aktualizace provede zpracovatel dle informací v kapitole 7. Monitoring a hodnocení této zadávací dokumentace.

## 2.5 Stanovení zainteresovaných skupin

Během zpracování PUM bude kladen důraz na realizaci participačních aktivit s politickými zástupci města, odborníky, zájmovými skupinami a širokou veřejností. Všechny skupiny je potřeba zapojovat do tvorby průběžně, a to ve všech částech, přičemž nestačí pouhé projednání výsledků a informování o návrzích. Zainteresované skupiny se musí spolupodílet na celém procesu tvorby PUM ve všech jeho částech. Stanovit je potřeba minimálně tyto pracovní skupiny:

- řídicí skupina
  - tvořena zástupci zadavatele, zástupci zpracovatele a politickými zástupci města, kteří mají za zpracování PUM odpovědnost
  - dohlíží nad zpracováním PUM, obsahovou a časovou korektností
  - konkrétní osoby do řídicí skupiny navrhne zadavatel
- odborné skupiny:
  - tvořena odborníky na jednotlivá témata z řad zástupců zadavatele a odborníky z řad odborné veřejnosti (zástupci jednotlivých odborů městského úřadu, policie, krajské správy, organizátor IDS, zástupce Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic, zástupci dopravců působících v oblasti apod.)
  - připomínkuje dílčí výstupy a jedná nad jednotlivými návrhy opatření
  - konkrétní osoby do odborných skupin navrhne zpracovatel ve spolupráci se zadavatelem
- zájmová skupina
  - tvořena zástupci široké veřejnosti, významnými zaměstnavateli, dopravními konzultanty, provozovateli parkování, organizátory významných akcí, zájmovými a místními sdruženími apod.
  - její členové zasílají podněty ke dílčím zveřejněným výstupům a diskutují na veřejných projednáních, čímž přinášejí zpracovateli informace od samotných obyvatel města
  - konkrétní osoby jsou do skupiny začleněni na základě vlastního zájmu

### 3 Komunikační strategie

Komunikační strategie bude vypracována zpracovatelem a bude členěna na jednotlivé části shodnými s jednotlivými fázemi zpracování dokumentu PUM, tj. analytická část a návrhová část. Zpracování komunikační strategie předchází zahájení zpracování první fáze PUM, tj. analytické části.

Komunikační strategie bude obsahovat popis zapojení jednotlivých zainteresovaných skupin do procesu tvorby PUM. Po dobu zpracování PUM mohou být termíny jednotlivých aktivit a kampaní doplňovány, upřesňovány a koordinovány v reakci na průběžné výsledky tak, aby zajišťovaly naplnění stanovených cílů a indikátorů komunikace a participace (tj. oslovení, zájem a aktivní účast veřejnosti a dalších cílových skupin).

Komunikační strategie bude zaměřena s důrazem na komunikaci s veřejností a s cílem zapojení veřejnosti do strategického plánování městské mobility.

Obsahem komunikační strategie bude zejména:

- organizační struktura pro zpracování PUM,
- identifikace zainteresovaných skupin vč. jejich členů,
- systém komunikace mezi projektovým týmem a veřejností,
- systém propagace PUM a jeho výstupů,
- identifikace komunikačních nástrojů města,
- rešerše komunikačních aktivit a jejich efektivity,
- návrh komunikačních prostředků a kanálů pro komunikaci procesu PUM a jednotlivých participačních aktivit
- návrh na vytvoření obsahu webových stránek pro účely projektu,
- návrh workshopů pro odbornou i širokou veřejnost
- časový harmonogram informačních kampaní, akcí a participačních aktivit
- marketingový plán na propagaci PUM,
- způsob zpracování a vypořádání podnětů a připomínek.

Návrh minimálního rozsahu participačních aktivit pro jednotlivé fáze zpracování:

- v analytické části:
  - veřejná akce s cílem představit PUM, důvody jeho pořízení, zpracovatelský tým, možnost zapojení veřejnosti, komunikační kanály a případně prezentovat výstupy z proběhlých dopravních průzkumů;
  - workshop pro odbornou skupinu s cílem identifikace problémů v dopravě a problémových lokalit;
  - zapojení veřejnosti do tvorby PUM pomocí online pocitové mapy;
  - veřejné projednání analytické části;
- v návrhové části:
  - workshop pro odbornou i zájmovou skupinu s cílem vytvořit vizi mobility;
  - workshop pro odbornou skupinu s cílem navrhnout a ohodnotit jednotlivá opatření;
  - workshop pro odbornou skupinu s cílem vybrat vhodný scénář mobility z několika variant;
  - veřejné projednání návrhové části.

V průběhu celého zpracování jednotlivých fází PUM bude zpracovatel vytvářet a předkládat podklady pro obsah webových stránek projektu, podklady pro tvorbu příspěvků na sociální sítě města, informační marketingové materiály apod.

Jako hlavní místo k propagaci a k marketingovým aktivitám bude sloužit webová stránka projektu. Webová stránka bude vytvořena na nové doméně nebo subdoméně, jejíž název určí zadavatel. Web projektu bude vytvořen a po celou dobu řešení PUM spravován zpracovatelem na jeho náklady. Zpracovatel bude odpovědný za dodání informací a podkladů pro plnění a správu webu. Předpokládá se model, kdy zpracovatel bude navrhopvat jednotlivé příspěvky, zadavatel je posoudí a schválí a zpracovatel následně zařadí na webovou stránku. Grafická podoba webu bude v souladu se současnou vizuální identitou města.

Zadavatel disponuje mapovým portálem, který je dostupný na adrese <http://mapy.breclav.eu>. Mapové výstupy, které vzniknou v rámci zpracování PUM, je vhodné prezentovat veřejnosti na tomto portále. Při zveřejňování map poskytne zadavatel součinnost.

## 4 Analytická část

Cílem analytické části je analýza stávajícího stavu v oblasti dopravy a mobility ve městě. K dosažení tohoto cíle budou provedeny analýzy strategických dokumentů, proběhne sběr potřebných dat – budou provedeny dopravní a sociologické průzkumy, bude provedena analýza a prognóza demografie a rozvoje území a další analýzy. Dále bude vytvořen multimodální dopravní model zohledňující aktuální dopravní situaci v řešeném území. Analytická část bude základním zdrojem informací pro následné definování cílů a opatření v návrhové části.

Dokument bude zpracován v souladu s Metodikou pro tvorbu strategických dokumentů města Břeclavi. Grafická podoba výsledného dokumentu bude v souladu se současnou vizuální identitou města.

Výstupem analytické části bude textový dokument doplněný o grafické a mapové přílohy vč. souborů projektu ArcGIS Pro.

### 4.1 Analýza strategických dokumentů

Cílem analýzy je zajistit zpracování PUM v souladu s platnými strategickými dokumenty města i vyšších územních celků. Zpracovatel provede rešerši dokumentů a podkladů a zhodnotí soulad existujících dokumentů mezi sebou navzájem, soulad s principy udržitelnosti a principy PUM. Výsledek analýzy bude projednán se zadavatelem, kterému bude představen způsob analýzy jednotlivých dokumentů a konkrétní závěry. Zpracovatel navrhne postup začlenění PUM mezi posuzované dokumenty a identifikuje případná rizika, která může zpracování PUM v tomto ohledu přinést.

Budou provedeny následující analýzy:

- analýza strategických dokumentů na městské, regionální, národní i evropské úrovni s ohledem na udržitelnou mobilitu; posuzovány budou dokumenty doporučené zadavatelem a další dokumenty identifikované zpracovatelem;
- analýza dalších dokumentů bez strategického charakteru (studie, průzkumy, probíhající projekty, informace o životním prostředí apod.);
- analýza vazeb mezi dokumenty, identifikace již existujících vizí a cílů v oblasti udržitelné mobility.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- zpráva o provedené analýze,
- příspěvek na webové stránky.

### 4.2 Průzkum dopravního chování

Pro účely sestavení dopravního modelu a jako podklad pro další analýzy budou využita a analyzována data z celonárodního průzkumu dopravního chování. Tento průzkum byl proveden Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. v rámci projektu Česko v pohybu v roce 2019. Popis metodologie průzkumu, výsledky a další informace jsou dostupné na webu <https://www.ceskovpohybu.cz>. Z dat, která pokrývají reprezentativní vzorek obyvatel ČR, budou vybrána taková, která lze aplikovat na město Břeclav. Budou tedy využita data z takových měst a obcí, která mají dopravně a urbanisticky obdobný charakter jako řešené území. Cílem analýz dat z celonárodního průzkumu dopravního

chování je zjistit dopravní chování obyvatel typického města, které má obdobný charakter jako město Břeclav.

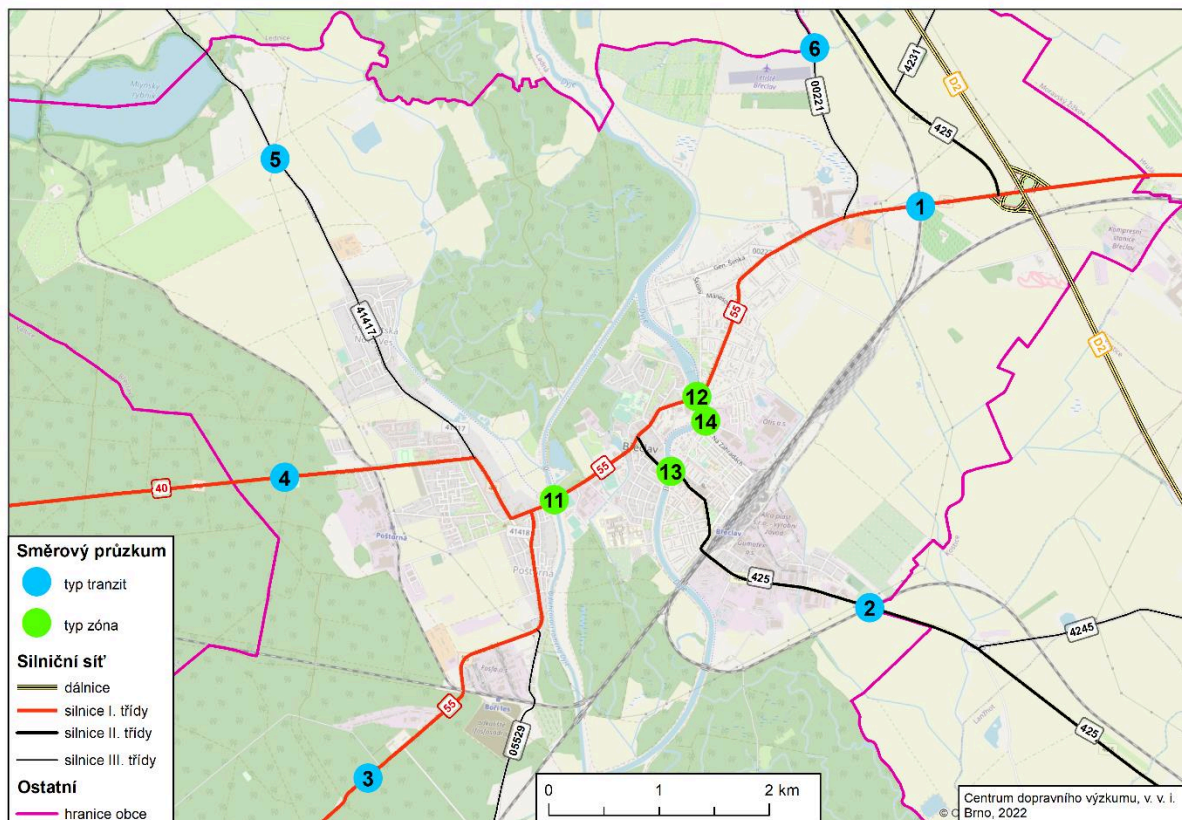
Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- zpráva o provedených analýzách dat (textový dokument, tabulky, mapy),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.3 Směrový dopravní průzkum

Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- v měsících duben–červen nebo září–říjen,
- v jeden běžný pracovní den, tedy úterý–čtvrtek,
- v době alespoň 06–18 hod.,
- v době konání profilového dopravního průzkumu,
- průzkum bude probíhat pomocí záznamu RZ všech projíždějících vozidel na měřicích místech s následným vyhodnocením zdrojové, cílové a tranzitní dopravy dle kategorie vozidla,
- průzkum bude zahrnovat individuální automobilovou dopravu, nákladní dopravu do 3,5 t, nákladní dopravu nad 3,5 t a autobusy,
- minimální rozsah 10 měřicích míst v obou směrech,
- lokality všech průzkumů budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem,
- výstupem budou matice zdroj/cíl pro jednotlivé druhy dopravy s hodnotami intenzit dopravy v dané relaci.



Obrázek 4.1: Doporučená místa směrového dopravního průzkumu

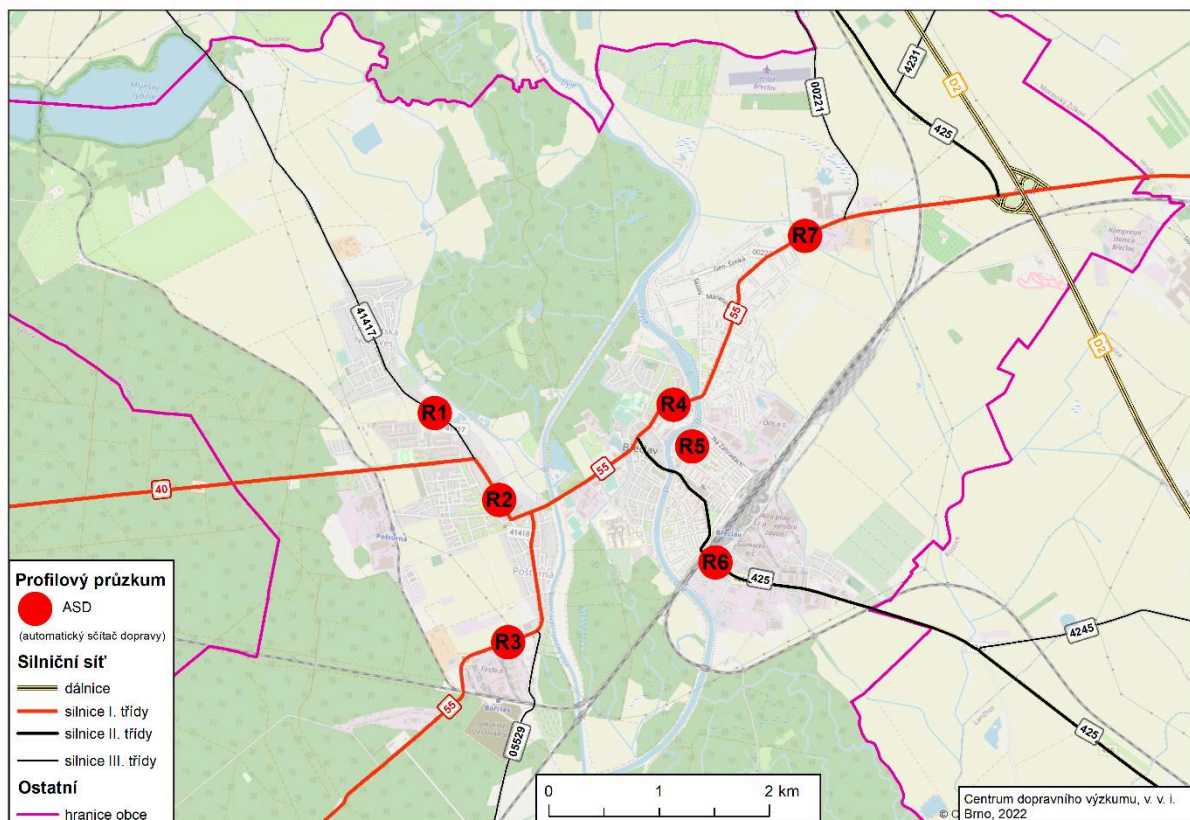
Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis realizace průzkumu,
- zpráva o provedeném průzkumu (textový dokument, tabulky, mapy),
- data zpracovatelná v prostředí GIS (včetně časových údajů pro možnost vytvoření vizualizace),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.4 Profilový dopravní průzkum

Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- v měsících duben–červen nebo září–říjen,
- v jednom běžném týdnu bez státních svátků, tedy pondělí–neděle,
- v době 00–24 hod.,
- průzkum proběhne pomocí automatických sčítačů dopravy (ASD)
- průzkum bude zahrnovat individuální automobilovou dopravu, nákladní dopravu do 3,5 t, nákladní dopravu nad 3,5 t a autobusy,
- minimální rozsah 5 měřicích míst v obou směrech,
- lokality všech průzkumů budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem,
- výsledkem budou tabulky a grafy s dopravními intenzitami a variacemi dopravy (denní, týdenní) pro každé měřicí místo, které mohou sloužit pro přepočet.



Obrázek 4.2: Doporučená místa profilového dopravního průzkumu

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis realizace průzkumu,
- zpráva o provedeném průzkumu (textový dokument, tabulky, mapy),
- data zpracovatelná v prostředí GIS (včetně časových údajů pro možnost vytvoření vizualizace),
- příspěvek na webové stránky.

## 4.5 Dojíždka do Břeclavi z dat mobilních operátorů

Pro účely analýz pravidelných i rekreačních cest do Břeclavi využije zpracovatel dat, která na pravidelné bázi sbírají mobilní operátoři a nabízejí jejich využití nejen pro dopravní plánování. Data budou pocházet z lokalizačních informací o poloze SIM karet od jednoho nebo více mobilních operátorů. Výstupem bude datový soubor/analýza počtu cest s uvedeným zdrojem, počtem cest a dodatečnými atributy (viz dále). Data budou kalibrována na populaci ČR.

### 4.5.1 Pravidelná dojíždka

Zpracovatel zajistí z uvedených dat analýzu pravidelné dojíždky do Břeclavi (pracovní, školní apod.).

Příklad výstupu:

Zdroj	Cíl	Hodina příjezdu	Strávená doba v cíli	Dopravní mód	Počet cest
Brno	Břeclav	06–07	8–10	vlak	50
Lednice	Břeclav	06–07	8–10	vlak	15
okres Znojmo	Břeclav	07–08	2–4	nespecifikováno	50
Rakousko	Břeclav	07–08	10 a více	nespecifikováno	20
jiné místo	Břeclav	08–09	8–10	nespecifikováno	5

Popis atributů:

- **Zdroj:** Místo, kde je daný uživatel „doma“. Pokud tuto informaci nelze zjistit, pak bude uveden jako zdroj *jiné místo*. Pokud uživatel přijel ze zahraničí, pak bude uveden stát. Zdroje jsou vybraná města/obce + všechny okresy v Jihomoravském kraji + okolní státy.
  - Brno
  - Uherské Hradiště
  - Veselí nad Moravou
  - Hodonín
  - Valtice
  - Lednice
  - Mikulov
  - okres v JMK



- okres v JMK
- okres v JMK
- ...
- okres v JMK
- Rakousko
- Slovensko
- Polsko
- Německo
- jiné místo
- **Cíl:** město Břeclav
- **Hodina příjezdu:** hodina příjezdu do cílového místa, a to minimálně v době 06–18 hod. v hodinových intervalech
- **Strávená doba v cíli:** doba v hodinách, po kterou návštěvník v cílovém místě zůstal; rozsahy: 0–2, 2–4, 4–6, 6–8, 8–10, 10 a více
- **Dopravní mód:** pokud je v daném směru vlakové spojení, pak bude uveden počet cest vlakem a v ostatních dopravních prostředcích
- **Počet cest:** průměrný počet cest v pracovním dni za posledních 6 měsíců

#### 4.5.2 Nepravidelná dojíždka

Břeclav a okolí jsou turisticky atraktivní lokality, což se projevuje v nerovnoměrné dopravní zátěži během roku. Cílem je analyzovat, v jakých částech roku a odkud lidé do Břeclavi dojíždí.

Příklad výstupu:

Zdroj	Cíl	Měsíc	Dopravní mód	Počet cest
okres Tábor	Břeclav	leden	nespecifikováno	200
okres Liberec	Břeclav	leden	nespecifikováno	100
okres Břeclav	Břeclav	únor	nespecifikováno	3 000
Rakousko	Břeclav	únor	nespecifikováno	500
jiné místo	Břeclav	únor	nespecifikováno	200

Popis atributů:

- **Zdroj:** Místo, kde je daný uživatel „doma“. Pokud tuto informaci nelze zjistit, pak bude uveden jako zdroj *jiné místo*. Pokud uživatel přijel ze zahraničí, pak bude uveden stát. Zdroje jsou všechny okresy v ČR + okolní státy.
  - okres v ČR
  - okres v ČR
  - okres v ČR
  - ...
  - okres v ČR
  - Rakousko

- Slovensko
- Polsko
- Německo
- jiné místo
- **Cíl:** město Břeclav
- **Měsíc:** měsíc, ve kterém cesta proběhla
- **Dopravní mód:** dopravní mód nebude blíže specifikován
- **Počet cest:** celkový počet cest za daný měsíc za posledních 12 měsíců

#### 4.6 Průzkum statické dopravy

Průzkum zmapuje aktuální nabídku parkovacích míst a průzkum jejich obsazenosti včetně odstavování na komunikacích a včetně zjištění legálního/nelegálního parkování. zmapování aktuální nabídky parkovacích míst dle režimu provozu parkoviště (placené/neplacené/časově omezené apod.).

Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- v průběhu dne
  - v jeden běžný pracovní den, tedy úterý–čtvrtek,
  - v době alespoň 09–12 hod.,
  - průzkum bude probíhat na celém území města včetně průmyslových zón
- v průběhu noci
  - v jeden běžný pracovní den, tedy úterý–čtvrtek,
  - v době alespoň 23–05 hod.,
  - průzkum bude probíhat na celém území města mimo průmyslové zóny

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis realizace průzkumu,
- zpráva o provedeném průzkumu (textový dokument, tabulky, mapy),
- data zpracovatelná v prostředí GIS (včetně časových údajů pro možnost vytvoření vizualizace),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.7 Průzkum pěší a cyklistické dopravy

Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- v měsících květen–červen za vhodných klimatických podmínek,
- v jeden běžný pracovní den, tedy úterý–čtvrtek,
- v době alespoň 07–11 hod. a 13–17 hod.,
- bude zahrnovat současně pěší a cyklistickou dopravu,
- minimální rozsah 10 měřicích míst v obou směrech,
- lokality všech průzkumů budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem,
- výsledkem budou tabulky a grafy s dopravními intenzitami pro každé měřicí místo.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis realizace průzkumu,
- zpráva o provedeném průzkumu (textový dokument, tabulky, mapy),
- data zpracovatelná v prostředí GIS (včetně časových údajů pro možnost vytvoření vizualizace),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.8 Průzkum v městské hromadné dopravě

Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- v jeden běžný pracovní den, tedy úterý–čtvrtek,
- v době reálného provozu linek (cca 04–23 hod.)
- průzkum bude probíhat uvnitř všech vozidel MHD v řešeném území (tedy linky 561–569),
- v každém vypraveném spoji bude po celou dobu jízdy fyzicky přítomen pracovník sčítání
- výstupem budou tabulky počtu nastupujících a vystupujících cestujících na jednotlivých zastávkách.

Od koordinátora veřejné hromadné dopravy v Jihomoravském kraji, společnosti KORDIS JMK, je možné získat data z odbavovacího systému. Tato data obsahují informace o počtu nástupů na jednotlivých zastávkách, místo výstupu však už sledováno není. V datech lze očekávat určité nepřesnosti způsobené absencí informací o cestách osob s bezplatnou přepravou a o cestujících, kteří využívají papírové předplatní jízdenky. Pokud zpracovatel uzná za vhodné tato data využít, zajistí specifikaci poptávky a ponese náklady na jejich získání.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis realizace průzkumu,
- zpráva o provedeném průzkumu (textový dokument, tabulky, mapy),
- data zpracovatelná v prostředí GIS (včetně časových údajů pro možnost vytvoření vizualizace),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.9 Pocitová mapa

Pro účely zjištění názorů, podnětů a připomínek od široké veřejnosti zadavatel vytvoří názorovou mapu dopravy (pocitovou mapu), jejíž výsledky budou zpracovateli k dispozici. Předpokládá se interaktivní podoba mapy zveřejněná na mapovém portálu města. Úkolem zpracovatele bude poskytnout součinnost v oblasti definice otázek, na které má široká veřejnost odpovídat.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- odkaz na pocitovou mapu,
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.10 Analýza a prognóza demografie a rozvoje území

Zpracovatel provede analýzu současného stavu demografie a územního rozvoje, dále provede prognózy pro návrhové horizonty.

- analýza současného stavu obyvatelstva (počet obyvatel, vyjíždka, dojíždka, prostorové rozmístění v řešeném území apod.),

- analýza dojížděkových vztahů,
- analýza územního rozvoje, využití území a prostorové rozložení funkcí města
- demografická prognóza počtu obyvatel pro jednotlivé návrhové horizonty dle jednoletých věkových kohort a dle pohlaví kohortně-komponentní metodou reflektující vývoj úmrtnosti, porodnosti a migrace,
- prognóza územního rozvoje pro jednotlivé návrhové horizonty.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- zpráva o současné demografické situaci (textový dokument, tabulky, mapy),
- zpráva o současném územním rozvoji (textový dokument, tabulky, mapy),
- zpráva o prognóze demografie (textový dokument, tabulky, mapy),
- zpráva o prognóze územního rozvoje (textový dokument, tabulky, mapy),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.11 Analýza stavu jednotlivých dopravních systémů

Z provedených průzkumů, zjištění na místě a dalších zdrojů zpracovatele bude provedena analýza jednotlivých dopravních systémů podle níže uvedené specifikace. Tato analýza bude jedním z podkladů pro návrhovou část PUM a tvorbu opatření.

- individuální automobilová doprava:
  - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza řízení dopravy, analýza kvality povrchu vozovek;
  - přepravní vztahy – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou, mapový výstup;
  - dynamická skladba vozového parku (v případě dostupných dat) – na základě provedených dopravních průzkumů, analýza stáří vozidel, analýza emisních tříd;
  - dostupnost území – analýza časové dostupnosti území po silniční síti v běžném pracovním dni, mapový výstup;
  - stupeň automobilizace – na základě průzkumu dopravního chování;
  - oblasti regulace – analýza omezení na silniční síti, mapový výstup;
  - závady a problémové oblasti – analýza problémových míst na silniční síti z pohledu zpracovatele i široké veřejnosti;
  - bezpečnost dopravy – analýza nehodovosti, identifikace nehodových lokalit;
  - SWOT;
- nákladní doprava:
  - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza řízení dopravy, analýza kvality povrchu vozovek;
  - přepravní vztahy s rozlišením do 3,5 t a nad 3,5 t – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou, mapový výstup;
  - dynamická skladba vozového parku (v případě dostupných dat) – na základě provedených dopravních průzkumů, analýza stáří vozidel, analýza emisních tříd;
  - dostupnost území – analýza časové dostupnosti území po silniční síti v běžném pracovním dni, mapový výstup;
  - oblasti regulace – analýza omezení na silniční síti, mapový výstup;

- závady a problémové oblasti – analýza problémových míst na silniční síti z pohledu zpracovatele i široké veřejnosti;
- SWOT;
- doprava v klidu:
  - nabídka parkovacích míst – analýza dostupných parkovacích míst dle typu (veřejné zdarma, veřejné za poplatek, soukromé apod.), mapový výstup;
  - systémy na regulaci parkování – analýza vymezení parkovacích zón, analýza cenové politiky, analýza srozumitelnosti pro místní obyvatele i návštěvníky;
  - poptávka po parkovacích místech – na základě provedených dopravních průzkumů, mapový výstup;
  - SWOT
- pěší doprava:
  - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza řízení dopravy, analýza kvality povrchu chodníků;
  - přepravní vztahy – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou, mapový výstup;
  - dostupnost území – analýza časové dostupnosti území po síti pro pěší v běžném pracovním dni, mapový výstup;
  - dostupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace – analýza dostupnosti hlavních cílů;
  - závady a problémové oblasti – analýza problémových míst na síti pro pěší z pohledu zpracovatele i široké veřejnosti;
  - SWOT;
- cyklistická doprava:
  - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza řízení dopravy, analýza kvality povrchu vozovek;
  - přepravní vztahy – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou, mapový výstup;
  - dostupnost území – analýza časové dostupnosti území po silniční síti v běžném pracovním dni, mapový výstup;
  - závady a problémové oblasti – analýza problémových míst na silniční síti z pohledu zpracovatele i široké veřejnosti;
  - bezpečnost dopravy – analýza nehodovosti, identifikace nehodových lokalit;
  - SWOT;
- veřejná hromadná doprava:
  - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza řízení dopravy, analýza kvality povrchu vozovek;
  - přepravní vztahy – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou, mapový výstup;
  - dostupnost území – analýza časové dostupnosti území při použití veřejné hromadné dopravy v běžném pracovním dni, mapový výstup;
  - skladba vozového parku – analýza typů vozidel, analýza předpokládaných dopadů na životní prostředí bez nutnosti výpočtů emisí z dopravy;
  - intervaly spojů – analýza intervalů mezi jednotlivými spoji z pohledu zpracovatele i široké veřejnosti;
  - kvalita přestupů – analýza jednoduchosti a efektivity přestupů mezi stejnými i odlišnými dopravními módy, např. autobus–vlak;

- integrace individuální a veřejné dopravy – analýza možností využití kombinace IAD a VHD při dojížděcí do města;
- závady a problémové oblasti – analýza problémových míst na silniční síti z pohledu zpracovatele i široké veřejnosti;
- SWOT.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- zpráva o provedené analýze (textový dokument, tabulky, mapy),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.12 Problémové mapy

Výsledky z provedených analýz a průzkumů budou zpracovány do problémových map. Tyto mapy budou zachycovat problematická místa, která by měla sloužit jako podklad pro návrh opatření v návrhové části PUM. Budou vytvořeny alespoň 4 problémové mapy, a to z hlediska automobilové, pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravy. Mapy budou vytvořeny v prostředí GIS pro následné zpracování.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis zpracování problémových map,
- mapy jako grafické přílohy,
- mapy zpracovatelné v prostředí GIS (včetně časových údajů pro možnost vytvoření vizualizace),
- příspěvek na webové stránky.

#### 4.13 Dopravní model

Celý proces tvorby PUM bude provázet vytváření dopravního modelu a zpracování jeho výstupů. Ten bude vytvořen pro potřeby tohoto plánu jako analytický nástroj k posouzení aktuální dopravní situace a k modelování navržených opatření.

Modelované území musí zahrnovat oblast, ve které se mohou projevit významné změny v přepravních vztazích na základě opatření hodnocených dopravním modelem. Ve spádovém území města a v jeho vzdálenějším okolí bude detail silniční sítě v takovém rozsahu, aby dopravní model umožňoval posoudit plánovaná opatření navržená v procesu tvorby PUM. Do dopravního modelu budou zahrnuty alespoň obce identifikované dle algoritmu TTWA<sup>1</sup> na úrovni 75 %.

- Dopravní model bude vytvořen jako 24 hodinový čtyřstupňový, přičemž mezi dopravní módy bude zahrnuta
- individuální automobilová doprava,
- nákladní doprava (zvlášť do 3,5 t a nad 3,5 t),
- veřejná hromadná doprava vč. regionální,
- cyklistická doprava,
- pěší doprava (pro účely napojení na silniční síť a přestupů).

---

<sup>1</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Travel\\_to\\_work\\_area](https://en.wikipedia.org/wiki/Travel_to_work_area)

Pro účely modelování dopravní nabídky bude využita kompletní síť automobillových a cyklistických komunikací. V rámci veřejné dopravy budou definovány linky veřejné dopravy dle jízdního řádu nebo četnosti spojů vč. jejich cestovní doby, bodů zastavení a vedení linek.

V dokumentaci dopravního modelu budou uvedeny výsledky kalibrace a validace. Bude doložena shoda zatížení modelu na sledovaných profilech s výsledky sčítání a vyhodnocena statistikou GEH, přičemž  $GEH < 5$  musí splňovat alespoň 70 % profilů v řešené oblasti. Kalibrace dopravního modelu bude provedena na základě provedených dopravních průzkumů v kombinaci s výsledky celostátního sčítání dopravy.

Modelovány budou následující scénáře:

- současný stav (2022),
- business as usual (2027).

Dokumentace dopravního modelu musí být jasná a transparentní. Jednak z důvodu zajištění důvěryhodnosti, ale také z důvodu možnosti pozdější aktualizace modelu subjektem, který může být zcela odlišný od odborného týmu zpracovatele. Transparentnost modelu zvyšuje i jeho aplikovatelnost. Popisná dokumentace by se neměla týkat pouze tvorby samotného dopravního modelu, ale i sběru vstupních dat včetně uvedení průběhu jejich zpracování a přípravy pro dopravní model. Součástí této zprávy by měly být rovněž výstupy z modelu, například zátěžové kartogramy či křížovkové pentlogramy. Výstupy z dopravního modelu budou rovněž zahrnovat tabulky modelovaných dopravních intenzit na významných komunikacích města v jednotlivých scénářích vývoje.

Výstupy budou obsahovat pentlogramy dopravních zátěží individuální automobilové dopravy v současném stavu a požadovaných rozvojových scénářích. Výstupy budou kompatibilní s GIS.

Výstupy budou obsahovat pentlogramy počtu cestujících ve veřejné hromadné dopravě na jednotlivých linkách a počtů nastupujících a vystupujících osob na zastávkách. Výstupy budou kompatibilní s GIS.

Je požadováno dodání nejvýznamnějších přepravních vztahů v oblasti ve formě tabulek zdroj – cíl (neboli OD, Origin – Destination) a v grafické podobě (např. pomocí znázornění šipkami).

Kromě dokumentace dopravního modelu zadavatel požaduje i samotný dopravní model v software, ve kterém byl vytvořen, aby bylo možné jeho případné převzetí třetí stranou. Vhodné je také předání vstupů a výstupů dopravního modelu v podobě GIS souborů s adekvátní dokumentací atributů.

Průběh zpracování dopravního modelu bude předmětem diskuse na pravidelných konzultacích u zadavatele.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- výstupy dle uvedené specifikace,
- dopravní model (datové soubory pro software, ve kterém byl model vytvořen).

## 5 Návrhová část

Podstatou návrhové části projektu PUM je stanovení společné vize mobility pro návrhové období, strategických cílů, specifických cílů a navržení opatření, která docílí jejich naplnění. PUM bude podporovat vyvážený rozvoj udržitelných dopravních módů, podporovat obyvatele k přesunu od zbytných cest motorovou dopravou k udržitelným dopravním módům.

V návrhové části dokumentu PUM budou řešeny všechny dopravní módy a jejich vzájemná interakce, podporováno multimodální a intermodální udržitelné dopravní chování. V rámci bezmotorové dopravy, tj. pěší a cyklistické dopravy, bude kladem důraz na co největší rozvoj těchto módů, zvýšení jejich kvality, atraktivity a bezpečnosti. V rámci automobilové motorové dopravy, vč. nákladní, budou řešeny zbytné cesty, dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel s důrazem na zlepšení stávajícího stavu, bude řešena optimalizace městské logistiky, u dopravy v klidu bude řešen způsob optimalizace systému parkování a možnosti zapojení inteligentních prvků v dopravě. PUM bude také řešit rozdělení hlavního i vedlejšího dopravního prostoru, atraktivitu a kvalitu veřejného prostoru. Navrženy také budou nové principy v palivech či nahrazení části vozového parku sdílenou dopravou.

Vize mobility, specifické cíle, strategické cíle i opatření budou navrhována a projednávána se všemi zainteresovanými skupinami, vč. intenzivního zapojení široké veřejnosti.

Dokument bude zpracován v souladu s Metodikou pro tvorbu strategických dokumentů města Břeclavi. Grafická podoba výsledného dokumentu bude v souladu se současnou vizuální identitou města.

Výstupem návrhové části bude textový dokument doplněný o grafické a mapové přílohy vč. souborů projektu ArcGIS Pro.

### 5.1 Stanovení vize mobility

Na základě participačních aktivit zpracovatel vytvoří vizi mobility pro návrhové období. Vize mobility popisuje výhledový stav dopravního systému a mobility ve městě, město popisuje z hlediska dopravních, environmentálních, sociálních a dalších charakteristik. Popisuje, jak město bude vypadat ve stanoveném výhledovém horizontu, kam bude směřovat v dopravě a mobilitě, příp. čím bude vynikat nad ostatními městy České republiky.

Vizi je vhodné formulovat v podobě slovního popisu, bez konkretizace řešení a s minimalizací konkrétních kvantitativních informací. Naopak popis vize by měl vystihovat výše uvedené charakteristiky řešeného území a života v něm, čím bude lákat nové obyvatele, aby se do města přestěhovali, nebo aby studenti po dokončení vzdělání z města neodcházeli za prací jinam. Tyto oblasti budou dále zasazeny do dopravního kontextu. Mimo souvislého textu je možné vyjádřit vizi stručně pomocí hesel nebo jednoduchých vět.

V rámci jednání se zainteresovanými skupinami budou vytvořeny podklady k sestavení návrhu vize mobility. Na těchto jednáních vyplyne směr, jakým by měla být vize mobility nastavena. Na základě získaných podkladů a podnětů ze setkání zpracovatel navrhne znění vize mobility, sestavenou vizi představí všem zainteresovaným skupinám a následně dodatečné připomínky a komentáře zapracuje a se zadavatelem odsouhlasí finální znění vize mobility.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis stanovení vize mobility,
- vize mobility,



- příspěvek na webové stránky.

## 5.2 Stanovení strategických a specifických cílů

Na vytvořenou vizi mobility navazuje stanovení strategických cílů a specifických cílů. Strategické cíle přímo navazují na vizi mobility, kterou rozvíjí do konkrétnějších řešení. Strategické cíle by měly zároveň vycházet z nadřazených evropských, národních, krajských i městských strategických či koncepčních dokumentů z oblastí dopravy, životního prostředí, ekonomiky nebo sociální politiky, analyzovaných v analytické části dokumentu PUM. Všechny cíle musí alespoň částečně naplňovat určitou část vize mobility.

Strategické cíle potom následně dále rozvíjejí specifické cíle. Specifické cíle musí být vytvořeny tak, aby je bylo možné zpětně hodnotit pomocí indikátorů. Indikátory zpětně umožňují monitorovat míru plnění jednotlivých specifických cílů a měly by být vytvořeny tak, aby byly snadno měřitelné a srozumitelné.

Na základě analýzy nadřazených strategických a koncepčních dokumentů zpracovatel vytvoří přehled použitých strategických cílů a zhodnotí možnou míru uplatnění pro zpracovávaný dokument PUM. Následně ve spolupráci se zadavatelem navrhne soubor minimálně 3 strategických cílů, které pomohou efektivně naplnit stanovenou vizi mobility. Navržené strategické cíle stejným principem rozvine do minimálně 6 specifických cílů, jejichž naplnění přinese zároveň plnění nadřazeného strategického cíle. Veškeré navržené strategické i specifické cíle musí splňovat definici SMART, tedy být specifické, měřitelné, dosažitelné, realistické a časově určené. Pro každý specifický cíl musí být navrženy indikátory pro hodnocení jeho naplnění, předpokládané hodnoty a termíny hodnocení cílů dle těchto indikátorů.

Návrhy strategických cílů, specifických cílů a jejich indikátorů budou průběžně konzultovány a finální soubor cílů i indikátorů schválen zadavatelem.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis způsobu stanovení cílů,
- strategické a specifické cíle,
- příspěvek na webové stránky.

## 5.3 Návrh opatření

Stanovení a výběr opatření je jedním z nejdůležitějších kroků v tvorbě návrhové části PUM. Jedná se o návaznou aktivitu po stanovení cílů, přičemž jednotlivá opatření musí podporovat naplnění definovaných cílů. Při stanovení opatření je nezbytné posoudit synergie mezi těmito opatřeními navzájem. Některá opatření mohou být realizována samostatně, jiná budou pravděpodobně podmíněna zavedením opatření jiného. Opatření se mohou prolínat a být na sobě závislá. Navrhovaná opatření budou vycházet z poznatků získaných v analytické části a budou reflektovat potřeby obyvatel, názory odborníků a možnosti města ve vztahu k jeho silným a slabým stránkám a s přihlédnutím k příležitostem a hrozbám dalšího socioekonomického vývoje města.

Zpracovatel vytvoří ve spolupráci se zainteresovanými subjekty obsáhlý seznam opatření, která bude vhodné realizovat pro naplnění stanovených cílů. Následně opatření budou zanalyzována, zda již byla obdobná opatření realizována v jiných městech a jaké byly důsledky těchto realizací; závěry z tohoto zjištění budou vzaty v úvahu. Posouzeny budou přínosy a efekty navrhovaných opatření.

Všechna opatření budou posuzována alespoň z těchto hledisek:

- základní charakteristika opatření,
- označení stavu – projektová příprava nebo realizace,
- rok zahájení přípravy/realizace (nejbližší možný),
- délka přípravy/realizace v měsících,
- pozitivní a negativní dopady,
- rizika realizace,
- investiční náklady (společně s možnostmi financování z jiných zdrojů),
- provozní náklady (alespoň jejich odborný odhad),
- podmíněnost opatření – která opatření to posuzované předchází, která musí být realizována současně a která jsou nadcházející,
- vyznačení opatření v mapě (formát zpracovatelný v prostředí GIS).

Jednotlivá opatření budou následně diskutována, posuzována a hodnocena zpracovatelem společně se zainteresovanými skupinami (odbornou skupinou, zájmovou skupinou i širokou veřejností) pomocí multikriteriální analýzy. Parametry pro hodnocení a jejich váhy budou konzultovány se zadavatelem.

Finální soubor opatření musí být zadavatelem schválen.

Pro jednotlivé dopravní módy jsou požadovány minimálně tyto okruhy řešení problémů:

#### **Automobilová doprava**

- problémy vyplývající z analytické části PUM
- posouzení komunikační sítě z hlediska efektivnosti, funkčnosti, plynulosti, změn intenzity dopravy, dopravní dostupnosti území
- variantní návrhy silniční sítě (s maximálním využitím stávající infrastruktury, s případným návrhem nových komunikací)
- variantní návrhy úprav vedoucích ke zklidnění dopravy na některých komunikacích, separace veřejné a individuální dopravy, řešení uličního prostoru ve prospěch pěší a cyklistické dopravy (zóny 30, obytné a pěší zóny apod.)
- variantní návrhy organizačních opatření na omezení průjezdu nákladní dopravy v obytné části města, omezení průjezdu centrem města pro individuální automobilovou dopravu
- zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města
- řešení identifikovaných bodových i liniových bezpečnostních závad

#### **Statická doprava (parkovací politika)**

- problémy vyplývající z analytické části PUM
- vytvoření zásad parkovací politiky pro centrum města, sídliště, příp. další zatížené části města
- zhodnocení a vytvoření zásad pro parkování návštěvníků
- revize oblastí placeného/neplaceného stání včetně návrhu organizace parkovacího systému
- prověření možnosti zřízení parkovišť P+R, K+R, P+B, P+G, B+R
- podpora parkování mimo veřejný prostor
- více informací viz kapitola 5.5 Parkovací politika

#### **Pěší doprava a veřejný prostor**

- problémy vyplývající z analytické části PUM
- návrh páteřních a doplňkových pěších tras, vč. tras pro turisty a řešení vazeb do okolí

- větší zpřístupnění uličního prostoru pro pěší a cyklisty
- stanovení priorit v rozvoji a podpoře pěší a cyklistické dopravy
- návrh úprav pěších tras pro zvýšení kvality, bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti, zlepšení přístupnosti a prostupnosti jednotlivých lokalit města
- zatraktivnění a zkvalitnění veřejného prostoru

### **Cyklistická doprava**

- problémy vyplývající z analytické části PUM
- návrh páteřní a doplňkové cyklistické sítě
- rozšíření možností parkování kol, prověření míst a způsobu realizace parkovacích kapacit pro jízdní kola
- větší zpřístupnění uličního prostoru pro pěší a cyklisty
- zatraktivnění cyklistické a pěší dopravy pro širší okruh uživatelů
- prověření možnosti vybudování systému sdílených kol

### **Veřejná doprava**

- problémy vyplývající z analytické části PUM
- stanovení priorit v rozvoji VHD (doplnění zastávek ve stávajících i rozvojových lokalitách apod.)
- prověření možností rozvoje městské a regionální autobusové dopravy
- návrhy vybavení zastávek moderními informačními systémy (informace o dopravě v reálných časech apod.) pro zvýšení kvality cestování

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis způsobu návrhu opatření,
- jednotlivá opatření (textový dokument, mapové přílohy, výstupy zpracovatelné v prostředí GIS),
- příspěvek na webové stránky.

## 5.4 Dopravní model

Dopravní model vytvořený v analytické části PUM bude využit pro modelování rozvojových scénářů pro výhledové roky.

Modelován bude rozvojový scénář pro rok 2035.

Dokumentace k dopravnímu modelu bude obsahovat mapy opatření vstupujících do jednotlivých scénářů rozvoje dopravy, jejich popis a způsob, jakým vstupují do výpočetního procesu dopravního modelu. Budou vytvořeny přehledové tabulky výstupů jednotlivých rozvojových scénářů (změna dělby přepravní práce, změny intenzit dopravy apod.).

Dokumentace k této kapitole bude zpracována v obdobné struktuře jako v případě analytické části.

## 5.5 Parkovací politika

Město Břeclav se v současné době potýká s nedostatkem parkovacích míst, ať už pro rezidenty nebo návštěvníky. Zpracovatel na základě zjištění v analytické části zpracuje parkovací politiku jako komplexní návrh parkovacího systému ve městě. Parkovací politika bude předkládat dlouhodobou

strategii pro budoucí rozvoj managementu parkování v Břeclavi a rozvoj navazujících služeb souvisejících s danou problematikou. V návaznosti na cíle PUM bude parkovací politika přispívat k rozvoji městského dopravního systému, ve kterém

- si každý bude moci sám zvolit způsob dopravy – lidé by měli mít možnost volit způsob cesty a mít reálnou možnost zaparkovat;
- budou dostupné informace – lidé by měli mít informace o parkování a alternativních způsobech dopravy;
- bude fungovat sdílení – parkovací zařízení by měla sloužit více uživatelům a být využitelná pro různé cílové skupiny;
- bude efektivní využívání místa – parkovací zařízení je třeba dimenzovat a spravovat tak, aby místa nezůstávala nevyužitá;
- bude flexibilní plánování – integrované plánování parkování musí počítat se změnami a nejistotami budoucího vývoje;
- budou stanoveny priority – nejvíce žádaná parkovací místa by měla být určena pro účely, které mají prioritu;
- budou stanoveny jasné ceny – pokud je to možné, mají uživatelé platit přímo za konkrétní použití parkovacího místa;
- proběhne komplexní analýza – plánování parkovací infrastruktury musí zvažovat všechny náklady a přínosy včetně nepřímých (dopady na zdraví, ovzduší, estetiku a multifunkčnost veřejných prostranství).

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

- posouzení možnosti rozšíření stávajících zón placeného parkování;
- posouzení možnosti zřízení rezidenčních zón (modré zóny);
- nastavení tarifní politiky pro dlouhodobé a krátkodobé parkování;
- posouzení zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohony, vč. řešení nabíjecích stanic;
- posouzení možnosti zavedení zvýhodněného jízdného na MHD v případě odstavení vozidla mimo území Břeclavi;
- posouzení možnosti odstavování jízdních kol;
- nastavení mechanismů kontroly dodržování stanovených pravidel.

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

Minimálně požadované okruhy řešení problémů v rámci návrhu opatření:

- návrh etapizace výstavby objektů či ploch statické dopravy, včetně ploch pro nákladní vozidla, a stanovení priorit v její realizaci;
- návrh vhodného navigačního systému pro efektivní využívání parkovacích a odstavných stání s využitím telematických prostředků;
- zajištění kvalitní dostupnosti území, oživení centra města (parkoviště P+R, K+R, P+B, P+G, B+R);

- prověření možnosti rozšíření zóny placeného stání a návrh organizace parkovacího systému, zejména pak:
  - stanovení počtu zpoplatněných stání
  - vymezení zásobovacích míst a stanovišť TAXI
  - nastavení tarifní politiky pro dlouhodobé a krátkodobé parkování a nastavení platebních podmínek
  - rozdělení dle předpokládaných tarifů
  - prověření možnosti zřízení rezidenčních zón (modré zóny)
- prověření zvýhodnění sdílených vozidel a vozidel na alternativní pohony, vč. řešení nabíjecích stanic

## 6 Akční plán

Cílem akčního plánu je vytvořit přehledný dokument o navržených opatřeních ve vybraném rozvojovém scénáři spolu s jejich dodatečným popisem. Akční plán bude obsahovat souhrn opatření rozdělených dle období (krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý horizont) včetně časového plánu jejich realizace. Každé opatření bude opatřeno informací o možnostech jeho financování, a to zejm. z aktuálních nebo očekávaných dotačních programů.

Akční plán bude obsahovat podrobný přehled všech opatření, u každého opatření bude uvedeno zejm. následující:

- zařazení ke stanovenému specifickému cíli,
- zařazení do časového horizontu (krátkodobý, střednědobý, dlouhodobý),
- stanovení odpovědností za přípravu a realizaci,
- stanovení harmonogramu realizace,
- návrh rozpočtu,
- návrh zdrojů financování (konkrétní dotační programy, vlastní zdroje apod.),
- analýza rizik (technická, legislativní i ekonomická rizika).

Akční plán bude zpracován na období 5 let od ukončení zpracování PUM včetně nastínění dalších kroků po tomto horizontu. Do akčního plánu budou zařazena opatření s předpokladem jejich realizace v tomto časovém období. Předem známé projekty nebo projekty v realizaci je možné do akčního plánu rovněž zahrnout. Jednotlivá opatření budou navázána na plánovaný rozpočet města, který bude konzultován se zadavatelem.

Návrh opatření v akčním plánu bude průběžně konzultován se zadavatelem, finální soubor opatření musí být zadavatelem schválen.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- akční plán,
- příspěvek na webové stránky.

### 6.1 Implementace opatření z akčního plánu

Zpracovatel navrhne způsob, jakým budou jednotlivá navržená opatření implementována z hlediska řízení města. Bude navržen konkrétní postup, jak má město po dokončení PUM implementaci opatření řídit a jaké nároky tato agenda vytvoří. Zpracovatel navrhne, zda je zapotřebí vytvoření nových pracovních pozic (např. manažer mobility apod.) a jaké pravomoci/odpovědnost by pracovníci na takových pozicích měli mít. Bude proveden odborný odhad nákladů spojených se zavedením doporučených opatření z pohledu řízení města.

## 7 Monitoring a hodnocení

Zpracovatel navrhne postup monitorování a hodnocení navržených opatření. Zjištění, která opatření a jakou měrou ve skutečnosti přispívají udržitelné mobilitě, jsou důležitými vstupy pro budoucí rozhodnutí o investičních akcích města. Průběžné hodnocení stavu realizace a dopadu navrhovaných opatření napomáhá rozpoznání a předvídání obtíží obdobných opatření v budoucnu.

Způsob monitorování a hodnocení efektivity opatření musí zajistit, aby zadavatel pravidelně získával srozumitelnou a objektivní zpětnou vazbu a mohl tak přizpůsobit realizaci běžících i budoucích projektů.

V rámci stanovení cílů budou identifikovány ukazatele, které určují míru naplnění daného cíle. Proces hodnocení jednotlivých opatření bude posuzován v souladu s těmito cíli, přičemž u všech strategických i specifických cílů budou pravidelně aktualizovány hodnoty těchto ukazatelů zadavatel tak bude mít neustálý přehled o naplňování stanovených cílů opatřeními doporučenými v rámci PUM.

Zpracovatel vytvoří náležitý systém monitoringu a hodnocení, který bude nedílnou součástí výsledného dokumentu PUM. Tento systém bude zahrnovat alespoň následující aktivity:

- výběr ukazatelů pro monitorování a hodnocení navržených opatření v souladu se stanovenými cíli,
- stanovení výchozích a cílových hodnot ukazatelů pro získání možnosti zjištění aktuálního stavu,
- stanovení strategie sběru dat pro definované indikátory,
- stanovení časového harmonogramu vyhodnocování,
- stanovení odpovědností za jednotlivé části procesu monitoringu a hodnocení,
- návrh zapojení zainteresovaných stran do procesu monitoringu a hodnocení.

V návaznosti na monitoring opatření bude součástí výsledného dokumentu i nastavení procesu aktualizací PUM v budoucích letech. Zpracovatel navrhne postup, jakým bude zajištěna aktuálnost dokumentu PUM.

Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

- zpráva o strategii monitoringu a hodnocení,
- příspěvek na webové stránky.

## 8 Technické požadavky

Jednotlivé výstupy budou zpracovány v následujících formátech:

- popisná dokumentace projektu, prezentace a výstupní dokumenty budou zpracovány ve formátu docx, xlsx nebo pptx dle charakteru jednotlivých dokumentů,
- zveřejňované výstupy pro veřejnost budou zpracovány ve formátu pdf, v případě výstupů na webové stránky přímo pomocí administračního systému dané webové platformy,
- mapy budou zpracovány ve formátu pdf,
- doplňující grafické prvky budou zpracovány ve formátu png,
- fotografie budou zpracovány ve formátu jpg,
- mapové výstupy budou zpracovány v kódu kvality 3 (střední souřadnicová chyba 0,14 m), v odůvodněném případě a po odsouhlasení zadavatelem v kódu kvality 4, resp. 5 (střední souřadnicová chyba 0,26 m, resp. 0,50 m) na podkladu základních map ČR, ortofotomapy, katastrální mapy, případně technické mapy
  - mapy budou obsahovat název, legendu, zpracovatele a odkaz na zdroj dat,
  - mapy budou zpracovány a předány v příslušném mapovém projektu/dokumentu pro systém ArcGIS Pro (formát aprx) včetně dat ve formátu sph nebo geodatabáze v souřadnicovém systému S-JTSK.

Výstupem PUM budou 2 základní dokumenty, a to

- plná verze PUM pro představitele města a odbornou veřejnost,
- zjednodušená verze PUM pro širokou veřejnost.

Plná verze bude obsahovat strukturované informace o všech částech zpracování včetně grafických a mapových příloh. Zjednodušená verze bude určena pro širokou veřejnost a obyvatele města Karviné. Její zpracování bude odpovídat očekávaným technickým znalostem obyvatel města. Obsah této verze bude zpracován názorně, především graficky a s cílem předat obyvatelům jasné výsledky zpracování celého PUM.

Celý PUM bude zpracován takovým způsobem, aby bylo možné jeho části v budoucnu jednoduše aktualizovat. Budou předány veškeré datové podklady (např. projekty pro tvorbu map, dopravní model apod.), které budou zapotřebí při aktualizaci PUM.

Finální dokument PUM bude předán v digitální podobě na vhodném nosiči/online + v 1 ks tištěného vyhotovení.

Další dílčí požadavky na zpracování mohou vyplynout z průběžných konzultací se zadavatelem.