SMLOUVA O DÍLO

uzavřená podle § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“ nebo „OZ“)

I. Smluvní strany

1. **Město Pelhřimov**
   se sídlem Masarykovo náměstí 1, 393 01 Pelhřimov
   Zastoupené Ladislav Medem, starostou města
   Zdeňkem Jarošem, místostarostou
   IČ: 00248801
   DIČ: CZ00248801
   Kontaktní osoba: Miroslav Vaněk, [redacted]
   Ing. Petra Matoušů, [redacted]
   dále jen „objednatel“

a

2. **SmartPlan s.r.o.**
   zapsaná u Městského soudu v Praze, C 219862
   se sídlem: Pražského povstání 758/9, 148 00 Praha 4
   zastoupená: Ing. Tomášem Jančou, MBA, jednatelem
   IČ: 02474743
   DIČ: CZ02474743
   Číslo účtu: [redacted]
   Bankovní spojení:
   Kontaktní osoba: Ing. Jana Jančová
   Tel./Fax: [redacted]
   E-mail:
   dále jen „zhotovitel“

čl. I.

Základní ustanovení

1. Tato smlouva je uzavřena podle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“) na základě uskutečněného výběrového řízení k podlimitní veřejné zakázce s název „Dopravní generel města Pelhřimov“ mezi objednatelem jakožto zadavatelem podlimitní veřejné zakázky a zhotovitelem jakožto vybraným účastníkem způsobilým pro odborné provedení.

čl. II.

Předmět smlouvy

1. Zhotovitel se zavazuje, že vypracuje řádně a včas, na své náklady a nebezpečí a v rozsahu a za podmínek sjednaných v této smlouvě pro objednatele a objednateli odevzdá v listinné

a elektronické podobě dílo s názvem: „Generel dopravy města Pelhřimov“ (dále též „Generel“). Objednatel se zavazuje dílo provedené v souladu s touto smlouvou převzít a zaplatit za něj sjednanou cenu.

Cílem Generelu dopravy je zpracování inženýrského dokumentu v oblasti rozvoje a udržitelnosti dopravy ve městě a nejbližším okolí, který identifikuje hlavní problémy dopravy, mobilitu a dopravní potřeby uživatelů a zároveň navrhuje opatření na jejich řešení v etapách s výhledem do budoucích let.

Zhotovitel se zavazuje postupovat při realizaci díla v souladu s touto smlouvou a s podmínkami vyplývajícími ze zadávacích podmínek veřejné zakázky „Generel dopravy města Pelhřimov“.

2. Předmětem provedení díla dle této smlouvy je zpracování dokumentu „Generel dopravy města Pelhřimov“ (dále také i „dílo“ nebo „plnění“), který zahrnuje části:

2.1 Analytická část:

- dopravní průzkumy: dopravního chování, směrový, profilový, křižovatkový, statické dopravy, městské hromadné dopravy, cyklistické dopravy a pěší dopravy,
- analýza stavu jednotlivých dopravních systémů,
- dopravní model.

2.2 Návrhová část:

- Návrh vize a specifických cílů (sítě tras a určení stavebních nebo organizačních opatření a priorit),
- Návrh koncepce dopravy pro všechny složky – koncept řešení dopravy s krátkodobým (2030) i dlouhodobým výhledem (2040),
- Dopravní model pro rozvojové scénáře,
- Projednání konceptu,
- Finální návrhy jednotlivých generelů se zapracováním připomínek z projednání jejich konceptů s návrhy jednotlivých opatření, včetně návrhu etapizace realizací, tedy akční plán.

Bližší specifikace předmětu díla je uvedena v příloze č. 1 této smlouvy.

3. Zhotovitel prohlašuje, že jako odborná firma disponuje takovými kapacitami a odbornými znalostmi a zkušenostmi, které jsou pro provedení díla nezbytné a že je schopen provést dílo tak, aby bylo funkční a sloužilo svému účelu, když toto platí po celou dobu plnění závazků vyplývajících z této smlouvy o dílo. Pověří-li zhotovitel provedením díla jinou osobu, má zhotovitel při provádění díla jinou osobou odpovědnost, jako by dílo prováděl sám.

4. Dílo vyhotovené v rozsahu podle tohoto článku smlouvy bude mít vlastnosti, základní technické parametry a ukazatele jakosti dané zadávací dokumentací a ČSN, jinak obvyklé.

čl. III.
Doba a místo plnění

1. Zhotovitel se zavazuje zahájit práce do **10 dnů ode dne účinnosti této smlouvy** a dokončit a objednateli předat předmět smlouvy v rozsahu dle čl. 2 odst. 2 této smlouvy **nejpozději do 18 měsíců ode dne účinnosti této smlouvy.**

Zhotovitel předá objednateli podrobný harmonogram plnění v tištěné podobě nejpozději do 5 dnů od uzavření smlouvy. Objednatel se k předloženému návrhu harmonogramu vyjádří do 5 dnů ode dne jeho obdržení; zhotovitel nejpozději do 3 dnů ode dne obdržení vyjádření (případných připomínek) objednatele harmonogram odpovídajícím způsobem upraví. Zhotovitel v časovém harmonogramu zohlední zpracovávání všech částí díla dle čl. 2 odst. 2 této smlouvy až po jejich předání objednateli. Zhotovitel se při realizaci díla zavazuje respektovat termíny dokončení jednotlivých částí díla dle tohoto harmonogramu.

2. Zhotovitel je oprávněn dokončit práce na předmětu díla i před sjednaným termínem dokončení a objednatel je povinen dříve řádně dokončené dílo převzít a zaplatit.

3. Sjednané termíny plnění dle této smlouvy platí za předpokladu, že objednatel splní řádně a ve sjednaných termínech své závazky a povinnosti dohodnuté v této smlouvě. Dojde-li k prodlení objednatele s plněním těchto povinností a závazků, nebo pokud dojde k omezení či pozastavení prací z důvodu překážek zaviněných na straně objednatele či vyšší mocí (dlouhodobé nepříznivé povětrnostní podmínky bránící zahájení a provádění prací, živelné události apod.), prodlužují se sjednané termíny plnění o dobu prodlení či pozastavení prací, nedohodnou-li se smluvní strany jinak. V takovém případě zhotovitel není v prodlení a není povinen platit pokuty za nesplnění termínu dle této smlouvy.

4. Místem plnění je město Pelhřimov.

čl. IV.

Cena za dílo

1. Cena za dílo je sjednána dohodou smluvních stran v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb. o cenách, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s nabídkou zhotovitele ze dne 31. 03. 2025 a činí:

cena bez DPH	2.222.222,- Kč
DPH 21 %	466.667,- Kč
cena s DPH	2.688.889,-Kč

2. Cena obsahuje veškeré náklady zhotovitele spojené s provedením díla.

3. Cena obsahuje veškeré náklady zhotovitele spojené s provedením díla.

a) pokud dojde ke změnám, doplňkům nebo rozšíření předmětu díla na základě požadavku objednatele,

b) pokud v průběhu provádění díla dojde ke změnám sazeb daně z přidané hodnoty.

4. Smluvní strany se dohodly, že při dodržení pravidel pro zadávání veřejných zakázek může být celková cena díla upravena pouze v případech víceprací či méněprací:

a) Vícepracemi může dojít k navýšení celkové ceny díla. Vícepráce jsou dodatečné práce, dodávky či služby, které nebyly obsaženy v zadávací dokumentaci a jejichž potřeba vznikla v důsledku okolností, které objednatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat. Takové práce, dodávky a služby musí být vzájemně projednány a odsouhlaseny. Pro platnost víceprací je vždy zapotřebí dohoda obou smluvních stran formou dodatku ke smlouvě. V případě navýšení ceny platí, že žádná oboustranně písemně akceptovaná změna týkající se provádění díla, nemá vliv na cenu díla či termín plnění, pokud nedojde k uzavření dodatku k této smlouvě. Ohodnocení víceprací bude stanoveno na podkladě soupisu provedených a objednatelem odsouhlasených prací oceněných stejnými jednotkovými cenami, jakých bylo použito při zpracování nabídky zhotovitele.

b) Méněpracemi dochází ke snížení celkové ceny díla. Méněpráce jsou práce obsažené v nabídkovém rozpočtu zakázky, ale neprovedené. Zhotovitel je povinen o neprovedené práce ponížit cenu díla a uzavřít dodatek k této smlouvě, a to bez jakýchkoliv dalších nároků ze strany zhotovitele.

čl. V.

Fakturace a platební podmínky

1. Objednatel nebude zhotoviteli poskytovat zálohy.

2. Podkladem pro platbu objednatele je vždy daňový doklad – faktura, kterou zhotovitel vystaví vždy nejpozději do 14 dnů ode dne, ve kterém byla příslušná část díla zhotovitele dle této smlouvy protokolárně převzata objednatelem jako bezvadná.

3. Cena za poskytnutí plnění zhotovitele dle čl. 4 odst. 1 této smlouvy bude hrazena na základě zhotovitelem vystavených daňových dokladů (faktur) postupně takto:

3.1 30% z celkové částky bez DPH, tj. 666.666,60,- Kč po předání výsledků dopravních průzkumů a sběru dat dle přílohy č. 1 této smlouvy;

3.2 30% z celkové částky bez DPH, tj. 666.666,60,- Kč po předložení výsledků analytických částí a dopravního modelu;

3.3 40% z celkové částky bez DPH, tj. 888.888,80,-Kč po předání finálního návrhu se zapracovanými připomínkami z projednání konceptu s návrhy opatření pro jednotlivé části generelu, včetně návrhu etapizace realizací.

4. Faktura – daňový doklad vystavený zhotovitelem musí splňovat náležitosti daňového dokladu dle § 29 zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, a náležitosti stanovené § 435 občanského zákoníku, a to zejména:
- označení objednatele a zhotovitele, sídlo, IČO, DIČ,
- číslo faktury,
- den vystavení a den splatnosti faktury,
- označení banky a č. účtu, na který se má platit,
- označení díla a jeho fakturované části,
- evidenční číslo smlouvy objednatele a zhotovitele,
- fakturovanou částku,
- razítko a podpis oprávněné osoby.

5. Daň z přidané hodnoty bude stanovena a fakturována v souladu s právními předpisy účinnými v rozhodné době.

6. Objednatel je oprávněn vrátit zhotoviteli fakturu do data její splatnosti, jestliže bude obsahovat nesprávné či neúplné údaje. Oprávněným vrácením faktury přestává běžet lhůta její splatnosti. V takovém případě zhotovitel neprodleně doručí objednateli novou fakturu s opravenými údaji včetně opraveného data splatnosti.

7. Splatnost faktur činí 30 dnů ode dne jejich doručení objednateli.

8. Doručení faktur provede provozovatel doporučeným psaním prostřednictvím držitele poštovní licence nebo v elektronické podobě prostřednictvím datové schránky (**ugqb3nb**) nebo e-mailu (**podatelna@mupe.cz**) a kontaktní osobě objednatele.

9. Faktura – daňový doklad bude obsahovat prohlášení k DPH: "Vystavitel tohoto daňového dokladu čestně prohlašuje, že není v insolvenčním ani obdobném řízení a zavazuje se zde vyčíslenou DPH uhradit včas a řádně příslušnému správci daně".

čl. VI.
Podmínky provádění díla

1. Objednatel předá zhotoviteli výchozí podklady, kterými objednatel disponuje, potřebné k řádnému provedení díla nejpozději do 15 dnů ode dne nabytí účinnosti této smlouvy. Zhotovitel se s předanými podklady podrobně seznámí, a pokud zhotovitel zjistí nevhodnost podkladů, je povinen objednatele o této skutečnosti informovat, nejpozději do 5 pracovních dnů ode dne předání podkladů.

Zhotovitel pro vzájemný styk a zabezpečení povinností vyplývajících z této smlouvy určuje tuto osobu: jméno, funkce Ing. Roman Dostál, Ph.D. [redacted]

2. Objednatel je povinen zhotoviteli poskytnout nezbytnou součinnost k provádění díla. Poskytnutí nezbytné součinnosti ze strany objednatele je podmínkou pro včasné a řádné provádění díla

ze strany zhotovitele. Zhotovitel není v prodlení, pokud objednatelem nebyla poskytnuta nezbytná součinnost k provádění díla.

3. Zhotovitel je povinen při realizaci díla postupovat s odbornou péčí, samostatně, iniciativně a v souladu s platnými zákony, předpisy a uplatňovat pravidla hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti vynaložených finančních prostředků.

4. Zhotovitel se zavazuje respektovat veškeré pokyny objednatele, týkající se provádění předmětu smlouvy, a upozorňující na možné porušování smluvních povinností zhotovitele. Zhotovitel i objednatel se zavazují dodržovat obecně závazné právní předpisy a technické normy. Zhotovitel je vázán příkazy objednatele ohledně způsobu provádění díla ve smyslu ustanovení § 2592 občanského zákoníku.

5. Zhotovitel má vůči objednateli, v dostatečném časovém předstihu, oznamovací povinnost v případech, které mohou mít neočekávaný a zásadní vliv na provádění díla. Tímto však nevzniká nárok na úpravu smluvních podmínek.

6. Zhotovitel je povinen spolupracovat s objednatelem, poskytovat mu informace o postupu plnění a o skutečnostech, které mohou mít vliv na provádění díla.

7. Zhotovitel se zavazuje při provádění díla v potřebném rozsahu spolupracovat se třetími subjekty, včetně orgánů veřejné správy, jejichž postavení nebo činnost mohou být podstatné pro řádné provedení díla.

8. Zhotovitel se zavazuje zachovávat mlčenlivost o případných důvěrných informacích, s nimiž přijde do styku jakýmkoli způsobem, a to i po ukončení závazku z této smlouvy.

9. Zhotovitel je povinen si v průběhu plnění předmětu této smlouvy počínat tak, aby v rámci své činnosti nezpůsobil objednateli škodu nebo nepoškodil dobré jméno objednatele. Zejména je zhotovitel povinen oznámit objednateli změny své právní formy, změny v osobách statutárních orgánů, vstup do likvidace, hrozící úpadek apod.

10. Zhotovitel je oprávněn v průběhu trvání této smlouvy změnit osoby členů realizačního týmu, kterými prokazoval v rámci zadávacího řízení technickou kvalifikaci, pouze s předchozím písemným souhlasem objednatele. Nový člen realizačního týmu musí vždy disponovat minimálně stejnou kvalifikací, jakou objednatel (v pozici zadavatele) požadoval k prokázání splnění technické kvalifikace v zadávacím řízení, na jehož základě je uzavřena tato smlouva. Objednatel vydá písemný souhlas se změnou nejpozději do 15 dnů od doručení žádosti zhotovitele a potřebných dokladů objednateli, disponuje-li nový člen realizačního týmu potřebnou kvalifikací. Objednatel nesmí souhlas se změnou člena realizačního týmu bez vážných objektivních důvodů odmítnout, pokud mu budou zhotovitelem příslušné doklady předloženy.

11. Objednatel prohlašuje, že kontaktní osoby uvedené v čl. 1 této smlouvy jsou oprávněny:

a. přebírat od zhotovitele výstupy a zpracované etapy,
b. odsouhlasit případné změny prací navržené zhotovitelem, které nevyžadují finanční plnění nad rámec uzavřené smlouvy o dílo,
c. zastupovat objednatele při jednáních o změně rozsahu díla, ceny díla, eventuálně doby provedení díla, při projednávání změn,
d. odsouhlasit zhotoviteli věcné a finanční plnění, odsouhlasit dílčí a konečné vyúčtování provedených prací (podklad pro vystavení daňového dokladu),
e. převzít od zhotovitele předmět díla.

12. Jakékoliv případné změny díla nad rámec uzavřené smlouvy o dílo musí být před jejich provedením projednány smluvními stranami a musí být uzavřen dodatek ke smlouvě o dílo.

13. Součástí přípravy finálního dokumentu budou, dle podmínky projektu na participaci veřejnosti při jeho přípravě, veřejná projednání dle dále uvedeného schématu:

Fáze dokumentu k projednání:
a. koncept návrhové části
b. návrh finálního dokumentu

Četnost projednání:
- projednání v pracovní skupině zadavatele (dle potřeby),
- projednání s veřejností (celkem minimálně 2 veřejná projednání),
- projednání v orgánech města (rada města, zastupitelstvo města, dopravní komise).

Forma ukončení dílčích projednání: zápisem nebo protokolem z projednání.

14. Pracovní návrhy budou odevzdány 4x v tištěné podobě a 1 x na flash disku. Finální dokumentace bude objednateli odevzdána na základě písemného předávacího protokolu v listinné podobě ve 3 tištěných vyhotoveních a 3 x elektronicky na flash disku. Předávané doklady budou v jednom originálním tištěném vyhotovení a budou seřazeny a vyvázány formou kompletního technického pořadače s uvedením obsahu všech předávaných dokladů; zařazené dokumenty budou vždy originály dokumentů. Dokumenty předávané ve více provedeních budou v jednom exempláři zařazeny do pořadače a ve zbylém počtu přiloženy samostatně. Kompletní elektronická podoba obsažená v pořadači bude předána na jednom kompletizovaném CD nebo DVD nosiči, který bude začleněn do struktury pořadače.
Dokumentace v elektronické podobě bude odevzdána v těchto formátech:
- vektorová data v GIS formátech SHP, včetně vyplněné databázové části a s popisem datové struktury (metadaty),
- dopravní model (datové soubory pro software, ve kterém byl model vytvořen)
- výkresy PDF,
- textová část DOC(X) a PDF,
- tabulková část XLS(X) a PDF.

15. Nebezpečí škody na díle nese až do protokolárního předání a převzetí díla zhotovitel.

16. Dílo se považuje za dokončené, nemá-li v době předání žádné zjistitelné vady, je provedeno v požadované kvalitě, je způsobilé sloužit svému účelu a dokončení a předání díla je stvrzeno podpisy obou smluvních stran v protokolu o předání a převzetí.

17. V případě, že je součástí plnění zhotovitele dle této smlouvy dílo, které naplňuje znaky díla ve smyslu 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 „autorské dílo“), získává objednatel od zhotovitele veškerá práva související s ochranou duševního vlastnictví vztahující se k dílu, a to v rozsahu nezbytném pro řádné užívání díla objednatelem po celou dobu trvání příslušných práv. Objednatel zejména získává od zhotovitele k takovému dílu nejpozději ke dni jeho předání veškerá majetková práva, a to formou dále uvedeného licenčního ujednání (dále jen „licence“).

18. Licence je udělena jako výhradní k veškerým známým způsobům užití takového díla, zejména k účelu, ke kterému bylo takové dílo zhotovitelem či třetí osobou vytvořeno v souladu se smlouvou, a to v rozsahu minimálně nezbytném pro řádné užívání díla objednatelem, je udělena jako neodvolatelná, neomezená územním či množstevním rozsahem a rovněž tak neomezená způsobem nebo rozsahem užití. Dále je licence udělena na dobu určitou (po dobu trvání majetkových práv k takovému dílu) a objednatel ji není povinen využít.

19. Kontrolní dny budou realizovány alespoň 1x měsíčně v sídle objednatele.

20. Objednatel má právo kontrolovat provádění díla a požadovat po zhotoviteli prokázání skutečného stavu provádění díla kdykoliv v průběhu trvání této smlouvy. Zjistí-li objednatel porušení povinností ze strany zhotovitele, písemně jej vyzve k zajištění nápravy a stanoví termín pro řádné splnění povinností dle této smlouvy.

čl. VII.

Odpovědnost za vady

1. Generel a další úkony, jejichž provedení je předmětem této smlouvy, mají vadu, jestliže neodpovídají požadavkům uvedeným v této smlouvě a obecně závazným právním předpisům.

2. Objednatel není povinen převzít práce nebo jakoukoliv jejich část, které nebyly řádně provedeny, obsahují-li zřejmé vady a nedodělky nebo se nepovažují ve smyslu ustanovení této smlouvy za řádně provedené a ukončené. Nepřevzal-li objednatel provedené práce od zhotovitele z důvodu vad a nedodělků, vzniká právo zhotovitele na fakturaci až po odstranění vad a nedodělků.

3. Oznámení (reklamování) zjištěných vad v činnosti zhotovitele je objednatel oprávněn učinit i formou e-mailu, přičemž objednatel má právo na bezodkladné a bezplatné odstranění reklamovaného nedostatku nebo vady plnění v plném rozsahu.

4. Objednatel je povinen vady reklamovat bez zbytečného odkladu po jejich zjištění. V reklamaci objednatel uvede zjištěné vady a požadovaný způsob odstranění vad. O odstranění reklamované vady je zhotovitel povinen sepsat protokol a tento po odstranění vady předat objednateli.

5. Zhotovitel odpovídá za vady v činnostech, pracích a zpracovaném generelu v době předání objednateli, jakož i za vady, které se projeví v období od předání objednateli do zrealizování navrhovaných opatření. Za vady vzniklé po odevzdání dokončeného předmětu smlouvy odpovídá zhotovitel však pouze tehdy, pokud byly způsobeny prokazatelným porušením jeho povinnosti nebo jeho chybným zpracováním (např. opomenutí zkoordinování jednotlivých částí generelu, nesoulad či nezapracování zadávacích podmínek atp.).

6. Zhotovitel neodpovídá za vady, které byly způsobené použitím podkladů převzatých od třetích osob a ani při vynaložení veškeré odborné péče nemohl zjistit jejich nevhodnost, případně na ně upozornil objednatele, ale ten na jejich použití bez dalšího trval.

7. Reklamované vady je zhotovitel povinen bez újmy ostatních práv objednatele bezplatně odstranit, a to nejpozději do 7 kalendářních dní po jejich oznámení či vyžádání nápravy ze strany objednatele, nebude-li dohodnuto jinak. S odstraňováním vad je nutno začít neprodleně po jejich oznámení zhotoviteli. V případě, že vady na díle budou příčinou vad i na jiných částech díla, je zhotovitel povinen odstranit veškeré tyto vzniklé a s původní vadou související vady.

8. V případě, že zhotovitel v dané lhůtě reklamovanou vadu neodstraní, je objednatel oprávněn nechat opravit vadu třetí osobou a zhotovitel je povinen uhradit veškeré náklady, které objednatel vynaložil na odstranění uvedené vady. Tímto není dotčeno právo objednatele na úhradu sjednané smluvní pokuty za prodlení s odstraněním reklamované vady.

čl. VIII.

Smluvní pokuty

1. Za nesplnění termínu dokončení a předání předmětu smlouvy sjednaného v čl. 3. v rozsahu dle čl. 2 odst. 2 této smlouvy se sjednává smluvní pokuta ve výši **3.000,- Kč** za každý započatý kalendářní den prodlení, až do dne podpisu protokolu o předání a převzetí plnění oběma smluvními

stranami.

2. Smluvní pokuta pro případ prodlení s odstraněním reklamované vady v dohodnutém termínu činí **2.000,- Kč** za každý započatý kalendářní den a vadu až do doby jejího odstranění.
3. V případě prodlení objednatele s termínem splatnosti faktury je zhotovitel oprávněn účtovat objednateli úrok z prodlení v zákonné výši, až do doby jejího zaplacení. Úroky z prodlení jsou splatné na účet zhotovitele do 30 dnů od doručení písemné výzvy zhotovitele k zaplacení úroků, která obsahuje zhotovitelem vyúčtované úroky včetně způsobu jejich výpočtu.
4. Vedle smluvních pokut dle tohoto článku smlouvy má objednatel právo na náhradu škody vzniklé mu v příčinné souvislosti s jednáním, nejednáním či opomenutím zhotovitele, s nímž je spojena smluvní pokuta dle této smlouvy. Smluvní strany se dohodly na vyloučení § 2050 ze svého závazkového vztahu.
5. Smluvní pokuty jsou splatné na účet objednatele do 30 dnů od doručení písemné výzvy objednatele k zaplacení příslušné smluvní pokuty zhotoviteli.
6. Smluvní pokuty jsou započitatelné vůči peněžitým závazkům souvisejícím s touto smlouvou. Smluvní pokuty jsou započitatelné i proti nesplatným pohledávkám. Smluvní strany se výslovně dohodly, že pokud není smluvní pokuta uhrazena v daném termínu, bude nárokovaná smluvní pokuta započtena vůči existující pohledávce. Tím nezaniká povinnost smluvní strany, která má zaplatit smluvní pokutu, na uhrazení zbývající výše smluvní pokuty.
7. Smluvní strany se výslovně dohodly, že zaplacením smluvní pokuty nezaniká nárok na náhradu škody vzniklé porušením povinností zajištěných smluvní pokutou a nárok na nápravu v nejbližším možném termínu. Vedle smluvní pokuty se tak lze souběžně domáhat i náhrady škody v celém rozsahu.
8. Zhotovitel se zavazuje uhradit objednateli veškeré platby, smluvní pokuty a škody, které byl objednatel nucen vynaložit z důvodu nedodržení podmínek pravomocných rozhodnutí, pravidel financování projektu, závazných vyjádření orgánů státní správy nebo nedodržení jednotlivých ustanovení této smlouvy na straně zhotovitele.
9. Pokud závazek provést dílo zanikne řádným ukončením díla, nezaniká nárok na smluvní pokutu, která souvisí s dřívějším porušením povinnosti.
10. Jestliže zhotovitel neprovede a nepředá dílo ve smluveném termínu, objednatel je oprávněn pověřit dokončením díla jiný subjekt, a takto vzniklé finanční náklady se zhotovitel zavazuje objednateli neprodleně uhradit.

čl. IX.
Ukončení smluvního vztahu

1. Tuto smlouvu lze ukončit buď dohodou smluvních stran, odstoupením některé smluvní strany anebo výpovědí objednatele.
2. Dohoda o ukončení smluvního vztahu musí být písemná, jinak je neplatná.
3. Objednatel má právo od smlouvy odstoupit v případě podstatného porušení smlouvy zhotovitelem, pokud je konkrétní porušení povinnosti zhotovitelem jako podstatné sjednané v této smlouvě nebo v případě splnění zákonných podmínek podstatného porušení smlouvy ve smyslu ust. § 2002 odst. 1 Občanského zákoníku.
4. Zjistí-li objednatel, že zhotovitel provádí dílo v rozporu se svými povinnostmi, je objednatel oprávněn dožadovat se toho, aby zhotovitel odstranil nedostatky vzniklé vadným plněním a dílo prováděl řádným způsobem. Jestliže zhotovitel díla tak neučiní v přiměřené lhůtě mu k tomuto účelu

poskytnuté objednatelem a postup zhotovitele by vedl nepochybně k podstatnému porušení smlouvy, je objednatel oprávněn od smlouvy odstoupit.

5. Smluvní strany se dohodly, že za podstatné porušení smlouvy ze strany zhotovitele považují zejména:

a) prodlení zhotovitele se splněním termínu dokončení a předání kompletně dokončeného díla delší než 30 dnů,
b) provádění prací zhotovitelem v rozporu s touto smlouvou, právními předpisy či platnými normami a pokyny objednatele,
c) provádění díla osobami, které nejsou odborně způsobilé a náležitě kvalifikované,
d) jakékoliv jiné neplnění závazků ve smyslu této smlouvy, pokud zhotovitel neprokáže, že uvedené porušení nezavinil,
e) zahájení insolvenčního řízení, ve kterém je zhotovitel v postavení dlužníka,
f) pokud je zhotovitel v likvidaci,
g) prodlení objednatele se splněním svých závazků ve smyslu této smlouvy delší než 30 dnů.

6. Za podstatné porušení smluvní povinnosti objednatele se považuje prodlení objednatele s úhradou ceny za plnění o více než 40 dnů, pokud objednatel nezjedná nápravu ani do 10 pracovních dnů od doručení písemného oznámení zhotovitele o takovém prodlení se žádostí o jeho nápravu.

7. Odstoupení od smlouvy musí mít písemnou formu a je účinné dnem doručení druhé smluvní straně. V odstoupení musí být dále uveden důvod, pro který strana od smlouvy odstupuje, včetně popisu skutečností, ve kterých je tento důvod spatřován.

8. Objednatel je oprávněn vypovědět tuto smlouvu v rozsahu dosud nesplněných závazků smluvních stran, a to ve vztahu k jednotlivým částem díla dle čl. 2 odst. 2. této smlouvy. Výpověď objednatele musí být písemná a je účinná dnem jejího doručení zhotoviteli. Pokud je výpověď objednatele doručena zhotoviteli, není zhotovitel oprávněn zahajovat plnění dosud nezahájených částí díla dle této smlouvy. Pokud by zhotovitel zahájil plnění kterékoliv nezahájené části díla dle této smlouvy, nevzniká zhotoviteli právo na zaplacení ceny za tuto část díla dle této smlouvy.

9. V případě ukončení smluvního vztahu dohodou, odstoupením nebo výpovědí objednatele jsou povinnosti obou stran následující:

- zhotovitel dokončí rozpracovanou část díla, pokud objednatel neurčí jinak;
- zhotovitel provede soupis všech jím vykonaných činností a úkonů ke splnění jeho závazků dle této smlouvy do doby ukončení smlouvy, oceněných stejným způsobem jako byly sjednány ceny za jednotlivé části plnění dle této smlouvy;
- zhotovitel vyzve objednatele k protokolárnímu předání a převzetí všech plnění dle soupisu na základě protokolu podepsaného smluvními stranami;
- objednatel není povinen soupis převzít, pokud obsahuje nesprávné údaje;
- zhotovitel provede vyúčtování plnění dle protokolu a vystaví závěrečnou fakturu.

10. Na zhotovitelem předané a objednatelem převzaté plnění se i po ukončení této smlouvy vztahují ujednání odpovědnosti za vady, smluvní pokuty a náhrady škody za vadné plnění.

11. V případě, že od smlouvy odstoupí zhotovitel, je povinen uhradit objednateli případnou škodu, která by mu odstoupením od smlouvy vznikla.

čl. X.
Závěrečná ujednání

1. Smluvní strany si ujednávají, že v případě řešení sporných věcí budou přednostně hledat vzájemnou dohodu. Teprve pokud se nedohodnou, obrátí se na příslušný soud.

2. Tato smlouva je vyhotovena v jedné elektronické verzi.

3. Smlouvu je možno měnit pouze na základě dohody smluvních stran formou písemných číslovaných

dodatků elektronicky podepsaných oběma smluvními stranami.

4. Zhotovitel není oprávněn bez souhlasu objednatele postoupit závazky, plynoucí z této smlouvy, třetí osobě.
5. Smluvní strany prohlašují, že skutečnosti uvedené v této smlouvě nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu ustanovení § 504 občanského zákoníku, a udělují svolení k jejich užití a uveřejnění bez stanovení jakýchkoli dalších podmínek. Smluvní strany se dohodly, že celý text smlouvy bude v souladu se zák. č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších přepisů (dále jen zákon o registru smluv), uveřejněn v registru smluv. Smluvní strany se dále dohodly, že tuto smlouvu zašle k uveřejnění v registru smluv objednatel nejpozději do 30 dnů po uzavření této smlouvy.
6. Smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu poslední smluvní stranou, účinnost smlouvy nastává dle zákona o registru smluv dnem jejího uveřejnění v registru smluv.
7. Vztahy mezi smluvními stranami výslovně neupravené touto smlouvou se řídí ustanoveními občanského zákoníku a předpisů souvisejících.
8. Nedílnou součástí této smlouvy je příloha: Příloha č. 1 – Technická specifikace předmětu plnění.
9. Smluvní strany prohlašují, že tato smlouva je souhlasným, svobodným a vážným projevem jejich pravé vůle a že ji neuzavřely pod nátlakem za nápadně nevýhodných podmínek, což stvrzují svými podpisy v jejím závěru.

Tato smlouva byla schválena Radou města Pelhřimova č. 59/2025 dne 7. 7. 2025 usnesením č. 59/7/2025/R.

V Pelhřimově dne viz el. podpis 27.8.2025

Za objednatele:

…….

Ladislav Med
starosta města

…….

Zdeněk Jaroš
místostarosta

V Praze dne viz el. podpis 26.8.2025

Za zhotovitele:

…….

Ing. Tomáš Janča, MBA
Jednatel společnosti SmartPlan s.r.o.

1 ZÁKLADNÍ INFORMACE

1.1 Důvody pořízení

Město Pelhřimov s přibližně 16 000 obyvateli se jako většina měst této velikosti potýká s rostoucí poptávkou po přepravě osob a zboží. Vedení města má zájem o udržitelný rozvoj území mj. v oblasti dopravy, a to ve všech standardně řešených dopravních módech – v pěší, cyklistické, osobní, veřejné a nákladní dopravě. Řešené území zahrnuje především vlastní město, ovšem s přihlédnutím k dopravním vazbám a potřebám obyvatel v okolních obcích v katastrálním území Pelhřimova i mimo něj. Dopravní i technická infrastruktura, včetně urbanistického řešení veřejného prostoru je místy technicky nebo morálně zastaralá a bude postupně opravována nebo rekonstruována. Dopravní generel bude strategickým dokumentem, ve kterém bude analyzován současný stav dopravní infrastruktury a poptávky po přepravě a dále definován charakter budoucího dopravního řešení zájmového území. Dokument bude mj. podkladem pro zpracování podrobných projektových dokumentací jednotlivých částí města nebo ulic, které budou postupně opravovány nebo rekonstruovány.

1.2 Soulad s nadřazenými dokumenty a metodikami

Dopravní generel bude zpracován v souladu s těmito existujícími dokumenty:

- Politika územního rozvoje ČR
- Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050
- Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021-2030
- Zásady územního rozvoje kraje Vysočina
- Plán dopravní obslužnosti kraje Vysočina
- Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací,
- TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích,
- navazující technické podmínky (navrhování zón 30, navrhování obytných a pěších zón, navrhování komunikací pro cyklisty apod.),
- Územní plán Pelhřimova,
- strategické dokumenty města.

1.3 Doporučená struktura

Dopravní generel bude zpracován v následujícím členění, pokud nebude se zadavatelem dohodnuto jinak:

- přípravná část,
- analytická část,
- návrhová část.
- Akční plán (Implementační část).

Zpracování jednotlivých částí se může částečně časově překrývat. Celá studie bude zpracována jako jeden celek (jeden dokument), pokud k jeho rozdělení nepovedou závažné důvody, např. rozsah výstupů dopravních průzkumů apod. Předpokládá se připojení příloh v rozsahu a formátu dle typu výstupu.

2 PŘÍPRAVNÁ ČÁST

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

2.1 Časový harmonogram

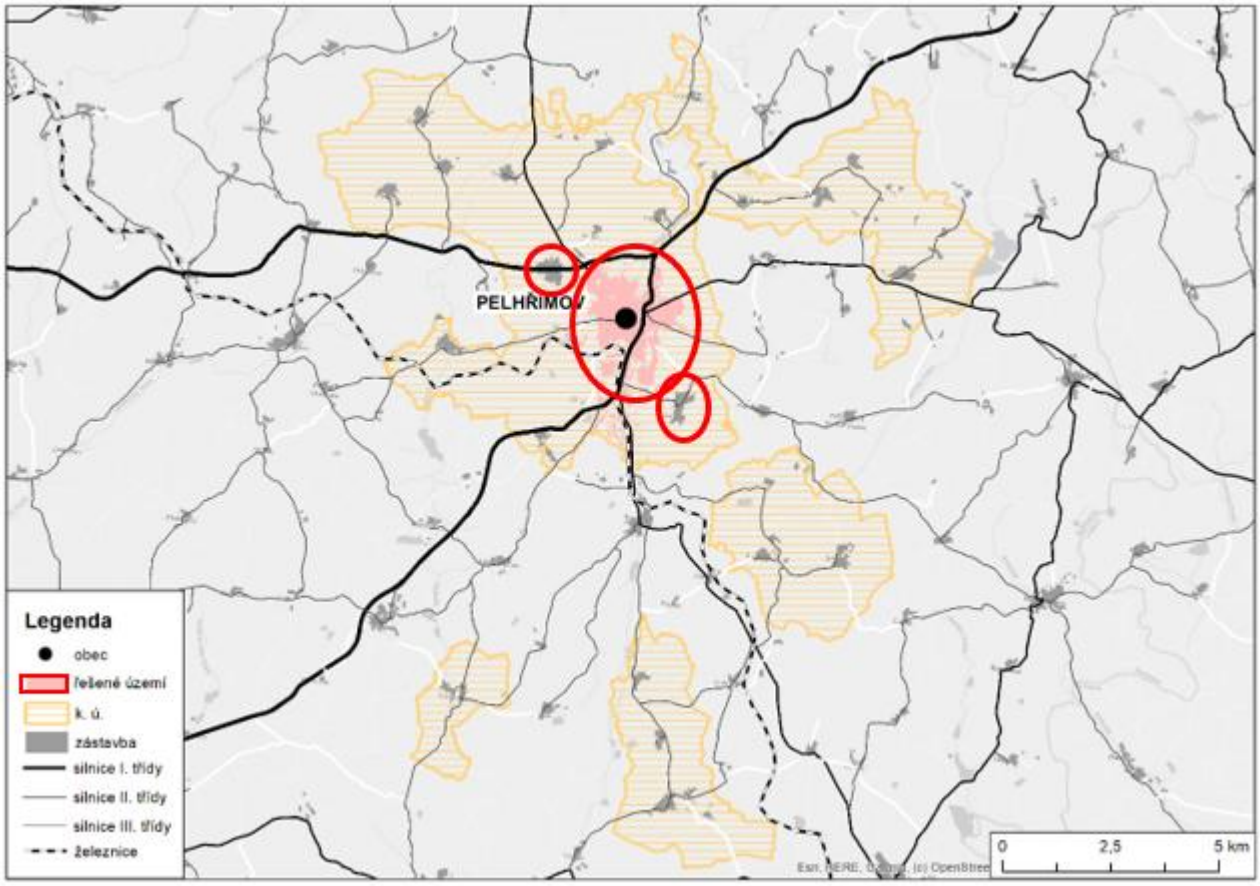
Předpokládaný termín zpracování dopravního generelu je do 18 měsíců od účinnosti smlouvy.

Část	Termín
přípravná část + návrh komunikační strategie	do 1 měsíce od účinnosti smlouvy
analytická část	do 10 měsíců od účinnosti smlouvy
návrhová část + návrh akčního plánu + komunikační strategie	do 16 měsíců od účinnosti smlouvy
čistopis generelu dopravy	do 18 měsíců od účinnosti smlouvy

V průběhu zpracování dopravního generelu se předpokládají konzultace zpracovatele se zadavatelem v pravidelných intervalech. Konzultace se předpokládají v rozsahu minimálně 1x za měsíc, ať už osobní nebo online formou.
Zadavatel očekává od zpracovatele též návrh komunikační strategie, která bude jasně stanovovat plán komunikací zpracovatele, objednatele a zainteresovaných stran v průběhu tvorby díla a následně komunikační plán pro implementaci díla. Jednání s jednotlivými zainteresovanými subjekty definovanými níže budou probíhat dle samostatného plánu nad rámec pravidelných konzultací.
Vstupní jednání mezi zadavatelem a zpracovatelem proběhne do 14 dnů od nabytí účinnosti smlouvy o zpracování dopravního generelu. Jednání iniciuje zpracovatel.

2.2 Vymezení řešeného území

Dopravní generel bude zpracován pro katastrální území Pelhřimov. Řešené území je dáno jádrem města a dvěma nejblíže a nejvíce obydlenými místními částmi – Starý Pelhřimov a Skrýšov (viz obrázek). Zbylé části katastrálního území jsou brány jako spádové. Finální řešené území bude projednáno a verifikováno na úvodním jednání mezi objednatelem a zpracovatelem.
Analýza dopravní situace a návrhy opatření však musejí brát v úvahu začlenění řešeného území do dopravního systému širšího okolí, zejm. z pohledu dopravních vazeb mezi samotným městem a místními částmi/okolními obcemi. 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. Pro určité druhy analýz a návrhů je zapotřebí uvažovat větší spádové území, ve kterém se realizuje většina cest (dojížďka/vyjížďka do/z řešeného území).



Obrázek 1: Katastrální území města Pelhřimov – řešené území

2.3 Výchozí podklady

Zadavatel disponuje výchozími podklady, z nichž bude zpracovatel dopravního generelu vycházet. Tyto dokumenty jsou pro zpracovatele závazné a v návrhové části se s nimi nepřipouští nesoulad:

- Územní plán Pelhřimova
- Strategický plán rozvoje města Pelhřimov (2021 – 2027),
- Plán dopravní obslužnosti
- Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Pelhřimova (2014),
- Koncepce cyklistické dopravy v Pelhřimově (2022, https://www.mupe.cz/cyklisticka-infrastruktura-dostava-v-pelhrimove-zelenou/d-41596).

Neopomenutelné jsou strategické dokumenty vyšších územních celků či subjektů na národní úrovni. Především pak Ředitelství silnic a dálnic, které bude realizovat projekt obchvatu města Pelhřimov a v souvislosti s ním dojde k převodu silnic I. třídy na silnice nižších tříd.
V průběhu zpracování dopravního generelu budou zapracovány případné aktualizace dokumentů a reflektovány případné změny.

1.1. Návrhové horizonty

Dopravní generel bude zpracován pro následující časové horizonty:

- současný stav – rok 2025,

- výhledový stav – tzv. BAU (business as usual) scénář včetně započtení předpokládaných klíčových projektů dle studií – rok 2030,
- výhledový stav – rok 2040.

2.4 Stanovení zainteresovaných skupin

Během zpracování dopravního generelu bude kladen důraz na průběžná jednání se zadavatelem, případně také se zástupci místních spolků nebo veřejnosti. Tyto skupiny je potřeba zapojovat do tvorby průběžně, a to v částech řešení, ve kterých mohou svými náměty přispět k výsledku, který bude pro město jako celek nejvíce vhodný. Inspirovat se lze s následujících skupin stakeholderů:

- zástupci zadavatele (vedení města, vedoucí úředníci dotčených odborů, vedení zřizovaných organizací) vč. politických zástupců a dopravní komise
- zástupci z řad státní správy a odborné veřejnosti (policie, koordinátor veřejné dopravy, ŘSD, SŽ, památková péče, zástupci školních zařízení působících v oblasti apod.),
- zástupci veřejnosti, zájmová a místní sdružení apod.

Rozsah zapojení jednotlivých zájmových skupin bude předmětem jednání se zadavatelem. Plán komunikace se zainteresovanými skupinami bude součástí komunikační strategie.

2.5 Komunikační strategie

Zpracovatel vypracuje samostatný výstup, který bude později přiložen jako příloha hlavního dokumentu s názvem Komunikační strategie. Jedná se o podklad, který jasně definuje proces komunikace díla při jeho tvorbě a následně komunikace města pro implementaci díla.
Bude mít minimálně tento rozsah:

- identifikace cílových (vč. kvantifikace) a zájmových skupin nad rámec stávajícího plnění (z důvodů implementace).
- Identifikace, popis a evaluace městských komunikačních kanálů a dalších nástrojů, které městu jsou nebo mohou být k dispozici.
- Návrh a harmonogram komunikace v průběhu plnění díla.
- Návrh komunikace klíčových otázek pro implementaci díla.
- Příklady dobré praxe.

Provedené může být formou brožury, krátkého dokumentu či přehledné prezentace dle dohody zpracovatele a objednatele.

3 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 prognóza rozvoje území a další analýzy. Dále bude vytvořen multimodální dopravní model zohledňující aktuální dopravní situaci v řešeném území, jehož součástí bude zjednodušená demografická prognóza. Analytická část bude základním zdrojem informací pro následné definování cílů a opatření v návrhové části.
Výstupem analytické části bude textový dokument doplněný o grafické a mapové přílohy.

3.1 Průzkum dopravního chování

Pro účely sestavení dopravního modelu a jako podklad pro další analýzy bude proveden průzkum dopravního chování na populaci řešeného území. Minimální reprezentativní vzorek je 300 respondentů, optimální počet je 500 a více respondentů. Sběr dat není možné nahradit veřejně dostupnými daty jako je například projekt Česko v pohybu aj. Půjde o kvantitativní dotazníkový průzkum na reprezentativním vzorku domácností města, případně i přilehlé spádové oblasti. Výzkum o dopravním chování a dělbě přepravní práce bude rozdělen do několika částí. Nejprve bude zjišťovat vybrané údaje o domácnostech, jejich členech a o dopravních prostředcích které vlastní nebo mají k dispozici. Následně budou respondenti zaznamenávat cesty, které členové jejich domácnosti ve věku 5 a více let podnikli v jednom předem určeném pracovním dni. Uváděny budou využité dopravní prostředky (včetně chůze), účel cesty a doba jejího trvání (pro určení vzdálenosti). Sběr dat dále bude využit pro upřesnění preferencí v otázce veřejné hromadné dopravy, aktivní mobility a parkování.

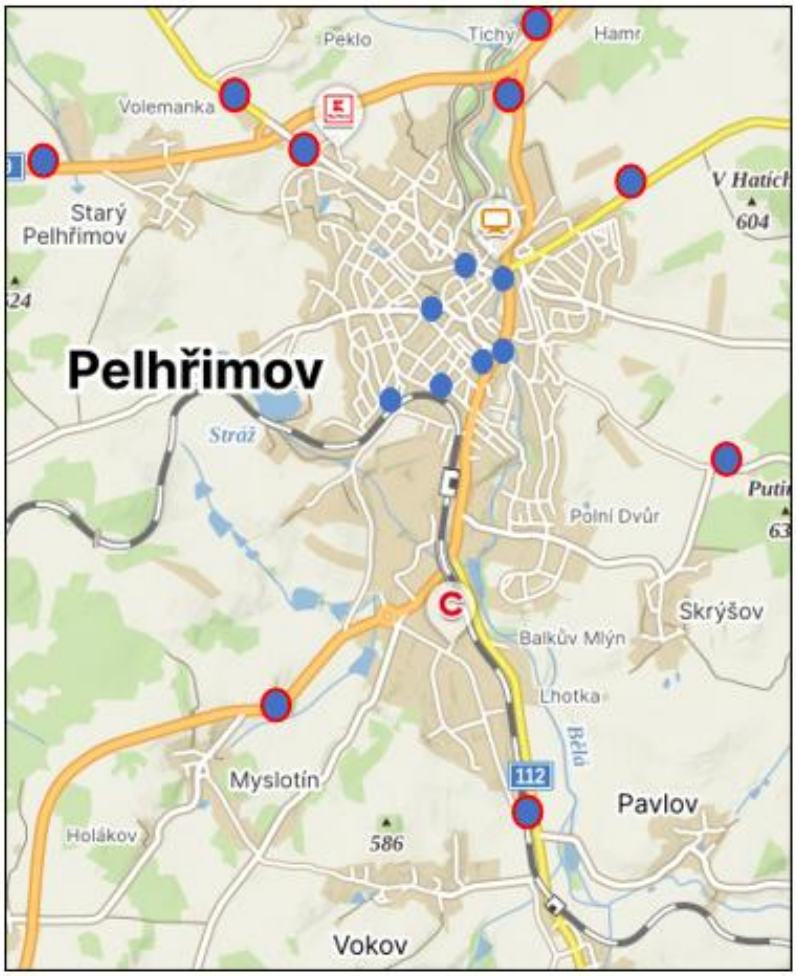
3.2 Směrový dopravní průzkum

Průzkum bude proveden za účelem zjištění tranzitní, zdrojové a cílové dopravy v řešené oblasti. Dále bude směrový průzkum sloužit k identifikaci směrovosti vozidel a následně bude podkladem k návrhu organizace dopravy.
Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

v měsících duben–červen nebo září–říjen,

- v jeden běžný pracovní den, tedy úterý–čtvrtek,
- v době 24 hodin (tj. celý den bez přerušení od půlnoci do půlnoci),
- v období konání profilových a dalších dopravních průzkumů,
- průzkum bude proveden pomocí kamerového záznamu (nepřipouští se ruční zápis SPZ a vozidel),
- průzkum bude proveden pomocí záznamu RZ všech projíždějících vozidel na měřicích místech s následným vyhodnocením zdrojové, cílové a tranzitní dopravy dle kategorie vozidla,
- průměrná přesnost identifikace SPZ bude 90 % pro denní období a 70 % pro noční období (závazek zhotovitele k vyšší přesnosti bude kladně hodnocen). Zadavatel zpětně zkontroluje tři náhodně vybrané profily a časy na základě videozáznamů od zpracovatele. Průměrná přesnost bude vyhodnocována jako průměr za jednu kontrolovanou hodinu. Denní období je po východu slunce a před jeho západem. Nedodržení tohoto kritéria či závazku nad rámec je považováno za porušení smlouvy o dílo.
- zahrnuté dopravní módy: individuální automobilová doprava, nákladní doprava do 3,5 t, nákladní doprava nad 3,5 t a autobusy,
- minimální rozsah 16 měřicích míst v obou směrech (7 měřících míst v centru a 9 měřících míst mimo centrum)
- 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 a také počty vozidel, která vjela či vyjela z města (cílová doprava, tj. netranzitní). Zpracovatel předá objednateli zdrojová anonymizovaná data (SPZ bude nahrazena pořadovým číslem) všech průjezdů s upřesněním času (v přesnosti na minuty), profilu, směru, kategorie a unikátního identifikátoru (anonymizovaného pořadového čísla). Data bude možné pomocí unikátního identifikátoru spárovat a výsledky párování musí korespondovat s předanými maticemi.



Obrázek 2: 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 (zátěžové diagramy, vizuálně zpracovaná matice aj.),
- příspěvek na webové stránky města/projektu.

3.3 Profilový dopravní průzkum

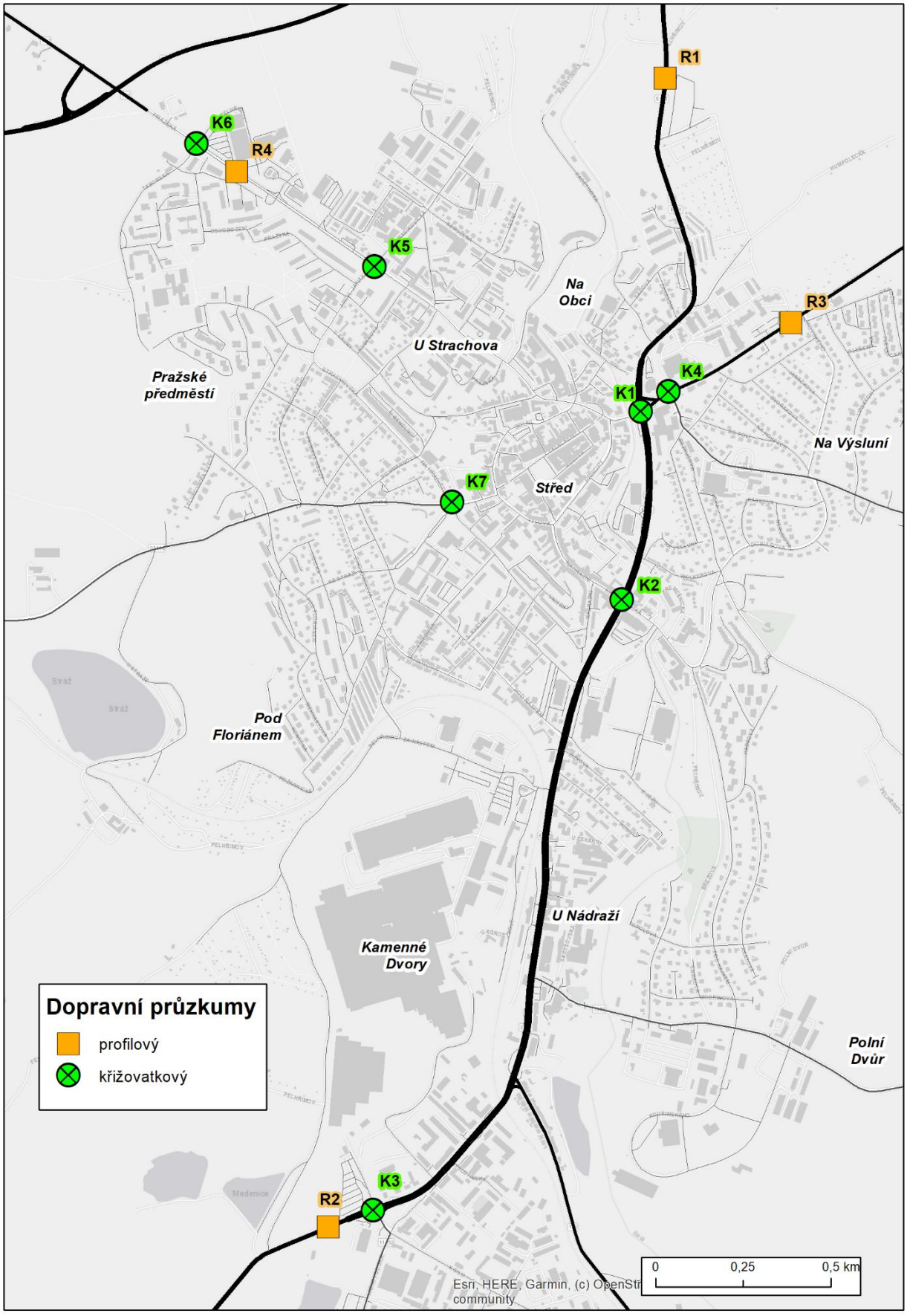
Průzkum bude proveden za účelem zjištění variací intenzit dopravy v průběhu jednoho týdne.
Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- v měsících duben–červen nebo září–říjen,

- v jednom běžném týdnu bez státních svátků, tedy pondělí–neděle, zároveň v době, kdy bude probíhat směrový průzkum automobilové dopravy,
- v době 00–24 hod. po dobu min. 7 dnů, aby byla zajištěna týdenní variance
- průzkum bude proveden pomocí automatických sčítačů dopravy (ASD),
- zahrnuté dopravní módy: individuální automobilová doprava, nákladní doprava do 3,5 t, nákladní doprava nad 3,5 t a autobusy,
- minimální rozsah 4 měřicí místa v obou směrech (popř. návazné řešení v blízkosti centra),
- lokality průzkumu budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem,
- výstupem budou tabulky a grafy s dopravními intenzitami a variacemi dopravy (denní, týdenní) pro každé měřicí místo, které mohou sloužit pro přepočet dat ze směrového 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,
- příspěvek na webové stránky města/projektu.



Obrázek 3: Doporučená místa profilového a křižovatkového dopravního průzkumu

3.4 Křižovatkový dopravní průzkum

Průzkum bude proveden za účelem zjištění dopravních toků na vybraných křižovatkách.
Průzkum bude proveden dle následujících požadavků:

- průzkum proběhne v jeden den v době provádění směrového dopravního průzkumu,
- v době 06–18 hodin,
- průzkum bude proveden pomocí kamerového záznamu,
- zahrnuté dopravní módy: individuální automobilová doprava, nákladní doprava do 3,5 t, nákladní dopravu nad 3,5 t, nákladní soupravy, autobusy, motocykly a cyklisté,
- minimální rozsah 7 křižovatek (viz mapa u profilového dopravního průzkumu),
- lokality průzkumu budou předmětem jednání v rámci odborných skupin a budou odsouhlaseny zadavatelem,
- výstupem budou tabulkové přehledy intenzit a směřování dopravních proudů z každé křižovatky s rozlišením jednotlivých kategorií vozidel a s časovým rozlišením po 15 minutách, profilové intenzity jednotlivých ramen křižovatky, určení špičkové hodiny a pentlogramy dopravních proudů v rámci měřených křižovatek.

3.5 Průzkum statické dopravy

Zpracovatel zajistí přípravu, provedení a vyhodnocení průzkumu obsazenosti parkování a průzkumu obrátkovosti parkování.

3.5.1 Průzkum obsazenosti

Průzkum obsazenosti 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:

- 10 časových profilů v rozsahu 2,5 dne (od neděle večer do středy ráno) – parkování rezidentů
- 4 časové profily během dne (před prací v 5 h, dopoledne v 10 h, po práci v 15 h, večer ve 20 h) běžný pracovní den včetně běžného víkendu – parkování během pracovní doby
- Trvání jednoho časového profilu v délce cca 60 minut, párování přes RZ (analýza kde automobil stojí, kudy projel)
- průzkum proběhne na celém území města jádrového města včetně průmyslových zón na všech veřejně přístupných komunikacích, parkovištích a odstavných plochách,
- výstupem budou tabulkové a grafické přehledy obsazenosti parkovacích míst v noci a dopoledne včetně určení počtu zaznamenaných legálních, nelegálních a volných stání s rozlišením na mezikřižovatkové úseky,
- parkoviště nákupních domů v případě závorového systému či omezení vjezdu budou s ohledem na jiný charakter parkování analyzována odděleně,
- výstupy budou zpracovatelné v prostředí GIS.

3.5.2 Průzkum obrátkovosti

Průzkum obrátkovosti parkování bude zaměřený výhradně na centrum města pro zjištění délky stání jednotlivých vozidel a dodržování nastavené regulace (placená a časově omezená stání) a zákazů (stání, zastavení, pěší zóny apod.). Zpracovatel zajistí přípravu, provedení a vyhodnocení průzkumu parkování s následujícími parametry:

- průzkum proběhne v jeden běžný pracovní den v čase 07–20 hodin v intervalu 60 minut,
- vyhodnocení proběhne pomocí srovnání zaznamenaných RZ zaparkovaných vozidel v jednotlivých časech,
- výstupem bude tabulkové a grafické znázornění obsazenosti jednotlivých ulic a parkovišť včetně změn v obsazenosti v průběhu času a souhrny délek stání jednotlivých anonymizovaných vozidel.

Dokumentace k těmto kapitolám bude obsahovat alespoň tyto části:

- metodický popis realizace průzkumu,
- zpráva o provedeném průzkumu (textový dokument, tabulky, mapy),
- data zpracovatelná v prostředí GIS,
- příspěvek na webové stránky města/projektu.

3.5.3 Pasport parkování

Zpracovatel provede digitalizaci všech veřejně přístupných veřejných i soukromých parkovacích ploch a využije je při své práci a dále městu poskytne v otevřené podobě. Digitalizace proběhne na základě využití mapových podkladů a terénního šetření (nepřipouští se práce pouze nad mapovými podklady).

- Rozsah - kompletní řešené území (veřejně přístupné plochy)
- Sledované atributy (min):
    - Počet míst;
    - Vlastník pozemku;
    - Dopravní značení (upřesnění jaké);
    - V případě vyhrazených stání upřesnit pro koho je vyhrazeno a v jakém režimu (např. konkrétní SPZ napsat jaká);
    - Zpoplatnění;
    - Datum a čas vytvoření záznamu;
    - Datum a čas poslední úpravy záznamu;
    - příp. další atributy dle dohody objednatele a zpracovatele.
- Data budou zpracována v otevřené podobě ve formátu kompatibilním s GIS a před ukončením projektu předána městu ve formátu EsriShapefile či dle dohody.

- Pro dílčí základní sídelní jednotky budou připraveny přehledové karty s vizualizací jednotlivých parkovacích ploch, režimu a kapacit a statistikami pro danou ZSJ.
- Pro různé uliční profily budou srovnány kapacity z pasportu parkování s výsledky průzkumů dopravy v klidu.
- Validitu pasportu parkování potvrdí objednatel po revizi.

Pro předání dat bude připravena také kompletní dokumentace vč. metodického postupu, sledovaných atributů a popisu dat.

3.6 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 07-19 hod,
- bude zahrnovat současně pěší a cyklistickou dopravu,
- minimální rozsah 10 měřicích míst v obou směrech, měřící místa v perimetru dochozí vzdálenosti (15 minut), veřejné budovy a obydlené zóny
- 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,
- příspěvek na webové stránky města/projektu.

3.7 Průzkumy veřejné hromadné dopravy

Na všech městských linkách a případně páteřních regionálních spojích (na základě domluvy s objednatelem, dopravci atd.) bude proveden průzkum veřejné hromadné dopravy ve vozidlech (v rozsahu řešeného území) pro každý spoj a také na významných zastávkách.

- V běžný pracovní den (úterý-středa) bez státních svátků, tedy
- v rozsahu 5:00-23:00 hodin.
- všechny spoje MHD a významné regionální spoje v řešeném území.
- na významných 10 zastávkách.
- budou předloženy tabulární výstupy pro jednotlivé zastávky a spoje a dále graficky zpracované výstupy z průzkumu (GIS).

3.8 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 dopravního generelu a tvorbu opatření.

- automobilová doprava (osobní, nákladní):
    - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza stávající organizace dopravy;
    - přepravní vztahy – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou;
    - oblasti regulace – analýza omezení na silniční síti;
    - závady a problémové oblasti – analýza problémových míst na silniční síti;
    - bezpečnost dopravy – analýza nehodovosti, identifikace nehodových míst;
    - přepravní vztahy s rozlišením do 3,5 t a nad 3,5 t – na základě provedených dopravních průzkumů, identifikace míst s největší dopravní poptávkou;
    - SWOT;
- doprava v klidu:
    - nabídka parkovacích míst – analýza dostupných parkovacích míst dle typu (veřejné zdarma, veřejné za poplatek, soukromé apod.), mapový výstup a pasportizace parkovacích stání (digitalizace), která bude digitalizovat všechny parkovací stání ve městě
    - 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 a cyklistická doprava:
    - stav infrastruktury – posouzení infrastruktury jako celku, analýza řízení dopravy, analýza kvality povrchu chodníků a stezek;
    - 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 a cyklisty 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;

- bezpečnost dopravy – analýza nehodovosti, identifikace nehodových lokalit;
- SWOT;

- veřejná hromadná doprava:
  - dostupnost území – analýza časové dostupnosti území při použití veřejné hromadné dopravy v běžném pracovním dni, mapový výstup (izochrony na stávající infrastruktuře);
  - skladba vozového parku – analýza typů vozidel;
  - intervaly spojů – analýza intervalů mezi jednotlivými spoji;
  - 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 dojížďce do města;
  - analýza poptávky na základě průzkumů;
  - 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 města/projektu.

3.9 Dopravní model

Celý proces tvorby dopravního generelu bude provázet vytváření dopravního modelu a zpracování jeho výstupů. Ten bude vytvořen pro potřeby tohoto dokumentu 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 dopravního generelu. Do dopravního modelu budou zahrnuty alespoň obce identifikované dle algoritmu TTWA[1] 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,

[1] https://en.wikipedia.org/wiki/Travel_to_work_area

- pěší doprava (pro účely napojení na silniční síť a přestupů).

Pro účely modelování dopravní nabídky bude využita kompletní síť automobilových 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 (2025),
- business as usual (2030).

Dokumentace dopravního modelu musí být jasná a transparentní. Jednak z důvodu zajištění důvěryhodnosti, ale taktéž 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 sběrů 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 křižovatkové 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).

4 NÁVRHOVÁ ČÁST

Podstatou návrhové části dopravního generelu je stanovení společné vize mobility pro návrhové období, strategických cílů, specifických cílů a navržení opatření, která je naplní. Dopravní generel bude podporovat vyvážený rozvoj udržitelných dopravních módů, podporovat obyvatele k přesunu od zbytných cest motorovou dopravou k udržitelným dopravním módům.
V návrhové části dokumentu budou řešeny všechny dopravní módy a jejich vzájemná interakce, bude podporováno multimodální a intermodální udržitelné dopravní chování.

V rámci bezmotorové dopravy, tj. pěší a cyklistické dopravy, bude kladen 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, u dopravy v klidu bude řešen způsob optimalizace systému parkování.
Výstupem návrhové části bude textový dokument doplněný o grafické a mapové přílohy.

4.1 Návrh opatření

Stanovení a výběr opatření je jedním ze stěžejních kroků v tvorbě návrhové části dopravního generelu. Jedná se o návaznou aktivitu po stanovení cílů, přičemž jednotlivá opatření musí podporovat jejich naplnění. 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.
Jednotlivá opatření musí odpovídat na tyto otázky:

Proč?

Co?

Jak?

Bude se tedy jednat o důkladné vysvětlení v kompletním kontextu.
Zpracovatel ve spolupráci se zadavatelem navrhne seznam opatření, která bude vhodné realizovat pro naplnění stanovených cílů. Zpracovatel následně zanalyzuje, zda již byla obdobná opatření realizována v jiných městech a jaké byly důsledky těchto realizací; závěry z tohoto zjištění budou vzaty v úvahu. Budou posouzeny přínosy a efekty navrhovaných opatření.
Z časového hlediska budou návrhy opatření provedeny pro krátkodobý a střednědobý horizont 2030 nebo 2040.
Všechna opatření budou popsána alespoň z těchto hledisek:

- základní charakteristika opatření,
- označení stavu – projektová příprava nebo realizace,
- rok zahájení přípravy/realizace (nejbližší možný),
- délka přípravy/realizace,
- investiční náklady (alespoň jejich odborný odhad),
- provozní náklady (alespoň jejich odborný odhad),
- vyznačení opatření v mapě (formát zpracovatelný v prostředí GIS).

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

- problémy vyplývající z analytické části
- 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
- 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 apod.

Pěší a cyklistická doprava

- problémy vyplývající z analytické části
- návrh páteřních a doplňkových pěších a cyklistických tras, vč. tras pro turisty a řešení vazeb do okolí
- větší zpřístupnění uličního prostoru pro pěší a cyklisty
- rozšíření možností parkování kol, prověření míst a způsobu realizace parkovacích kapacit pro jízdní kola
- 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 pěší a cyklistické dopravy pro širší okruh uživatelů
- prověření možnosti vybudování systému sdílených kol

Veřejná doprava

- problémy vyplývající z analytické části
- 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
- prověření možnosti propojení veřejné dopravy a cyklodopravy (přístupné přestupní uzly, možnosti uložení kol apod.)
- prověření využití nových trendů sdílené mobility, Mobility as a Service, Mobility on Demand v kontextu udržitelného rozvoje systému VHD.

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 města/projektu.

4.2 Dopravní model

Dopravní model vytvořený v analytické části bude využit pro modelování rozvojových scénářů pro výhledové roky.
Modelován bude rozvojový scénář pro rok 2040.
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 AKČNÍ PLÁN

Akční plán bude formou samostatné kapitoly a bude uvádět navrhovaná opatření v kontextu zodpovědnosti, financí a času. Pro každé opatření (1:1 s návrhovou částí) bude vytvořena karta jako samostatný list s krátkým popisem projektu, rozpočtu, harmonogramu, návazných projektů a zodpovědných oddělení atd.
Úvodem kapitoly bude řešen rozpočet města a bude kvantifikováno, kolik město může dedikovat na rozvojové investice a na správu a údržbu či snížení vnitřního dluhu komunikací. Dále bude pojednávat o možných zdrojích financování.

6 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 v budoucnu pravidelně aktualizovány hodnoty těchto ukazatelů (mimo rámec řešení tohoto dopravního generelu). Zadavatel tak bude mít neustálý přehled o naplňování stanovených cílů.
Zpracovatel vytvoří návrh systému monitoringu a hodnocení, který bude nedílnou součástí výsledného dokumentu. 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 dopravního generelu v budoucích letech. Zpracovatel navrhne postup, jakým bude zajištěna aktuálnost dokumentu.
Dokumentace k této kapitole bude obsahovat alespoň tyto části:

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

7 TECHNICKÉ POŽADAVKY

Jednotlivé výstupy budou zpracovány v následujících formátech:

- popisná dokumentace projektu, prezentace a výsledné dokumenty budou zpracovány ve formátu docx, xlsx nebo pptx dle charakteru jednotlivých dokumentů,
- zveřejňované výstupy pro veřejnost budou zpracovány ve formátu pdf,
- mapy budou zpracovány ve formátu pdf,
- doplňující grafické prvky budou zpracovány ve formátu png,
- fotografie budou zpracovány ve formátu jpg,
- mapové výstupy budou zpracovány 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 včetně dat ve formátu sph nebo geodatabáze v souřadnicovém systému S-JTSK.

Výstupem dopravní studie budou 2 základní dokumenty, a to

- plná verze dopravního generelu pro představitele města a odbornou veřejnost,
- prezentace ve formátu ppt/pdf pro širokou veřejnost se základními informacemi o potřebě řešení daného území a s návrhem vybraných opatření.

- Grafické shrnutí formou brožury, kterou může město šířit v tištěné i digitální podobě.

Plná verze bude obsahovat strukturované informace o všech částech zpracování včetně grafických a mapových příloh. Prezentace bude určena pro širokou veřejnost a obyvatele města. Její zpracování bude odpovídat očekávaným technickým znalostem obyvatel. Obsah prezentace bude zpracován názorně, především graficky a s cílem předat obyvatelům návrh řešení dané oblasti.
Dopravní generel bude zpracován takovým způsobem, aby ho bylo možné v budoucnu jednoduše aktualizovat. Budou předány veškeré datové podklady (např. projekty pro tvorbu map apod.), které budou při aktualizaci zapotřebí.
Finální dokument 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.

8 ZPRACOVATELÉ A ODBORNÉ KONZULTACE

Dokument byl zpracován v únoru 2024 týmem:
Ing. Roman Čampula, Ing. arch. Petr Daněk,
Ing. Petr Neuwirth
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

Odborné konzultace dále poskytli:
Dominik Janík a Eliška Glaserová
CITYA mobility s.r.o.